Quaderno delle Osservazioni
e proposte di controdeduzione.

P.G.T.U. Domodossola

Completamento iter di approvazione del P.G.T.U. di Domodossola adottato con D.G.C. 45/2001 – Adozione dell'aggiornamento (Ottobre 2014) con D.G.C. n. 166 del 17/12/2014.

Allegato
alla Deliberazione Consiliare
n. _____ del _____

Note introduttive

- ***Le proposte di controdeduzione alle osservazioni presentate fanno riferimento alla "Relazione tecnica di supporto alla fase di controdeduzione alle osservazioni" a firma dell'Arch. Maggia Marco" allegata quale parte integrante e sostanziale del presente documento.***

- ***Le osservazioni dei cittadini depositate durante il periodo di pubblicazione sono allegate quale parte integrante e sostanziale del presente documento***

- ***Il presente documento è stato esaminato dalla Commissione Urbanistica Consiliare nella seduta del 11/05/2015***

Osservazione n. 1
Pervenuta il 03/02/2015 prot. n. 2155
Consulta del Badulerio

Sintesi dell'osservazione *(N.B.per il testo completo si rinvia all'osservazione allegata):*
Gli osservanti rilevano

1. la necessità di tutelare maggiormente i pedoni che dal Badulerio intendono recarsi verso via Trabucchi e quelli che intendono invece andare in direzione di via Bonomelli. Propongono in luogo della previsione di una pista ciclopedonale sul lato destro del sottopassaggio ferroviario di via Trabucchi in direzione centro città, percorsi pedonali su ambo i lati da realizzarsi nel sottopasso ferroviario suddetto oltre alla formazione di un percorso pedonale dalla rotatoria (via Torino, via Mizzoccola) al sottopasso, lungo il lato sinistro della via Mizzoccola. Rilevano inoltre che la soluzione proposta della corsia ciclopedonale prevista dal PGTU potrebbe rilevarsi pericolosa per il pedone per mancanza di visibilità da parte del ciclista che percorrerebbe, in discesa, via Bonomelli immettendosi nel sottopasso.
2. la necessità di prevedere l'illuminazione del sottopasso ferroviario di via Trabucchi.

Proposta di controdeduzione.
In merito al punto1:
L'osservazione si ritiene coerente con gli obiettivi del PGTU orientato in particolare alla tutela dell'utenza debole. Si propone pertanto di interrompere prima e dopo il sottopassaggio di via Trabucchi la corsia ciclabile, prevedendo in luogo della stessa due percorsi pedonali protetti sui due lati del sottopasso.
Considerata l'importanza dell'asse viario, la soluzione prevista sarà preceduta da una fase sperimentale come già indicato per la soluzione proposta in fase di adozione, onde consentire valutazioni oggettive sui flussi veicolari, criticità ed eventuali conseguenti differenti configurazioni della sede stradale.
Inoltre, si accoglie la proposta di prevedere un percorso pedonale dalla rotatoria (via Torino, via Mizzoccola) al sottopasso, lungo il lato sinistro della via Mizzoccola.
In merito al punto 2:
L'illuminazione del sottopasso, ancorché rilevante ai fini della sicurezza, verrà presa in esame in sede di definizione dei lavori che saranno messi in capo al nuovo Gestore della pubblica illuminazione in corso di perfezionamento.

Per le motivazioni suesposte **SI PROPONE l' ACCOGLIMENTO PARZIALE**

IL CONSIGLIO COMUNALE

Presenti n. ….. Consiglieri
Assenti: .....

Favorevoli n…….
Contrari n. ……
Astenuti n. …….

DELIBERA

- di __ approvare ___ non approvare la proposta di controdeduzione suddetta.

Osservazione n. 2
Pervenuta il 10/02/2015 prot. n. 2606
Mario Ventrella e altri

Sintesi dell'osservazione *(N.B.per il testo completo si rinvia all'osservazione allegata):*
Gli osservanti rilevano:

1. la necessità di ampliare l'offerta di piste ciclabili con particolare riferimento al collegamento al centro città della zona Stadio Curotti e piscina pubblica, e lungo la strada che costeggia la Ferrovia verso la Valle Vigezzo.
2. l'inutilità di collocare cartellonistica e segnaletica informativa della "zona 30" sull'incrocio di via Castellazzo, Via Binda.
3. la necessità di collocare segnaletica informativa sull'incrocio via Giovanni XXIII, via Cairoli e arredo urbano che segnali in modo inequivocabile l'ingresso nella "zona 30"
4. la necessità di prevedere interventi più efficaci sul nodo critico via Giovanni XXIII, via Cairoli e in particolare:
   - una rotatoria
   - autovelox fisso.

Inoltre:

5. delimitazione fisica delle corsie ciclabili con paletti o altre strutture
6. posizionamento delle corsie ciclabili sul lato destro dei parcheggi in linea
7. creare un senso unico su via Trento e prevedere adeguata segnaletica orizzontale di delimitazione dei parcheggi nelle vie circostanti
8. illuminare maggiormente gli attraversamenti pedonali

Proposta di controdeduzione.
Punto 1
Pur condividendo in linea di principio la proposta di ampliamento, si potranno valutare con i futuri aggiornamenti del PGTU ulteriori ampliamenti rispetto a quanto già previsto.

Punti 2
La cartellonistica è prevista nei punti rappresentati nella scheda 1 intervento 2 (punti verdi) allegata alla Relazione di accompagnamento al PGTU. Gli stessi costituiscono gli accessi individuati come prioritari. Il proporre più volte la specifica segnaletica nei varchi di accesso alla "zona 30" è una precisa scelta rivolta a richiamare più volte l'attenzione del guidatore.

Punto 3
La proposta di prevedere segnaletica indicativa della "zona 30" in corrispondenza dell'incrocio via Giovanni XXIII e via Cairoli è già contemplata.
Si prende atto della proposta di prevedere dell'arredo urbano in corrispondenza dell'accesso alla "zona 30". Tuttavia, non trattandosi di parti strutturali della carreggiata, la riduzione della velocità e l'attenzione del guidatore, potranno ottenersi tramite cordoli di protezione dei passaggi pedonali e contestuale riduzione della carreggiata.

Punto 4
In merito alla proposta di rotatoria all'incrocio via Cairoli via Giovanni XXIII, in considerazione della motivazione tecnica riportata alle pagine 4 e 5 del documento "Relazione tecnica di supporto alla fase di controdeduzione alle osservazioni" (prot. 7848 del 23/04/2015) a cui si rimanda integralmente, non si ritiene sia un intervento migliorativo in ragione dei problemi relativi alle linee di deflessione delle traiettorie dei veicoli.

Si ritiene più idoneo, onde ottenere una riduzione della velocità, il restringimento della carreggiata, che si propone di accogliere con la presente fase di controdeduzione. Il restringimento di carreggiata potrà essere contemplato in sede di attuazione dell'intervento 2 – "ingresso alla zona 30".
La proposta di prevedere un autovelox fisso, pur concordando in linea di massima sugli effetti sul guidatore, in considerazione della tipologia di strada, del traffico interessato e dell'elevato costo della postazione fissa (connesso anche alla sua vulnerabilità agli atti di vandalismo) si ritiene più idoneo l'utilizzo di una postazione mobile di cui questa Amministrazione ha in previsione l'acquisto.

Punti 5 e 6
In merito alla proposta di posizionare la pista ciclabile sulla destra dei posti auto in linea e paletti o strutture di protezione, ritenuto che:

- la corsia ciclabile posta sul lato destro, rende più probabile la sua occupazione da coloro che parcheggiano; gli eventuali paletti o strutture di protezione non si ritengono efficaci sul lungo periodo in quanto soggetti a piegamenti e danneggiamenti da parte dei guidatori. Strutture di protezione continue costringerebbero il guidatore e i passeggeri a camminare sull'asse viario fino al raggiungimento di un varco di accesso al marciapiede.
- l'automobilista e i passeggeri che scendono dall'auto sono generalmente più attenti nell'apertura della portiera verso l'asse viario.

Si conferma pertanto quanto previsto dal PGTU.

Punto 7
Relativamente alla proposta di trasformare in senso unico via Trento**,** si prende atto del suggerimento. Tuttavia, si ritiene che il problema possa essere mitigato con adeguata segnaletica orizzontale e solo successivamente, in base ai risultati ottenuti, valutare la necessità di un senso unico.

Punto 8
L'illuminazione dei passaggi pedonali, ancorché rilevante ai fini della sicurezza, verrà presa in esame in sede di definizione dei lavori che saranno messi in capo al nuovo Gestore della pubblica illuminazione in corso di perfezionamento.

Per le motivazioni suesposte **SI PROPONE L'ACCOGLIMENTO PARZIALE**

IL CONSIGLIO COMUNALE

Presenti n. ….. Consiglieri
Assenti: .....

Favorevoli n…….
Contrari n. ……
Astenuti n. …….

DELIBERA

- di __ approvare ___ non approvare la proposta di controdeduzione suddetta.

Osservazione n. 3
Pervenuta via pec il 18/02/2015 Prot. 3162
Autoservizi Comazzi Srl

Sintesi dell'osservazione *(N.B.per il testo completo si rinvia all'osservazione allegata):*
l'osservante in merito agli interventi 1, 8, 9, 10 delle schede tecniche allegate alla Relazione di accompagnamento al PGTU rileva:

1. di non prevedere espropri di terreni di pertinenza del capannone posto nelle vicinanze la realizzazione della rotatoria prevista dal PGTU (Rif. int. 1).
2. la contrarietà alla previsione di restringimento della carreggiata del sottopasso ferroviario di via Trabucchi (Rif. Int. 8) ipotizzando la possibilità che si creino code in entrata e in uscita del sottopasso suddetto con conseguenti ritardi del servizio offerto.
3. la necessità di tutelare le fermate autobus esistenti sulle vie Cassino, Scapaccino, Fornara, Cairoli, Giovanni XXIII (Rif. Int. 9)
4. la necessità di preservare le fermate autobus in prossimità della rotatoria prevista sull'incrocio via Fornara Via Scapaccino (Rif. Int. 10)

Proposta di controdeduzione.
Punto 1
Si terrà conto di quanto rilevato in merito agli spazi di manovra all'interno dell'area di proprietà privata in sede di progettazione della rotatoria. La stessa sarà preceduta da rilievi topografici di dettaglio, attualmente non in possesso di questa Amministrazione e non presupposti alla redazione dell'aggiornamento PGTU.

Punto 2
In merito alla previsione di restringimento di carreggiata, si precisa che lo stesso sarà attuato preliminarmente in forma sperimentale onde verificarne la funzionalità, l'efficacia e per poter eventualmente apportare i necessari miglioramenti.

Punti 3 e 4
Si propone di accogliere la raccomandazione di salvaguardare le fermate poste sulle vie Cassino, Scapaccino, Fornara, Cairoli, Giovanni XXIII e rotatoria in previsione via Fornara via Scapaccino. In ogni caso, si rimanda alle verifiche e alle valutazioni in sede di progettazione sulla base di dettagliati rilievi topografici.

Per le motivazioni suesposte **SI PROPONE l'ACCOGLIMENTO PARZIALE**

IL CONSIGLIO COMUNALE

Presenti n. ….. Consiglieri
Assenti: .....

Favorevoli n…….
Contrari n. ……
Astenuti n. …….

DELIBERA

- di __ approvare ___ non approvare la proposta di controdeduzione suddetta.

Osservazione n. 4
Pervenuta il 20/02/2015 prot. 3311
Associazione Bicincittà – Massimo di Bari in qualità di presidente

Sintesi dell'osservazione *(N.B. per il testo completo si rinvia all'osservazione allegata):*
L'osservante rileva:
1. la necessità di includere nella "zona 30" il tratto di via Giovanni XXIII tra la via Sant'Antonio e via Cairoli con conseguente segnaletica indicativa
2. di prevedere l'applicazione del cosiddetto "senso unico eccetto bici" per i tratti di viabilità rappresentati nella planimetria allegata all'osservazione.

Proposta di controdeduzione.
Punto 1
il progetto di PGTU già prevede la "zona 30" nonché il portale in corrispondenza dell'incrocio con via Cairoli. Si fa riferimento alla tavola 5 e alla scheda 1 intervento 2 delle schede tecniche allegate alla relazione.

Punto 2
Con riferimento alla proposta del cd "senso unico eccetto bici", si ritiene non sia accoglibile, non essendo tale fattispecie ancora recepita dal Codice della strada.

Per le motivazioni suesposte **SI PROPONE il NON ACCOGLIMENTO**

IL CONSIGLIO COMUNALE

Presenti n. ….. Consiglieri
Assenti: .....

Favorevoli n…….
Contrari n. ……
Astenuti n. …….

DELIBERA

- di ___ approvare ___ non approvare la proposta di controdeduzione suddetta.

Osservazione n. 5
Pervenuta il 20/02/2015 prot. 3325
Sig. Andrea Moroni

Sintesi dell'osservazione *(N.B.per il testo completo si rinvia all'osservazione allegata):*
L'osservante rileva:

1. la mancata valutazione nel PGTU della circolazione nelle vie IV Novembre, Via G. Ferraris, Via M. Giani, e Via Volta che configura situazioni di disagio e problematiche di sicurezza.
2. la necessità di istituire sensi unici nelle vie Ferraris, Giani (in direzione est) e Volta in direzione sud con concentrazione di immissione dei mezzi veicolari su via Gentinetta dalla rotatoria posta a sud della stessa e da via VI Novembre.
3. la necessità di sistemare l'incrocio via Gentinetta, via VI Novembre finalizzato al rallentamento della velocità.

Proposta di controdeduzione.

Punti 1 e 2
Si accoglie parzialmente la proposta di modifica dei sensi unici. Nello specifico, dati i flussi veicolari attuali su via Gentinetta, si condivide di eliminarne le immissioni con svolta a sinistra dalle vie Ferraris e Giani regimentando le stesse a senso unico verso via Volta. Si precisa che via Stefanoni è già senso unico. Su via Volta trattandosi di una via a basso flusso veicolare, le criticità legate alle immissioni si ritengono di minor entità. In esito a questo intervento si valuterà la necessità di ulteriori modifiche.

Punto 3
Il PGTU, in generale prevede, in via prioritaria, interventi finalizzati alla moderazione della velocità nella "zona 30". Altri interventi mitigativi potranno essere attuati mediante futuri interventi ordinari.

Per le motivazioni suesposte **SI PROPONE l'ACCOGLIMENTO PARZIALE**

IL CONSIGLIO COMUNALE

Presenti n. ….. Consiglieri
Assenti: .....

Favorevoli n…….
Contrari n. ……
Astenuti n. …….

DELIBERA

- di __ approvare ___ non approvare la proposta di controdeduzione suddetta.

CONSULTA DEL BADULERIO

Comune di Domodossola
N. prot. 0002155/2015
Data 03/02/2015
Tit. 10 Cl. 10 Sc.

Al Signor SINDACO

All'Assessore alla Pianificazione Territoriale

COMUNE DI DOMODOSSOLA
P.zza Repubblica dell'Ossola 1
28845 Domodossola (VB)

Domodossola, 2 Febbraio 2015

Relativamente a quanto emerso in sede di Assemblea di Frazione tenutasi pubblicamente al Badulerio presso il circolo A.R.C.I. in data 29/01/2015 circa la proposta presentata dall'Assessore Antonio Leopardi sulla viabilità sperimentale nel tratto del sottopasso FF.SS. via Trabucchi,

PRESO ATTO

delle osservazioni esposte dai residenti convenuti, riguardo il progetto di P.G.T.U. intrapreso dall'Amministrazione Comunale

SOTTOPONGO

le seguenti osservazioni.

La proposta illustrata prevede la realizzazione di un senso unico alternato con precedenza in uscita da Domodossola e la realizzazione di una corsia ciclo-pedonale posta sul lato di destra provenendo dalla rotatoria Avis di via Mizzoccola. Detta corsia dovrebbe essere di dimensioni tali da consentire il transito pedonale e quello ciclabile.

Il pedone sarebbe quindi invitato a proseguire su via Bonomelli per poi, tramite un attraversamento pedonale ancora da individuarsi, essere messo in condizione di riportarsi su via Trabucchi qualora abbia l'esigenza di raggiungere tale parte della città.

I residenti hanno fatto notare come sarebbe auspicabile un allargamento dello stesso sottopasso, ma, coscienti del fatto che ciò non troverebbe riscontro nel breve, hanno accolto positivamente la volontà dell'Amministrazione nel voler tutelare la sicurezza dei pedoni in un tratto estremamente pericoloso.

L'assemblea ha quindi osservato che sarebbe più utile realizzare due percorsi pedonali nel sottopasso (uno per lato) in modo da poter tutelare sia coloro che debbano proseguire su via Trabucchi (ricordiamo, tra gli altri molteplici servizi, la presenza delle Scuole Milani e Terezin raggiungibili da

quest'ultima e quindi la frequenza costante anche da parte di bambini all'occasione accompagnati e no), sia coloro che giungano o debbano raggiungere la città attraverso via Bonomelli.

In questo modo si eviterebbero, sia a chi proviene dalla traversa di via Masserenti, sia a tutti coloro che abitualmente sopraggiungono dalla rotatoria, pericolosi attraversamenti pedonali per spostarsi sui vari lati delle carreggiate (via Mizzoccola, via Trabucchi, via Bonomelli).

L'ipotesi di realizzare una corsia ad uso promiscuo di pedoni e ciclisti appare inoltre poco sicura. I pedoni che dovessero entrare in città sul lato destro potrebbero trovarsi *pericolosamente* di fronte i ciclisti che, uscendo dalla stessa, attraverso via Bonomelli accederebbero al sottopasso con visibilità nulla e a velocità sostenuta considerata la lunga discesa da piazza Stazione.

PROPONGO

pertanto che si valutino attentamente le considerazioni avanzate dai residenti con l'opzione individuata di realizzare due corsie pedonali (una per parte) nel sottopasso convogliando centralmente i veicoli. Conseguenza di ciò ricavare un marciapiede o un percorso pedonale praticabile in sicurezza dalla rotatoria Avis al sottopasso lungo il lato sinistro della strada ove tra l'altro gli spazi permettono con agevole semplicità la realizzazione di tale opera.

Coloro che giungono da destra utilizzerebbero quindi il tratto di marciapiede esistente e potrebbero poi continuare per via Bonomelli, logicamente adeguando correttamente il seguitare del percorso. Chi invece proviene da sinistra sarebbe finalmente messo in condizioni di sicurezza per proseguire lungo via Trabucchi.

Rimarco inoltre la necessità, come già fatto presente all'Amministrazione in precedenti occasioni, della **improrogabile urgenza** di illuminare il sottopasso stesso ricordando l'importanza notevole che tale accesso ricopre nella viabilità cittadina.

Ringrazio per l'attenzione riservata e porgo cordiali saluti.

Giancarlo Stefanoni

Comune di Domodossola
N. prot. 0002606/2015
Data 10/02/2015
Tit. 10 Cl. 01 Sc.

Al Sindaco di Domodossola

Al Consiglio Comunale

Al Presidente Commissione Viabilità

Oggetto: **osservazioni Piano Urbano del Traffico**

In relazione al Piano Urbano del Traffico di cui alla Deliberazione n.196 del 04/12/2014, viste le proposte in esso contenute, i sottoscritti cittadini residenti nei pressi dell'asse viario interessato ed identificato con la scheda 9.2, ritengono doveroso intervenire con proprie osservazioni e proposte.

Premesso che si condividono gli obiettivi generali del Piano, si ritiene opportuno ricordare che l'asse viario di via Papa Giovanni XXIII è il varco di accesso maggiormente interessato dal traffico e purtroppo coinvolto in numerosi incidenti anche mortali. Inoltre questo asse viario è una delle porte di accesso e biglietto da visita per i turisti che giungono in auto, moto e bici dal Sempione. L'asse è infatti anche sede di uno degli alberghi cittadini ed è sede all'altezza di Crevola di un Punto di Informazione Turistica oltre che essere vicina allo stadio e strutture sportive. Infatti sono molti gli sportivi che frequentano la zona.

La questione sicurezza di via Giovanni, a partire dal tratto che inizia in corrispondenza dello Stadio è di grande importanza. Il tratto è caratterizzato da un rilevante afflusso di traffico molto spesso di forte velocità (ben oltre i 50 km orari), da parcheggi scorretti, ed è stato già oggetto di numerosi incidenti anche con ciclisti. Su queste situazioni i cittadini sono già intervenuti con una raccolta di firme. Nella zona vi sono, come noto, scuole che necessitano della giusta protezione non solo all'ingresso ed all'uscita dell'edificio scolastico ma in tutto il contesto limitrofo.

Pertanto l'orientamento di inserire corsie ciclabili con ZONA 30 è condivisa purché perseguita con strumenti che inducano **concreti effetti** di riduzione della velocità degli automezzi, ed un miglioramento del contesto ambientale anche a fini turistici.

Mentre per quanto riguarda il parcheggio il piano è condivisibile in quanto sono pochi i parcheggi ridotti, per quanto riguarda le soluzioni per la zona a traffico 30 e corsie ciclabili le soluzioni proposte, pur se nella giusta direzione, non appaiono sufficienti.

Infatti, si richiede una estensione delle corsie ciclabili che arrivino fino ai campi sportivi ed alla piscina e che proseguano non solo verso il centro cittadino ma anche sulla strada che costeggia la ferrovia e va verso la Val Vigezzo. In questo modo si crea veramente un circuito che dal centro cittadino si dirama nei dintorni di Domodossola e viceversa, ed invogli effettivamente cittadini, sportivi e turisti all'utilizzo di dette corsie. Le corsie dovrebbero proseguire anche verso le scuole consentendo a molti alunni e genitori di fruire effettivamente ed in sicurezza della bicicletta o di percorsi pedonali.

Venendo alle osservazioni, in primis il posizionamento della cartellonistica in prossimità del semaforo è del tutto inutile. In quella zona, proprio perché ormai prossimi al semaforo e al centro città con pavé, gli automobilisti riducono di per sé la velocità.

Al contrario, la nostra esperienza quotidiana e lo stesso studio effettuato ci fanno capire che la velocità è di grande entità soprattutto in prossimità **dell'incrocio tra via Giovanni e via F.lli Cairoli**. E' quindi in questo punto che si concentrano i pericoli ed è qui che vanno fatti gli interventi. In questo tratto aumenta fortemente la velocità ed il rischio di incidenti, come già avvenuto. **Pertanto i cartelli zona 30, le relative segnalazioni a terra e gli interventi strutturali vanno inseriti in prossimità di questo incrocio.**

Pertanto, si richiede di posizionare oltre ai cartelli di limitazione **anche altri strumenti** che inducano **effettivamente alla riduzione della velocità e creino le condizioni di sicurezza per il percorso ciclo pedonale.**

Le proposte sono di fare interventi efficaci nel punto critico situato in prossimità dell'incrocio tra via Giovanni XXIII e via F.lli Cairoli ovvero :

- **una rotonda** (come già fatto nonostante le ridotte dimensioni della carreggiate lungo la circonvallazione);
- **arredo urbano**, sempre nell'incrocio, con arredi posizionati negli angoli tipo fioriere o altri arredi, che siano gradevoli alla vista dei turisti e dei cittadini e diano un concreto segnale che si sta entrando in una zona 30 inducendo effettivamente a ridurre la velocità;
- **autovelox fisso** e ben segnalato come da normativa (che avrebbe il vantaggio di non costringere i vigili urbani a protratte e quindi impossibili presenze). Si ritiene, questo, **l'unico vero mezzo in grado di contrastare la velocità** degli automobilisti a tutte le ore della giornata compreso quelle serali e notturne. Nella fascia serale infatti le autovetture sfrecciano a tutta velocità sul rettilineo di via Giovanni;
- Le corsie ciclabili andrebbero **comunque contornate**, nel rispetto dei parcheggi anche di zone private, **con paletti o strutture che garantiscano** la sicurezza ai ciclisti ed ai pedoni (alcune soluzioni sono indicate nelle schede stesse). Le corsie vanno **posizionate all'interno dei parcheggi**, perché più fruibili dai ciclisti che sarebbero protetti non solo dai paletti ma anche dalle auto parcheggiate. Una specifica cartellonistica potrebbe invitare i passeggeri delle auto del lato destro a maggiore attenzione ai ciclisti quando scendono dalle auto (questo potrebbe essere l'unico pericolo per ciclisti, sempre comunque minore di quelli possibili se i ciclisti sono costretti a percorrere la corsia lato traffico). Il posizionamento della sola cartellonistica che indica il limite 30 e della delimitazione della pista ciclopedonale con la sola segnalazione a terra è **insufficiente e sicuramente non verrà concretamente rispettata, vanificando in questo modo ogni sforzo**. Infatti, se da un lato **le corsie ciclabili sono più economiche delle piste ciclabili perché non richiedono vere e proprie infrastrutture, le corsie ciclo pedonali se non delimitate da paletti quasi sicuramente non verranno rispettate dagli automobilisti. Infatti, già oggi nelle vie limitrofe la velocità 30 e le corsie per pedoni di fatto non sono rispettati e basterebbe un semplice monitoraggio per verificare quanto asserito.**
- **Modificare in senso unico la viabilità di via Trento**, oggi oggetto di una intensificazione del traffico e segnalazione con tratto bianco dei parcheggi in tutte le vie circostanti.

- Illuminare maggiormente gli **attraversamenti pedonali**

In questa maniera si andrà effettivamente verso un miglioramento della qualità del traffico e si incentiverà un maggiore e migliore utilizzo delle piste ciclopedonali che tutti noi auspichiamo anche ai fini turistici, sportivi oltre che di sicurezza per i cittadini e le scuole.

Senza interventi di questo tipo il Piano sarà ridotto nell'efficacia ed i rischi per i pedoni, ciclisti e ragazzi delle scuole sarà ancora troppo elevato.

Considerato che sono ben note le difficoltà economiche e viste le disponibilità citate in delibera si ritiene che tali risorse debbano essere indirizzate ad interventi efficaci. Ci si rende conto che la costruzione di una rotonda potrebbe assorbire molte risorse, (quindi potrebbe essere rinviata a momenti successivi), ma si ritiene che sin da subito, **in prossimità dell'incrocio tra via Giovanni XXIII e via F.lli Cairoli** possano essere effettuati;

- il posizionamento di un **autovelox fisso,**
- il tracciamento delle corsie ciclo pedonali **posizionate all'interno dei parcheggi,** rafforzate **con paletti** di delimitazione;
- il posizionamento della **zona 30 all'incrocio di via Giovanni con via F.lli Cairoli;**
- il posizionamento di **arredi agli angoli** di detto incrocio, tipo fioriere o altri arredi;
- **senso unico** in via Trento;
- migliore illuminazione degli attraversamenti pedonali;

ovvero tutti interventi compatibili con le risorse economiche. Auspichiamo prioritariamente la qualità degli interventi al fine di non vanificare le risorse messe a disposizione.

Con l'auspicio che tali suggerimenti vengano accolti si porgono distinti saluti.

Per ogni ulteriore approfondimento si richiede di fare riferimento a Mario Ventrella via Trento n. 1 Domodossola.

Distinti saluti Domodossola

Firme

BICINCITTÀ
VERBANO CUSIO OSSOLA

20 FEB. 2015

Comune di Domodossola
N. prot. 0003311/2015
Data 20/02/2015
Tit. 10 Cl. 01 Sc.

Al Comune di Domodossola

OGGETTO: completamento iter di approvazione del P.G.T.U. di Domodossola adottato con D.G.C. n. 45 del 22/02/2001 - ADOZIONE DELL'AGGIORNAMENTO (OTTOBRE 2014).
Proposte di integrazioni e modifiche

L'associazione Bicincittà Verbano Cusio Ossola, nel prendere favorevolmente atto delle misure previste nel progetto di PGTU di cui in oggetto, con particolare riferimento a quelle per un transito più sicuro di pedoni e ciclisti (zona 30, corsie ciclo-pedonali, ecc.), chiede a codesta amministrazione di valutare le seguenti proposte:

1. inclusione nella zona 30 del tratto di via Giovanni XXIII che dall'incrocio con via Sant'Antonio a quello con via Fratelli Cairoli e conseguente previsione del portale in adiacenza a quest'ultimo incrocio;

2. previsione di applicazione del cosiddetto "senso unico eccetto bici" e contestuale limite di velocità a 30 km/h per i tratti di viabilità indicati nella planimetria allegata.

Per questa seconda proposta, si informa che il nuovo comma 1 bis dell'articolo 182 del Codice della Strada, ha reintrodotto la previsione del senso unico eccetto bici su specifica ordinanza comunale. *
Nel dettaglio,il comma 1 bis dell'articolo 182 recita così: "*Nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, può essere consentita, se espressamente prevista con ordinanza, la circolazione dei ciclisti anche in senso opposto a quello di marcia di tutti gli altri veicoli. La facoltà di cui al periodo precedente è adeguatamente segnalata mediante l'aggiunta, ai segnali verticali di divieto e di obbligo generico, di un apposito pannello integrativo di eccezione per i velocipedi*".

Considerato che il senso unico eccetto bici è ritenuto una misura efficace per lo sviluppo della mobilità ciclistica nelle città e nel miglioramento della qualità dell'aria e del traffico, si sottolinea che i tratti proposti ricadono su direttrici molto utilizzate da ciclisti urbani sia per evitare tratti di viabilità a traffico intenso, sia per evitare tracciati che, per la presenza di vie a senso unico, risulterebbero troppo lunghi.

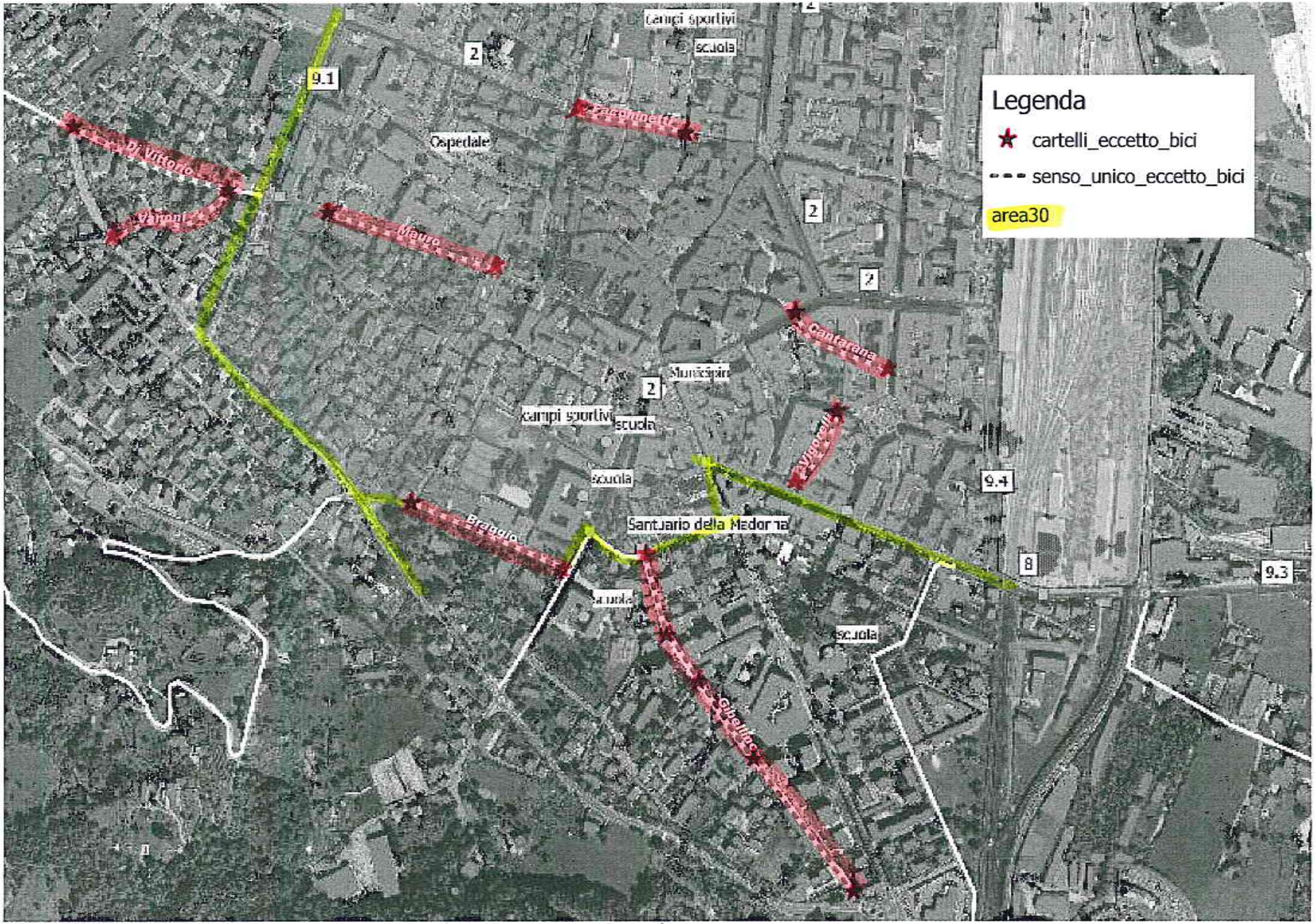
Nel dichiarare la disponibilità dell'associazione a un confronto sugli aspetti tecnici contenuti nella presente richiesta, si augura buon lavoro!

Per l'associazione Bicincittà VCO
Il Presidente
Massimo di Bari

Massimo di Bari

* FONTE: SITO WWW.COMUNI.IT

EMAIL: BICINCITTA@GMAIL.COM


Legenda
cartelli_eccetto_bici
senso_unico_eccetto_bici
area30
campi sportivi
scuola
Ospedale
Di Vittorio
Varroni
Mauro
Facchinetti
Cantarana
Municipio
campi sportivi
scuola
Vigorelli
Braggio
Santuario della Madonna
Gibellino
9.1
9.4
9.3
8
2

SERVIZI TURISTICI

AUTOLINEE

NOLEGGIO AUTOBUS

SEDE:
28021 **BORGOMANERO** (NO)
VIA SIMONOTTI, 35
CASELLA POSTALE 64
TEL: 0322.844862
FAX: 0322.846465
e-mail comazziborgo@comazzibus.com
PEC: comazziborgo@legalmail.it
FILIALE:
28845 **DOMODOSSOLA** (VB)
VIA NOSERE, 49
TEL: 0324.240333
FAX: 0324.240982
e-mail: comazzi@comazzibus.com
PEC: comazzidomo@legalmail.it

Autoservizi COMAZZI S.R.L.
www.comazzibus.com

Intertek

Al Sig. Sindaco
della Città di Domodossola
P.zza Repubblica dell'Ossola n.1
28845 – Domodossola (VB)

Posta certificata: protocollo@pec.comune.domodossola.vb.it

OGGETTO: **PGTU, Piano Generale del Traffico Urbano.**

Osservazione al progetto presentato

Il sottoscritto **Galli Carlo** nato a Novara il 17.10.1954, c.f. GLLCRL54R17F952A, Amministratore unico e Legale Rappresentante della **Società Autoservizi Comazzi srl**, con sede in Borgomanero Via Simonotti n.35

PRESO ATTO

che codesta Amministrazione Comunale ha pubblicato e depositato gli atti del P.G.T.U. di Domodossola;

RILEVATO

che lo stesso presenta alcune criticità per quanto concerne la viabilità ed i percorsi di linea di codesta Società di trasporto pubblico,

FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

INTERVENTO 1: rotatoria Regione Polveriera/Regione alle Nosere

Nel realizzare l'intervento chiediamo che lo stesso non preveda esproprio di terreno nel nuovo capannone lato est, in quanto lo spazio disponibile per la manovra degli autobus risulta limitato.

SERVIZI TURISTICI

AUTOLINEE

NOLEGGIO AUTOBUS

SEDE:
28021 **BORGOMANERO** (NO)
VIA SIMONOTTI, 35
CASELLA POSTALE 64
TEL: 0322.844862
FAX: 0322.846465
e-mail comazziborgo@comazzibus.com
PEC: comazziborgo@legalmail.it
FILIALE:
28845 **DOMODOSSOLA** (VB)
VIA NOSERE, 49
TEL: 0324.240333
FAX: 0324.240982
e-mail: comazzi@comazzibus.com
PEC: comazzidomo@legalmail.it

Autoservizi COMAZZI S.R.L.
www.comazzibus.com

Intertek

INTERVENTO 8: messa in sicurezza tratto pedonale sottopasso

Si esprime contrarietà alla realizzazione di un senso unico alternato in quanto, secondo noi, verrebbero a crearsi code in entrata e in uscita da Domodossola, inoltre le nostre autolinee che passano dal sottopasso subirebbero forti ritardi.
Necessita invece un intervento presso le ferrovie per la realizzazione di un marciapiede ampliando la larghezza del sottoposso esistente lato nord.

INTERVENTO 9: percorso ciclabile

Nella realizzazione del percorso ciclabile chiediamo di prestare particolare attenzione al mantenimento delle fermate autobus esistenti (via Cassino, via Scapaccino, via Fornara, Via Cairoli, Via Papa Giovanni XXIII) anche perché diverse sono state oggetto da poco di un miglioramento delle condizioni di sicurezza da parte dell'Amministrazione Comunale con piccoli spostamenti e/o abolizione di posteggi.

INTERVENTO 10: rotatoria via Fornara/Via Scapaccino

Analogo discorso come per l'intervento 9, nelle vicinanze della rotatoria prevista, su tutte e tre le direzioni, esistono delle fermate autobus. Si chiede di prestare attenzione alle stesse e di mantenerle.

Qualora codesta spett. le Amministrazione ritenesse di prendere in considerazione la presente richiesta ritenendo di porre condizioni diverse da quelle sopra proposte la scrivente dichiara sin d'ora la propria disponibilità ad un colloquio al fine di giungere ad un accordo soddisfacente per entrambe le parti.

In attesa di cortese riscontro porge distinti saluti.

Autoservizi COMAZZI srl
Sede: Via Simonotti, 35
BORGOMANERO
Cod. Fisc. 00125480038

Andrea Moroni
Via Gentinetta n. 13
28845 Domodossola (VB)

Spett. Città di Domodossola

Area Patrimonio e Gestione del Territorio
e
Polizia Locale

Piazza Repubblica dell'Ossola n.1
28845 Domodossola (VB)

Comune di Domodossola
N. prot. 0003325/2015
Data 20/02/2015
Tit. 10 Cl. 10 Sc.

Domodossola, lì 19/02/2015

Oggetto: iter di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano di Domodossola – aggiornamento ottobre 2014.
Segnalazione problematiche di viabilità e proposta per la razionalizzazione nella zona di via Gentinetta.

In relazione alla procedura di adozione del P.G.T.U. della Città di Domodossola, in qualità di privato cittadino residente in via Gentinetta n. 13, sono con la presente a segnalare alcune problematiche riscontrabili nella zona limitrofa a Piazza Chavez, delimitata dalle vie G. Gentinetta – A. Volta – Quattro Novembre – Stefanoni.

Come documentato dalle fotografie qui allegate, dato il carattere prettamente residenziale della zona, nelle vie perpendicolari alla via Gentinetta (IV Novembre, G. Ferraris, M. Giani) e nella parallela via A. Volta sono sempre presenti numerose automobili parcheggiate. Il numero di automobili parcheggiate aumenta poi sensibilmente in alcune fasce orarie, probabilmente a causa della presenza di una palestra in via Gentinetta e dell'asilo pubblico in Piazza Chavez.

Si è quindi osservato come venga frequentemente a crearsi una situazione di "parcheggio selvaggio" anche perché nelle vie interessate non esiste alcuna delimitazione degli spazi di sosta.

Ciò comporta diversi disagi e problematiche di sicurezza:

1. il parcheggio avviene su entrambi i lati comportando l'assoluta impossibilità di percorrenza a doppio senso di marcia data la scarsa larghezza delle sedi stradali;
2. le automobili vengono spesso parcheggiate sui marciapiedi creando ostacolo al passaggio dei pedoni o di carrozzine;
3. le automobili vengono parcheggiate a ridosso degli incroci con la via Gentinetta creando situazioni di <u>grave pericolo</u> in quanto non esistono adeguati spazi per le manovre di svolta, in particolar modo allorquando due automobili si incrociano in corrispondenza dello stop, anche considerata la scarsa visibilità per gli automobilisti in uscita sulla via Gentinetta dovuta alla presenza degli alberi a lato strada;

4. non esistono gli adeguati spazi di manovra di ingresso/uscita in corrispondenza degli accessi alle abitazioni.

Considerato quanto sopra esposto, ritengo necessario e urgente che codesta Spett. Amministrazione valuti, nell'ambito della procedura di adozione del P.G.T.U., la messa in atto di un intervento di razionalizzazione della viabilità nelle vie in oggetto.

Stante la necessità di mantenere un adeguato numero di posti auto per servire la popolazione residente, tale intervento potrebbe prevedere l'istituzione di nuovi sensi unici nelle vie Ferraris e Giani (da via Gentinetta verso via Volta) e in via Volta (da piazza Chavez verso via Cimitero) così come rappresentato nella mappa che allego, in modo da mantenere la possibilità di sosta su entrambi i lati nelle vie Ferraris e Giani, e su un lato nella via Volta.

Tale accorgimento consentirebbe inoltre di concentrare l'immissione degli automezzi su via Gentinetta in corrispondenza della rotonda e della via IV Novembre e, abbinato ad una sistemazione proprio di tale incrocio finalizzata al rallentamento della velocità, porterebbe ad un notevole aumento della sicurezza stradale.

Si rende in ogni caso assolutamente necessaria la tracciatura degli stalli e la creazione di adeguati spazi di manovra lungo le vie in argomento, in corrispondenza degli incroci e degli accessi privati, nel rispetto di quanto previsto dalle normative vigenti.

Infine si segnala all'Ufficio di Polizia Locale la necessità di intensificare l'attività di vigilanza lungo la via Gentinetta in quanto si osservano quotidianamente situazioni di grave pericolo con rilevanti infrazioni del limite di velocità, manovre di sorpasso azzardate e di sosta prolungata in corsia di marcia (in corrispondenza della palestra D332 in fascia serale). In tale situazione l'installazione di un rilevatore di velocità fisso potrebbe essere utile a limitare il numero di infrazioni.

Confidando in una attenta valutazione di quanto proposto, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

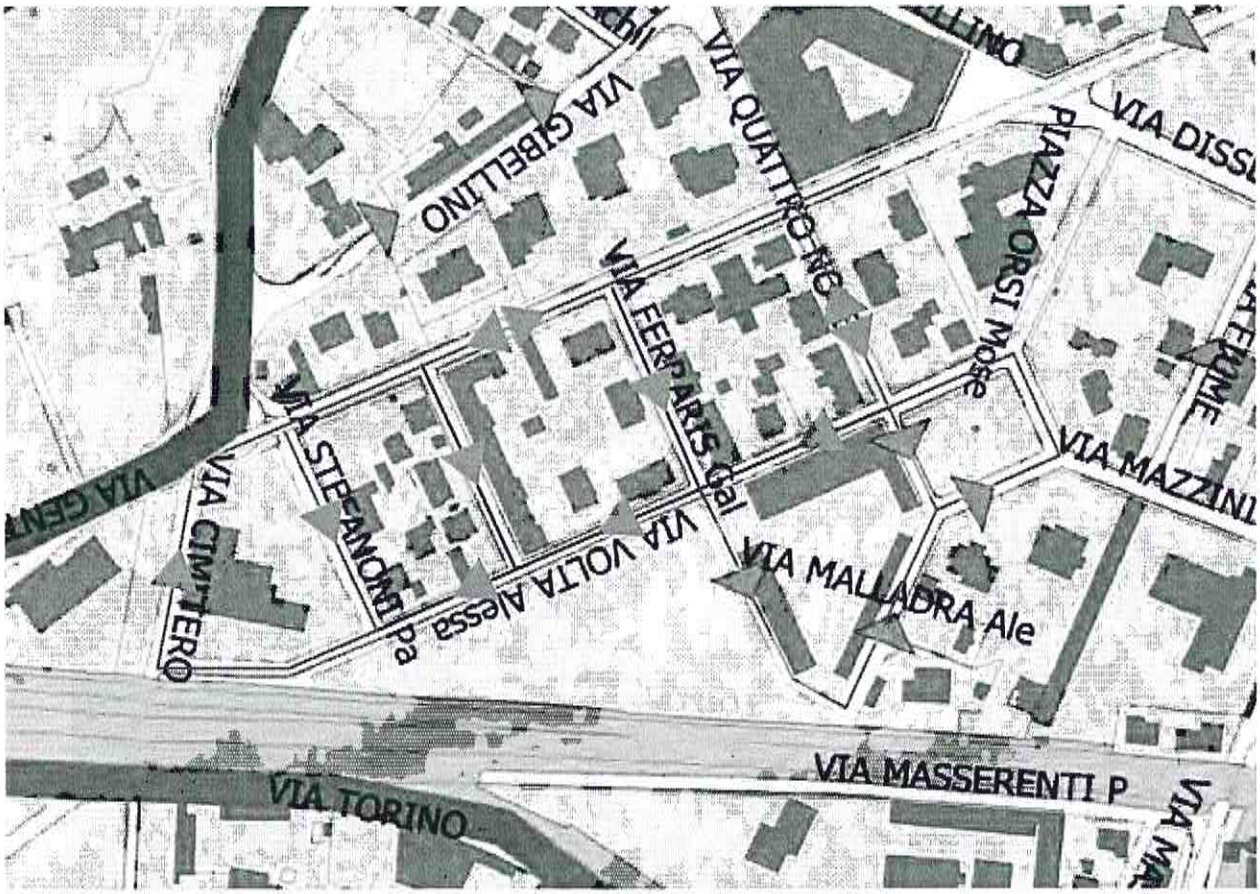
Andrea Moroni

Via G. Ferraris

Via A. Volta

Via M. Giani

Proposta di creazione nuovi sensi unici in via Ferraris, via Giani e via Volta



PGTU

Aprile 2015

Comune di Domodossola

Relazione tecnica di supporto alla fase di controdeduzione alle osservazioni

Marco Maggia Architetto
via Pietro Micca, 12 - 13900 Biella

Indice

Controdeduzioni

Osservazione 1
Messa in sicurezza del sottopasso ferroviario pag.3

Osservazione 2
Intersezione Via Cairoli, Via Papa Giovanni XXII pag.4

Osservazione 3
Tutela fermate autobus pag.7

Osservazione 4
Via Papa Giovanni XXII pag.7

Osservazione 5
Circolazione Via Ferraris e Via Giani pag.8

Controdeduzioni

Il presente documento è redatto in seguito alle osservazioni pervenute e a completamento dell'iter di approvazione del P.G.T.U. di Domodossola, adottato con D.G.C. 45/2001 e successive modifiche (aggiornamento di Ottobre 2014) adottate con D.G.C. n. 166 del 17/12/2014.

Osservazione 1 Messa in sicurezza del sottopasso ferroviario

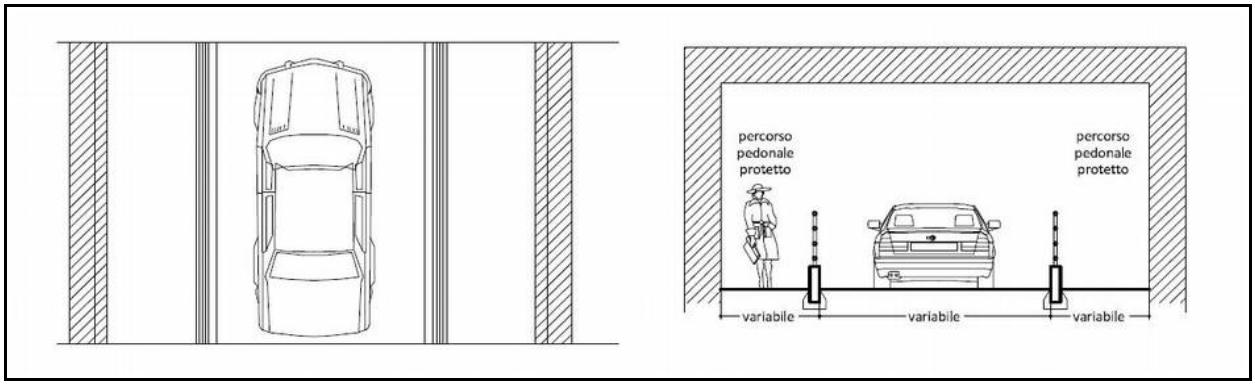
Osservazione pervenuta il 03/02/2015 prot. n. 2155 - Consulta del Badulerio

Gli osservanti evidenziano la necessità di tutelare maggiormente i pedoni che dal Badulerio intendono recarsi verso via Trabucchi e quelli che intendono invece andare in direzione di via Bonomelli.

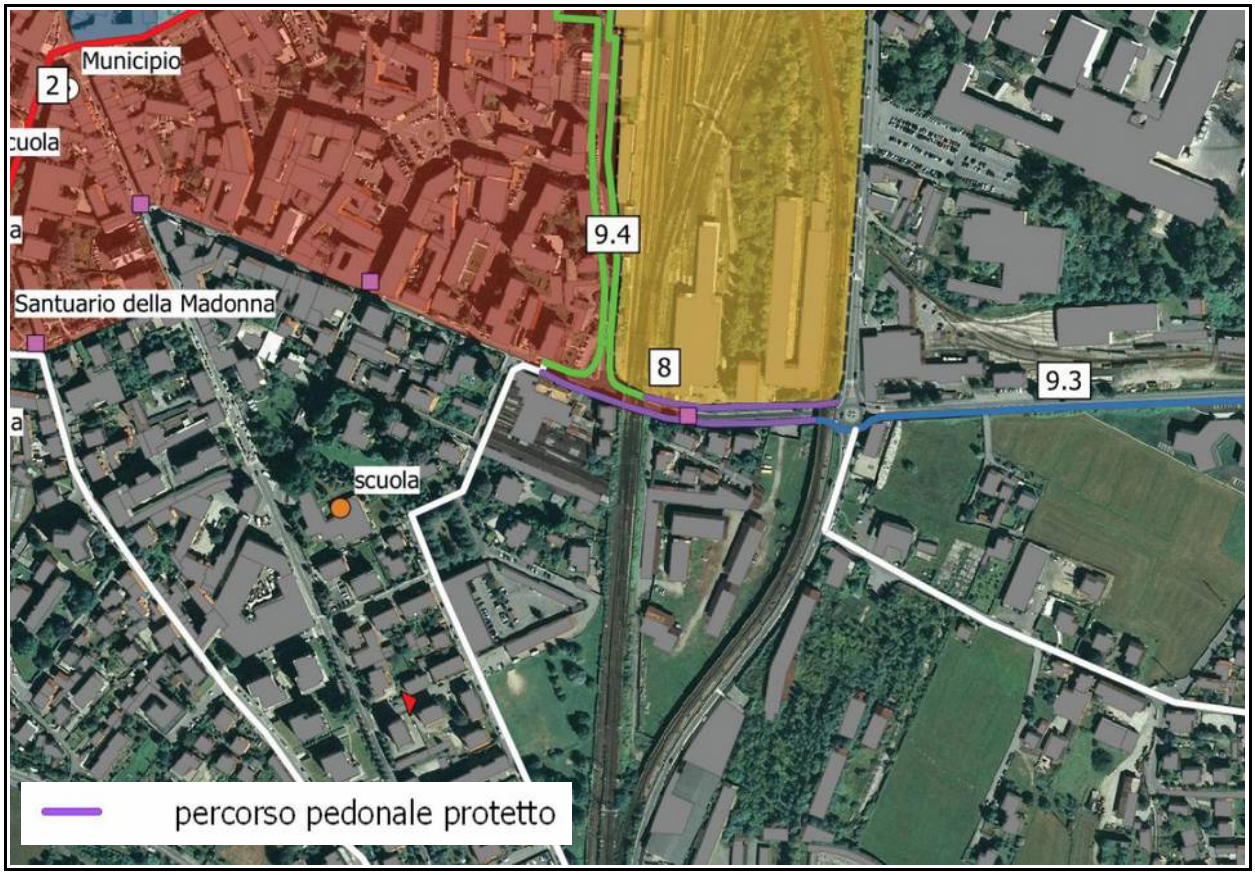
L'osservazione, in linea con gli obiettivi del Piano orientato alla tutela dell'utenza debole, è parzialmente accoglibile parzialmente mediante l'introduzione nel PGTU di percorsi pedonali su entrambi i lati del sottopassaggio di Via Trabucchi.

Si ritiene che il tema dell'illuminazione del sottopasso sia di rilevante interesse e quindi da sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione Comunale.

Le modifiche sopra esposte comportano modifiche alla tavola n. 5 e alla scheda di dettaglio 8.2.



PIANTA E SEZIONE INDICATIVE DEL SOTTOPASSO FERROVIARIO



ESTRATTO TAVOLA 5

Osservazione 2 Intersezione Via Cairoli, Via Papa Giovanni XXII

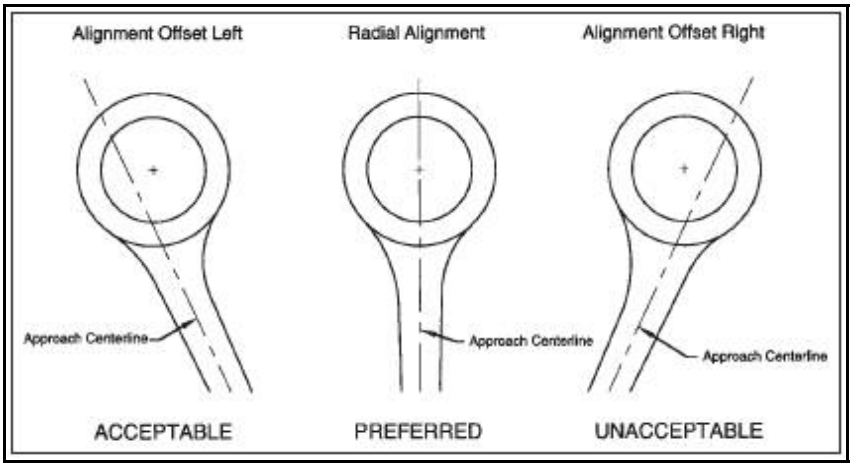
Osservazione pervenuta il 10/02/2015 prot. n. 2606 - Mario Ventrella e altri

Gli osservanti rilevano la necessità di ampliare l'offerta di piste ciclabili con particolare riferimento al collegamento al centro città della zona Stadio Curotti e piscina pubblica, e lungo la strada che costeggia la Ferrovia verso la Valle Vigezzo. La richiesta, pur condividendo i principi di tutela dell'utenza debole del Piano, potrà essere valutata con i futuri aggiornamenti del PGTU.

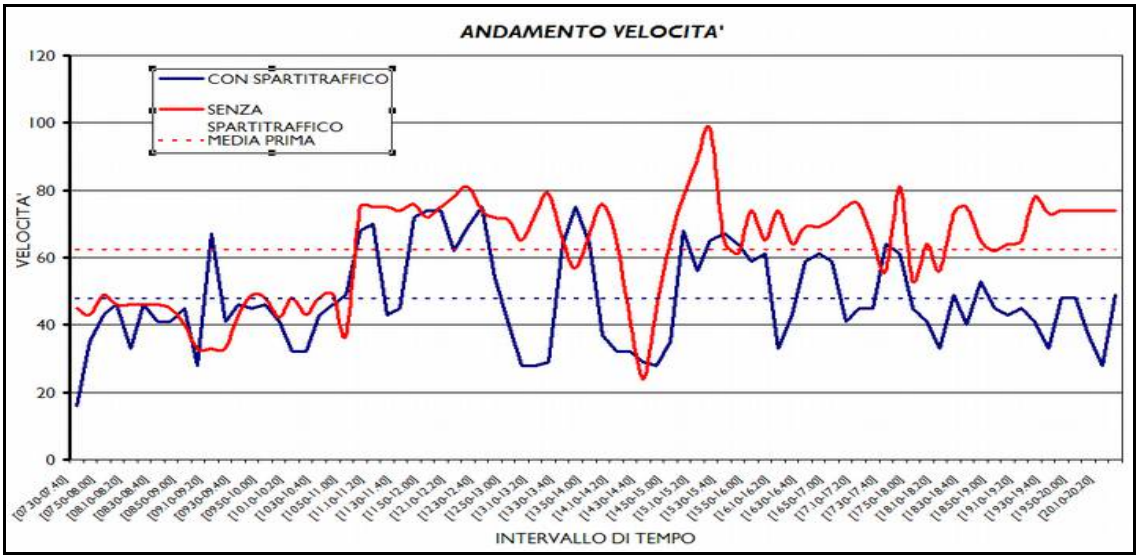
In merito alla cartellonistica della "zona 30" evidenziano delle modifiche in merito al posizionamento dei portali di accesso.
La cartellonistica è prevista nei punti rappresentati nella scheda 1 intervento 2 (punti verdi) allegata alla Relazione di accompagnamento al PGTU. Gli stessi costituiscono gli accessi individuati come prioritari. Il proporre più volte la specifica segnaletica nei varchi di accesso alla "zona 30" è una precisa scelta rivolta a richiamare più volte l'attenzione del guidatore.

Relativamente all'intersezione Via Cairoli, Via Papa Giovanni XXIII, non si ritiene che la realizzazione di una rotatoria sia un intervento migliorativo in quanto, data la vicinanza con l'intersezione Via Papa Giovanni XXIII, Via Vittorio Veneto, occorrerebbe realizzare un'intersezione a doppia rotatoria con evidenti problemi relativi alle linee di deflessione delle traettorie dei veicoli.
Infatti, il ridotto spazio a disposizione, crea ulteriori difficoltà in quanto si

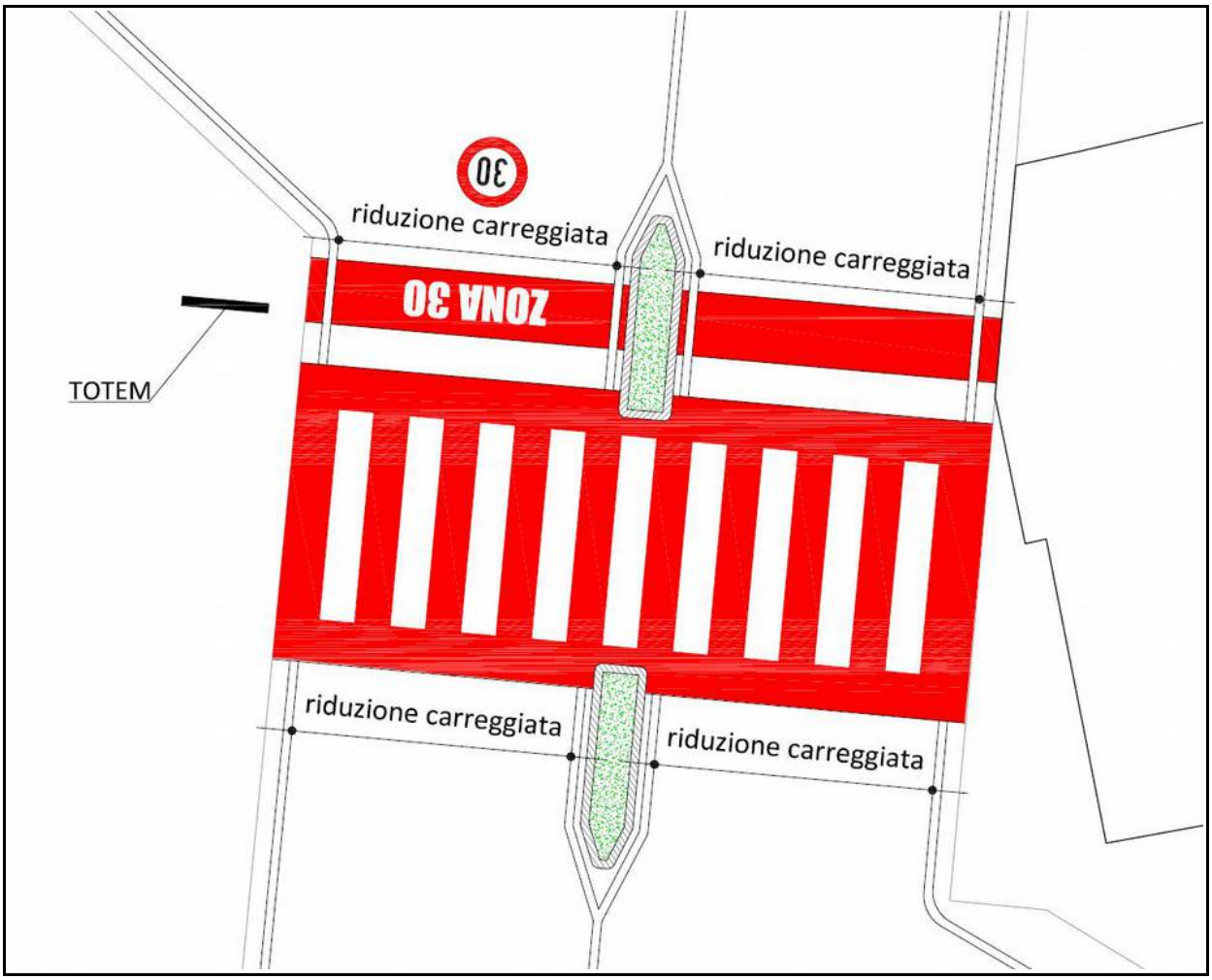
dovrebbe realizzare un disassamento della rotatoria posta all'intersezione con Via Vittorio Veneto. La rotatoria se realizzata correttamente svolge un'importante funzione di moderatore della velocità, con il grande vantaggio di diminuire il numero e l'entità dei potenziali incidenti. Nel controllo della velocità è fondamentale "l'interferenza" generata sui flussi dalla presenza sulla traiettoria dei veicoli del centro della rotonda.
Lo spazio a disposizione nel caso interessato comporterebbe una rotatoria con deflessione che, come si evince nel terzo esempio dell'immagine riportata di seguito, non ridurrebbe la velocità dei veicoli provenienti da nord mentre renderebbe meno agevole l'immissione su Via Papa Giovanni XXIII da parte di coloro che provengono da Via Vittorio Veneto.



Si è quindi valutata la possibilità di inserire un restringimento della carreggiata in corrispondenza del portale di accesso alla "zona 30", da collocarsi tra le due intersezioni.
E' dimostrato come il restringimento delle carreggiate, se accompagnato da una corretta e soprattutto visibile segnaletica orizzontale e verticale, è in grado di indurre una diminuzione della velocità che può essere valutata nell'ordine del 30%.



La segnaletica orizzontale e verticale e il restringimento della carreggiata hanno l'effetto di indurre un rallentamento da parte dei veicoli provenienti da nord.
Inoltre la realizzazione di uno spartitraffico al centro della carreggiata permette di creare un attraversamento pedonale protetto in quanto il pedone può sostare al centro della strada in attesa di effettuare l'attraversamento della seconda corsia.



PORTALE CON RESTRINGIMENTO DELLA CARREGGIATA

Relativamente alla proposta di trasformare in senso unico via Trento, si prende atto del suggerimento. Tuttavia, si ritiene che il problema possa essere mitigato con adeguata segnaletica orizzontale e solo successivamente, in base ai risultati ottenuti, valutare la necessità di un senso unico.

Osservazione 3 Tutela fermate autobus

Osservazione pervenuta il 18/02/2015 prot. 3162 – Autoservizi Comazzi Srl

L'osservante richiede di non prevedere espropri di terreni di pertinenza del capannone posto nelle vicinanze la realizzazione della rotatoria prevista dal PGTU (Rif. Int. 1).
Si propone di tener in considerazione quanto rilevato in merito agli spazi di manovra all'interno dell'area di proprietà privata in sede di progettazione della rotatoria. La stessa sarà preceduta da rilievi topografici di dettaglio, attualmente non in possesso di questa Amministrazione e non necessari al fine della redazione dell'aggiornamento PGTU.

É stata inoltre espressa la contrarietà al restringimento della carreggiata del sottopasso ferroviario; in merito alla previsione di restringimento di carreggiata, si precisa che lo stesso sarà attuato preliminarmente in forma sperimentale onde verificarne la funzionalità, l'efficacia e per poter eventualmente apportare i necessari miglioramenti.

La società Autoservizi Comazzi Srl richiede inoltre una maggior tutela delle fermate autobus esistenti sulle vie Cassino, Scapaccino, Fornara, Cairoli, Giovanni XXIII e la necessità di preservare le fermate autobus in prossimità della rotatoria prevista sull'incrocio via Fornara Via Scapaccino.
Si propone l'accoglimento della raccomandazione di salvaguardare le fermate evidenziate. In ogni caso, si rimanda alle verifiche e alle valutazioni in sede di progettazione sulla base di dettagliati rilievi topografici.

Osservazione 4 Via Papa Giovanni XXII

Osservazione pervenuta il 20/02/2015 prot. 3311 - Associazione Bicincittà – Massimo di Bari in qualità di presidente

L'Associazione Bicincittà richiede la necessità di includere il tratto di Via Giovanni XXIII tra Via Sant'Antonio e Via Cairoli all'interno della "zona 30": si evidenzia che il tratto stradale evidenziato è già inserito nella zona di moderazione del traffico.
Inoltre non si accoglie la proposta di effettuare il cosiddetto "senso unico eccetto bici" in quanto non è ancora recepito dal Codice della Strada.

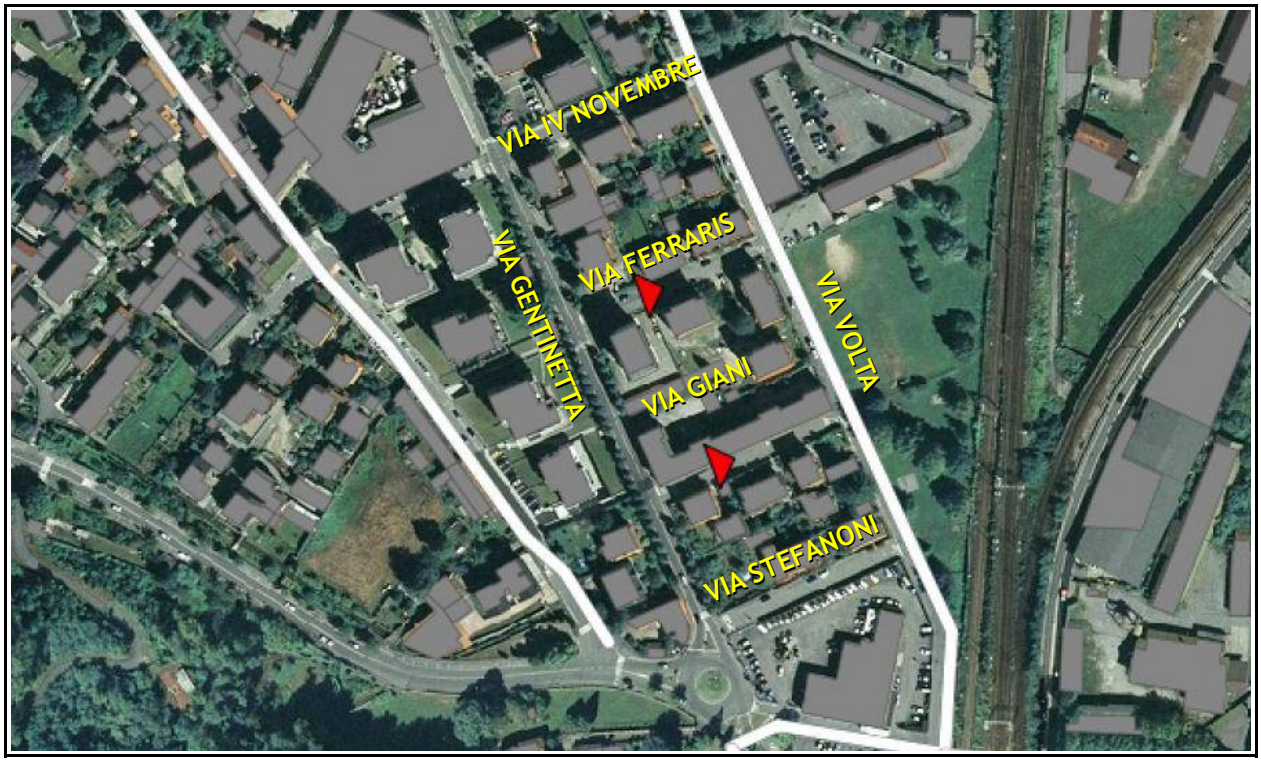
Osservazione 5 Circolazione Via Ferraris e Via Giani

Osservazione pervenuta il 20/02/2015 prot. 3325 - Sig. Andrea Moroni

L'osservazione presentata dal Sig. Moroni evidenzia situazioni di disagio e di scarsa sicurezza in corrispondenza delle vie IV Novembre, Via G. Ferraris, Via M. Giani, e Via Volta.

A parziale accoglimento dell'osservazione si propone di istituire i sensi unici in direzione est nelle Vie Ferraris e Giani. In tal modo verranno eliminati i flussi di svolta a sinistra in Via Gentinetta, strada caratterizzata da flussi di traffico rilevanti.
In esito a questo intervento potranno essere attuate ulteriori modifiche.

L'attuazione di interventi di moderazione del traffico all'intersezione Via Gentinetta – Via IV Novembre non è da ritenersi prioritario e quindi ad oggi non si ipotizza l'attuazione di opere viarie. Altri interventi mitigativi potranno essere attuati mediante interventi ordinari.



ESTRATTO TAVOLA 5