



AMICI della BICI - Associazione Ciclo-Culturale  
NOVARA - via Perazzi 5e (c/o c.d. Quartiere S.Martino)  
tel. 328.0626261 il lunedì e il giovedì dalle 17.30 alle 19.00  
[info@amicidellabicinovara.it](mailto:info@amicidellabicinovara.it)  
[www.amicidellabicinovara.it](http://www.amicidellabicinovara.it)



## OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO - P.G.T.U 2008

### UNA PREMESSA

#### Breve storia sui piani del traffico e della mobilità nell'area centrale

##### 1989 (Amministrazione Riviera)

Viene approvato il PUP 1989 – Piano Urbano dei Parcheggi (legge Tognoli 122/1989) che prevedeva interventi per:

- recuperare gli spazi pubblici del Centro Storico, eliminando la sosta incompatibile
- riorganizzare la circolazione, limitando il traffico privato in Centro Storico
- adeguare l'offerta di parcheggi alle caratteristiche della domanda rilevata.

Il PUP per l'area centrale (Baluardi e Viali) proponeva in particolare:

- 550 posti (dei quali 350 in C. Storico) per i residenti sprovvisti di autorimessa (rispetto a 0 posti esistenti)
- 2.100 posti a rotazione (pagamento e disco orario) (rispetto ai 380 posti esistenti)
- 2.400 posti liberi di lunga durata + 100 riservati (rispetto ai 4400 posti esistenti)

Totale proposti 5.150 posti (rispetto ai 4.800 posti esistenti).

Le **priorità** e gli **indirizzi operativi** del PUP 1989 per il breve e medio termine:

- a. ridurre i parcheggi nelle strade residenziali del centro e consentire la sosta ai soli residenti (attuati 300 posti)
- b. trasferire i parcheggi di lunga durata (gratuiti e/o a basso costo) nella fascia esterna al centro, incrementando l'offerta
- c. avviare un sistema di gestione unitaria della sosta (operativa, libera e a basso costo), anche con il concorso di soggetti diversi, per ricercare le condizioni di "equilibrio economico della gestione e della realizzazione".

Le soluzioni proposte dal PUP 1989:

- 1a fase: 165 posti in viale Roma - ASL (non attuati) e 500 in viale Verdi –ASL liberi o a basso costo (attuati solo 300). 300 posti a rotazione in I.go Alpini (attuati). Conseguente riduzione di altrettanti posti in centro e in viabilità (non attuati)
- 2a fase 510 posti allo Stadio vecchio (attuati 250) e 210 posti in I.go Pastore liberi o a basso costo (attuati 140 a rotazione). Conseguente riduzione di 300 posti in area centrale (non attuati).
- 3° fase 500 posti in I.go Bellini 350 a rotazione e 150 box (in attuazione); 160 posti in via Biglieri-p.za del Popolo a rotazione e box (non attuati); 240 posti in via dei Mille-Piscina a rotazione e box (non attuati); 400+400 posti in area FS-Movicentro a rotazione, liberi e/o a basso costo (non attuati).

In questo quadro programmatico, I.go Bellini si posizionava per un'offerta a rotazione+box residenti **successiva o contestuale all'incremento di offerta per lunga durata** ai margini dell'area centrale.

- Totale
- previsione nuovi posti liberi o a basso costo 1.275 circa; attuati 300; non attuati 975
  - previsione nuovi posti a rotazione 1.210; attuati 690; in attuazione 350; non attuati 170
  - previsione posti da sopprimere in area centrale 600; soppressi 0.

##### 1990 (Amministrazione Riviera)

Viene approvato il 1° PUT – Piano Urbano del Traffico che rinnova profondamente e per la prima volta il sistema della sosta e del traffico nell'area centrale con interventi immediatamente operativi attraverso:

- lo spostamento delle linee di trasporto pubblico da c.so Cavour (con circa 800 transiti giornalieri) ai Baluardi prevalentemente in corsie riservate, destinando il corso alla sola mobilità pedonale e ciclabile e ai residenti autorizzati
- l'istituzione di un servizio a "navetta" tra il corso e le aree di parcheggi semicentrali
- l'eliminazione del transito veicolare tra p.za Martiri e I.go Bellini
- la canalizzazione del traffico privato su percorsi prevalentemente a senso unico sui Baluardi e Viali, riducendo considerevolmente la congestione del traffico alle intersezioni
- riorganizzando la sosta veicolare, operativa e a pagamento nell'area centrale con circa 1.900 posti e quella per residenti, stimata in 550 ed attuata con 350 posti in centro storico
- creando progressivamente una nuova rete di percorsi ciclabili riservati.



AMICI della BICI - Associazione Ciclo-Culturale  
NOVARA - via Perazzi 5e (c/o c.d. Quartiere S.Martino)  
tel. 328.0626261 il lunedì e il giovedì dalle 17.30 alle 19.00  
[info@amicidellabicinovara.it](mailto:info@amicidellabicinovara.it)  
[www.amicidellabicinovara.it](http://www.amicidellabicinovara.it)



Altri interventi ed indispensabili interventi infrastrutturali previsti dal piano per le aree esterne e periferiche quali: la riqualificazione degli assi di penetrazione, la realizzazione dell'asse attrezzato sul Q. Sella a completamento del 3° anello urbano, la ristrutturazione del nodo della stazione ferroviaria, la realizzazione nei quartieri di una estesa rete di "strade residenziali" chiuse al traffico veicolare, accessibili ai soli residenti ed attrezzate per un uso prevalentemente pedonale.

Ulteriore elemento di innovazione (non attuato) previsto dal piano è la riorganizzazione a senso unico di marcia dei corsi Torino e Roma, per questo ultimo con corsia riservata per le linee 3 e 5, con ampliamento dei margini pedonali e ciclabili per il miglioramento dell'accessibilità al sistema commerciale.

### 1994 (Amministrazione Merusi)

Viene approvato il PIM – Piano Integrato della Mobilità che per l'area centrale aggiorna il fabbisogno di sosta e propone di:

- soddisfare prioritariamente la sosta residenziale con 1100 posti entro 150 mt di raggio nelle strade centro storico e nella corona esterna, rispetto ai 300 posti esistenti (non attuato)
- soddisfare successivamente la sosta a rotazione con 2050 posti entro 300 mt di raggio dalle aree centrali di destinazione rispetto a 1187 esistenti
- soddisfare la sosta di lunga durata entro 500 mt di raggio dalle aree centrali di destinazione con i residui 2150 posti disponibili nell'area semicentrale e con **tre parcheggi di interscambio esterni** collegati con minibus: 100 posti a Nord in via Biroli (ex sedime FNM) e 130 in via L. da Vinci (retro S. Andrea, ora stazione FNM); 120 a Sud in adiacenza al Cimitero (area ASSA) (in totale 2500 rispetto ai 3754 esistenti).

Totale 5.650 posti rispetto 5.250 esistenti.

A tutt'oggi risulta che:

- i parcheggi riservati ai residenti non sono stati incrementati
- sono stati progressivamente incrementati i posti a rotazione, attualmente circa 2.314 (dato PGU 2008)
- non sono stati incrementati i posti di lunga durata nell'area semicentrale né sono stati attuati i parcheggi di interscambio esterni.

### 2000 (Amministrazione Correnti)

Viene formato il PGU – Piano Generale del Traffico Urbano che aggiorna il fabbisogno a 5.800 posti sulla base dell'incremento di traffico veicolare rilevato e propone:

- di salvaguardare la sosta residenziale ancora insoddisfatta con almeno 450 posti in più (attuati solo 315 posti)
- di estendere la tariffazione della sosta all'intero Centro (parzialmente attuato)
- la realizzazione di parcheggi in struttura per la sosta a rotazione e per residenti solo se sostitutivi dei posti a raso in strade e piazze (in attuazione solo il park Bellini)
- per la sosta di lunga durata individua tre scenari:
  - 1° scenario (breve termine): circa 950 parcheggi di attestamento a distanza pedonale ( $\leq 500$  mt) dal centro, a raso gratuiti o a basso costo, collocati sulle principali radiali di penetrazione e serviti anche da minibus (attuate solo due linee minibus con v.le Verdi e via Alcarotti);
  - 2° scenario (breve medio termine): parcheggi di interscambio gratuiti esterni lungo le direttrici stradali di penetrazione (Stadio, ex Casello To-Mi; C.C. S. Martino, C.so Risorgimento, Bicocca o Cimitero, ....) con percorsi bus riservati e con frequenze elevate e soprattutto con l'ampliamento dell'area di tariffazione della sosta nel centro (area vasta oltre i viali) per dissuadere dalla sosta libera (non attuato);
  - 3° scenario (a medio lungo termine): realizzare parcheggi esterni di interscambio gratuiti localizzati sulle linee ferroviarie esistenti da riqualificare come linee metropolitane (non attuato).

### 2007 (Amministrazione Giordano)

Viene approvato il nuovo PUM – Piano Urbano della Mobilità che individua i seguenti interventi strategici:

- obiettivo +100% ZTL e AP pedonali non solo nelle aree centrali
- obiettivo – 25% traffico veicolare (aumento passeggeri/vettura a 1,4 per ridurre di 5.000 i veicoli circolanti)
- obiettivo + 15% passeggeri/anno nel TPL (da 9 a 11 milioni di passeggeri x pross. 10 anni = -7.300 vetture sulle radiali)
- obiettivo – 50% incidenti
- obiettivo + merci-impatti con City logistic
- obiettivo + tecnologie x la sostenibilità



AMICI della BICI - Associazione Ciclo-Culturale  
NOVARA - via Perazzi 5e (c/o c.d. Quartiere S.Martino)  
tel. 328.0626261 il lunedì e il giovedì dalle 17.30 alle 19.00  
[info@amicidellabicinovara.it](mailto:info@amicidellabicinovara.it)  
[www.amicidellabicinovara.it](http://www.amicidellabicinovara.it)



Il PUM stima i seguenti costi di investimento che dichiara già presenti nel Bilancio triennale OO.PP. (!!!!?)  
(tab.74, Vol II)

- TPL Piano Triennale: 4,75 mil/anno x 3 anni
- SOLE AMBIENTALI: 1,8 mil in Quartiere Est (15 ha) e altri quartieri (non confermati)
- RETI CICLABILI: 1,8 mil da Regione (stanziamento inesistente), 160.000 da Provincia (dove?), 490.000 da Comune (soppressi)
- RIQUALIF. ASSI RADIALI: 24 mil+ oneri vari = 37 mil per i corsi Vittoria, Trieste, Milano, Vercelli, Torino, Roma, XXIII Marzo (previsti in quale capitolo di bilancio ??)
- PARCHEGGI URBANI: 0,00
- PARCHEGGI INTERSCAM.: 0,00

Indica i seguenti Orizzonti temporali di Intervento a BREVE TERMINE da attuarsi nel PGTU e nella programmazione OO.PP. triennale:

- Radiali corsi Vittoria e Milano (con quali risorse in bilancio?)
- Raddoppio ZTL dal 10 al 20% della superficie (670.000 Eu previsti dal PGTU ma non compresi nel piano triennale OO.PP.)
- Parcheggi di attestazione a corona del Centro: + 190 posti via S. Adalgiso (adiacenze Nervi) e + 147 posti Alcarotti stadio (da 253 a 400) **non riproposti dal PGTU**
- Parcheggi Urbani di Interscambio: individuati in: Kennedy, S. Martino, C. Sportivo Trieste, Bicocca (100 posti previsti nel PP. 2005, dove?)  
da individuare (**e non previsti dal PGTU**): Risorgimento, Vittoria
- Parcheggi Extraurbani di Interscambio (da definire con Provincia) Vignale, Veveri, Pernate, Pavesi, S. Pietro, Agognate (**non richiamati dal PGTU**)

Rispetto a questo quadro programmatico del passato più recente, **rimangono ancora attuali, confermabili e purtroppo del tutto non attuati i seguenti indirizzi:**

- aumento della sosta riservata ai residenti sprovvisti di autorimesse (costruire nuovi box sotterranei realizza solo in minima parte questo obiettivo ....; **all'appello mancano circa 500 posti**)
- aumento dell'offerta per sosta libera o a basso costo all'esterno del centro, come azione prioritaria, preliminare o contestuale alla realizzazione di nuovi posti a rotazione (attualmente **non sono stati né realizzati né organizzati nuovi posti per la lunga durata**)
- gestione unitaria della sosta a rotazione, a pagamento, a basso costo e libera (interscambio) per realizzare le condizioni di equilibrio economico (**obiettivo assente in tutti gli atti amministrativi**)

In questo senso il parcheggio previsto in I.go Bellini si colloca in posizione:

- coerente rispetto all'indirizzo di localizzazione e di sostituzione di posti auto in strade e piazze da pedonalizzare e/o riqualificare
- del tutto non coerente rispetto agli indirizzi di priorità o contestualità di aumento dell'offerta di posti per la lunga durata ai margini dell'area centrale e di posti da riservare alla sosta dei residenti (100 box in vendita sono un'offerta parziale ed economicamente selettiva).



## IL P.G.T.U 2008

In sintesi, nel nuovo PGU 2008 si possono osservare:

### A. proposte positive e condivisibili:

- nell'estensione della ZTL all'intero Centro Storico interno ai Baluardi come area a priorità pedonale con ampliamento del sistema di videocontrollo ai varchi
- nell'estensione della tariffazione a tutte le aree di sosta comprese tra Viali e Baluardi (circa 2.900 posti esistenti) entro 2 anni
- nella previsione di parcheggi di interscambio in 3 aree periferiche su assi di penetrazione, con linee di TPL dedicate
- nella previsione, seppur ancora insufficiente, di eliminare circa 280 posti sulle carreggiate della viabilità in aree centrali (Ferrucci, Roma, Dante, Buonarroti, Biglieri)
- negli interventi da attuare sulla rete della viabilità principale in accordo con gli indirizzi del PUM (eliminazione o razionalizzazione sosta, fluidificazione intersezioni, ....)

### B. proposte non condivisibili o carenze progettuali:

- l'assenza di proposte per l'ampliamento delle aree pedonali, confermate nell'estensione attuale,
- la ZTL, limitata al perimetro del centro storico ristretto, non viene per nulla considerata come opportunità (di miglioramento ambientale, di riduzione del traffico, di sviluppo del sistema commerciale locale, etc ...) negli ambiti centrali dei quartieri e delle frazioni;
- il PGU affronta alcune delle criticità della rete del traffico e della sosta dell'area centrale (Centro Storico tra Viali e Baluardi) ma non propone interventi specifici per le criticità presenti in altri quartieri della città (S. Cuore, S. Agabio, P. Mortara, S. Paolo, Nord, ....) o per le frazioni (Pernate, Veveri, Vignale, ...) dove vive il 90% dei cittadini novaresi
- il regime di sosta totalmente libero proposto nelle aree esterne al centro storico, mette in crisi situazioni consolidate e del tutto funzionanti su assi commerciali quali via A. Costa, Marconi-Alcarotti e c.so XXIII Marzo, c.so Torino e v.le Roma
- per la sosta ai residenti (dopo aver corretto una prima esagerata previsione di 957 posti nel centro storico) trascura la regolamentazione per le aree di corona esterne ai viali, nelle quali incrementerebbe l'occupazione per la sosta di lunga durata dei pendolari
- denuncia la carenza di corsie riservate per il TPL (attualmente 1,7 km) ma non formula alcuna proposta concreta né indica interventi e priorità
- rinvia a successivi piani di dettaglio gli interventi per la riqualificazione della viabilità (di attraversamento, distribuzione, locali), enunciati nei principi generali ma senza indicare criticità, priorità e tipologie
- nulla si dice a proposito delle criticità sulla rete di traffico privato in ambiti quali c.so Torino e V.le Roma (con sosta illegale ormai ampiamente tollerata dalla Vigilanza Urbana e con sosta a disco orario che garantisce solo una minima rotazione - da eliminare e liberalizzare? -) e sorvola sul congestionato attraversamento di piazza Martiri
- enuncia in accordo con il PUM la necessità di attuare forme di City logistic (razionalizzazione e concentrazione dell'offerta di trasporto per le merci in aree urbane centrali) ma non definisce l'ambito in cui collocare una o più piattaforme, le modalità, le forme di attuazione, etc ...
- negli interventi per la ciclabilità sottostima quelli che potrebbero concorrere a ridurre l'uso quotidiano dell'auto negli spostamenti urbani (che sono circa il 60% con 3-5 km di percorrenza media), incrementare le relazioni tra centro e periferia e favorire la sicurezza degli utenti negli spostamenti occasionali e/o sistematici (Novara è considerata al pari di una città con "...condizioni ambientali e planoaltimetriche sfavorevoli ... e tempi lunghi per gli spostamenti..."; c'è da chiedersi se gli estensori del Piano abbiano visto la città dal vero o solo sulla carta). La dimostrazione della sottovalutazione del problema sta tutta nella prima versione del PGU con 26 km di percorsi turistico-ricreativi in aree agricole su 36 di nuova previsione (che *ci azzeccano* con la mobilità urbana?)

### C. Nelle relazioni tra PUM e PGU, il PGU dichiara che le strategie dovrebbero convergere sui seguenti temi:

- consentire la ciclabilità delle vie cittadine e prevedere una diffusa rete di piste ciclabili (le proposte del PGU per la ciclabilità sono state invece gravemente carenti o del tutto fuori luogo)
- moderare il traffico sulle vie centrali (ma il PGU non individua le priorità o gli assi di intervento)
- incrementare l'offerta di sosta (il PGU non individua una sola nuova localizzazione - fatta eccezione per l.go Bellini che risale al 1989 - e si limita alla modifica del regime delle aree esistenti. Risulta -la Stampa 6-08-09- che l'assessore competente mentre si sta approvando il Piano, sia alla ricerca di nuove aree non previste dallo stesso, tra cui la sciagurata ipotesi di un raddoppio di l.go Alpini)



- sono invece coerenti e condivisibili le proposte per proteggere il centro dal traffico di attraversamento (ZTL) e per sistemare le intersezioni critiche.

D. Un altro limite del PGTU 2008: non si propone come piano operativo sulle priorità ambientali: tutti gli interventi sono rinviati a successivi piani di attuazione (la storia di cinque piani del traffico a Novara dal 1989 ad oggi, di cui uno solo attuato, non fa ben sperare). Dovrebbero essere vincolanti gli **investimenti previsti** per l'attuazione del Piano, che si presentano però:

sufficienti e/o parzialmente adeguati

- per l'attuazione della ZTL in centro storico (670.000 Eu - senza copertura nel Piano Triennale OO.PP. 2010-2012)
- per la ristrutturazione di 12 intersezioni in rotatoria (1.440.000 Eu, di cui solo 310.000 nel Piano Triennale)
- per la sistemazione di intersezioni semaforiche (1.255.000 Eu, forse sovradimensionati)
- per la sistemazione degli stalli di sosta (75.000 Eu)
- per la realizzazione di 24 km di percorsi ciclopedonali (1.580.000 Eu, senza copertura nel Piano Triennale)

insufficienti o del tutto assenti

- per l'istituzione delle ZTL Moderato e Zone 30 nel centro urbano (122.000 Eu, decisamente insufficienti - previsti nel Triennale solo per il completamento di Lumelloigno)
- per gli interventi di riqualificazione sulle strade interquartiere, di distribuzione e locali (**obiettivo strategico con 0,00 Eu**)
- per la moderazione della velocità in corrispondenza di 100 punti singolari (250.000 Eu, sottodimensionati)
- per il potenziamento delle linee di TPL esistenti o dedicate ai parcheggi di interscambio esterni (**0,00 Eu**)
- per gli investimenti necessari alla redazione dei Piani di Dettagli e di Attuazione delle previsioni del PGTU (**0,00 Eu**)
- per la protezione degli attraversamenti pedonali sulla rete principale (30.000 Eu, pari a circa 10-15 attraversamenti) e secondaria (20.000 Eu, pari a circa 6-10 attraversamenti)

Nel dettaglio dei singoli ambiti di intervento si formulano le seguenti osservazioni:

#### 1. IL REGIME DI SOSTA PROPOSTO DAL PGTU

a) nel **Centro Storico CSR** interno ai Baluardi sono censiti 391 posti, previsti totalmente per la sosta dei residenti:

- se tra gli obiettivi del piano ci dovrebbe essere anche il miglioramento della qualità ambientale, perché non si riducono i parcheggi in talune strade e piazze del CSR, regolamentando la sosta per residenti in aree tra baluardi e viali? Teoricamente con la futura realizzazione del park Bellini se ne dovrebbero togliere 563, ma solo su strade e piazze intorno all'area del Castello e Ospedale. Il PGTU indica come alternativa ai posti per residenti da sopprimere in piazza Martiri e Turati l'acquisto a pagamento dei 100 box sotterranei ...(!?); questi box sono effettivamente previsti come box pertinenziali o ne è ammessa la cessione anche a non residenti e dunque vanificandone l'offerta?

b) nel **Centro Storico tra Baluardi e Viali** sono censiti 3.500 posti, previsti totalmente per la sosta a rotazione e a pagamento; l'indirizzo è di massima condivisibile, **ma** sono del tutto ingiustificate e incoerenti le eccezioni in quanto:

- il PGTU (vol.2, pag. 122) "....*consiglia un sistema di regolamentazione che favorisca la rotazione oraria, in modo da non consentire di fatto la sosta di lunga durata, ovvero quella dei pendolari, fissando un limite massimo di sosta di 2-4 ore consecutive. Nel caso invece in cui l'Amministrazione lo ritenesse opportuno, si potrebbero prevedere forme di agevolazione per particolari utenti, ad esempio per i lavoratori pendolari con attività ricadente all'interno del C.S.R., per i quali stabilire una regolamentazione di tipo specifico*". Quindi per la maggior parte dei pendolari e per la quasi totalità dei posti esistenti, dato che la sosta in queste aree è quasi totalmente occupata da costoro.....
- l'offerta prevista tiene conto di 251 posti riservati a residenti, che in realtà sono solo 18, in quanto gli altri sono riservati a ASL e Carabinieri; se inoltre teniamo conto della sosta da garantire ai residenti (circa 450, anche se l'occupazione non è permanente) l'offerta a rotazione si riduce sensibilmente a circa 3.000 posti effettivi
- contrariamente a quanto approvato nel piano del park Bellini, il PGTU propone la sola eliminazione dei parcheggi di piazza Martiri (139) e il mantenimento di 293 posti il viale Turati da riservare ai residenti a cui si aggiungerebbero 100 box interrati: questa concentrazione dei parcheggi per residenti (400 posti) in



un'unica area è logisticamente e funzionalmente ingiustificata (gli ambiti prevalentemente residenziali del centro sono da tutt'altra parte!); viale Turati va recuperato nel sistema del parco urbano adiacente.

- perché il PGTU trascura completamente l'opportunità di realizzare nuovi parcheggi in struttura, sostitutivi di sosta su strada e per residenti, anche in ambiti già indicati nei precedenti piani (piazza del Popolo, via Gatti, via Alcarotti, ...) o l'incremento dell'offerta in parcheggi di interscambio (viale Verdi, via Biroli, ...)? Il teorico orizzonte di validità temporale (2 anni) non esime il PGTU dall'indicare azioni da intraprendere nel medio termine (vedi park Bellini e Movicentro ...). Come il PGTU pensa di risolvere ad esempio le criticità della sosta in via Torino e v.le Roma dove dovrebbero essere eliminati posti illegali o interferenti con la viabilità e con la fluidità del trasporto pubblico, se non ricercare aree per una nuova offerta sostitutiva?

c) nel **Centro Urbano esterno ai Viali** il PGTU propone un regime totalmente libero per tutti i parcheggi esistenti:

- perché parcheggi liberi su assi quali via A. Costa, c.so XXIII Marzo, via Marconi e Alcarotti con regime a pagamento, o in c.so Torino e v.le Roma con regime a disco orario che comunque favoriscono l'accessibilità al sistema commerciale esistente? (un passo indietro rispetto alla minima funzionalità attuale ...)
- perché trasformare nel breve termine in regime libero la sosta a rotazione in v.le Dante e non invece attuare da subito la loro prevista eliminazione per migliorare la fluidità del traffico locale, riservando ai furgoni degli ambulanti che ingombrano il viale le aree di sosta interne al cortile del fast park dello Stadio vecchio?

d) **parcheggi di interscambio modale** proposti in tre ambiti esterni (Coop San Martino, Stadio Kennedy, Centro Sportivo S. Agabio) e perché no in c.so Risorgimento potenziando la line 6, o in c.so della Vittoria con circa 1.400 veic/h in entrata (parcheggio esterno Carrefour sottoutilizzato), oppure anche in zona Bicocca potenziando per entrambi i casi la linea 1? (vedi incoerenza con indirizzi del PUM...)

## 2. IL TRASPORTO PUBBLICO

Il PGTU denuncia:

- frequenze insufficienti (linee A e 5)
- percorsi tortuosi (linee 3, 5 e 6)
- servizio irregolare
- mancanza di corsie riservate (attualmente solo 1,7 km)
- orari scolastici non scaglionati
- mancanza di promozione del servizio
- mancanza di servizio per le aree industriali (da parte dei mobility manager)

Il PGTU rinvia al Piano Triennale dei Servizi e ad azioni "fiancheggiatrici" quali l'istituzione della ZTL, l'ampliamento della tariffazione a pagamento, l'auspicata riduzione del traffico privato, etc..., ma non formula alcuna proposta in merito:

- alla realizzazione di nuove corsie riservate (il PIM '94 ad esempio aveva proposto 0,5 km in b.do Partigiani per migliorare la funzionalità delle linee 3 e 6, il PGTU enuncia l'obiettivo ma non si misura su proposta concreta...)
- al potenziamento di nuove linee di bus, all'aumento delle frequenze delle linee esistenti, alla riduzione del prezzo di biglietti e abbonamenti, al miglioramento del servizio e dell'informazione alle pensiline delle fermate (dove non esistono planimetrie della città con il tracciato delle linee esistenti), etc...

In merito al servizio di accesso da e per i **parcheggi di interscambio** periferici (Coop-San Martino, Stadio Kennedy, Sporting-S. Agabio) il PGTU evidenzia una palese contraddizione: mentre da una parte propone 3 navette con linee dedicate, con tracciati brevi e frequenze elevate (< 10 min.), dall'altra nello stesso paragrafo 9.4 ne evidenzia i costi elevati e **tesse l'elogio (condiviso) del potenziamento delle linee ordinarie esistenti** (quali ad esempio le linee A, 3 e 7) in quanto: "... le navette costano molto, ... occorrono corsie riservate e semafori assistiti (perché non proporli?), ... con il potenziamento delle linee ordinarie nelle ore di punta si risparmia di più, ... il potenziamento favorisce anche altri utenti e l'attrattività del servizio, ... la velocizzazione del servizio porta ulteriori benefici economici, etc ...". Delle due ipotesi, quale sostiene il Piano?

## 3. RETE DEL TRAFFICO E TRAFFICO PRIVATO

Strade di interquartiere, di penetrazione e attraversamento

- tutto viene rinviato alla formazione di piani di dettaglio con indicazione di criteri generali; si indicano criticità (c.so Risorgimento, Vittoria, Vercelli, XXIII Marzo, ...) ma non si propongono modelli e soluzioni concrete



per la loro risoluzione. A distanza di 5 anni dalla riqualificazione di c.so C. Cesare e strade afferenti nel tratto Verdi-Camoletti (Progetto Pilota avviato con l'amministrazione Correnti e attuato con l'amministrazione Giordano), nonostante le diffuse ed evidenziate criticità presenti in numerosi altri tratti della rete urbana, non sono stati né proposti né indicati altri ambiti specifici e similari, né forniti criteri progettuali per la loro risoluzione

- i livelli di sinistrosità degli assi stradali così come i livelli di rumore rilevati nel 2003, a cui accenna anche il piano, **dovrebbero invece indicare precisi e indifferibili ambiti di intervento**: c.so XXIII Marzo, con un valore diurno di 72,7 dB e notturno di 68,5, e c.so Milano con 71,3 diurno e 69,5 notturno, contro un massimo di legge rispettivamente di 60 e 50 dB e un massimo di attenzione per la salute e l'ambiente di 70 e 55 dB;
- non si fa cenno agli interventi infrastrutturali indispensabili e prioritari per migliorare la criticità della zona urbana est di c.so della Vittoria, Trieste, Milano e XXV Aprile, ovvero la realizzazione della nuova viabilità sul margine del canale Q. Sella (progetto prioritario fatto e disfatto più volte .... e finalmente inserito nel piano triennale OO.PP.) che completerebbe il 3° anello di distribuzione urbana risolvendo annosi problemi di congestione e compromissione urbana e ambientale anche nel nodo della stazione
- nella Tab 40 – Costi per l'attuazione del PGTU – non sono previste risorse per la realizzazione degli interventi proposti, né per la formazione dei piani di settore.

#### Strade di distribuzione e di quartiere

- anche in questo caso tutto è rinviato a successivi piani di settore, certamente necessari, ma intanto si trascurano indispensabili indirizzi e priorità quali: le già evidenziate criticità in c.so Torino, v.le Roma e Dante, dove sarebbe necessario definire un nuovo regime di circolazione per gli assi commerciali, per il TPL, per la ciclabilità e la sosta (da sopprimere e rilocalizzare)
- anche se gli interventi del nuovo ospedale non sono previsti in tempi brevi, per l'asse di v.le Piazza d'Armi occorrerebbe definire un indirizzo progettuale per il breve-medio termine (quanto meno il recupero del controviale per la ciclabilità, dove c'è una colpevole tolleranza per la sosta illegale sul marciapiede alberato o per la sicurezza dell'intersezione con via Premuda, luogo di un recente incidente mortale ...)

#### Strade locali

- sono stati semplicemente elencati gli ambiti da sottoporre a interventi di moderazione del traffico in corrispondenza di tutti gli istituti scolastici, che però non risultano adeguatamente incrociati con i luoghi in cui si rilevano incidenti ad assi e intersezioni: quale è la scala di priorità degli interventi?
- per piazza Martiri: traffico, congestione, inquinamento, conflittualità con gli attraversamenti pedonali, con il commercio e le attività culturali ... cosa propone il PGTU?

#### Intersezioni

- condivisibile la sostituzione di impianti semaforici con rotatorie nella parte di accesso all'area centrale (Dante-Risorgimento, I.go San Lorenzo, Curtatone-XXV Aprile, Americhe-Rosette, Chinotto-Fara, Volta-Gnifetti) ma in I.go Buscaglia è assai problematico; mancano invece gli interventi realizzati, programmati o in corso (I.go Leonardi, I.go Don Minzoni) e altri interventi necessari (Beltrami-Rosette, Beltrami-Vittoria, Biandrate-via Fleming-Gazurlo, ...), mentre è del tutto non condivisibile in quanto fisicamente non realizzabile ed inoltre distruttiva della sistemazione in atto una rotatoria in piazza della Bicocca (!!!).

## 4. TRAFFICO PEDONALE E CICLABILE

### Mobilità pedonale

- il piano non propone vere e proprie nuove aree pedonali, né indica gli ambiti in cui possano essere gradualmente attuate nell'area centrale o nei quartieri della città, fatta eccezione per l'intero centro storico previsto come ZTL ma promiscuo con il traffico dei residenti e degli autorizzati, per altro sempre più numerosi. Il Piano dovrebbe avere anche il compito di ricercare nei quartieri e nelle frazioni tratti di strade commerciali o residenziali o in prossimità di istituti scolastici e religiosi con la vocazione per ZTL, da sottoporre a progetti di riqualificazione urbana ed ambientale. Perché trascura questa opportunità?
- l'intento del piano di limitare al massimo il numero degli attraversamenti pedonali e ciclabili o di arretrarli a 15 mt dalle intersezioni a mezzo di barriere, non può essere del tutto condiviso e generalizzato sull'intera rete della viabilità principale: così come è stato attuato in c.so Risorgimento, penalizza i pedoni, che bypassano le barriere e favorisce i movimenti veicolari senza limitazione di velocità. Quanto realizzato invece in v.le G. Cesare, con aree di sopraelevazione alle intersezioni per rallentare i movimenti veicolari e attraversamenti ravvicinati protetti da isole salvapedoni, rappresenta una tipologia di soluzioni da confermare e generalizzare.

### Mobilità ciclistica

Il PGTU al paragraf. 10.3 afferma che:



AMICI della BICI - Associazione Ciclo-Culturale  
NOVARA - via Perazzi 5e (c/o c.d. Quartiere S.Martino)  
tel. 328.0626261 il lunedì e il giovedì dalle 17.30 alle 19.00  
[info@amicidellabicinovara.it](mailto:info@amicidellabicinovara.it)  
[www.amicidellabicinovara.it](http://www.amicidellabicinovara.it)



- "...è necessario verificare la effettiva esistenza di una domanda di tale tipo di mobilità...": forse non basta sapere che già nel 1990 il 13,5% degli spostamenti dei novaresi venivano effettuati in bicicletta? Il PGTU 2008 quali analisi ha effettuato al proposito?
- "... condizioni ambientali sfavorevoli e ... tempi lunghi per lunghi spostamenti... non favoriscono la mobilità ciclabile" (ma si parla di Novara?) e che pertanto occorrerebbe fare "... accurate analisi sulle preferenze e sull'origine e destinazione degli spostamenti ...". Perché queste analisi non sono state fatte dal Piano?
- "...mentre la domanda risulta facilmente misurabile in quei centri ove l'uso della bicicletta è ormai consolidato e diffuso da moltissimi anni (perché, Novara non è così?), la sua misura diviene estremamente difficoltosa negli altri luoghi dove tale abitudine è rara e per di più le caratteristiche plano-altimetriche del territorio non sono favorevoli (siamo sempre a Novara?). Infatti, non solo si tratta di individuare il numero di spostamenti che sarebbero richiesti, ma anche su quali percorsi si andrebbero presumibilmente a realizzare, proprio nell'ottica di non predisporre infrastrutture inutili. Da ciò deriva la necessità di effettuare accurate indagini sulle preferenze, del tipo di quelle origine/destinazione, per non incorrere in grossolani errori di valutazione". Dunque, per sostenere la rete proposta e indicata in Tav. 45, dove sono le indagini?
- "L'Amministrazione Comunale al fine di rimediare alla frammentazione delle piste ciclabili esterne al centro ha già provveduto a definire un programma preliminare per la realizzazione di nuovi collegamenti ciclo-pedonali...". Vorremmo conoscerne l'atto deliberativo o la determina dirigenziale relativa all'approvazione di tale programma. O l'estensore si riferisce alla precedente versione della Tav. 45 con 26 km di percorsi turistico-ricreativi in aree agricole del tutto incoerenti con le finalità del piano?
- nel censimento delle reti ciclabili esistenti il piano dichiara 22 km: verificati nel dettaglio lo sviluppo delle reti urbane effettivamente esistenti è pari a 19 che rappresentano comunque una dotazione non elevata ma neppure trascurabile nel panorama nazionale, a cui hanno concorso indirizzi ed iniziative legate dal 1990 al 2000 a precedenti piani ed amministrazioni. Un utile pro memoria per l'estensore del Piano è confronto con l'indice di ciclabilità urbana (km ogni 1.000 abitanti) di alcuni capoluoghi di provincia che offre il seguente quadro: Bolzano 0,48, Lodi 0,43, Venezia 0,33, Vicenza 0,29, Parma 0,27, Bologna 0,21, **Novara 0,19**, Rovigo 0,12, Firenze 0,10, La Spezia 0,07 Varese 0,05, Milano 0,03 (dati FIAB 2008).

Quanto scrive l'estensore del Piano non trova corrispondenza in quanto viene rappresentato nella Tav.45 che riprende esattamente la **proposta di itinerari anulari e radiali** formulata dalla nostra associazione nel 2007 e mai assunta come programma dall'amministrazione (con la quale non siamo ancora riusciti a discuterne o a condividere alcunché).

Siamo pertanto riconoscenti all'estensore del piano che ritiene la nostra proposta in grado di "...soddisfare una serie di esigenze:

- di carattere gerarchico;
- di integrazione con gli indirizzi del "Piano dei servizi"
- di carattere funzionale;
- di collegamento con servizi pubblici e privati;
- di integrazione uni e multi-modale con altri sistemi di trasporto;
- di carattere tecnico-realizzativo;
- di carattere economico;
- di priorità di intervento.

ma stupisce che questi siano considerati i "...criteri di progetto che si sono seguiti nel corso del processo di elaborazione e di definizione..." in quanto nel piano non c'è traccia di tale elaborazione. Tutto sommato non sarebbe stato meglio dichiarare tale proposta di rete come un primo e originale contributo esterno (riconoscendone la paternità) da approfondire con un successivo piano di dettaglio?

Tra l'altro il primo atto applicativo previsto dall'Amministrazione per l'itinerario ciclopedonale sul margine ovest di **v.le Volta** (inserito nel PGTU e condiviso dai quartieri) è stato quello di eliminarlo nella fase di realizzazione in corso d'appalto. Succederà così anche per l'ampliamento ciclopedonale del marciapiede di via Gniffetti previsto nel piano triennale OO.PP.?

Segnale di un metodo che non fa ben sperare nella futura attuazione del Piano....!

In merito alla previsione di nuovi percorsi ciclabili si osserva che :

1. in c.so Torino per realizzare 1 km di pista ciclabile occorrerebbe definire contestualmente un nuovo regime di circolazione e sosta sul corso, che invece non risulta compreso tra gli interventi del PGTU
2. in via Monte Rosa, l'itinerario di 1 km proposto è del tutto da evitare, viste le sezioni ristrette, l'intensità del traffico e le valide alternative esistenti sulla rete locale in S. Rita (via Scalise e Marconi)
3. manca la prosecuzione dell'itinerario verso in centro città da via Generali a via Camoletti-Leonardi e in via Trieste da Pernate manca il collegamento con il centro urbano



AMICI della BICI - Associazione Ciclo-Culturale  
NOVARA - via Perazzi 5e (c/o c.d. Quartiere S.Martino)  
tel. 328.0626261 il lunedì e il giovedì dalle 17.30 alle 19.00  
[info@amicidellabicinovara.it](mailto:info@amicidellabicinovara.it)  
[www.amicidellabicinovara.it](http://www.amicidellabicinovara.it)



4. alcuni itinerari previsti in Tav. 45 su sede viaria sono invece da considerarsi in sede indipendente: v.le P. d'Armi, via Alcarotti, v.le Volta
5. non sono indicate le criticità esistenti da affrontare, quali ad esempio: l'intersezione Mazzini-D'Azeglio-Roma, v.le dante-Risorgimento, la dotazione di cicloparcheggi adeguati all'intensa domanda di intermodalità treno+bici dell'area stazione (dove al momento l'offerta è pari a circa 380 posti, ma 150-200 bici stazionano in aree improprie, su marciapiedi, in adiacenza a transenne, ai pali della luce e della segnaletica, alle alberature, senza contare il degrado di alcune aree), etc...
6. manca una **individuazione e localizzazione delle priorità**, ad esempio:
  - **due-tre itinerari radiali quartieri-centro** ad elevata domanda di spostamento (es. quartieri sud-ovest della città da cui si spostano circa 2.000 auto dirette in centro con 2.800 passeggeri)
  - **un itinerario interquartiere di completamento anulare ovest** (Galilei, Volta, Allegra, Pasquali, Alcarotti) di circa 2,5 km (0,35-0,40 mil di Eu)
  - **uno-due itinerari protetti casa-scuola in ogni quartiere** in strade residenziali a velocità moderata (zone 30) favorendo l'avvio di un processo virtuoso di sicurezza e di mobilità sostenibile a livello locale, da condividere con i residenti, il personale scolastico ed i genitori.

## 5. I TEMPI. LE FASI DI ATTUAZIONE E GLI INVESTIMENTI STIMATI DAL PIANO

**Il Piano non indica tempi di attuazione.** Sono previste due fasi

Nella 1a Fase

- istituzione della ZTL e riorganizzazione sensi di marcia in centro storico
- moderazione del traffico sulle via di accesso
- eliminazione sosta in sede stradale (250 posti)
- realizzazione rotatorie (6)
- implementazione impianti semaforici (30 impianti)
- modifiche al regime di sosta tra viali e baluardi
- adeguamento attraversamenti pedonali
- realizzazione piste ciclabili (15 km circa)

Investimento previsto: **2.850.000** circa. Copertura da piano triennale OO.PP. 2010-2012: **1.000.000** circa.  
Quale coerenza?

Nella 2a Fase:

- sistema videicontrollo della ZTL e moderazione traffico in centro storico (675.000 Eu)
- attuazione Zone 30 nei quartieri (30.000 Eu)
- moderazione velocità in punti singolari (250.000 Eu)
- realizzazione rotatorie (7 – 1.000.000 Eu))
- implementazione impianti semaforici (8 impianti – 370.000 Eu))
- adeguamento attraversamenti pedonali (25.000 Eu)
- realizzazione piste ciclabili (20 km circa – 800.000 Eu)

Investimento previsto: **3.150.000** circa. Copertura finanziaria: **non prevedibile**.  
Quale prospettiva di attuazione rispetto ai **due anni** di validità del Piano?

Novara, Febbraio 2010

Associazione Amici della Bici di Novara  
Per il Consiglio Direttivo  
Il Presidente Salvatore Lanzarotta