



COMUNE DI NOVARA Comune di Novara	I
<b>"Riproduzione Cartacea Documento Elettronico"</b>	
Protocollo N.0060561/2025 del 12/05/2025 'Class.' 1.13.40.6 «Sesta Comm. Consil. Permanente» Documento Principale	

## Comune di NOVARA

### 6<sup>^</sup> 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)*

Il giorno trenta del mese di aprile dell'anno duemilaventicinque si riunisce, a seguito della nota di convocazione n. prot. 051329/2025 del 18/04/2025, recapitata via mail ai componenti e a tutti i soggetti interessati, la 6<sup>^</sup> Commissione Consiliare Permanente alle ore 9.00 presso la sala Consiliare di Palazzo Cabrino, via Fratelli Rosselli 1. L'ordine del giorno, trasmesso unitamente alla convocazione, prevede i seguenti punti in discussione:

#### **1- PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE: PRIMO RAPPORTO DI MONITORAGGIO**

Presiede la seduta il Vice-Presidente della 6<sup>^</sup> Commissione, il Sig. Marco Gambacorta, che riscontrato il numero legale e dà inizio alla seduta alle ore 09.15.

Risultano presenti:

Marco Gambacorta, in qualità di Presidente,  
Elisabetta Franzoni, in qualità di Assessore alle Politiche per la Sostenibilità ambientale e della Mobilità,  
Allegra Emanuela, in qualità di Commissario,  
Astolfi Maria Luisa, in qualità di Commissario,  
Baroni Piergiacomo, in qualità di Commissario,  
Caressa Franco in qualità di Commissario,  
Crivelli Andrea, in qualità di Commissario,  
Esempio Camillo, in qualità di Commissario,  
Fonzo Nicola, in qualità di Commissario,  
Iacopino Mario, in qualità di Commissario,  
Iodice Anna Clara, in qualità di Commissario  
Napoli Tiziana, in qualità di Commissario,  
Pasquini Arduino, in qualità di Commissario,  
Picozzi Gaetano, in qualità di Commissario  
Ragno Michele, in qualità di Commissario,  
Renna Francesco, in qualità di Commissario,  
Romano Ezio in sostituzione Prestinicola Gian Maria, in qualità di Commissario,  
Spilinga Cinzia, in qualità di Commissario.

Sono presenti alla seduta inoltre per il Comune di Novara:

Dott. Paolo Cortese in qualità di Dirigente ad interim dell'Unità Pianificazione della mobilità

Risultano assenti all'appello:

Gagliardi Pietro, in qualità di Commissario,  
Ricca Francesca, in qualità di Commissario.

Legge il primo punto all'ordine del giorno:

## **1- PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE: PRIMO RAPPORTO DI MONITORAGGIO**

**Assessore**

**Elisabetta Franzoni**

Introduce l'argomento spiegando che la commissione è stata richiesta nel momento in cui si stava organizzando il convegno di presentazione dei risultati del primo monitoraggio del PUMS: A seguito di un colloquio telefonico con il Commissario Jacopino è stato concordato di fare prima la presentazione in convegno e poi la commissione. Il convegno è stato ieri 29/04/2025 al Broletto dove sono stati presentati i risultati del monitoraggio, documento previsto dalla normativa a due anni dall'adozione del PUMS, approvato in Consiglio Comunale nel 2022. Ieri al convegno sono stati restituiti i dati in una presentazione moderata da una giornalista esperta in tema di mobilità sostenibile, Elisa Gallo. Sono stati presentati i risultati nella loro concretezza, le opere realizzate e da realizzare. Il rapporto tra indicatori e cruscotto del PUMS come viene definito sono stati illustrati dall'ingegner Berti Nulli rappresentante di Sintagma.

Il documento finale elaborato dall'ufficio del settore Mobilità del Comune di Novara, che è stato approvato in Giunta un paio di settimane fa, si fa il punto della situazione a due anni dall'approvazione del PUMS. Il documento innanzitutto evidenzia che cos'è un piano urbano di mobilità sostenibile e quali sono i piani collegati che sono stati approvati unitamente al medesimo, come ad esempio il Biciplan e quanto sia importante per una città come Novara avere il piano urbano di mobilità sostenibile. Come prima slide, ieri è stata presentata la configurazione del territorio di Novara che per la sua posizione, oltre ad essere sull'asse latitudinale Torino-Milano, dove tra l'altro risulta essere normativamente dipendente da Torino, ma a livello empirico, a livello di prassi, sente più l'influenza della parte milanese lombarda, si trova sull'asse commerciale Rotterdam-Genova-Lisbona-Kiev.

Questo la pone al centro di uno spazio importantissimo dal punto di vista del trasporto di merci e persone, tanto che, come tutti sanno, è diventato un terreno fertile per gli investitori che operano nel campo della logistica. Da qui l'importanza di avere un PUMS che funziona e che consente di perseguire gli interessi della mobilità sostenibile, non solo per i trasportatori che arrivano sul territorio novarese e che esportano le merci, ma anche una mobilità sostenibile all'interno del territorio comunale stesso. La città di Novara è da poco stata inserita nell'allegato 2 del Regolamento dell'Unione Europea approvato il 13 giugno 2024, che contiene l'elenco di quei nodi funzionali che vengono considerati hub di lavoro e di persone rilevanti sotto il profilo della rete europea cosiddetta TNT, la rete transeuropea di trasporto di persone, merci e tecnologie. Il fatto che Novara venga inserita in questo elenco, come spesso capita, comporta diritti e doveri perché è un riconoscimento importantissimo sotto il profilo della normativa europea.

L'aggettivo sostenibile deve essere affiancato a qualsiasi tipo di sostantivo negli ultimi anni. Avere una mobilità sostenibile significa pensare alla salute, significa pensare all'ambiente e quindi significa pensare a se stessi, ai propri cari e al posto in cui viviamo. Il piano si è posto degli obiettivi, obiettivi da raggiungere in un termine medio lungo, 2030-2031, ma obiettivi che in alcuni casi sono già stati raggiunti. Ricorda che il sindaco nel suo intervento iniziale al convegno svoltosi il giorno precedente ha sottolineato come nelle città di media grandezza come Novara ci sia l'abitudine non fare neanche 5 chilometri se non con l'automobile. Si è notato però che rispetto al 61% dell'utilizzo di auto nel 2022, l'utilizzo

si è ridotto di 8 punti percentuali, con un obiettivo di raggiungere il 50-52% nel 2030-2031. Questo a favore dell'utilizzo incrementato del trasporto pubblico locale, che si assesta sul 26% ed è un target raggiunto, perché nel 2030-2031 si prevedeva il 25-26%, e a favore anche dell'utilizzo della bicicletta e del passeggiato, che passa dal 18% al 21%, con un aumento di 3 punti percentuali. Gli altri target meritevoli di segnalazione in questi anni sono tanti, ad esempio: sono aumentati del 18% il numero dei chilometri di piste ciclabili, sono aumentate del 22% le zone pedonali nel centro storico, quest'ultimo è un intervento che porta a un beneficio non solo sotto il profilo ambientale della sostenibilità, ma anche sotto il profilo turistico, perché la nuova ZTL andrà a valorizzare il cosiddetto percorso antonelliano comunale, visto che si libererà dal traffico veicolare la zona ai piedi della Basilica di San Gaudenzio e adiacente al Duomo. Sotto il profilo ambientale è bene sottolineare che sono stati risparmiati quasi 19 mila chilogrammi di anidride carbonica soltanto con l'utilizzo dello sharing dei monopattini. La politica dello sharing è inserita tra le azioni del PUMS ed è stato lungimirante da parte dell'amministrazione scegliere di inserire nel bando per lo sharing anche l'utilizzo delle bike. Lungimirante perché se è vero che c'è un'altissima soglia di tolleranza sulla normativa che impone il casco a chi utilizza i monopattini e altrettanto è vero che la norma c'è, che è un po' controversa e che quindi l'aver inserito la possibilità di noleggiare le biciclette a pedalata assistita è stato effettivamente un vantaggio in quanto consente di poterle utilizzare senza il casco. Si evidenzia inoltre un aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico locale con circa 700 abbonamenti all'anno in più rispetto al 2022. L'assessore passa poi ad elencare alcune delle 22 azioni del piano: potenziamento della rete di trasporto pubblico locale, le zone 30, la ZTL, zona traffico limitato, zona pedonalità privilegiata, zone esclusivamente pedonali. Per la parte relativa alla logistica sostenibile, sono previste azioni da intraprendere per rendere la cintura esterna più fruibile sotto il profilo della mobilità sostenibile, lo spazio all'interno della cerchia dei baluardi, realizzazione delle postazioni di parcel lockers e che consentano un accesso al centro storico solo a chi ne ha veramente diritto e a chi ne ha veramente bisogno, utilizzando dove si debba ricorrere ai rifornimenti piuttosto che alle consegne, a mezzi più piccoli, meno ingombranti e meno impattanti sotto il profilo ambientale. La spinta verso la mobilità elettrica avviene anche con delle politiche riguardo ai costi dei parcheggi. L'amministrazione ha fatto in modo che, nonostante altre città andassero verso la decisione di far pagare il parcheggio anche ad auto elettriche e/o ibride, si è semplicemente introdotto un costo sui i diritti di istruttoria, premiando chi utilizza il mezzo privato meno inquinante. Si va verso un utilizzo sempre più intenso delle nuove tecnologie, della digitalizzazione, delle applicazioni e questo consente di offrire informazioni a tutti in maniera immediata, in maniera funzionale, consentendo a tutte le categorie, dagli studenti ai lavoratori, di sapere dove andare, come andare e in quale modo migliore andarci. Infine, un'altra azione del Piano è quella sulle politiche di sensibilizzazione della mobilità sostenibile. Ogni anno viene organizzata la settimana europea della mobilità sostenibile, quest'anno il tema sarà la mobilità per tutti, quindi ci sarà un discorso proprio di allargamento a tutte le categorie di persone, degli strumenti offerti per la mobilità sostenibile. Si parlerà tanto di pari opportunità. Sottolinea che gli eventi che vengono realizzati durante la settimana europea della mobilità sostenibile sono eventi che si ripetono, che comunque producono i loro effetti 365 giorni all'anno. Il PUMS fin dal momento della sua adozione prevede un percorso partecipato, questo significa che per avere i risultati restituiti dal monitoraggio sono state coinvolti tantissimi soggetti, dalle istituzioni alle associazioni di categoria, le associazioni ambientaliste, i mobility manager delle scuole, delle aziende, delle istituzioni stesse e anche i semplici cittadini. Questo è stato fatto con la diffusione di un questionario al quale hanno risposto tantissime persone, l'ingegner Bertinulli sottolineava ieri al convegno come Sintagma, che ha collaborato, che ha redatto sostanzialmente il Piano per Novara, l'abbia anche redatto per città molto più grandi, e rispetto a città come Napoli e Palermo in cui ha risposto l'un per cento della popolazione, a Novara la risposta è stata molto maggiore, nel senso hanno partecipato

tante persone, 3.600 questionari, su 103.000 abitanti. Si passa ad esaminare il cruscotto degli indicatori ovvero lo strumento che pone rilievo su quello su cui è necessario porre attenzione in base ad una serie di indicatori numerici. Tra i documenti approvati c'è poi una parte molto corposa relativa a interventi relativi alla realizzazione delle piste ciclabili, la sistemazione della viabilità Corso Trieste e Corso Milano, gli interventi fatti nei pressi della scuola Bollini. Sono stati inseriti inoltre i lavori da realizzare in quanto inseriti già in progetto e quali invece sono nella fase dello studio di fattibilità perché abbiamo partecipato a dei bandi, abbiamo già richiesto dei finanziamenti, eccetera.

Il Vice Presidente Gambacorta Marco da la parola al Commissario Fonzo che si è prenotato per un intervento.

### **Commissario**

**Fonzo Nicola**

Eccepisce sul metodo attraverso il quale il monitoraggio è stato presentato. Sostiene che i consiglieri le notizie non le devono apprendere dai giornali ma in commissione. Reputa grave che i consiglieri comunali di minoranza il 10 di aprile, abbiano inviato una richiesta di convocazione al Presidente della Commissione e per conoscenza anche al Presidente del Consiglio Comunale, di questa Commissione proprio su questo punto e ieri al Broletto sia stato presentato pubblicamente il piano di monitoraggio. Sostiene che i Consiglieri di minoranza sono comprensivi, intelligenti, alcuni di noi anche amministrati, ma non siamo fessi. Perché il regolamento del Consiglio Comunale dice che entro 15 giorni dalla richiesta di convocazione si deve tenere la Commissione. Come spesso capita, se un Presidente di Commissione oppure l'assessore chiama dicendo di essere impossibilitato, si accetta di andare oltre questo termine. Quindi se l'assessore non poteva venire prima di oggi in Commissione si spostava l'evento pubblico. Non discute il fatto che un assessore possa presentare pubblicamente un atto, ma quando le minoranze presentano una mozione o un ordine del giorno in Consiglio Comunale prima lo depositano e poi lo annunciano, il Consiglio Comunale si terrà un mese dopo, venti giorni dopo, ma prima l'atto c'è. Sostiene sia mancato il contraddittorio. Si possono fare le presentazioni, andate alla stampa, ma il passaggio in commissione non si doveva evitare. Anche perché è stato chiesto il 10 di aprile, non quando si è saputo dell'evento pubblico. Secondo dato, il dato sull'aumento dell'abbonamento al bus, del 31%. L'aumento del 31% è biennale. Dire che si è passati in un anno al 31% e che si è passato in due anni al 31% è un po' diverso. Il PUMS è stato approvato nel 2022. Nel 2022 stavamo ancora avendo lo strascico dell'effetto del Covid. Chiede di vedere il dato del 2023 per capire quanto dell'aumento del trasporto pubblico locale è dovuto all'adozione delle misure del PUMS perché, le timide misure conseguenti all'approvazione del PUMS non le abbiamo avute nel 2022 e crede nemmeno nel 2023. Sostiene che i cambiamenti siano in atto da qualche mese. E' da qualche mese che i varchi di controllo sono stati attivati, che la segnaletica in qualche zona è stata fatta, eccetera. Capisce che c'è un obbligo biennale di monitoraggio, ma è importante capire davvero quanti di questi numeri sono effettiva conseguenza di quello che è stato fatto. Continua sostenendo che in un piano di monitoraggio non può dire quello che ci piacerebbe fare, deve dire quello che abbiamo fatto. Infatti la gran parte delle cose che l'assessore ha esposto qui oggi è ancora da realizzare. Attualmente il parcheggio multipiano o sotterraneo della diocesi non c'è ancora, tanto per fare un esempio. Quindi nell'elenco delle cose che al commissario piacerebbe tanto fare ci sono per esempio le corsie preferenziali degli autobus, e non ce n'è. Sostiene che al di là della velina che ieri è stata data in pasto all'opinione pubblica, le cose stanno in un altro modo. Spera che ci sia un luogo dove si possa stabilire con certezza come stanno le cose.

Alle 9:30 entra in aula il Presidente Pasquini che sostituisce il vice-presidente Gambacorta nel presiedere l'adunanza.

Risponde al Commissario Fonzo che in qualità di presidente e come conduzione delle convocazioni, se accorda qualche giorno di proroga, è perché è stato assicurato che c'è stato un accordo tra l'assessore e il richiedente della commissione, altrimenti tende sempre a far rispettare i giorni di regolamento.

**Assessore****Elisabetta Franzoni**

Risponde al Commissario Fonzo in merito alla questione sulla Convocazione della commissione che non c'è stata volontà di dare schiaffi, né politici né tanto meno di altro genere. Quando si è andati in giunta con la delibera di approvazione del monitoraggio è stato subito pensato di organizzare un convegno per restituire i dati alla collettività. Assicura che organizzare il convegno non è stato semplice, nel senso che si è dovuto fare le cose in fretta e cercando degli incastri precisi, perché in questo momento non c'è la disponibilità della Sala del Castello da utilizzare. La Sala Genocchio era poco capiente e l'unica possibilità che c'era era di utilizzare la Salone dell'Arengo del Broletto, che proprio per il fatto di avere il castello inagibile è presa d'assalto, le date disponibili erano poche. A quel punto si è iniziato ad organizzare il convegno ed è arrivata la richiesta della Commissione. Purtroppo per motivi familiari l'assessore, riferisce il 17 di maggio, dall'ospedale di aver chiamato chiamato Mario Jacopino dicendo che era stato organizzato il convegno per il 30 aprile, e se ci sarebbero stati dei problemi a fissare dopo il convegno la Commissione. Non voleva essere assolutamente uno schiaffo politico. Sotto il profilo invece dei dati, spiega che per quanto riguarda gli abbonamenti annuali al TPL, nel 2022 sono stati 2240 abbonamenti annuali e 1753 della durata di 9 mesi. Nel 2023 gli abbonamenti erano nel numero di 2486 annuali e 1565 della durata di 9 mesi, l'incremento maggiore si ha nel 2024 quando ne abbiamo 2939 annuali e 1575 della durata di 9 mesi. Gli abbonamenti scolastici rimangono più o meno uguali perché vengono utilizzati con la stessa modalità e frequenza, invece quelli annuali sono sicuramente incrementati e infatti sono 700 circa dal 2022 al 2024. Risponde poi al commissario Fonzo, che non è vero che il monitoraggio contiene solo i progetti ancora da realizzare ma è molto più ampia la sezione dedicata ai lavori realizzati. Il monitoraggio per legge deve essere concepito così, sezione lavori realizzati, sezione lavori da realizzare perché c'è già il progetto, perché c'è già il cantiere, sono presenti nella sezione lavori che devono ancora partire ma di cui c'è già un progetto di fattibilità o una partecipazione a un bando, una richiesta di finanziamento. Ci sono degli interventi che come ad tipo l'eliminazione dei passaggi a livello per rendere veramente fluido il traffico veicolare importante, importanti anche sotto il profilo economico, per il quale bisogna andare a trovare i finanziamenti.

**Commissaria****Emanuela Allegra**

Sottoscrive completamente ogni parola del capogruppo commissario Fonzo rispetto all'intervento dell'assessore. Chiede fino a che punto si possano mantenere le gratuità rispetto alle auto elettriche considerato che il numero continua ad aumentare. Seconda questione chiede di intimare alla società che gestisce i monopattini una raccolta puntuale dei monopattini che intralciano spesso marciapiedi, al di là dei passeggini dei bambini, ci sono persone che purtroppo tutta la vita rimarranno su una sedia a rotelle e spesso non passano perché ci sono i monopattini. Chiede che si garantisca che i monopattini come le bici, come le auto, come le moto, come qualsiasi mezzo di trasporto rispetti il codice della strada. I monopattini hanno una velocità che non è quella di una bici, e possono circolare ovunque. Non demonizza la mobilità sostenibile lenta e dolce, però o perlomeno sanzionare gli abusi, perché la norma esiste. Sosta la discussione sul parcheggio di Piazza Gramsci, dove sono stati creati qualche anno fa dei parcheggi, chiede come vengano sanzionati eventualmente i divieti. Chiede inoltre informazioni rispetto alla programmazione della manutenzione delle piste ciclabili.

**Assessore****Elisabetta Franzoni**

Sul discorso auto elettriche e auto ibride, concorda pienamente su quanto detto dalla Commissaria Allegra individuando il problema. L'amministrazione stia tenendo la barra dritta sull'argomento, perché si vede che le politiche di sensibilizzazione nei confronti della mobilità elettrica funzionano, tanto è vero che le macchine elettriche stanno aumentando e questo a discapito delle società che gestiscono i parcheggi si trovano ad avere minori incassi nel caso di una politica premiante gli obiettivi di tutela dell'ambiente. Nelle altre città effettivamente si è iniziato a far pagare almeno qualcosa anche alle auto elettriche e alle auto ibride. L'Assessore non nasconde che avendo la delega alla mobilità sostenibile, avendo rapporti con l'azienda che gestisce i parcheggi e avendo anche la delega all'ambiente, spesso è nella posizione di chi, se tutela un interesse va contro l'altro. L'unica accortezza che è stata assunta è quella di applicare i diritti di istruttoria alle pratiche di rilascio e di rinnovo degli abbonamenti anche per quegli abbonamenti riferiti alle auto elettriche. E quindi agli abbonamenti gratuiti. Il contratto con Nord Ovest Parcheggi inizialmente prevedeva la possibilità che la società, l'ente gestore dei parcheggi potesse applicare delle spese di istruttoria alle pratiche. Si va a creare una sorta di perequazione del lavoro svolto da parte dei dipendenti dell'ente gestore, perché effettivamente i dipendenti di Nord-Ovest Parcheggi esaminano la documentazione, fanno le valutazioni sia che l'abbonamento sia poi a titolo oneroso, sia che l'abbonamento sia poi a titolo gratuito, sia per il residente, sia per il non residente, sia per chi ha la macchina elettrica, che di altro tipo. In riferimento a Piazza Antonio Gramsci o del Rosario. Tanti di coloro che parcheggiano in piazza Gramsci sono coloro che entrano approfittando della fascia libera della ZTL e poi restano lì. La direzione che si sta prendendo di una ZTL H24 potrebbe essere parzialmente risolutiva del problema o comunque migliorativa, perché effettivamente nella zona traffico limitato entreranno in qualsiasi momento solo e soltanto coloro che ne hanno il diritto. Sullo sharing dei monopattini da contratto la ditta ha un tempo massimo di 24-48 ore per rimuovere i monopattini che si trovano non al loro posto in generale, quindi non solo quelli che si trovano in posizione da intercludere il passaggio. Attraverso le segnalazioni che arrivano, ma anche sui social, quando l'ufficio interpella la ditta loro sono solerti nell'intervento. Sottolinea che è una cattiva abitudine più di chi utilizza il monopattino rispetto a quelli che utilizzano le bike, più che altro perché chi utilizza la bike è ciclista, nel senso è abituato ad usare la bicicletta, ne utilizza solo una diversa e quindi se parcheggiava prima la sua bicicletta male e parcheggia male anche la bike, il problema più rilevante è quello dei monopattini. L'azienda applica una minima sanzione per chi abbandona il monopattino in posizione non consona, è chiaro che se non c'è una legge sovraordinata le sanzioni sono più simboliche. Durante la settimana europea della mobilità sostenibile vengono svolti diversi eventi, anche in collaborazione con la stessa BIT per sensibilizzare, per intimare, come ho detto prima, ad un utilizzo consapevole e disciplinato del monopattino. Sui controlli e le piste ciclabili. Riguardo ai lavori pubblici, c'è una programmazione continua da parte dell'ufficio progettazione strade per la manutenzione strade anche delle piste ciclabili. Si premura di segnalare all'ufficio a settore competente questa criticità.

**Dirigente Ufficio Pianificazione della mobilità**

**Paolo Cortese**

Spiega che siamo nella fase di verifica dell'attività di un piano approvato dal Consiglio Comunale. Come tutti i piani si prevedono delle azioni, si spera di realizzarle tutte in aderenza a quanto scelto dal Consiglio Comunale e dall'amministrazione, questa è soltanto una fase in cui si verificano gli interventi fatti, quali sono in cantiere e vedranno la luce presto, quali, come diceva giustamente l'Assessore, verranno finanziati o meno. Piazza Gramsci, dovrebbe diventare pedonale, quindi la sosta non sarà più possibile. Per quanto riguarda i monopattini e le e-bike, i monopattini e le e-bike fornite dal concessionario del comune, che sono tutti a norma. L'azienda che fornisce il servizio di bike sharing e monopattino sharing è ovviamente molto attenta al fatto che abbiano le caratteristiche previste dal codice della strada, una velocità non superiore a 25 chilometri orari. Sul discorso dell'abbandono di bike e monopattini in sharing, anche come ufficio

mobilità c'è questa attenzione e più volte è stata sollecitata la problematica. Dall'altra parte anche il cittadino deve essere responsabile. Nel limite della possibilità, l'azienda che gestisce lo sharing dei veicoli dolci segnala, nel momento in cui li raccoglie, all'ultimo utilizzatore lo scorretto utilizzo. Per quanto riguarda le biciclette modificate, quelle che usano soprattutto i rider, sicuramente non sono a norma rispetto alle normative del codice della strada, sono modificate. Il problema è che la modifica di queste biciclette o anche dei monopattini, soprattutto quelli dotati di più batterie che dovrebbero servire semplicemente ad allungare i tempi di autonomia, è molto semplice e sufficiente collegare in modo diverso dei fili elettrici. Verrà prestata maggiore attenzione sul discorso delle biciclette, soprattutto quelle elaborate e anche su alcuni monopattini di privati che sono così. Rispetto ai dati di utilizzo ci si aspettava un crollo degli abbonamenti, sull'uso dei monopattini e delle biciclette elettriche, ma l'idea, come diceva giustamente l'assessore, di aver previsto una flotta di 50 biciclette, ha fatto rimanere un in equilibrio i dati. Chiaramente la normativa che non è ancora completa, manca la parte relativa a targatura e assicurazione, mancano ancora i decreti attuativi. Quindi ci sarà ancora un piccolo passo che modificherà un po' il comportamento e l'uso, in questo caso, di quelli privati, perché quelli dati in sharing chiaramente le aziende li targheranno e sono già assicurati, già ora, anche se non hanno una targatura. Hanno già un'assicurazione responsabilità civile, perché altrimenti non avrebbero potuto partecipare a bando, ovviamente. Per cui è un discorso ancora in evoluzione.

### **Commissario**

### **Iacopino Mario**

Sostiene che questo del Pums, è un piano ambizioso, chiede se è possibile, come Commissione, di aggiornarsi quantomeno una volta l'anno e non due, per cercare di capire come sono i livelli di avanzamento per il prossimo anno. Aggiunge che, in commissione andrebbe anche chiamato l'assessore ai lavori pubblici, perché sul realizzato e su quello che è in cantiere ci sarebbero un po' di domande da fare. Osserva che sono realizzati 5 chilometri in più rispetto a prima. Spesso queste piste non sono collegate tra loro, il che è un grossissimo problema. Molte volte ancora, purtroppo, sia nelle manutenzioni dell'attuale sia nelle nuove realizzazioni, non viene eseguita una corretta segnaletica orizzontale. E questa è una problematica di quelle che si diceva prima sull'educazione stradale. Il pedone non riesce a capire dove deve camminare e la bicicletta non riesce a capire dove deve pedalare. Si creano anche delle problematiche di potenziali incidenti. Quindi il lavoro da fare è ancora tanto. Per quanto riguarda, invece, i finanziamenti chiede a quanti bandi abbiamo partecipato in questi due anni, e quanti fondi sono stati realizzati. Chiede a che punto siano i lavori per quanto riguarda la velo-stazione, cioè il parcheggio delle bici in stazione. Chiede inoltre quante siano le risorse stanziare a bilancio per quanto riguarda il 2025, per realizzare gli obiettivi del piano urbano della mobilità sostenibile. Sul piano della logistica sostenibile, ricorda sono stati presentati un po' di emendamenti in merito agli orari della ZTL per quanto riguarda i passaggi dei camioncini. Chiede se sono state emesse ordinanze in merito, e di che tipo, perché si parlava di obiettivi di breve e medio termine. Ribadisce che gli attraversamenti pedonali purtroppo sono un grosso problema perché poco visibili. Soprattutto negli orari serali le macchine sfrecciano a grande velocità nei viali principali della città. Si riferisce, ad esempio al Corso 23 marzo, corso Vercelli, il corso Vittoria, quelli un po' più lunghi e soprattutto quelli che vanno verso e fuori la città. Chiede se sia possibile fare qualcosa, come mettere dei dossi oppure degli autovelox. Chiede inoltre se esistano strumenti, magari anche a basso costo per cercare di dissuadere all'alta velocità. Per quanto riguarda i monopattini il problema è soprattutto nell'utilizzo da parte dei ragazzi giovani che vanno in due sullo stesso monopattino. Quindi servirebbero più controlli. Per quanto riguarda il posteggio di monopattini e bici, propone di creare delle aree dove parcheggiare questi monopattini per creare un po' d'ordine nel quartiere. Quanto meno si può cominciare a pensare a incentivare un po' il parcheggio di questi mezzi. L'altra domanda è per quanto riguarda le

auto in sharing. Chiede se c'è qualche progetto, il consigliere sostiene che la città sia pronta ad accogliere questo servizio e nota che funziona in altri contesti.

**Dirigente Ufficio Pianificazione della mobilità**

**Paolo Cortese**

Risponde che il servizio di auto in sharing è presente presso il distributore di Corso Trieste che ha già una flotta di sette Enjoy ed è utilizzato molto da chi ha già l'abbonamento Enjoy a Roma, a Milano, in altre città.

**Commissario**

**Iacopino Mario**

Torna sul discorso della data fissata per la commissione. Ricorda di aver sentito l'assessore Franzoni, che ha raccontato comunque la problematica personale, ed ha spiegato che la commissione sarebbe stata il giorno dopo. Il Commissario Iacopino rispose che sarebbe stato meglio fare prima la commissione ma piuttosto che farla troppo in là come data sarebbe andato bene anche il 30 aprile. Chiede scusa ai capigruppo di Minoranza, perché pensava che l'assessore avesse fatto il giro di telefonate dei capigruppo come di solito viene fatto. Chiede gentilmente per la prossima volta, che la documentazione venga presentata in commissione e poi alla stampa, non solo dall'assessore Franzoni, anche da altri. Sostiene che probabilmente senza la richiesta della minoranza non si sarebbe fatta nemmeno la commissione. Le domande sono i bandi, la velo stazione e, la manutenzione delle strade, chiede il punto sul piano della logistica sostenibile per le auto in sharing, chiede di capire se si potrà potenziare per questo servizio.

**Assessore**

**Elisabetta Franzoni**

Ringrazia il commissario Jacopino per le precisazioni sulle modalità di convocazione della commissione e spiega di aver chiamato lui perché era il primo firmatario. La commissione sarebbe stata fatta comunque, non è vero che non sarebbe stata fatta, la dimostrazione c'è stata anche quando abbiamo parlato della ZTL, spesso si viene in commissione prima addirittura di andare in giunta. Sostiene di non avere alcun tipo di problema ad aggiornarsi annualmente facendo commissioni ad hoc con i lavori pubblici andando magari più nel preciso nello specifico dei lavori anche se il moonitoraggio è previsto a cadenza biennale. La realizzazione di velostazione, delle rastrelliere per i monopattini, le buche sulle piste ciclabili e quant'altro sono effettivamente di competenza dei lavori pubblici quindi verranno fatte delle commissioni congiunte. Sul discorso bandi c'è una sezione del monitoraggio PUMS dedicata dove si parla proprio di quali sono i bandi a cui si è partecipato, quelli che sono ancora aperti, quelli che sono stati conclusi e di cui si è in attesa di avere l'esito. Uno di questi è "ASSIEME.IT" di cui abbiamo parlato anche in consiglio per l'interrogazione che era stata presentata relativa a strade scolastiche. Il bando consente di avere finanziamenti per la progettazione di lavori per rendere le strade scolastiche più sicure. Gli uffici hanno partecipato poi a "Bici in Comune" che era un bando declinato su tre linee di attività, hanno partecipato anche al bando europeo "Kronos", anche questo sulla gestione della mobilità e dei cambiamenti comportamentali ed è legato al programma europeo Horizon Europe. L'amministrazione ha insistito in maniera pressante con la Regione per i fondi sul BRT perché effettivamente tanti altri enti hanno ottenuto il finanziamento, mentre al comune di Novara non è ancora stato detto niente. E' presente un altro bando per rafforzamento mobilità ciclistica per le ciclovie urbane e un altro che riguarda proprio il collegamento di piste ciclabili tra le sedi universitarie. Aggiunge che, sulla segnaletica orizzontale ci sono tante iniziative che sono a basso costo e potrebbero entrare tranquillamente tra i nostri progetti: un po' quello che è avvenuto con la riqualificazione dell'asilo di via Iuvarra, della Bollini, eccetera. Esistono dei progetti grafici, quasi una street art tridimensionale che invita a moderare la velocità e questo in tante città si vede soprattutto nelle vicinanze delle scuole perché sono i luoghi più sensibili, quelli in cui è corretto moderare la velocità, il bilancio della mobilità. Sono state richieste a bilancio risorse in più per le progettazioni, per gli eventi di sensibilizzazione, per la formazione. Il piano della logistica sostenibile è qualcosa che a Novara assume una rilevanza maggiore rispetto a qualsiasi altro territorio, è sicuramente un focus su cui deve essere posta

l'attenzione ed in maniera primaria sugli stabilimenti, sugli insediamenti logistici che si trovano in cintura urbana. Tra poco verrà affrontata anche la sfida di Silicon Box e chi investe nella logistica oggi ha il dovere di pensare alla sostenibilità, di adottare accorgimenti a tutela dell'ambiente ma anche perché sono accorgimenti premianti per le stesse aziende. E' sicuramente importante dare a rilievo anche sotto il profilo della mobilità a tutte quelle realizzazioni dei nuovi insediamenti e degli insediamenti presenti. Come si diceva prima la logistica sostenibile non è solo quella della cintura dei grandi insediamenti, è anche la logistica quella piccola, quella dei trasporti merci che avvengono all'interno della città, quindi anche affrontando il discorso di normare la ZTL dovrà essere fatto attraverso un'ordinanza, pensando di svuotare il centro di mezzi di trasporto merci.

**Commissario**

**Picozzi Gaetano**

Il Pums è un piano che ha un respiro di anni, quindi si stanno muovendo i primi passi per compiere un lungo viaggio che è quello di rendere più sostenibile la città, quindi ben vengano le piste ciclabili, ma bisogna avere una maggiore attenzione alla manutenzione delle delle stesse ed alla cartellonistica che indichi ai cittadini il corretto utilizzo, perché in altre città dove ci sono, tutti sono ligi a stare nella loro sede di spostamento rispetto alla pista ciclabile. Per parafrasare un film, l' Italia non è un paese per ciclisti, a volte in alcune zone di Novara si è costretti a passare sul marciapiede proprio perché è a rischio della vita andare in giro in bicicletta, anche perché per l'italiano l'auto è la prosecuzione della propria proprietà, del proprio ego. Sostiene che non ci sia la cultura verso i ciclisti che non ingolfano il traffico, non fanno smog, si mantengono in forma quindi anche sul lungo periodo in termini sanitari si ammalano di meno ed è giusto che si continui a proseguire in questa direzione, facendo più piste ciclabili, a rendere più semplice l'utilizzo della bicicletta. Alcune città vicine hanno dato dei contributi a chi acquistava una bicicletta, quindi mi chiedo se si possa proseguire su questa linea anche a Novara. Il fatto che abbiano risposto 3.600 persone all' indagine sul TPL è un numero comunque significativo, si dice curioso di vedere i risultati della ricerca, quale l'età media che ha risposto a questa indagine, quali sono i mezzi più utilizzati, gli orari più utilizzati di questi mezzi, può darci uno spaccato importante su quello che è la mobilità Novara. Il commissario pensa che i monopattini siano un servizio utilissimo che evita l'ingolfamento del traffico, ne usufruisce lui stesso e li lascia sempre in modo che non diano fastidio. Essendo monopattini georeferenziati, chiede maggiore controllo e sanzioni per chi trasgredisce alle regole arrivando a resettare l'account. Per quanto riguardale biciclette che vengono modificate, effettivamente sono biciclette che superano tranquillamente i 70 chilometri orari, non pagano assicurazione, non pagano bollo, sono borderline, quindi certamente le regole devono essere date a livello nazionale, però un maggiore controllo su questi mezzi è dovuto.

**Commissaria**

**Spilinga Cinzia**

Due riflessioni: Chiede quanto i dati, sia sugli abbonamenti del bus sia sulla questione dell'aumento dei veicoli elettrici siano falsati dai bonus che ci sono stati in questi anni. Per esempio sugli abbonamenti del pullman c'è stato il bonus trasporti e ci sono state delle agevolazioni anche sugli acquisti delle auto ibride o elettriche. Quindi per non dirci che il Pums ha avuto dei risultati ma che in realtà probabilmente ci sarebbero stati ugualmente e dovuti al fatto che c'erano dei bonus a monte che non riguardano in modo particolare Novara ma che sono più generici, chiede se è stato fatto un ragionamento, al netto dei bonus perché altrimenti ci diciamo che abbiamo ottenuto dei risultati ma magari non sono grazie al Pums nel dettaglio. Seconda riflessione, per esempio sulle piste ciclabili, 18% di aumento delle piste ciclabili in termini assoluti 5 chilometri di piste ciclabili. Chiede se esiste un obiettivo finale di chilometraggio sul PUMS oppure qual è l'obiettivo dell'agenda 2030 che è necessario perseguire per davvero far diventare Novara sostenibile. Chiede se il PUMS stia seguendo gli obiettivi dell'agenda 2030. Fa un piccolo inciso sulla questione convegno-commissione. I consiglieri che sono lavoratori, in Commissione hanno il permesso di venire, al convegno no. Chiede di essere messa nella condizione di svolgere

il proprio ruolo nei luoghi predisposti a farlo, perché altrimenti so fanno parti diseguali tra uguali perché solo chi fa un lavoro magari da libero professionista, può prendersi la mattina e venire. E' anche una questione politica.

**Dirigente Ufficio Pianificazione della mobilità**

**Paolo Cortese**

I dati del monitoraggio riguardano gli esiti del risultato di un questionario restituito da 3.600 persone, che è un dato significativo, ma non è un dato complessivo. A questo si sommano ci sono una serie di indicatori reali, come ad esempio quello dell' aumento del numero dei biglietti del bus. Il fatto di ragionare sul fatto che ci siano stati dei bonus ai trasporti, è una riflessione che riporta anche il dirigente, ma il piano ha una visione di breve, medio, lungo termine. Quello che dovrà essere l'effetto finale si vedrà nel 2032, quando scadranno i dieci anni, è evidente che situazioni esterne incidono moltissimo. Da un lato il discorso dei bonus sicuramente ha inciso sul numero degli abbonamenti, ma dall'altro anche la partecipazione ai bandi incide moltissimo sul fatto di essere stati inseriti nella tabella dei nodi dell'Unione Europea. Questo consente di poter partecipare con maggiori possibilità di successo a grandi trasformazioni. Si sta interloquendo con Ferrovia per il discorso di Via Leonardo da Vinci per presentare un progetto al quale se non fossimo stati inseriti nel nodo probabilmente non avremmo avuto la possibilità di partecipare. Si può fare la pianificazione per quanto riguarda la città, ma i fattori che intervengono non possono essere solo quelli previsti dal Piano. Se ci sono altre politiche a livello più alto di noi che facilitano il raggiungimento dei risultati previsti dal PUMS ben vengano. Le azioni sono tante e il risultato corale è un obiettivo finale raggiunto.

**Commissaria**

**Allegra Emanuela**

Sostiene che 3600 persone che hanno risposto al questionario pochissime rispetto al numero studenti e le studentesse della scuola media e superiore di questa città, nonostante i documenti siano arrivati ad aziende e scuole. Significa che non c'è stata una attivazione efficace da parte dei mobility manager e scolastici.

**Dirigente Ufficio Pianificazione della mobilità**

**Paolo Cortese**

Risponde che all'apparenza potrebbe sembrare così ma dai dati di Sintagma emerge che rispetto a realtà diverse dalle nostre con popolazione 10 volte maggiore, come Palermo e Napoli, il numero dei questionari restituiti è il medesimo. A Trieste hanno ragionato su 300 questionari restituiti.

**Commissaria**

**Allegra Emanuela**

Risponde che sarebbe interessante conoscere i dati di restituzione di città come Ferrara dov'è maggiore la sensibilità alla questione. più sensibili. In Trentino Alto Adige, in Friuli Venezia Giulia, forse avrebbero risposto quasi tutti. Ha fatto solo un confronto rispetto al numero degli studenti delle scuole medie superiori. La commissaria Allegra ha incentivato personalmente a scuola il questionario. La domanda che pone la commissaria è un'altra, sul territorio novarese la maggiore parte delle aziende sono aziende di logistica. I commissari si ricorderanno quando ha aperto Amazon che a settembre di quell'anno si è iniziato a vedere una serie di persone che transitavano sulla provinciale della Valsesia, a piedi, a qualsiasi ora, in monopattino, qualcuno in bici. Aggiunge non come nota discriminatoria, chiaramente, in più, questa è una nota peggiorativa, con la pelle scura. Camminavano su quella via, di notte, di qualsiasi momento, senza che nessuno li vedesse, eccetera. Allora, il tema grosso è che un colosso economico che guadagna miliardi di euro in tutto il mondo non ha immaginato, o non possiede, un mobility manager. E' molto grave che non ci sia stata quell'attenzione ai lavoratori e alle lavoratrici che si devono spostare. Chiede cosa si pensa di fare nella futura gestione del trasporto dei dipendenti di Silicon Box. Chiede una fortissima attenzione sul tema al Comune. L' altra domanda riguarda chi sostiene i costi per la sostenibilità se l'azienda che guadagna miliardi di euro e fa profitti, il comune di Novara oppure i lavoratori.

**Presidente**

**Pasquini Arduino**

Ricorda le istanze che sono arrivate in aula sulla pericolosità del trasferimenti dei lavoratori di Amazon. C'è anche da ricordare che il magazzino era già pronto e la parte

della stazione che poi è stata creata e pagata da Amazon non era ancora funzionante. C'è stato un lasso di tempo di qualche mese, per arrivare alla messa in funzione della stazione. Adesso c'è, l'attenzione al trasporto pubblico per un'azienda del genere è importante. Quindi è giusto che investa su queste cose. Pensa che anche nella parte del nuovo insediamento di silicon box non ci saranno problemi economici per andare a costruire un trasporto pubblico.

**Assessore**

**Elisabetta Franzoni**

Ci si impegna esattamente in quella direzione lì. Nel senso che anche quando si parla di piano della logistica sostenibile la mobilità deve avere una posizione di primo piano. Quando si parla parliamo di opere di urbanizzazione primaria, secondaria, a fronte di insediamenti così importanti di cui si può vantare la presenza, bisogna portarsi a casa dei risultati anche in tema di mobilità sostenibile. La stazione ferroviaria di Agognate è stata realizzata grazie ad Amazon e RFI, il Comune non ci ha messo niente. Le spese per le navette sono sostenute da Amazon ed è giusto così e anche per gli insediamenti futuri, visto che ci sono queste sfide da affrontare, sicuramente sarà onere dell'amministrazione chiedere che la mobilità sostenibile abbia un posto di primo piano. Sono tanti molti di più gli studenti che hanno risposto al questionario. Sui lavoratori dipendenti c'è stato un lieve calo rispetto al questionario precedente per il semplice fatto che era stato sottoposto a novembre-dicembre un questionario sullo spostamento casa-lavoro e quindi anche il mobility manager delle aziende è stato reticente a somministrarne un altro. Trieste ha avuto una scarsissima risposta rispetto a Novara nonostante sia dello stesso calibro. Ringrazia i presenti per l'attenzione.

Non essendoci altri interventi da parte dei presenti in riferimento all'ordine del giorno il Presidente Pasquini chiude la seduta alle ore 11:20.

La Segretaria  
Negri Elena

*Firmato in originale*

Il Presidente 6<sup>a</sup> Commissione  
Pasquini Arduino

*Firmato in originale*