



## COMUNE di NOVARA

### 6^ COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

*(Ambiente - Mobilità e Trasporti - Sviluppo sostenibile - Politiche energetiche - Tutela e diritti degli animali - Ciclo integrato dei rifiuti e delle acque - Qualità dell'aria)*

Verbale n. 2 (Mobilità) seduta del 12.01.2022.

Ordine del giorno:

- 1) Presentazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile da parte della Società Sintagma.

#### **Presenti**

Allegra Emanuela, Astolfi Maria Luisa, Baroni Piergiacomo, Caressa Franco, Crivelli Andrea, Esempio Camillo, Fonzo Nicola, Gagliardi Pietro, Gambacorta Marco, Graziosi Valentina, Iacopino Mario, Iodice Anna Clara, Napoli Tiziana, Picozzi Gaetano, Piscitelli Umberto, Ragno Michele, Renna Francesco, Spilinga Cinzia, Ricca Francesca.

#### **Assenti -----**

Sono presenti alla seduta anche l'Assessore alle Politiche per la Sostenibilità Ambientale e della Mobilità Teresa Armienti,, il Dirigente del Servizio Governo del Territorio Arch. Maurizio Foddai, l'Istruttore Direttivo Tecnico e Mobility Manager del Comune di Novara Arch. Donata Leone, la Sig. Anna Denes in rappresentanza dell'Associazione ProNatura, l'Arch. Giulio Rigotti in rappresentanza dell'Associazione FIAB Amici della Bici, l'Arch. Giovanni Gramegna in rappresentanza dell'Associazione FAI Novara, la Sig.ra Marzia Demarchi in rappresentanza dell'Associazione Legambiente, il Sig. Guido Peagno in rappresentanza dell'Associazione Italia Nostra, il Sig. Fabrizio Cerri in rappresentanza dell'Associazione Novara Green e il Sig. Claudio Ferro in rappresentanza dell'Associazione Fontanili di Pernate.

Visto l'argomento posto all'ordine del giorno presiede il Presidente Piscitelli che da inizio alla seduta alle ore 11.00. Cede la parola all'Assessore Armineti che introduce l'argomento.

#### **Assessore Armienti**

Ricorda l'importanza dell'argomento trattato e la volontà di voler aderire alle richieste dei Commissari avanzate durante la scorsa Commissione, invitando alla riunione odierna anche le associazioni componenti della Consulta Ambiente in carica con la scorsa Amministrazione, in attesa della definizione dei componenti della nuova Consulta, oltre ad altre associazioni che hanno manifestato l'intenzione di partecipare, al fine di dare il maggior contributo possibile anche in considerazione dell'avvicinarsi del termine ultimo di presentazione delle osservazioni/proposte da parte degli stakeholder al Piano adottato con deliberazione n. 434 del 09/12/2021.

Terminata l'introduzione dell'Assessore Armienti il Presidente Piscitelli passa la parola all'ing. Tito Berti Nulli della Società Sintagma il quale ricorda l'importanza di questo momento di partecipazione che permette di arricchire il Piano strategico adottato con la massima condivisione in considerazione degli interventi che si potranno realizzare nel breve e nel lungo periodo.

Segnala ancora che il PUMS, in quanto piano strategico, si arricchisce poi di ulteriori strumenti e piani di settore che entreranno ancora di più nel dettaglio, come il Biciplan oggi già presentato con il PUMS e poi del Masterplan del Trasporto Pubblico Locale, del Piano della Logistica Sostenibile e da un aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

Si sta all'interno di indicazioni europee e nazionali per arrivare alla transizione energetica.

L'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di rendere la città di Novara più sostenibile puntando alla riduzione dell'uso dell'auto attraverso interventi sul trasporto pubblico locale e con interventi sulla mobilità dolce.

Passa poi la parola ai propri collaboratori che illustrano attraverso una presentazione in PowerPoint il Piano adottato.

Terminata l'esposizione il Presidente apre il dibattito.

### **Commissario Allegra**

Ritiene che il piano meriti vari approfondimenti. Chiede se si è inserito nel piano tutto ciò che riguarda l'accessibilità per i portatori di handicap. Chiede se questo piano è congruente con tutto quello che avverrà nella città di Novara con il nuovo assetto del nodo ferroviario del Boschetto.

### **Commissario Spilinga**

Chiede se per le piste ciclabili di Novara le valutazioni sono state fatte tenendo in considerazione l'incremento chilometrico dei tracciati esistenti o anche della qualità degli stessi visto che alcuni tratti oggi esistenti sono solo dei pezzi di marciapiede dipinti di rosso e non delle vere e proprie piste.

### **Sintagma**

Esiste uno strumento specifico che si occupa delle azioni di dettaglio da condurre per la mobilità di persone con capacità motoria ridotta. Per il nodo ferroviario del Boschetto all'interno del PUMS si trova uno specifico approfondimento che mette a confronto gli interventi proposti da RFI. Sottolinea che il territorio del Comune di Novara situato tra Torino e Milano oggi è considerato molto interessante a livello internazionale dai principali operatori della logistica.

Andrea Virano (consulente Sintagma) ricorda che il Biciplan è in una prima fase di affinamento e che deve vedere ancora il confronto con l'Amministrazione per trovare la definizione migliore dei singoli tracciati, recuperando il più possibile l'esistente, con una serie di interventi specifici che poi, in fase progettuale, dovranno vedere come risolvere la coesistenza fra pedoni e biciclette oltre alle problematiche legate alla ciclabilità, alla sosta e alla circolazione veicolare. La rete ciclabile deve essere di facile lettura e deve mettere in contatto le diverse aree dell'abitato. Importante la definizione delle zone 30.

### **Commissario Picozzi**

Chiede di sapere se il confronto con altre città (Ferrara, Bolzano, Verona) deriva da una visione diretta della Sintagma. Chiede di avere chiarimenti sulla stazione e di capire cosa si intenda con "pedonalizzata". Chiede precisazioni sulle rotonde di via Pasquali di via Andrea Costa e dell'ex Centro Sociale. Ancora si riferisce alla rotonda in prossimità

dell'autostazione e chiede se è previsto un ammodernamento anche dell'autostazione stessa con l'inserimento dei capolinea della SUN. Chiede se i filobus BRT saranno a guida autonoma o con operatore. E per i parcheggi di interscambio ricorda che funzionano solo in presenza di navette di collegamento con il centro della città che si muovano con una frequenza stretta anche se non a pieno carico.

### **Sintagma**

Avendo lavorato in diverse città italiane dichiara che i confronti sono fatti su dati reali e sulla base delle esperienze condotte. Per quanto riguarda il BRT ad oggi la guida non può essere autonoma ma con operatore. Le esperienze di Smart road con guida autonoma sono in fase sperimentale. L'ammodernamento del trasporto pubblico deve avvenire in tempi rapidi e può dare un senso ai parcheggi di interscambio che devono poter offrire una serie di servizi al fine di incentivare chi viene dall'esterno a lasciare l'auto fuori dal perimetro della città. Per le rotatorie si è fatta un'analisi sui dati di incidentalità forniti dalla Polizia Municipale abbinandole al tema della fluidificazione lenta del traffico che non potrà essere dirottato sulla mobilità dolce.

### **Commissario Pirovano**

Chiede di specificare meglio sulla pedonalizzazione e sul sottopasso che collega alla stazione chiedendo se si intende prolungare quello esistente. Trova interessante la progettazione della linea di trasporto pubblico con un filobus che va dalla parte Nord alla parte Sud della Città. Ricorda però che oggi esistono già degli autobus completamente elettrici che svolgono il servizio nell'arco dell'intera giornata senza la necessità di essere ricaricati durante il periodo del servizio e non capisce per quale motivo investire delle risorse economiche in una linea di filobus quando sarebbe possibile investire nell'acquisto di ulteriori mezzi completamente elettrici. Ricorda che ad oggi non esiste alcuna corsia preferenziale sulla rete viaria della città per gli autobus creando un grosso problema sull'incidenza del costo commerciale del trasporto pubblico.

### **Sintagma**

La stazione di Novara è un nodo strategico e critico. Si sono definite strategie a breve, medio e lungo periodo. Si ritiene che la stazione debba avere un affaccio non solo sulla Piazza Garibaldi ma anche su Via L. Da Vinci. Si prevede un abbassamento della quota di Via L. da Vinci che permetterà al pedone di passare sopra al traffico veicolare e la realizzazione di due sottovia in corrispondenza dei binari che tagliano la viabilità. L'Amministrazione dovrà lavorare sia con RFI che con Ferrovie Nord per trovare i finanziamenti che permettano di creare un anello a senso unico, a doppia o a singola corsia, che permetta di alleggerire la pressione del traffico sulla stazione. C'è una previsione di corsia riservata al trasporto pubblico che deve sottrarsi alla commistione con il traffico privato ed un sistema di avvicinamento per il traffico di accompagnamento ma solo in prossimità del fabbricato viaggiatori perché la zona sarà pedonalizzata. Per quanto riguarda il filobus in direzione Nord-Sud, e successivamente Est-Ovest, lo si è pensato su corsie riservate dando anche connessione con i parcheggi di scambio con frequenze appetibili per coloro che vengono dall'esterno. Interessante la proposta dell'allungamento del sottopasso esistente proposta dal consigliere per superare l'attraversamento pedonale in corrispondenza di via S. Francesco d'Assisi.

### **Commissario Baroni**

Piano complesso vuole comprendere che tipo di partecipazione si prevede, oltre le commissioni svolte, e la possibilità data per il periodo previsto di presentazione delle osservazioni/proposte. Oggi presenti le associazioni ma sicuramente non basta una riunione e chiede quale coinvolgimento ci sarà per i cittadini. Chiede come mai nel piano

si faccia cenno ai passaggi a livello di via L. da Vinci e non si faccia cenno agli altri passaggi a livello che bloccano la circolazione cittadina, come ad esempio i due passaggi a livello di via Marconi.

### **Sintagma**

Condivide la partecipazione ma tutto deve avvenire secondo i dettami del PNRR che detta come condizione l'approvazione del PUMS per accedere ai finanziamenti statali. Si è mandato avanti il PUMS come cornice generale e poi si avranno i piani di settore sui quali non c'è la pressione che blocca la possibilità di accedere ai finanziamenti. Ci sono state diverse interlocuzioni per il PUMS e poi con i piani successivi si avrà una partecipazione più penetrante. Per i passaggi a livello sono stati studiati tutti ma alcuni, come quello di Via Marconi, non possono trovare una soluzione in quanto si trovano in una zona compressa dall'edificabile. Vanno trovate quindi eventualmente altre soluzioni.

### **Commissario Renna**

Porta l'attenzione su quanto detto precedentemente in merito alla logistica. L'incremento porterà inevitabilmente maggiore traffico e quindi maggiore inquinamento nell'area del novarese e quindi sui cittadini.

### **Sintagma**

Il tema è importante al quale si risponderà con un progetto specifico che è quello del Piano della Logistica Sostenibile. Si è avviata una campagna conoscitiva con tutti gli operatori della logistica intorno a Novara in prospettiva futura per il movimento delle merci e veicolare sia su gomma che su ferro. Ciò al fine di trovare soluzioni che non penalizzino i cittadini di Novara.

### **Commissario Iacopino**

La nostra città aspetta da tempo questo piano con nuove strategie in tema di mobilità sostenibile. Chiede di sapere in che modo legare lo sviluppo di applicazioni intelligenti a questo piano, se si è pensato a zone pedonali nei quartieri e all'impatto della logistica. Serve un cambiamento culturale attraverso degli incentivi e vuole sapere, sulla base dell'esperienza della società Sintagma, se esistono incentivi di questo tipo. Ancora chiede quale è il termine finale per la presentazione delle osservazioni/proposte da parte degli stakeholder.

### **Sintagma**

C'è un arco temporale di almeno 10 anni per incrementare i sistemi che possono incentivare la mobilità sostenibile. La diffusione delle applicazioni dovrà prendere piede nel comune e insieme ci sono nuovi sistemi che permettono di incentivare l'utilizzo della mobilità sostenibile sotto forma di compenso economico. Ci vogliono attività di sensibilizzazione e formazione anche attraverso le scuole. Per le zone pedonali al momento sono quelle previste nel PUMS in centro storico e dalle risultanze delle osservazioni si possono eventualmente estendere e variare.

### **Assessore Armienti**

Il termine per la presentazione delle osservazioni/proposte è il 18/01/2022 ma come già detto nella scorsa riunione saranno accettate le osservazioni che arrivano anche qualche giorno dopo. C'è tolleranza. Anche la società deve avere poi il tempo di elaborare le controdeduzioni.

### **Commissario Crivelli**

Chiede chiarimento sul discorso filobus BRT e sul perché di questa scelta e quali sono gli adeguamenti normativi.

### **Sintagma**

L'indirizzamento del sistema trasporto pubblico verso il BRT è dato dalla semplicità di utilizzo del sistema stesso e dalla forte presenza sul mercato italiano di autobus di questo tipo. Altre soluzioni, tipo autobus ad idrogeno, comportano parecchie difficoltà soprattutto dal punto di vista dello stoccaggio del gas.

### **Commissario Fonzo**

Considera che, vista l'entità e lo sviluppo temporale del PUMS, la fase partecipativa delle associazioni e dei cittadini nell'arco temporale e nelle modalità previste non sia sufficiente. Chiede la proroga del termine concesso per la presentazione delle osservazioni/proposte al 31/01/2022. Chiede che il PUMS venga presentato anche con eventi pubblici rivolgendosi ai cittadini e non solo ai portatori di interesse. Chiede poi che la commissione consiliare venga riconvocata per entrare nel merito delle proposte/osservazioni che i portavoce delle associazioni oggi presenti faranno per i necessari approfondimenti.

### **Assessore Armienti**

I tempi di presentazione delle osservazioni/proposte da parte dei portatori di interessi sono fissati dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017 che detta l'iter procedurale. Ribadisce che comunque qualche giorno di tolleranza per la presentazione rispetto alla data fissata sicuramente ci sarà.

### **Commissario Esempio**

Chiede notizie sulle aree di interscambio e quali sono anche in relazione alla realizzazione della nuova città della salute.

### **Sintagma**

Non esiste una planimetria dei parcheggi di interscambio ma abbiamo considerato le aree già definite e siamo aperti ad ogni possibile suggerimento per integrare anche in considerazione della futura realizzazione della città della salute. Le cerniere di mobilità sono dei mezzi incentivanti la mobilità sostenibile.

### **Commissario Napoli**

Ritiene necessario trovare strumenti che consentano ai cittadini di comprendere cosa comporterà il PUMS. Serve un cambiamento di tipo culturale che potrebbe essere iniziato attraverso l'organizzazione di eventi oppure cominciando ad attivare sperimentalmente alcune azioni di mobilità sostenibile sul territorio, un quartiere per volta a piccoli passi, per vedere come reagisce il cittadino. Propone di utilizzare i mezzi di comunicazione come la rete per portare al cittadino la spiegazione delle azioni del PUMS.

Non essendoci altri interventi da parte dei Commissari il Presidente passa la parola alle Associazioni presenti.

### **Novara Green ó Fabrizio Cerri**

Si dichiara soddisfatto delle azioni contenute nel piano e trova il lavoro svolto positivo. Ritiene che Novara debba necessariamente adeguarsi mediante una revisione del concetto di città quanto prima per risultare una città più vivibile. Quindi il cittadino al centro e non l'automobile. Rileva alcune mancanze e vuole proporre alcune osservazioni. Per primo segnala il problema del passaggio a livello della Torino- Milano che non ha visto

sviluppato all'interno del piano. Lo snodo di Via Marconi crea problemi per i tempi di chiusura dei passaggi a livello che creano code lunghissime sia di automobili che di pedoni e ciclisti. Altro tema è quello degli assi commerciali fuori dal centro storico. In particolare si parla di viale Roma, corso Torino, corso Risorgimento, corso XXIII Marzo. Ritiene che non abbiano ricevuto adeguata attenzione attraverso interventi migliorativi dal punto di vista della viabilità nel piano presentato. Necessario stimolare il commercio di quartiere attraverso la mobilità dolce. Altra criticità che ritiene non affrontata è quella dell'incrocio corso Risorgimento ó via Oxilia. Incrocio molto frequentato che provoca lunghe code di auto. L'incrocio è molto pericoloso per i ciclisti nelle ore di punta. Sul tema della ciclabilità ritiene il Biciplan ambizioso e costoso. Ritiene che non siano stati considerati interventi a basso costo visto che il nuovo Codice della Strada permette la realizzazione di corsie ciclabili sulla carreggiata là dove possibile. Altro tema è quello delle Zone 30 che sono state individuate vicino alle scuole. Ritiene necessario fare un piano che preveda anche delle zone 30 nelle strade di quartiere magari realizzando dei sensi unici e il doppio senso di marcia per le biciclette. Assicura che le osservazioni/proposte dettagliate in collaborazione anche con le altre associazioni verranno presentate secondo le modalità previste dalla procedura fissata dal DL del 2017.

### **FIAB ó Giulio Rigotti**

Osserva sul tema delle piste ciclabili che il piano presentato, ancorché in prima stesura ed oggetto ancora di confronto con l'Amministrazione, vede la necessità di ulteriori soluzioni per problemi legati alla viabilità odierna. Esempio il quartiere Nord-Est, Nord-Ovest e Santa Rita. Una parte significativa della città vive in queste zone ed esiste già un perimetro ciclabile esterno che è la via Europa. Il piano non prevede ulteriori assi interni o di quartiere che non sia il C.so Risorgimento tracciato impossibile per le biciclette per via del traffico. La proposta che verrà formalizzata è quella di avere una rete ciclabile che possa portare i cittadini ad integrarsi tra quartieri. Anche il sottopasso di corso Risorgimento non può essere indicato come punto di attraversamento verso il centro città. Ritiene utile riqualificare/ristrutturare i sottopassi pedonali/ciclabili già esistenti via maestra, via perinati/via delle rosette, via alcarotti/via micca, via redi rendendoli utilizzabili anche per le biciclette adeguando od allungando le rampe. Per via marconi la soluzione sarebbe quella di creare un sottopasso ciclabile che risolva il problema dei passaggi a livello della Torino-Milano. Rammenta ancora i problemi di sicurezza degli assi viari principali della città di Novara, con alto tasso di incidentalità e la maggior parte dei quali non dotati di percorsi ciclabili. Per la pedonalizzazione di Piazza Martiri, ben consapevole della necessità del passaggio del trasporto pubblico locale, non ritiene utile che ci sia il doppio senso di transito da via XX Settembre a largo bellini, e viceversa, con un differente peso di flusso di traffico. Diventerebbe una isola pedonale ad alto tasso di rumorosità ed inquinamento. L'invito è di approfondire la questione della pedonalizzazione. Per il centro storico ricorda i precedenti studi che prevedevano in alcune strade il doppio transito ciclabile. L'estensione delle aree pedonali in centro storico dovrebbe prevedere anche la possibilità del transito in bicicletta nell'osservanza delle normative. Rimanda alle proposte che verranno presentate in forma scritta così come previsto.

### **ITALIA NOSTRA ó Guido Peagno**

Dopo aver sentito l'esposizione dei progettisti di Sintagma considera che dopo l'approvazione del PUMS ci sarà la possibilità di fare delle modifiche al piano stesso visto il lungo arco temporale entro il quale si dovrebbe passare dalla pianificazione alla progettazione e all'esecuzione. In considerazione anche del fatto che alcune soluzioni prospettate provocheranno delle ricadute una sulle altre. Ritiene però che il piano non affronti il problema della divisione della città determinata dalle linee ferroviarie e quindi

nei suoi nodi principali così come già ricordato nell'intervento precedente. Si trova d'accordo con l'intervento di alcuni consiglieri circa il tempo utile per le consultazioni che ritiene troppo breve. Al contrario delle associazioni, che sono attente ai problemi trattati e sono già in grado di fare proposte, il cittadino non ne ha conoscenza alcuna almeno fino a quando non verrà tradotto in azioni dirette. Si trova d'accordo con la proposta di creare iniziative per far conoscere questo piano a più cittadini possibili. Ricorda come punto di criticità la stazione, il cavalcavia che porta a Trecate che si trova oltretutto in prossimità di buona parte delle istituzioni scolastiche della città, le quali provocano nelle ore di punta un grosso afflusso di traffico che non è controllato nemmeno dall'utilizzo dei mezzi pubblici. La stazione è l'unico punto di scambio tra mobilità per la pendolarità di lavoratori e di studenti quindi necessario impostare le soluzioni affinché diventi punto nevralgico per l'utilizzo della città.

### **Sintagma**

Ringrazia per gli spunti presentati nella riunione odierna e attende le osservazioni scritte al piano strategico che rimane una cornice generale alla quale andranno affiancati dei piani di settore che invece andranno più in profondità. Quindi prima revisione e incontri successivi per gli approfondimenti.

### **Assessore Armenti**

Comunica che dopo aver consultato il Sindaco e la Società Sintagma si aderisce alla richiesta di prolungare i termini per la presentazione delle osservazioni/proposte al 31/01/2022 togliendo qualche giorno alla fase di controdeduzione. Ricorda ancora che comunque i tempi di approvazione dovranno essere rispettati al fine di poter accedere ai finanziamenti statali molto importanti per la realizzazione di quanto pianificato. Dà la disponibilità sua e da parte degli uffici per trovare un modo, in collaborazione con i consiglieri stessi, di dare più diffusione possibile del PUMS al cittadino.

Non essendoci altri interventi da parte di nessuno in riferimento all'ordine del giorno il Presidente Piscitelli chiude la seduta alle ore 14.00.

La Segretaria  
F.to in originale  
(Mariella Maffè)

Il Presidente 6<sup>a</sup> Commissione  
F.to in originale  
(Umberto Piscitelli)