

ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE

SEDUTA DEL 31 MARZO 2014

L'anno duemilaquattordici, il mese di marzo, il giorno trentuno, alle ore 9,30 nella Sala consiliare del Palazzo Municipale si è riunito il Consiglio Comunale in sessione ordinaria seduta pubblica.

L'avviso di convocazione con l'elenco degli oggetti da trattare, è stato consegnato in tempo utile a tutti i Consiglieri Comunali, è stato affisso all'Albo Pretorio ed è stato spedito al Signor Prefetto di Novara.

Presiede il Presidente, sig. Massimo BOSIO.

Assiste il Segretario Generale Supplente, dott. Filippo Daglia.

All'inizio della seduta risulta **presente** il Sindaco, Dr. Andrea BALLARÈ, ed inoltre dei seguenti trentadue Consiglieri in carica ed assegnati al Comune:

- | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1) ANDRETTA Daniele | 12)GATTI Cesare | 23)PISANO Carlo |
| 2) ARALDA Donatella | 13)LANZO Riccardo | 24)PRONZELLO Roberto |
| 3) ARNOLDI Isabella | 14)LIA Michele | 25)REALI Alfredo |
| 4) BOSIO Massimo | 15)MONTEGGIA Riccardo | 26)ROSSETTI Livio |
| 5) BRIVITELLO Roberto | 16)MOSCATELLI Silvana | 27)SANTORO Filiberto |
| 6) CANELLI Alessandro | 17)MURANTE Gerardo | 28)SONCIN Mirella |
| 7) COGGIOLA Paolo | 18)NEGRI Alessandro | 29)SPANO Roberto |
| 8) DIANA Biagio | 19)PAGANI Marco | 30)STOPPANI Donatella |
| 9) D'INTINO Roberto | 20)PEDRAZZOLI Antonio | 31)ZACCHERO Luca |
| 10)FRANZINELLI Mauro | 21)PERUGINI Federico | 32)ZAMPOGNA Tino |
| 11)GAGLIARDI Pietro | 22)PIROVANO Rossano | |

Risultano assenti i signori consiglieri:

ARNOLDI, BRIVITELLO, CANELLI, LANZO, PERUGINI, PISANO, SANTORO,
ZACCHERO, ZAMPOGNA.

Consiglieri presenti N. 24

Consiglieri assenti N. 9

Sono presenti gli Assessori, Sigg.

AGNESINA, BOZZOLA, DULIO, FERRARI, FONZO, PALADINI, PATTI, RIGOTTI,
TURCHELLI.

Il Presidente riconosce la validità della seduta.

* * * * *

Punto n. 1 dell'o.d.g. - Comunicazioni.

PRESIDENTE. Una comunicazione. Do subito la parola a lei, consigliere Reali, solo una comunicazione relativa alla gestione dei lavori del Consiglio comunale in merito, in particolare, alla possibilità, per il pubblico, di fare le riprese televisive, con i videofonini e con altre apparecchiature.

Giusto perché la materia non è particolarmente regolamentata, chiederei, naturalmente, prima di iniziare il Consiglio, di presentare una richiesta di autorizzazione alla Presidenza, in modo tale da avere almeno la certezza che la regolamentazione delle riprese, in particolare quando vengono effettuate dei lavori del Consiglio, la mia preoccupazione è che, comunque, sia fatta salva la tutela e la garanzia di chi lavora all'interno dell'aula, che non può essere ripreso.

Secondariamente, naturalmente, ognuno poi potrà fare quello che ritiene più opportuno delle proprie riprese, salvo il fatto che io, come dire, ho la necessità, naturalmente, di sapere chi materialmente fa le riprese, perché ognuno poi risponde di ciò che ne fa di quelle videoriprese.

Il consigliere Reali mi aveva chiesto la parola.

CONSIGLIERE REALI. Sì, Presidente. Io volevo solo chiedere ai colleghi se era possibile, vista anche la presenza del Presidente della Prima Commissione consiliare, la seguente questione.

Domani è prevista la Prima Commissione a partire dalle ore nove, la Prima Commissione sul bilancio. Io volevo chiedere, al fine di poter partecipare ai funerali della mamma di Marco Pagani, se possiamo iniziale alle dieci e mezza, se siamo d'accordo tutti. Si tratta di spostare l'orario di inizio dalle nove alle dieci e mezza, in modo da poter partecipare alle nove e trenta, a San Martino, ai funerali della mamma del collega.

PRESIDENTE. A questo proposito, al limite, mi faccio carico io di chiedere ai Capigruppo se c'è una disponibilità a questo, fatto salvo, naturalmente, il rispetto nei confronti di chi vorrà comunque partecipare alle celebrazioni, al funerale.

Il consigliere Andretta mi aveva chiesto di intervenire.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Sì, Presidente. In merito alla sua comunicazione precedente, va anche bene l'enunciazione del principio, non sarebbe male, però, che si arrivasse, visto che questa Amministrazione un pochettino si sta contraddistinguendo come l'Amministrazione dei regolamenti, arrivare effettivamente a regolamentare quelle che saranno le modalità delle riprese video in Consiglio comunale.

Perché, diversamente, anche andare a prendere delle prese di posizione, anche abbastanza forti nelle tinte, nel senso di dire "Io, Presidente del Consiglio, chiedo che venga regolamentato", quando poi in realtà non c'è una vera e propria possibilità di regolamentazione, né tanto meno nell'ambito della piena e completa partecipazione e trasparenza, mi sembra utile proseguire in questo modo.

Obiettivamente io preferirei che, a questo punto, visto che si sta trovando il tempo, anche a tappe forzate, di intervenire in tanti argomenti, che si possa definitivamente intervenire anche in questa fase.

Perché, diversamente, sennò, veramente, lo dico anche nell'interesse della figura del Presidente del Consiglio, si diventa esclusivamente delle fonti di divieto, perché non si vuole intervenire. E questa Amministrazione, secondo me, non ne fa una figura particolarmente edificante.

Io le chiedo, magari anche nella prossima Conferenza dei Capigruppo, di riprendere – perché poi si tratta di riprendere – un certo tipo di percorso, che evidentemente si è interrotto. E su questo avere la possibilità.

Perché effettivamente mi sembra draconiano il fatto che ad oggi, a quasi tre anni dall'insediamento di questa Amministrazione, doveva essere uno dei primi

risultati da raggiungere, non si ha modo di poter effettuare le riprese televisive, né ci si sta organizzando per poter raggiungere il risultato. Mi sembra un pochettino fuori dal tempo. Grazie Presidente.

Entrano in aula i Consiglieri Zacchero, Perugini, Pisano. Presenti 27.

PRESIDENTE. Prego, consigliere Franzinelli.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Grazie Presidente. Solamente, visto che mi sembra un momento di sollecitazioni, vorrei porre anch'io un piccolo problema da risolvere. Piccolo per modo di dire, perché lo abbiamo già detto in Conferenza dei Capigruppo, per evitare che arriviamo come sempre ad un'interrogazione.

Come sapete tutti, è stato abolito il giornalino del Comune cartaceo, ma vi è quello online Novara.net. In Conferenza dei Capigruppo noi più di una volta abbiamo sollecitato affinché, all'interno di questo organo di comunicazione, vi sia una parte riservata anche al Consiglio comunale, quindi a tutti i gruppi consiliari, come succedeva prima, per il giornale cartaceo. Perché, altrimenti, ci troveremmo con un organo di informazione del Comune senza la voce del Consiglio comunale, senza la voce evidentemente anche dei gruppi di minoranza.

La solleciterei, in quanto la cosa – ripeto – è già stata affrontata in Conferenza dei Capigruppo, a cercare di risolvere questo problema e dare voce anche ai gruppi del Consiglio comunale. Grazie.

PRESIDENTE. Mi consentirete, prima di iniziare l'ordine del giorno, di cogliere la sollecitazione che viene dal consigliere Andretta, che mi sollecita ad introdurre un criterio di regolamentazione preciso.

Io non ho nessun istinto naturalmente, né volontà di impedire che nelle more di una regolamentazione ci siano le riprese televisive o quanto meno riprese

effettuate con apparecchiature idonee alla trasmissione e poi alla registrazione su altri supporti. Era semplicemente per stabilire il principio, comunque, che in aula, alla Presidenza, a garanzia di tutti i consiglieri comunali, si comunicasse che si intendeva effettuale delle riprese, in attesa di una regolamentazione.

Al consigliere Franzinelli posso dire che ho già affrontato il problema e che probabilmente nella prossima Riunione dei Capigruppo chiederò la presenza naturalmente del responsabile della comunicazione, che formulerà una proposta che viene incontro proprio alle esigenze che sono state più volte da voi sollevate e sollecitate. E credo che ci sia una risposta propositiva e positiva a questa sollecitazione.

Ringraziandovi tutti, io inizierei i lavori, non essendoci altre comunicazioni, partendo subito dal punto numero due, in quanto, a questo momento, interrogazioni non sono giacenti.

Passerei subito all'assessore Rigotti, che illustrerà la deliberazione avente ad oggetto: "Il Piano generale del traffico urbano, gennaio 2014. Esame, osservazioni, controdeduzioni, approvazione definitiva".

A lei la parola, assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. Grazie Presidente. Mi scuso per l'immagine un po' distorta, ma è il massimo...

PRESIDENTE. Non ci sono interrogazioni.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Da parte del gruppo del Nuovo Centrodestra c'è necessità di presentare una mozione urgente, quindi ancor prima che si svolga questo dibattito, perché oggi è d'interesse, è in argomento, è in discussione il Piano generale del traffico urbano, che ovviamente incide e inciderà molto, e di parecchio, come si suol dire, sulle soste a pagamento e, soprattutto, sulle tariffazioni della

sosta.

È di questi giorni, molto molto recente, un dibattito, da parte degli autorevoli esponenti del Governo, e quindi parlo in particolare del Ministero degli Interni e del Ministero delle Infrastrutture, dove si dice che le sanzioni da comminare agli automobilisti per la sosta scaduta non devono essere più comminate, perché bisogna andare semplicemente ad incassare la tariffazione derivante dall'inizio sosta e quella che, eventualmente, va dal tempo scaduto alla constatazione dell'infrazione.

Diversamente, c'è già stato un contatto anche con l'ANCI, dove questa tesi è stata ribadita con forza. Adesso l'intendimento è che ogni Comune, quindi non soltanto il Comune di Novara, se avesse intenzione di riscuotere sanzioni per la sosta scaduta, la chiamo così, deve, comunque, provvedere ad emanare appositi provvedimenti, siano essi regolamenti oppure delibere.

Allora, sarebbe un atto di particolare sensibilità, ad avviso del gruppo che ho l'onore di rappresentare, dire: siccome si sta intervenendo pesantemente, non soltanto sulle ore di tariffazione ma anche sulle entrate a carico della cittadinanza, di recepire il principio che appunto può essere fatto già in questa sede di discussione, e poi spiegherò il perché, che si aderisca al principio secondo il quale il carico della tariffa per sosta scaduta venga fatto secondo questo principio innovativo e non andando ad irrogare sanzioni, a titolo del Codice della strada, su quello che riguarda la sosta scaduta.

Dico questo, perché? Perché, in realtà, se voi andate a vedere, se avete letto, come me, e sicuramente anche meglio di me, il Piano generale del traffico, ad un certo punto si scoprirà che questo è finanziato proprio con le entrate derivanti dalle infrazioni al Codice della strada.

Allora appare senz'altro rilevante e di interesse, di interesse rilevante, il fatto che si vada, a questo punto, a verificare bene se, come e quando, a che titolo, quale sarà l'intendimento, da parte di questo Comune. E la proposta che noi vogliamo fare a tutto il Consiglio è che scompaiano, com'è possibile che possono scomparire, le

sanzioni per l'irrogazione delle infrazioni della sosta a pagamento e si proceda con questo principio innovativo, dove gli ausiliari della sosta possono semplicemente constatare l'infrazione e far pagare la differenza di tariffa.

È un principio che mi sembra assolutamente sacrosanto e in questo senso presentiamo una mozione urgente, affinché possa essere approvata questa sera.

Grazie.

PRESIDENTE. A termini di regolamento, la mozione urgente può essere discussa se c'è l'unanimità dei consiglieri comunali.

Ho visto una mano alzata del consigliere Pirovano.

CONSIGLIERE PIROVANO. Grazie Presidente. Sull'argomento, noi oggi siamo qua a discutere il Piano generale del traffico urbano, non stiamo oggi parlando di tariffe, non parleremo oggi dei temi che il consigliere Andretta ha posto in discussione.

Non capisco la mozione urgente, in quanto nel Piano generale del traffico urbano non sono previste tariffe, non sono previste sanzioni.

È un tema che magari affronteremo in sessione di bilancio, ma sicuramente non è la discussione di oggi.

Io credo che la mozione presentata o che sta presentando il Nuovo Centrodestra non è al tema della discussione di oggi. Per noi, Presidente, quella mozione non è accettabile. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Pirovano.

Consigliere Pronzello, prego.

CONSIGLIERE PRONZELLO. Grazie. Era per ribadire quello che ha appena sottolineato anche il capogruppo Pirovano del Pd.

La tariffazione sarà argomento futuro, non sicuramente in discussione oggi. Ma, soprattutto, mi è parso di leggere, guardando con attenzione, come sottolinea il consigliere Andretta, che nel futuro non pagheremo prima di avere consumato ma pagheremo esattamente per il consumo effettivo della sosta. Per cui questo problema, teoricamente, non si dovrebbe più porre, perché si paga l'effettivo consumo, le ore e i minuti utilizzati in parcheggio.

Non si pone neanche più il problema, cioè non dovrebbe esistere più questo problema.

PRESIDENTE. Bene. È chiaro che questa mozione verrà discussa al primo Consiglio comunale, come primo punto all'ordine del giorno delle mozioni, a questo punto, perché non mi pare di cogliere che ci sia la volontà di inserire la discussione all'interno di questo Consiglio comunale.

Va in coda, ma è sempre stata presentata come mozione urgente e, com'è consuetudine, come abbiamo sempre fatto, viene discussa come prima.

Abbiatè pazienza.

(Intervento fuori microfono)

Io sono disponibile ad introdurre tutte le modifiche alla consuetudine e al regolamento, ma ad oggi, quando una mozione urgente è presentata in Consiglio, si è sempre stabilito il principio che venisse discussa come primo punto delle mozioni del successivo.

Dopodiché, siccome l'argomento è anche abbastanza delicato, credo che troverà spazio comunque.

Punto n. 3 dell'o.d.g. - Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) – Gennaio 2014. Esame osservazioni, controdeduzioni e approvazione definitiva.

PRESIDENTE. Possiamo passare all'illustrazione del punto n. 2.

Prego, assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. Grazie Presidente. Fuori dagli ambiti rurali e di competizione, direi che chiederò al Consiglio e ai consiglieri la pazienza di un riepilogo del tema che andiamo a discutere oggi, che presenterò con queste slide, ritenendo opportuno e necessario ribadire alcuni concetti fondamentali che sono contenuti nel Piano generale e negli indirizzi che l'Amministrazione ha assunto sul tema della mobilità urbana.

Devo dire che in Italia la mobilità urbana, il tema del traffico, divide gli italiani credo più di quanto siano divisi dalle varie concezioni politiche. Ognuno ha una sua visione della soluzione dei problemi, generali e individuali. Fatto sta che poi, alla fine, nessuno li risolve e la città rimane con le sue tensioni e le sue criticità.

Faccio un riepilogo della situazione amministrative, degli atti di pianificazione che sono depositati negli archivi comunali.

Non ho citato qui, sulle slide, gli atti precedenti al 2008. Ricordo solo che il Primo piano urbano di questa città è del 1989, unico Piano attuato. Ne seguì un altro nel 1994, non attuato. Uno del 2000, non attuato. Si arrivò al 2008, con la prima versione del P.G.T.U., che presentiamo oggi. Prima versione che fu poi aggiornata nel luglio del 2010. Non fu portata all'approvazione in Consiglio comunale.

La nuova Amministrazione, nel luglio del 2012, predispose una seconda versione, aggiornando ed integrando la precedente.

Tra il luglio del 2012 e la fine del 2013 l'Amministrazione ha ritenuto opportuno sospendere l'approvazione e la discussione sul Piano generale e dotarsi di un Piano particolareggiato del traffico e della sosta dell'area centrale, ritenendo il tema dell'area centrale e le criticità che l'area centrale presenta sui temi di traffico e sosta, un argomento utile e necessario ad ulteriori accertamenti, oltre a quelli già indicati dal Piano generale.

Nel dicembre 2013 abbiamo quindi integrato la versione del Piano generale con questo studio specifico, che vado ad illustrarvi.

Perché abbiamo deciso di anticipare con una versione più particolareggiata gli indirizzi sull'area centrale?

Da una parte abbiamo un distacco tra la realtà della nostra città, in tema di pedonalità e di zone a traffico limitato, ed il resto dei Comuni superiori a cinquantamila abitanti.

Queste sono le tabelle pubblicate da Euromobility. Novara è in fondo alla classifica dei Comuni superiori ai cinquantamila abitanti, sia per aree pedonali che per zone a traffico limitato. E lo è, sostanzialmente, da vent'anni.

Per quanto riguarda l'offerta ed il regime di sosta nell'area centrale, questi sono i dati di confronto tra la situazione di Novara e dieci capoluoghi di provincia dell'area padana, del nord Italia. Li vedete indicati lì.

Con l'eccezione di Torino, la media di questi capoluoghi dà, per ogni posto auto, sottoposto a rotazione, in media diciotto abitanti residenti. E quindi, ogni diciotto abitanti residenti, c'è un posto auto.

Andiamo da casi molto particolari, come Pavia, La Spezia, Cuneo, con medie intorno ai nove, dieci, dodici abitanti per posto auto.

Novara, oggi, ha una media di cinquanta abitanti per posto auto e ci troviamo in fondo a questa classifica, rispetto a queste altre città.

In queste città la riforma della sosta, l'estensione delle aree regolamentate nelle aree centrali, ha consentito di raggiungere risultati sicuramente significativi nell'ambito della riduzione del traffico, della maggiore disponibilità di posti per la sosta operativa, ma soprattutto nel trasferimento della domanda ad altre forme di mobilità: trasporto pubblico, pedonalità, ciclabilità.

Questi sono alcuni casi esemplificativi. Il pentagono in giallo rappresenta il confronto con la dimensione dell'area centrale della nostra città.

Piacenza, che ha circa centomila abitanti, come Novara, dispone di 3650 stalli

a pagamento. Vicenza, altrettanti abitanti, ne dispone di 7800, variamente distribuiti.

Come vedete la distribuzione è dall'area centrale verso gli ambiti periferici del centro.

La stessa cosa avviene per Cuneo ed Asti, due Comuni piemontesi, di più piccole dimensioni ma con valori di posti tariffati decisamente superiore.

Ci siamo quindi posti il tema di aggiornare l'indagine del Piano generale, affrontare alcune principali criticità, che abbiamo identificato con il centro storico, cosiddetto ristretto, cioè l'ambito della città romana. Ambito nel quale la rete stradale attualmente sottoposta a zona a traffico limitato è meno di un terzo del totale, è il 29 per cento della rete stradale di tutto il centro storico, a cui dobbiamo aggiungere il 4 per cento per strade pedonali, esclusivamente pedonali.

La superficie pedonale della nostra città è di 4500 metri quadri complessivi.

Le altre criticità che sono state rilevate nelle indagini che ha affrontato il Piano particolareggiato è, ovviamente, di conseguenza un 68 per cento di rete stradale completamente accessibile.

Posti auto che occupano le sedi pedonali, circa il 51 per cento. Una media di auto in sosta intorno a 130 unità. E 138 per cento di auto che sostano rispetto al 100 per cento della disponibilità. Valori di rumore molto elevati, superiori ai 65 decibel. Condizioni di pavimentazione sicuramente non adeguate.

Altrettanti studi e approfondimenti sono stati svolti dal Piano particolareggiato sulla sosta. Quella figura che vedete in alto a destra rappresenta l'indice di occupazione medio nelle aree centrali. Tolto il centro storico, quindi dai colori più scuri verso i colori più chiari si identificano le maggiori criticità e poi a scendere.

Nel centro storico e intorno all'area centrale si manifestano i valori più elevati. Il centro storico ha una media, come dicevamo prima, del 138 per cento di occupazioni, quindi 38 auto in più rispetto alle 100 disponibili, ai posti auto disponibili. Ma anche alle zone come Porta Mortara, San Martino, il nord della

stazione, hanno indici di occupazione superiori alle loro capacità.

Questa saturazione degli spazi di sosta intorno al centro, qui parliamo di circa 8500 posti auto analizzati, determina il blocco del turnover, cioè della possibilità e dell'avvicendamento; un'occupazione permanente in talune fasce orarie; e, naturalmente, un disincentivo alla accessibilità, soprattutto verso l'area centrale, che è l'area a maggior domanda di accessibilità commerciale, per servizi, per svago, eccetera.

Notiamo anche che dal 2006 al 2012 nell'area centrale il traffico, dalle 7.30 alle 9.30 è aumentato del 6,5 per cento, mentre è diminuito in altre parti della città.

Oggi abbiamo un sistema tariffario che ha molti limiti, indubbiamente, ne siamo consapevoli. Mancano zone di media e bassa tariffa, intorno all'area centrale, quindi anche titoli tariffari agevolati, ad esempio abbonamenti, ad esempio titoli tariffari giornalieri.

Questo sistema è stato analizzato e presenta le criticità che conosciamo.

Il Piano particolareggiato ha definito dei criteri di intervento, ha individuato nell'ambito dell'area storica della città il tema dell'estensione della zona a traffico limitato, che sono quelle aree azzurre in alto a sinistra, in basso a destra, che sono ancora esterne alla ZTL.

Peraltro il Piano generale del traffico, adottato dalla precedente Amministrazione, nel 2008, già identificava il tema dell'ampliamento della ZTL nell'area centrale.

Sulla riforma del regime di sosta, la proposta del Piano particolareggiato ha articolato tre fasce, tre zone decrescenti per tariffazione e per caratteristiche funzionali. Ambiti che sono stati ripresi dal Piano generale del traffico, come vedremo più avanti.

Che cosa vogliamo favorire con questa riforma? Vogliamo favorire una maggiore disponibilità di posti a rotazione nell'area centrale, perché questa è la domanda che viene dal sistema commerciale dei servizi, poter arrivare in centro per

soste brevi, a condizioni sostenibili. Quindi una riduzione delle superfici destinate alla sosta di lunga durata, che occupano le aree più pregiate del centro, contrariamente alla logica del tipo di utilizzo che dovrebbe esserci.

Una riduzione del costo medio della sosta. E questo è un aspetto che riteniamo qualificante. Questo Consiglio dovrà deliberare, nell'ambito dell'approvazione del bilancio, in tema di tariffe. Le proposte riguardano una significativa riduzione dei valori della sosta, il costo della sosta.

Vorremmo proporre, con nuove modalità che saranno oggetto di uno specifico bando, sistemi di facilitazione nei pagamenti, oltre a quelli che già abbiamo oggi, informatici, che ci consentano di contabilizzare il tempo reale della sosta.

Vorremmo ridurre i tempi destinati alla ricerca del posto auto, tempi che inducono fenomeni di traffico parassitario, e quindi valori di inquinamento.

Vorremmo informatizzare anche il sistema di segnalamento, in maniera tale che gli utenti sappiano quali sono i posti disponibili e dove sono collocati, quindi per fargli percorrere tragitti brevi e diretti.

Vogliamo agevolare l'uso di veicoli a ridotto impatto ambientale, contrariamente a quanto viene scritto recentemente anche nei giornali. È assolutamente impropria, come ho letto, l'indicazione che questa Amministrazione vuole penalizzare i veicoli elettrici o a metano, quindi una lettura assolutamente personale.

Incentivi all'uso del trasporto pubblico urbano e di conurbazione. Oggi l'Amministrazione è impegnata, come lo è già stata nel 2013, a sostenere economicamente, in maniera rilevante – e lo vedremo nell'approvazione del bilancio – la gestione del trasporto pubblico e la sua società di gestione.

Vorremmo incentivare, dicevo, l'uso del trasporto pubblico e le uniche modalità per incentivare il trasporto pubblico sono quelle di creare disincentivi, nei limiti della sostenibilità ovviamente e della gradualità all'uso del trasporto individuale.

Ho letto anche qui, recentemente, sui giornali, proposte di blocco del traffico sulle radiali, riduzione del cinquanta per cento del traffico sulle radiali. Vorrei solo capire come si fa a ridurre del cinquanta per cento i volumi di traffico sulle radiali urbane se non mettendo un semaforo che ad un certo punto dice chi è passato, è passato; chi non è passato, peggio per lui.

Soluzioni quindi ragionevoli che invece si potranno attuare attraverso una selezione delle modalità di accesso all'area centrale, che è quella a maggior domanda e a maggior attrattività.

Vorremmo incrementare gli itinerari pedonali e ciclabili, di media e di breve distanza. Non siamo riusciti a farlo sino ad oggi per le note criticità nelle risorse che sono state prima messe e poi, purtroppo, tagliate. Crediamo di poterlo fare da quest'anno, per i prossimi.

Ci aspettiamo un miglioramento del 5 per cento dell'indice di occupazione dei parcheggi, cioè quell'indice che andava dal 110 al 120, al 130. Se in media si riduce del 5 per cento, vuol dire dare ai cittadini novaresi la possibilità di parcheggiare con più sicurezza, senza percorsi inutili, quindi una condizione anche di utilizzabilità e di vivibilità degli spazi urbani, non congestionata com'è quella di oggi.

Ci aspettiamo una riduzione del 10 per cento del traffico che è diretto in centro e che parcheggia su suolo pubblico, nelle prime due ore della mattina. Questo traffico rappresenta il 4 per cento del traffico complessivo che coinvolge la città.

Parlare del 10 per cento può sembrare poco, ma vi assicuro che agire per ridurre la quantità e la qualità del traffico oggi, con strumenti non coercitivi ma con strumenti regolamentari, per questi valori gli obiettivi che ci poniamo sono sicuramente già alti ed ambiziosi.

Vorremmo trasferire questo 10 per cento, ci aspettiamo anche questo, per l'8 per cento del trasporto pubblico e per il 2 per cento su altre modalità di trasporto. Trasporto pubblico prevalentemente destinato a chi entra in città per lavoro, altre modalità di trasporto per diverse altre tipologie di utenti.

Con questo riteniamo che la città possa gradualmente arrivare alla riduzione dell'inquinamento prodotto dal traffico nell'area centrale. Valore di inquinamento che dal 2013 ad oggi denotano rilevanti riduzioni quantitative.

Perché anticipare lo studio? Riteniamo che le risorse che potranno derivare anche dalla tariffazione della sosta, e non è questo l'obiettivo principale, in quanto la tariffazione della sosta, come dicevo prima, è uno strumento di regolazione dell'accessibilità, ma le risorse che potranno derivare dalla tariffazione della sosta potranno essere reinvestite sul potenziamento del trasporto pubblico, quindi consolidare i livelli di servizio che oggi la città ha acquisito, nonostante le rilevanti riduzioni dei trasferimenti regionali.

Anche quest'anno Novara perde 700.000 euro di contributi regionali, siamo quasi arrivati al milione e mezzo del 2010. Vorremmo soprattutto contenere le tariffe, cioè creare le condizioni affinché l'accessibilità al trasporto pubblico risulti conveniente e possibile per tutti, sia nei valori del biglietto che nei valori degli abbonamenti.

Sappiamo che oggi la Regione chiede ai Comuni di aumentare biglietti e tariffe del venti per cento, l'Amministrazione ha deciso di mantenere i livelli tariffari assunti e decisi due anni fa.

Vorremmo migliorare ed incrementare percorsi pedonali e ciclabili. Le risorse devono essere investite anche per queste tipologie di domanda e di qualità urbana.

Vorremmo riqualificare strade, piazze, arredo urbano e verde pubblico, perché la città ha bisogno, indubbiamente, di vedere reinvestite le risorse che mette a disposizione.

Ora, tutta questa introduzione l'ho fatta perché questi elementi di indirizzo, di studio, di approfondimento – chiedo scusa se non mi volto da questa parte ma purtroppo sullo schermo non vedo quello che proietto, c'è un problema sul computer – tutto quello che ho illustrato prima, negli studi preliminari che hanno sì comportato un allungamento dei tempi, e di questo ne siamo consapevoli, ma

abbiamo ritenuto utile e necessario questo approfondimento per dare alla città, al Consiglio, a noi stessi, le condizioni di analisi e di indirizzo più appropriate per intervenire su questo tema, che è sicuramente un tema complesso.

Sul piano delle ricadute e dei comportamenti individuali, perché sappiamo bene che cambiare un regime di circolazione e di sosta incide in termini di disagi, sicuramente inizialmente. Richiede adattamenti. Richiede tutta una serie di sforzi, anche da parte della città.

Ma i dati che abbiamo analizzato e le prospettive di intervento che vogliamo percorrere, così come l'hanno fatto alcune di quelle città che ho illustrato prima, ci fanno ben sperare sull'accettabilità di questa proposta e sul suo consolidamento nei prossimi mesi.

Abbiamo inserito nel P.G.T.U. del 2012 queste indagini, queste proposte di intervento, confermandone gli obiettivi di fondo.

Obiettivi che sono peraltro non solo per l'area centrale ma per tutto l'ambito della città, la riduzione e la fluidificazione del traffico, in particolare le intersezioni, la riduzione dell'inquinamento ambientale, dell'incidentalità, l'aumento dell'utenza, naturalmente l'accordo con gli strumenti urbanistici.

Il Piano generale è articolato, e questo credo che sia già abbastanza noto perché è stato presentato in diversi ambiti di intervento: il centro abitato, il centro urbano, il centro storico, il centro storico ristretto, che è quello sul quale abbiamo concentrato la particolare attenzione e i settori di traffico.

Gli obiettivi li ricapitolo brevemente. La riqualificazione delle aree urbane di maggior pregio, che supporta oggi condizioni di traffico assolutamente improprie, e sto parlando del centro storico ristretto, con una dimensione peraltro che varia, in termini di raggio, dai 350 ai 400 metri, quindi un ambito assolutamente percorribile e facilmente percorribile a piedi. Limiti di velocità in quest'aula che non devono superare i venti, i trenta chilometri all'ora.

Questo è l'ambito sottoposto a studio particolareggiato, anticipato dal Piano. È

la ZTL estesa a Piazza Martiri.

Questo è l'ambito più dettagliatamente definito nel Piano generale del traffico.

Con questi indirizzi, un'estensione temporale per ventiquattro ore, salvo ambiti specifici, che potranno subire tempi e modalità di gestione del traffico di ingresso nella ZTL differenziati, per esigenze specifiche. L'accesso ovviamente consentito, come avviene anche oggi in questa ZTL in cui ci troviamo, a residenti, titolari di attività con box, mezzi di trasporto, carico e scarico.

Carico e scarico merci che va regolamentato in maniera diversa da come viene attuato oggi. E per questo il Piano particolareggiato ha definito alcuni indirizzi specifici.

Un parcheggio consentito ai residenti solo nelle zone di residenza ma non ammesse nelle zone a priorità pedonale.

Questo è l'ambito che avevamo visto prima. L'area tratteggiata in rosso è la ZTL attuale, alla quale vorremmo dare una caratterizzazione di zona a ZTL prevalentemente con caratteri di priorità pedonale. Non vuol dire che non passano auto, anzi in Via Dominioni passano anche gli autobus, ma nell'ambito degli assi commerciali principali vorremmo escludere definitivamente la sosta per qualunque tipo di esigenza, ad eccezione di quelle brevi per i residenti, per il loro carico e scarico.

È un ambito che vede insediato il più importante sistema commerciale della città. E negli incontri che abbiamo avuto con le associazioni del commercio ci viene ribadito, sicuramente con un valore aggiunto in più, la necessità che queste aree abbiano momenti di pedonalizzazione anche per orari, per giorni, anche per fasce, che consenta in Corso Italia, in Via Rosselli, in Via Prina, piuttosto che in Corso Cavallotti, possibilità di accedere senza interferenze con altre modalità di traffico. E quindi riteniamo che debba essere fatto uno sforzo significativo in questa parte del centro storico, oggi già ZTL, per una sua ulteriore qualificazione.

Nelle aree blu, nelle strade blu, che oggi sono liberamente accessibili, il Piano

prevede l'estensione della zona a traffico limitato, un cambiamento dei sensi di marcia in alcune strade. Ad esempio l'accesso in Via Pier Lombardo, della zona banche. E sostanzialmente la conferma dell'accesso di Via Azzardo, nella zona di Via Perrone, con una revisione di alcuni sensi di marcia.

Per questo si tratterà poi, ovviamente, di definire meglio le modalità con la fase attuativa del Piano.

Questi sono gli ambiti. L'ambito azzurro è di nuova ZTL, poi c'è l'ambito rosso.

Il Piano ha effettuato un'indagine molto dettagliata, strada per strada, per andare a rimuovere quelle condizioni di congestione e di illegalità che oggi sono sostanzialmente consolidate. Quei 330 posti auto, destinati a residenti sprovvisti di autorimessa, che in realtà, insieme alle auto che sostano abusivamente sulle strade, sono collocate sui marciapiedi e che danno una rilevante criticità per l'accesso alle aree pedonali del centro storico. E quindi una conferma di circa il cinquanta per cento dei posti auto per residenti, sprovvisti di autorimesse, sulle strade. E la conferma ovviamente di tutte le soste per handicappati.

Il Piano generale del traffico istituisce poi una zona intorno al centro, che è la zona a traffico moderato, che si allarga al sistema dei viali, con limiti di velocità a trenta all'ora, miglioramento della sicurezza, moderazione della velocità. Questo è l'ambito che è identificato fuori dal centro storico ristretto. È un'area promiscua, ha aree residenziali ma anche aree oggetto di transiti importanti per l'evitamento dell'area centrale.

In quest'ambito, estendendolo alle zone sud ed ovest del centro, il Piano individua diverse porzioni di città, dell'area centrale, da sottoporre a Piani specifici per l'istituzione delle zone trenta, con valenze di aree residenziali, ambiti più sicuri per i residenti, fuori dagli assi principali rossi, che vediamo ma sulla rete stradale locale.

Infine, per le aree più esterne, il Piano identifica degli ambiti che richiedono

approfondimenti particolareggiati, dove sostanzialmente vive la stragrande maggioranza dei cittadini novaresi. E sono ambiti che riguardano gli assi di penetrazione urbana, le radiali: Corso Risorgimento, Corso della Vittoria, Corso Vercelli, Corso Trieste, Corso Milano. Che hanno bisogno di interventi di moderazione della velocità e di fluidificazione del traffico, per favorire il trasporto pubblico laddove è possibile.

Riordinare le aree a regime di sosta, in particolare sui fronti commerciali, in quanto sono oggi quelli di fronte ai centri commerciali: Corso Risorgimento, Corso Trieste, Corso della Vittoria, Corso Vercelli. Ad esempio ambiti che hanno una certa criticità e congestione, dove la sosta avrebbe bisogno di alcune regole nuove, naturalmente da condividere con tutti gli operatori, residenti ed utilizzatori.

Abbiamo bisogno di recuperare, intorno a questi assi, nuove aree di sosta, per favorire e migliorare quelle sugli assi. E dobbiamo soprattutto creare le condizioni affinché su questi assi o nell'immediato intorno si realizzino percorsi pedonali e ciclabili protetti, che consentano ai cittadini che in questa prospettiva di migliorati della mobilità, di riforma della mobilità nell'area centrale, possano essere incentivati ad arrivare verso il centro.

Ambiti che coinvolgono anche poi gli attraversamenti delle frazioni, come Veveri e Vignale. Veveri è già stata oggetto di un intervento.

E due ambiti, in particolare, quelli viola in basso a sinistra, quello dell'area del triangolo di Viale Roma e Corso Torino e quello del Giulio Cesare, Via Piave, Corso XXIII Marzo, che anche lì richiedono interventi di studio particolareggiato per migliorare circolazione, sosta e accessibilità a queste aree.

In particolare quello del Viale Roma, Buonarroto, Corso Torino è già indicato e contenuto come indirizzo di studio nel Piano. Studio che richiede anche qui un approfondimento, una verifica, un'indagine sulle qualità e quantità delle soste, del traffico, sulle modalità con cui vengono fruiti questi assi commerciali, per cercare, ove possibile, di riordinare l'assetto di queste reti, in particolare quelle principali,

sia per la sosta che per l'attraversamento.

Faccio presente, ricordo, che in Viale Roma il transito del trasporto pubblico è sostanzialmente un transito che diciamo ha gravissime criticità, perché l'incrocio di due autobus con la sosta presente su ambo i lati determina, per il trasporto pubblico, la perdita rilevante, in termini di tempo e di fluidità. Secondo quindi la mia opinione, un intervento su Viale Roma, in accordo con tutti gli operatori di quell'ambito, uno studio e un approfondimento vanno portati avanti, per dare soluzione sia al sistema commerciale che al sistema della mobilità locale. E questo è un impegno che ci possiamo prendere in termini di indirizzo.

Altrettanto possiamo dire sulle frazioni. Sulle frazioni Pernate, Veveri, Vignale, Lumellonio, dove anche qui occorre intervenire per moderare la velocità negli attraversamenti urbani, istituire le zone trenta fuori dagli assi principali, quindi creare le condizioni affinché la velocità e la vivibilità di queste strade sia ricondotta a condizioni sostenibili. Istituire quindi anche aree pedonali, ove possibile, o a priorità pedonale, ad esempio, intorno alle scuole.

Per alcuni di questi casi abbiamo già cominciato ad affrontare e a proporre soluzioni. A Pernate, intorno alla scuola Coppino, se non sbaglio, si crea una zona preclusa al traffico negli orari di entrata e di uscita. Intorno alle aree religiose e parrocchiali.

Quindi approfondire e realizzare, anche nei quartieri, una condizione di vivibilità, che è un po' quella che vorremmo riportare nel centro della città.

In più il Piano identifica aree che sono da sottoporre a studi particolari nell'ambito dell'intera città, ne sono state identificate quattro, più una che è fuori scala, che è Lumellonio. Ambiti di zona trenta intorno alle scuole, dove oggi avviene già, è già stato istituito, il pedibus, l'accompagnamento a scuola dei bambini, che ha dato risultati significativi in questi due anni, in termini di partecipazione. Naturalmente è una partecipazione volontaria, ma comunque una partecipazione responsabile perché sono genitori e bambini che non usano l'auto per

essere accompagnati. E sono l'ambito della Scuola Rigutini di Sant'Agabio, l'ambito di Via Fara, l'ambito di Via Juvarra, l'ambito di Via Magalotti Pier Lombardo.

In queste aree è anche possibile, a mio parere, estendere lo studio dell'attuazione della zona trenta agli assi stradali che le percorrono. Faccio un esempio: nella zona di Via Juvarra, nell'area della Scuola Levi, dove è in atto il pedibus, è indispensabile affrontare la messa in sicurezza di vie, come la Via Adamello, la Via Spreafico, che sono assi stradali nord-sud che determinano rilevanti problematiche di sicurezza nell'accessibilità all'interno di queste scuole.

E questo tema di estendere lo studio e la messa a regime, intorno alle scuole, anche a questi assi, dovrebbe essere l'oggetto di questi studi particolareggiati che dovranno essere predisposti.

Il Piano, da un punto di vista normativo, va poi a riordinare tutta la rete stradale, a seconda delle diverse tipologie: principale, secondarie e di attraversamento. Questo è un fatto sostanzialmente dovuto. Individua gli interventi sulle intersezioni. Ci sono dieci rotatorie indicate, le vedete esemplificate, due delle quali sono in fase di realizzazione o progettate, anzi di più, quella del Viale Portatone, quella della Via Alcarotti e Via Gnifetti. Un'altra è stata realizzata nell'area di Corso Vercelli. Le altre sono in programma.

Altrettanto propone il Piano per quanto riguarda, e ne abbiamo parlato in Commissione, il riordino e la fluidificazione del traffico sugli assi radiali, laddove non si possono realizzare rotatorie, sono da confermare i sistemi semaforici.

In particolare, ad esempio, su due assi come Corso Risorgimento e Corso della Vittoria, sono identificati interventi per riordinare il sistema semaforico in termini di maggior dinamicità e rispondenza alle esigenze dei flussi e alla loro variazione nel tempo e dello spazio. Sono le direttrici di Corso Risorgimento, Corso della Vittoria, Corso Trieste, che arrivano poi ad intervenire, si coordinano con il sistema dei viali intorno al centro.

Questo tema del nuovo sistema semaforico a gestione dinamica di Piano sarà un tema da approfondire e a cui dare attuazione. È un sistema che consente di ottenere un ciclo semaforico variabile in funzione dei flussi e fasi altrettanto variabili in relazione al numero dei veicoli effettivamente transitati.

Non è, come è già stato spiegato dall'ingegnere Mondo, nelle riunioni di Commissione, una semplice attuazione del semaforo, ma è un sistema più complesso che fa riferimento a questo schema che ho preso naturalmente dalla presentazione dell'ingegnere Mondo, dove tutti i sistemi semaforici sono tra loro coordinati in termini di centralizzazione dei dati...

No. È un esempio che l'ingegnere Mondo, che è presente, semmai potrà eventualmente ricommentare, è quello che ha presentato l'altra volta e io l'ho ripreso. In realtà ci sono quelli che abbiamo già descritto.

Sulle soste sui parcheggi naturalmente il tema è quello diciamo di maggiore attenzione, ma anche di maggiore utilità per la città.

Attualmente noi disponiamo, nell'area centrale, il rilievo che è stato quantificato è di circa 8225 posti, il 67 per cento dei quali sono a sosta libera.

Il Piano ha l'obiettivo di istituire ambiti di intervento con tipologie e regimi tariffari omogenei. Questo al fine di evitare, come dicevamo prima, quei flussi di traffico parassitario, alla ricerca delle soste, quindi con le conseguenze che conosciamo poi sul piano degli effetti ambientali.

Un sistema di regolazione delle soste, differenziato per aree, per livelli tariffari decrescenti dal centro verso la periferia. Questo è lo schema introdotto dal Piano generale e mutuato dagli studi del Piano particolareggiato. Nessuna sosta a rotazione, nell'ambito della zona a traffico limitato del centro storico ma disponibilità, maggiore disponibilità di spazi per la sosta a rotazione nell'intorno della zona dell'area del centro storico, a tariffe differenziate, a seconda della domanda dei servizi e della qualità dei servizi che stanno nell'intorno di queste aree.

Con questi indirizzi di regolamentazione, per quanto riguarda i residenti,

agevolazioni tariffarie. Discuterete ed approverete la proposta di tariffe per la sosta allegata al bilancio, che propone agevolazioni tariffarie e gratuità per la sosta dei residenti e agevolazioni sprovvisti di box o di posto auto, agevolazioni per le altre categorie, ivi compresi gli addetti alle attività lavorative, per i quali il Piano propone l'istituzione di abbonamenti, differenziati per tariffe e per aree.

L'ambito coinvolge questa parte di città. Sostanzialmente la fascia verde è la fascia nella quale è proposta la collocazione di parcheggi con obiettivi tariffari per la sosta breve e media, quindi gli ambiti più direttamente interessati dall'accesso per servizi, per funzioni di svago, di commercio, eccetera. L'ambito più esterno, che è quello di compensazione, nel quale sono collocati anche nuovi spazi di sosta, come quelli della Caserma Passalacqua, che adesso vediamo, e possibilità di parcheggio per media e lunga durata anche da parte dei pendolari che volessero utilizzarli.

Il Piano propone, con questo regime e questo quadro quantitativo, sostanzialmente inverte il rapporto tra sosta a pagamento e sosta libera. Nella situazione attuale la sosta libera è pari al 67 per cento, la proposta è di arrivare sino ad un limite di 5277, circa 5200 posti, nella sosta a rotazione, mantenere circa 2400 posti sui 7800 per la sosta libera.

Si perdono alcuni posti, per effetto di riordino sulla viabilità principale, come Viale Buonarroti, su Baluardo d'Azeglio e su Viale Dante, dove è necessaria ed opportuna una fluidificazione e una riduzione di alcuni spazi di sosta. Non conferma più soste a disco orario, mantiene la sosta riservata per i 150 posti del centro storico.

Questi sono indirizzi che poi troveranno una specifica indicazione nel Piano particolareggiato.

Complessivamente, sulla sosta tariffata, che sono circa 5200 posti, l'articolazione è divisa in 32, 38, 28 per cento, a seconda che sia alta, media, bassa. E questa è una proposta di articolazione.

Sul Piano direttamente applicativo, nella tabella in basso, tenuto conto dell'utilizzo che ne faranno i residenti sprovvisti di autorimessa, che è la quarta

colonna, quantificati dal Piano in circa 1436 unità, che rappresentano all'incirca il 27 per cento dei posti coinvolti, i posti disponibili effettivamente per la rotazione sono 3800. Ma tenuto conto che ce ne sono 2130 oggi già tariffati, l'incremento reale è nell'ordine dei 1700 posti rispetto agli attuali.

Aree di parcheggio di futura realizzazione sono il parcheggio Passalacqua, che è in corso di progettazione. Il recupero per l'uso pubblico dell'area di parcheggio dell'ex Rotondi. Per i primi due stiamo parlando di circa 200 posti per ogni area. 100 posti nell'area dismessa delle ferrovie nord. E prospettive di potenziamento in Largo Pastore, 100-150 posti.

Nell'area del Movicentro, dove rimane pur sempre valida la necessità di realizzare un parcheggio di interscambio nella parte che sta dietro alla stazione, nell'area dopo lavoro o limitrofa. E come abbiamo anche detto, nell'accoglimento di un'osservazione, la verifica di un parcheggio operativo nell'area di Piazza Garibaldi.

Infine l'incremento del Fast Park o delle aree limitrofe.

Per quanto riguarda i parcheggi di attestamento, con le linee bus, le attuali linee, confermiamo naturalmente la possibilità di utilizzare tutti i parcheggi di attestamento che già ci sono intorno al centro.

Ci impegniamo a potenziare tre linee, la 1, la 4, la 8, che coinvolgono la direttrice nord-sud ed est-ovest, dove quattro parcheggi di attestamento potranno essere utilizzabili per le funzioni di interscambio.

Naturalmente l'ho già detto, l'ho ripetuto ancora, un risultato, l'accettabilità di questa proposta è condizionata essenzialmente ed esclusivamente alla riforma della sosta nell'area centrale. Non esistono città in cui si attuano parcheggi di interscambio, si utilizzano parcheggi di interscambio, se l'area centrale è liberamente accessibile. Perché, in una dimensione come quella di Novara, di circa due chilometri e mezzo di raggio dal centro, in cui sono collocati questi parcheggi, l'accessibilità individuale è praticamente molto più favorita.

Per cui, parcheggi di interscambio sì, ma a condizione di attuare la riforma del regime di sosta nell'area centrale. Diversamente, i parcheggi di interscambio non funzionano. Riteniamo necessario potenziare però il trasporto pubblico su queste due linee principali.

Abbiamo anche raccolto le sollecitazioni che sono venute negli incontri di presentazione del Piano in questi giorni in tema di miglioramento del servizio nell'area centrale.

Faccio vedere, in termini esclusivamente di larga massima, un'ipotesi di percorso per una navetta, che dovrebbe poter servire il sistema della sosta tariffata intorno all'area centrale. È un'ipotesi del tutto ancora indicativa, la stiamo studiando con gli uffici di SUN. Si può parlare di una o due navette, a seconda dei tempi e delle fasi. Si tratta, sostanzialmente, di percorsi che servono la parte che oggi non è servita dal trasporto pubblico, fatta eccezione per Corso Mazzini e Via Dominioni, stiamo parlando di Viale Dante, di Via Solferino, di Corso Cavour, di Corso Cavallotti. Un sistema che può toccare tutte queste aree e consentire una rapida accessibilità verso i servizi centrali.

Il trasporto pubblico si conferma nella sua dotazione, come dicevo prima, e nella sua qualità di servizi.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, il Piano, ovviamente, confermando i 22 chilometri di piste attuali, ne propone altri 27-28, arriviamo quasi a 50 chilometri di rete ciclopedonale, un chilometro ogni 2100 abitanti.

Itinerari che sono stati indicati in aggiornamento nel Piano, prevalentemente anulari intorno al centro e diretti periferia-centro, alcuni già – quelli anulari – presenti, altri da completare.

In particolare, con alcune priorità, sulle quali stiamo concentrando la fase attuativa, che riguardano la soluzione del nodo della stazione. Come vedremo dopo, nel Piano opere pubbliche, sono state collocate le risorse per spostare il parcheggio biciclette, migliorare la qualità e la dotazione di strutture per le biciclette nell'area

stazione. Abbiamo ricevuto la settimana scorsa, finalmente, dopo due anni di questua, da RFI, la bozza del comodato d'uso. Speriamo di potere arrivare, finalmente, a rendere utilizzabile quell'area libera che c'è in Viale Manzoni, vicina alle poste. E quindi un investimento importante nell'area della stazione.

Il completamento dell'itinerario Viale Verdi, Largo Bellini, Piazza Puccini.

Il completamento dell'itinerario verde, che è quello del Viale Buonarroti, Via Biglieri. Un nuovo itinerario, Viale Galilei, Allegra, Pasquali. Si sta realizzando la pista ciclabile, sono partiti i lavori, di Via Alcarotti.

E sul tratto di Via Biandrate, dalla rotonda Ipercoop, sino alla Via del Gazzurlo, è in fase di progettazione definitiva la nuova pista ciclabile sul margine della strada provinciale, con una nuova passerella che scavalca l'Agogna.

Altri interventi si potranno aggiungere.

Poi dimenticavo quello di Via Leonardo da Vinci, Via Visconti, Corso Trieste, che è un altro intervento sul quale vorremmo poter predisporre studi e progetti nei prossimi mesi.

Infine, avevamo già fatto vedere il quadro finale delle risorse. Ci era stato chiesto di dettagliare di più il rapporto tra previsione del Piano e risorse disponibili nella prima fase, e quindi parliamo del 2014 e 2015.

Per l'attuazione del nuovo regime di sosta, che coinvolge 5300 posti, è in base di preparazione il bando di gara. Ne discuterete in Consiglio, nelle prossime settimane arriverà una delibera di avvio delle procedure di gara.

Procedure di gara che prevedranno, gara che prevedrà tutti quegli elementi qualitativi che oggi non abbiamo, in termini di accessibilità, informatizzazione, eccetera.

Sulla zona a traffico limitato abbiamo già investito circa 60.000 euro per acquisto di telecamere. È in previsione un ulteriore investimento di 50.000 euro per tutta la parte segnaletica, impianti e sistemazione della rete, già prevista nel Piano opere pubbliche.

Per le nuove aree di parcheggio, sono stati destinati, nel Piano opere pubbliche, 200.000 euro per il parcheggio Curia e Largo Bellini, potenziamento di Largo Bellini Colonna, 300.000 euro per la Caserma Passalacqua, 50.000 euro per la sistemazione di altre aree di parcheggio, in attuazione del nuovo Piano della sosta: segnaletica, riordino dell'accessibilità, opere diverse.

Interventi di riqualificazione degli spazi della mobilità sono previsti, come dicevo, nell'area stazione, per circa 140.000 euro.

Interventi sulla ciclabilità per 275.000 euro e riguardano quelli che vi ho fatto vedere prima.

Nella Piazza Martiri il Piano opere pubbliche indica un investimento di 950.000 euro e sarà, naturalmente, oggetto di approvazione da parte del Consiglio o di approfondimento.

Miglioramento dell'arredo urbano e funzionale, per 100.000 euro, in quanto non riusciamo, da due anni, a sistemare e a sostituire colonnine, transenne e quant'altro. Adesso finalmente abbiamo questa disponibilità.

Riqualificazione del sistema semaforico, che prevediamo di attuare dal 2015, per circa 175.000 euro.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico, non siamo ancora in grado di definire gli importi. Però posso dire che c'è l'accordo con SUN per l'avvio della navetta per gli ultimi tre mesi di quest'anno, dal 2015 valuteremo i costi nell'ambito del relativo contratto.

Complessivamente arriviamo ad investimenti nell'ordine di 2.300.000 euro.

Ho finito e vi ringrazio.

Per quanto riguarda le osservazioni e le controdeduzioni al Piano, la delibera che l'Amministrazione propone oggi, com'è già stato anticipato in Commissione, riguarda risposte ad otto osservazioni, di cui quattro pervenute nei termini e quattro fuori termine, a cui si aggiunge un'osservazione tecnica dell'Ufficio mobilità, per la puntualizzazione e la correzione di alcuni passaggi del Piano.

C'è una proposta, che la Giunta fa al Consiglio, per quanto riguarda un'integrazione, un emendamento, se possiamo dirlo, alla stessa delibera. In quanto, alla fine della settimana scorsa, è pervenuto il parere della Consulta ambiente, che è stata coinvolta in due presentazioni, ma purtroppo non è un'osservazione ma è un parere che viene chiesto di considerare nella relazione e nella delibera.

La nostra proposta è di prendere atto di questo parere, rispondendo con una considerazione di integrazione. Se poi vogliamo, possiamo entrare nel merito di questo aspetto.

Se non c'è altro da dire, io passerei ad illustrare le osservazioni e le risposte dell'Amministrazione alle osservazioni.

Entrano in aula i Consiglieri Arnoldi, Brivittello, Zampogna, Lanzo, Canelli.

Presenti 32.

PRESIDENTE. Va bene.

ASSESSORE RIGOTTI. La prima osservazione è stata presentata [...] pone un problema di un senso unico in Vicolo Santa Chiara. È un problema sicuramente risolvibile, ma non è attinente al Piano. Sarà sviluppato poi in sede operativa nel Piano particolareggiato.

La proposta non è né di accogliere né di respingere, ma di prendere atto che il problema riguarda un altro ambito di attuazione del Piano.

Nella proposta di delibera si propone di prendere atto di questo parere che leggo: "L'osservazione del signor Piantanida è accoglibile, ma sarà tenuta in considerazione quando sarà sviluppato, in via esecutiva, il Piano particolareggiato del traffico del centro storico".

Possiamo andare avanti. Le approviamo ad ogni risposta?

(Intervento fuori microfono)

Va bene. L'osservazione numero due è dei signori Turco Paolo e Cro Paolo. L'osservazione esprime contrarietà all'aumento della sosta a pagamento, in particolare oltre la cerchia dei Baluardi. E valuta una mancanza di deciso potenziamento del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda l'osservazione sulla sosta a pagamento, la proposta è di non accogliere questa osservazione, per tutte le ragioni che abbiamo sino ad ora illustrato. "Questa estensione – si dice – è il frutto di indagine e studi di dettaglio, eseguiti anche nell'ambito della proposta di Piano particolareggiato, che ha verificato nelle singole zone di indagine i livelli di saturazione dell'offerta, il turnover della domanda di sosta e ne ha opportunamente definito i confini di riforma e di regolamentazione". Quindi non accoglimento di questa prima parte

Per quanto riguarda la lamentata mancanza di potenziamento del trasporto pubblico, richiamiamo il fatto che l'Amministrazione, in questi due anni, si è impegnata fortemente ed economicamente per il consolidamento del trasporto pubblico, pur nell'ambito di una razionalizzazione di alcune linee, investendo in maniera significativa sul consolidamento della società, della SUN.

Proponiamo, però, di accogliere quella parte di osservazione che riguarda una puntualizzazione, un miglioramento del servizio. E, come ho illustrato nella presentazione prima, proponiamo di accogliere una proposta di navetta, finalizzato a favorire le diverse categorie sociali ed economiche e l'accessibilità nell'area centrale. E un potenziamento delle frequenze nelle fasce di punta della mattina, del pomeriggio, della sera, sulle due linee portanti nord-sud, est-ovest, con l'obiettivo di raccogliere e servire sia l'utenza locale, attestata lungo le linee, quanto quella proveniente dai bacini extraurbani.

L'osservazione, in questa parte, ha uno specifico accoglimento, con le seguenti integrazioni. "Al capitolo 931, nuovo servizio di navetta, finalizzato a

favorire, alle diverse categorie sociali ed economiche, l'accessibilità all'area centrale. Al capitolo 941. I parcheggi interscambio rappresentano a Novara un'opportunità che l'Amministrazione comunale vuole offrire per accedere al centro, in alternativa all'utilizzo dell'automobile. Essi possono rappresentare una alternativa quotidiana all'uso dell'auto, ma hanno una particolare valenza nei periodi di massima affluenza al centro.

Le condizioni irrinunciabili per un utilizzo quotidiano sono la gratuità della sosta e la frequenza del servizio.

Per quanto riguarda le tariffe, il Piano consiglia di adottare abbonamenti simili agli abbonamenti di servizio urbano esistenti, al fine di evitare anomalie nell'utilizzo del trasporto pubblico".

La proposta è quindi quella di attuare un potenziamento del servizio in queste fasce che riguardano le due linee di trasporto nord-sud, est-ovest, in particolare la 1, la 4, la 8.

Per quanto riguarda l'osservazione tre, Kart Onlus, l'osservazione si articola in quattro punti.

1) Osserva che il Piano presentato è parziale, in quanto riguarda solo il centro della città e non tutta la città.

2) Che il Piano non è sostenibile in senso ambientale, in quanto ignora completamente il problema dell'inquinamento dell'area.

3) Il Piano non è sostenibile in senso viabilistico, perché ignora e sottovaluta i nodi della viabilità novarese.

4) Il Piano non è sostenibile dal punto di vista economico e i posti auto a pagamento raddoppiano.

Allora, per quanto riguarda la prima parte dell'osservazione, che il Piano è rivolto solo al centro. Questa proposta non trova accoglimento, in quanto abbiamo già elencato ampiamente tutti gli ambiti che comprendono le proposte di pianificazione del Piano generale: la riclassificazione delle strade, le zone estese a

tutto l'ambito urbano, il Piano di revisione delle intersezioni, il Piano di potenziamento dei parcheggi, parcheggi di interscambio, piste ciclabili, Piano di dettaglio sulle direttrici di traffico e Piano delle frazioni. Quindi la proposta è di non accogliere questa osservazione.

Il Piano non è sostenibile in senso ambientale. Anche in questo senso non si propone l'accoglimento dell'osservazione, in quanto il Piano, con le previsioni che riguardano in particolare l'ambito centrale di riforma della sosta e di estensione della ZTL, affronta in maniera secondo noi importante e significativa la riduzione del traffico nell'area centrale, con le azioni e gli strumenti messi in atto.

Per quanto riguarda gli altri ambiti della città, con fluidificazione, miglioramento del sistema delle intersezioni, razionalizzazione del sistema dei semafori e quant'altro, si pone l'obiettivo di una fluidificazione che potrà dare benefici anche sul piano ambientale.

Per quanto riguarda l'osservazione tre, Piano non sostenibile in senso viabilistico, proporre sensi unici in Viale Roma, Corso Torino, Corso Milano e Corso Trieste, probabilmente non si è guardato con attenzione ai contenuti del Piano. Perché, come avevo fatto vedere prima, in Viale Roma e Corso Torino c'è una specifica previsione.

Per quanto riguarda gli assi urbani, ogni previsione di sensi unici e modifiche del regime di circolazione deve essere affrontato con specifici strumenti. Non possiamo inventare sensi unici se non abbiamo adeguati strumenti di indagine, di rilievo, che ci consentono di sostenerne la compatibilità.

Soluzioni di traffico eccessivo, nelle ore di punte, su Viale Curtatone, Ferrucci, Roma, Corso della Vittoria. Il traffico eccessivo ha ragioni, le più diverse. Non va dimenticato che Viale Curtatone e Viale Ferrucci sono assi anche di attraversamento del traffico. In ogni caso il Piano, attraverso quegli interventi che abbiamo già elencato, di fluidificazione, può agire sulle cause e i fenomeni di congestione.

Sul nodo di Piazza Martiri abbiamo anche, in sede di Commissione, confermato la destinazione di Piazza Martiri ad area pedonale, per la parte attualmente impegnata dal parcheggio, confermando l'attraversamento del traffico pubblico e privato sul margine.

Naturalmente, fermo restando l'attraversamento del traffico pubblico, che non ha alternative, quello privato, in determinati ambiti, aree, momenti, periodi, potrà anche essere oggetto di alcune limitazioni, come peraltro avviene già oggi.

Sul cavalcavia XXV Aprile e Corso Milano, in stato precario, credo che proprio non abbia attinenza con il Piano generale del traffico. E non ha attinenza in termini di lavori, perché questi lavori non sono oggetto di previsione del Piano del traffico. Cioè, inserire nel Piano del traffico la richiesta di affrontare il problema del risanamento del cavalcavia di Corso Milano è improprio, in quanto l'Amministrazione lo sta già affrontando, risanando e consolidando sia il XXV Aprile che Corso Milano. Quindi nessuna attinenza con il Piano generale del traffico.

Silenzio assoluto sulle piste ciclabili. È una affermazione priva di ogni fondamento, in quanto ho già illustrato come il P.G.T.U. indichi, al capitolo dieci, degli interventi specifici in questo senso.

Silenzio assoluto sulla piattaforma delle Verci. Il Piano dedica il capitolo sette agli indirizzi per la redazione del Piano della logistica. E abbiamo in atto una sperimentazione con CIM e un gruppo di trasportatori e commercianti del centro, per una prima fase di avvio della logistica urbana.

Tutte queste osservazioni, al punto tre, che leggevo prima, non trovano accoglimento.

Il Piano non è sostenibile dal punto di vista economico. Accogliamo la richiesta di precisare gli investimenti e inseriamo, nella tabella 8-bis uno stralcio, prima fase di attuazione degli interventi, che sono quelli che ho fatto vedere prima, elencati nelle quattro fasi: attuazione e regime di soste, estensione della zona a

traffico limitato, realizzazione di nuove aree di parcheggio, interventi di riqualificazione e miglioramento della mobilità urbana, che il 2014 e 2015 prevedono un investimento di circa 2 milioni e 300 mila euro. Questa parte dell'osservazione è accolta, con l'inserimento di questa tabella.

Osservazione numero quattro, dell'Associazione Industriali di Novara, che dichiara di non ritenere condivisibili di riservare una quota percentuale di parcheggi a pagamento così elevata, per la sosta gratuita dei residenti.

Secondo, ritiene che uno dei principali problemi della città sia rappresentata dalla mancanza di un fluido scorrimento veicolare lungo le direttrici e non si trovano nemmeno sufficienti aree di parcheggio a corona rispetto alle aree centrali. Terzo, ritiene prioritario identificare aree destinate alla sosta, al fine di elidere la presenza di parcheggi lungo le vie di scorrimento. Ritiene che la ZTL non possa essere efficacemente attuata se contestualmente non venisse incrementata la disponibilità di aree e strutture di sosta a supporto...

Possiamo ripeterle. Primo punto. Non appare condivisibile riservare una quota percentuale di parcheggi a pagamento così elevata, circa il 30 per cento, per la sosta gratuita dei residenti.

A questa osservazione rispondiamo che le scelte sulla quota da riservare ai residenti è una scelta che, in termini operativi, faremo con la approvazione del Piano particolareggiato. Ma già oggi dobbiamo prendere atto che non si tratta di riservare una quota ma si tratta appunto di prendere atto del fatto che sulle strade urbane, in particolare nell'area che è stata oggetto di studio della sosta, il 27 per cento circa delle auto, parcheggiate tutto il giorno, sono auto di residenti sprovvisti di box.

Quindi, in termini di indirizzo, non possiamo che confermare l'opportunità di non spostare questa domanda in altre aree, non essendoci operativamente le condizioni per realizzare parcheggi per residenti attrezzate.

Prendiamo atto quindi di questa domanda. Il Piano particolareggiato e la

delibera sulle tariffe definirà le modalità con cui assegnare ai residenti l'utilizzo di parcheggi diversi da quelli R riservati in aree di tariffazione della sosta.

Questa osservazione, in questa fase, non è accoglibile ed è da rinviare al Piano particolareggiato e al Piano tariffario.

Per quanto riguarda la fluidificazione del traffico lungo le direttrici principali e l'insufficienza di parcheggio, confermiamo. Nel senso che la fluidificazione del traffico è stata illustrata come una delle azioni del Piano generale, attraverso il riordino del sistema semaforico, che prevede anche, naturalmente, in questa fase di riordino, che si possano razionalizzare gli stalli di sosta.

In particolare, per quanto riguarda l'ultima osservazione, la ZTL, che non possa essere efficacemente attuata, se contestualmente non venisse incrementata la disponibilità di aree o strutture di sosta a supporto, localizzate in prossimità facilmente accessibili. Abbiamo dimostrato, nelle slide che abbiamo pubblicato e nelle tavole del piano, mi sembra venti e ventidue, che nell'area centrale vengono previsti nuovi 240 posti, entro il 2014, nella Caserma Passalacqua. Altri 200 posti vengono resi disponibili nell'area ex ferrovie nord.

C'è una previsione di incrementare la dotazione dei parcheggi in Largo Pastore e nella zona di Via Marconi, più naturalmente il parcheggio ferrovie nord, non subito ma appena saranno avviate e concluse le fasi di accordo con Ferrovie Nord Milano.

Infine dobbiamo ricordare anche che si sono disponibili 70 posti nel Faspar di Via Solferino, che prima erano stati assegnati all'ASL.

Ci sembra che con questa disponibilità si possa efficacemente affrontare anche il problema del riordino della sosta dell'area centrale.

Per quanto riguarda l'eliminare la sosta a raso lungo le principali direttrici, questa osservazione è accoglibile e condivisibile, ma è già richiamata negli indirizzi del Piano. Queste sono le quattro osservazioni che sono pervenute nei termini. Fuori termine sono pervenute altre osservazioni.

La numero cinque è della International Society Doctor of Environment, che è il dottor Calgaro, che si firma, mi sembra.

PRESIDENTE. Il pubblico non dovrebbe mai parlare, per favore.

ASSESSORE RIGOTTI. Scusate, io so il francese. Sull'elenco degli errori compiuti dall'ingegnere Tomei, nelle sue osservazioni, potrei perdere più di mezz'ora, quindi – se volete – posso cominciare da lì, sia quelle che ha presentato come osservazioni che quelle che ha scritto sul giornale. Se il Consiglio è d'accordo, posso dare avvio alle danze. Non siete d'accordo? ...

Allora, il dottor Calgaro forma una serie di osservazioni, per conto dell'ISDE, che sono sintetizzabili.

Da un'analisi più precisa dell'inquinamento a Novara e della sua misura, all'interno del P.G.T.U., sarebbe stata necessaria e utile alla discussione la riduzione programmata del 10 per cento dell'inquinamento atmosferico, espresso in modo troppo generico. E non si comprende su quali parametri è stata e verrà calcolata.

Per quanto riguarda queste osservazioni, che riteniamo non accoglibili, la risposta dell'Amministrazione è che il Piano generale del traffico non è un Piano di risanamento ambientale, per quanto riguarda gli aspetti specifici richiamati. La riduzione programmata del 10 per cento dell'inquinamento atmosferico fa riferimento alla riduzione del traffico nell'area centrale, e quindi a questa si attiene. È una specifica azione del Piano generale del traffico, questa sì. E quindi, in termini di azioni operative, si deve rinviare a strumenti di fatto diversi da quelli del Piano generale del traffico gli interventi più specifici sulla riduzione in complessiva degli inquinanti in atmosfera.

Questa osservazione non è accoglibile per queste motivazioni.

Per quanto riguarda il blocco della circolazione, proposto al punto due. Si afferma che il blocco sistematico della circolazione è poco efficace e poco

sostenibile, dice Calgaro, per quanto riguarda una frase riportata nel Piano. Occorre avere il coraggio di limitare certo con gradualità la circolazione e di sottoporla a pedaggi. E si fa riferimento all'area C del Comune di Milano.

Fermo restando che il P.G.T.U. non ha definito, per le ragioni già esposte, la problematica, l'intervento sull'inquinamento ambientale, si fa comunque rilevare che la città, area C del Comune di Milano, non si presenta mai come area di blocco della circolazione, bensì di selezione tariffaria delle entrate e delle tipologie dei veicoli ammessi.

Infatti nell'area C di Milano si riduce l'obiettivo e la riduzione del traffico, rendere più efficaci le reti di trasporto, salvaguardare il diritto alla mobilità individuale, reperire le risorse per destinarle alla mobilità sostenibile, migliorare la qualità urbana. Questa osservazione non è accoglibile, tenuto conto che il Piano agisce proprio sul tema della riduzione del contenimento della circolazione stradale.

Il Piano particolareggiato – terza osservazione – della sosta non premia sufficientemente le auto meno inquinanti, metano ed elettrico, che attualmente non pagano la sosta, mentre nel nuovo Piano beneficeranno solo di uno sconto sull'abbonamento. Anche questa osservazione non è pertinente, in quanto è rinviata alla delibera sui regimi tariffari, che peraltro, lo posso confermare, prevede l'esenzione dal pagamento per le auto elettriche e a metano, com'è attualmente in vigore.

Il trasporto con navette – quarta osservazione – è solo puramente enunciato. Abbiamo dato dimostrazione degli impegni dell'Amministrazione per attivare e ripristinare il servizio di navette e attivare il servizio di trasporto sulle direttrici radiali collegate ai parcheggi di interscambio. Questa osservazione è rinviata a quanto è stato accolto nell'osservazione due per i signori Turco e Cro, laddove appunto si parla di potenziamento del trasporto pubblico sulle linee di interscambio e di realizzazione di navette per il collegamento dei parcheggi dell'area centrale.

Prevedere il car sharing, con auto elettriche. L'Amministrazione ha già

partecipato ad un bando regionale ministeriale, nel mese di settembre, per la realizzazione di impianti per la fornitura di energia elettrica ad auto elettriche. Ha quindi in corso un progetto di car sharing elettrico con la Regione Piemonte e di questo anche il Piano generale ne fa riferimento.

Creazione di zone trenta. Le zone trenta sono ampiamente illustrate nel Piano. Questa osservazione non può essere accolta, in quanto è già contenuta nel Piano generale.

Spostare i distributori di carburanti in periferia. Pur condivisibile queste opportunità, però è riservata ad altri strumenti, come il Piano regolatore, quindi non può essere accolta in questo specifico Piano.

Promozione di eventi dimostrativi su auto, scooter elettrici, attività di formazione per elettrauto. Anche questo non è compito del Piano generale del traffico, anche se noi, ogni anno, nel mese di settembre, aderiamo alla settimana europea, per la mobilità sostenibile, con la presentazione di auto e scooter elettrici. Non possiamo fare attività di formazione per elettrauto, in quanto non compete alla Pubblica Amministrazione.

Osservazione numero sei, Pro Natura. Pro Natura critica il carattere generale della proposta, considerandolo un lavoro inutile e ridondante. Qui entra nel merito delle modalità con cui è stato redatto. Non è accoglibile questa osservazione, perché non è dalla riduzione del numero delle pagine che può arrivare una proposta utile e significativa, per essere applicata sui temi che sono oggi all'attenzione della città.

Crediamo di poter confermare il Piano nel suo insieme, sia per la parte d'indagine che per la parte di progetto.

Per quanto riguarda il fatto che il Piano si concentri esclusivamente sul centro della città di Novara, anche questo non è accoglibile per le ragioni che ho già detto. Il Piano affronta anche altri problemi, fuori dal centro storico e ne abbiamo elencati tutta una serie.

Terza osservazione: deve porsi, come obiettivo primario, la salute dei cittadini,

quindi la riduzione del traffico, non tanto la sua razionalizzazione. Anche in questo senso la riduzione del traffico è già uno degli obiettivi del Piano, e in particolare del Piano particolareggiato, come abbiamo illustrato, naturalmente con la gradualità necessaria. Anche questa osservazione non è accolta.

Quarta osservazione. Si condivide il progetto di rete ciclabile e se ne chiedo l'estensione al Bosco di Agognate. Si accoglie l'osservazione, con integrazione alla tavola 25 del percorso Agogna, Monte Rosa, Vignale, che è un percorso che dalla Via del Ciocché può arrivare, effettivamente, al Bosco di Agognate.

Si chiede – quinta osservazione – un Piano riguardante la segnaletica, in particolar modo nel centro storico e di ridotte dimensioni. Il Piano della segnaletica è un Piano specifico, che riguarda interventi settoriali, quindi non è accoglibile in questa fase del Piano generale del traffico, anche se si condivide l'opportunità di formare i Piani della segnaletica per le diverse aree.

Punto sei, si ritiene necessario un Piano specifico per le aree ove siano presenti edifici scolastici. Abbiamo dato dimostrazione, con la tavola sulle zone trenta, che sono previsti interventi specifici. E in accoglimento di questa osservazione viene fatta un'integrazione sulla tavola, evidenziando, in maniera particolare, i cinque istituti sui quali è in corso di attuazione il progetto pedibus e per i cui ambiti dovranno essere attuati interventi specifici di moderazione della velocità.

Lega Ambiente, osservazione numero sette. Prima osservazione: riportata la viabilità intorno allo Stadio Piola, nonostante il Novara non giochi più in serie A.

A prescindere dalla serie in cui gioca il Novara, la regolamentazione dell'accesso intorno allo Stadio Piola è comunque un Piano che va mantenuto e confermato per tante altre ragioni, non esclusivamente quelle della presenza del Novara in serie A o in serie B. E quindi questa osservazione non è accolta.

La seconda osservazione focalizza il cuore della proposta sulla questione parcheggi, a tutto discapito di una radicale revisione dell'intero sistema viario cittadino. Anche questa osservazione non è accoglibile, in quanto il P.G.T.U. opera

nell'ambito del centro abitato e comunque presenta una serie di proposte che riguardano assi radiali, ambiti frazionali ed altre aree.

Punto tre, criticità relative alla situazione degli inquinanti atmosferici, in particolare il PM10. Anche in questo caso abbiamo già risposto con l'osservazione ISDE e si conferma quanto si è risposto, quindi non accoglibile.

Quarta osservazione, trasporto pubblico locale. Tale capitolo presenta aspetti di problematicità, oltre che contraddittori. Non si capiscono queste osservazioni e questa osservazione non è accolta in quanto sul capitolo trasporto pubblico ci sembra di avere dato sufficienti indirizzi operativi. Non ultimo con l'accoglimento dell'osservazione numero due.

Decremento dei parcheggi di interscambio come punto cinque. Anche questo non è vero, perché il numero dei parcheggi di interscambio è confermato. Semmai vengono individuati i quattro parcheggi di interscambio da potenziare sulle linee forti nord-sud ed est-ovest.

Logistica Urbana propone di realizzare, a breve termine, un'iniziativa imprenditoriale pubblico-privata per dotare le imprese di un servizio di siti logistici, con utilizzo di mezzi elettrici. È un indirizzo meritorio, ma il Comune è già impegnato in una sperimentazione, attraverso la gestione di un sistema e di un network informatico sulla logistica, con CIM, Camera di Commercio ed Ascom.

Riduzione delle auto e razionalizzazione dei flussi, come punto sette. Anche questa non è accoglibile, in quanto il Piano già attua una serie di interventi, particolarmente orientati certo nell'area centrale, che rimane il punto di maggior criticità, per la riduzione del traffico in ingresso.

Punto otto, parcheggio Largo Bellini, chiusura Piazza Martiri. Per quanto riguarda il parcheggio di Largo Bellini, si richiama quanto abbiamo riportato al paragrafo 8.4 del Piano generale, con la delibera n. 205/2013, con la quale l'Amministrazione ha deciso il differimento della realizzazione del parcheggio.

Per la chiusura di Piazza Martiri, il Piano prevede che il Piazza Martiri sia

integralmente pedonalizzata, lasciando la parte perimetrale già oggi dedicata alla viabilità, pur regolamentata.

Osservazioni specifiche al punto nove, su tariffe, soste, tipologia dei veicoli di sosta, moto e biciclette, saranno poi trattate con il Piano particolareggiato.

Infine, osservazione numero otto. La Confesercenti di Novara, con ben dodici punti.

Punto uno. Chiusura di Corso Cavour e Corso Italia nei pomeriggi di sabato e di domenica e nei giorni interessati a manifestazioni. La proposta è condivisibile. Ovviamente merita un approfondimento, riguarda aspetti di dettaglio regolamentare che dovranno essere esaminati nel Piano particolareggiato e attuati con uno specifico regolamento della ZTL. In ogni caso se ne condivide l'utilità.

Punto due. Quali sono gli interventi immediati circa il T.P.L. che coerentemente con il P.G.T.U. l'Amministrazione intende adottare? Confermiamo quanto controdedotto al punto due dell'osservazione due, presentata dai signori Turco e Cro, con gli interventi di potenziamento sulla navetta e sulle due linee forti urbane.

Al punto tre. Interventi previsti per la riqualificazione degli assi principali di accesso e la promozione del servizio logistico, in coerenza con il Piano della mobilità. Anche qui richiamiamo quanto abbiamo già controdedotto al punto sei dell'osservazione sette sulla logistica.

Punto quattro. Viene fatto riferimento al P.U.M. e al P.R.G., che prevedono un incremento di insediamenti residenziali, produttivi, commerciali, in varie zone della città, quali sono gli interventi previsti dal P.G.T.U.? Questi aspetti specifici sono di competenza del Piano regolatore, non sono del Piano particolareggiato.

Gli indirizzi del P.G.T.U. prevedono l'allontanamento del traffico dal centro storico, ci si chiede se ciò è coerente con il principio della regolamentazione della sosta a pagamento nella zona pericentrale della città? Questo criterio è perseguito attraverso la creazione di una zona a traffico limitato, che inibisce, per definizione,

il suo attraversamento dai veicoli. E, attraverso una serie di zone concentriche, a regolamentazione omogenea della sosta. E quindi il criterio di allontanare il traffico parassitario pendolare dal centro si ritiene coerente, anche con l'introduzione della sosta a pagamento.

Per quanto riguarda il punto sei, sosta a pagamento, costo orario, tariffe giornaliere, sconti per acquisti. Qui l'osservazione è rivolta ad aspetti proprio del Piano tariffario, che dovrà essere esaminato dal Consiglio con specifica delibera, quindi non è attinente alle competenze e all'attuale contenuto del P.G.T.U. E poi, per questi indirizzi tariffari, si fa presente che già il Piano particolareggiato indica una tariffa massima giornaliera per soste superiori alle cinque ore e si propone la corresponsione di pagamenti con l'adozione di sistemi informatizzati, che consentono il pagamento remoto e con gestione di agevolazioni.

Al punto sette si chiede se il Piano della sosta e dei parcheggi ha fatto un censimento dei residenti interessati al nuovo regime. Anche qui non c'è un censimento dei residenti, ma come dicevo prima il Piano particolareggiato ha censito, nell'area centrale, le auto che sostano tutto il giorno e che si presume siano auto di residenti sprovvisti di autorimessa.

L'osservazione otto. Piazza Martiri, pedonalizzazione e nuovi parcheggi. Si chiede la ragione di una prevista pedonalizzazione, per poi realizzare nuovi posti in area privata entro la ZTL. La pedonalizzazione di Piazza Martiri è uno degli obiettivi, non solo indicati da questa Amministrazione ma era coerente anche con la previsione del Piano di realizzazione del parcheggio sotterraneo. Come è stato reso noto, i parcheggi che sostituiranno quelli soppressi in Piazza Martiri, sono individuati in un ambito che non è nella ZTL, perché è accessibile dal Largo Bellini, ed è l'area privata della Curia vescovile e il potenziamento dei parcheggi in Largo Bellini e Colonna.

Punto nove. ZTL, carico e scarico merci, richiesta di individuare un sistema di aree e proposte di localizzazione. Il Piano particolareggiato, che abbiamo

predisposto, al paragrafo 2.5 della sintesi, al fine di valorizzare gli interventi di pedonalizzazione proposti, ha fornito un'indicazione di aree riservabili agli operatori del trasporto, in prossimità degli accessi alle aree pedonali e ai margini interni nella zona a traffico limitato.

Tali indicazioni potranno certamente trovare, con gli operatori del settore, nella fase attuativa, adeguati approfondimenti e convergenze.

Punto dieci. Timore dei commercianti che l'estensione della ZTL penalizzi una serie di attività commerciali in zone Perrone e Cavallotti. Anche qui, l'estensione della ZTL, nel quadrante sud-est del centro storico, è accompagnata da un significativo potenziamento delle offerte di parcheggi a rotazione, nell'intorno della zona, funzionale a garantire la sosta e l'effettiva disponibilità di parcheggio, dagli attuali 290 posti di Largo Alpini e Via Passalacqua, ai circa 700 posti complessivi nell'intorno accessibile entro una distanza di duecento, trecento metri.

In ogni caso, le modalità di attuazione e regolamentazione, anche per fasce orarie, della ZTL, di quell'area, e si fa riferimento ad alcune criticità indubbiamente presenti nella zona di Piazza Tornielli, saranno approfondite nella fase attuativa del Piano, in cui tenere certamente conto delle diverse problematiche di accessibilità presenti.

Punto undici. Si ritengono necessari servizi di navetta, per collegare il centro. Anche questa osservazione è già stata accolta nell'osservazione due.

Punto dodici. Richiesta di interventi di manutenzione delle strade e controllo dei permessi. Trattasi di investimenti di manutenzione ordinaria e laddove necessario straordinaria della rete stradale, che saranno stabiliti, ovviamente, dagli atti di bilancio. Mentre, con l'approvazione della nuova ZTL, saranno rivisti i regolamenti applicativi e le zone di ingresso e di stazionamento, come da indirizzi esplicitati nella proposta del Piano particolareggiato.

Queste sono le osservazioni e le proposte di controdeduzione, ovviamente articolate tra accolte, non accolte, condivisibili ma non attinenti. Perché non è tutto

così facilmente identificabile, in termini di risposte.

Esiste un'ultima controdeduzione, presentata all'Ufficio tecnico, che io non ho qui, spero che ce l'abbia l'ingegnere Monfrinoli.

L'osservazione numero nove, presentata dall'Ufficio mobilità. È una serie di puntualizzazioni, che sono peraltro la prima già accolta con l'osservazione Pro Natura, di inserire nella tavola 16 zone trenta, gli ambiti del pedibus. Ed è già stato fatto. Nella tavola 20, a pagina 140, è preferibile che siano indicate anche le aree di parcheggio, come previsto nella tavola 23 e un dettaglio grafico.

Al paragrafo 8.6.2. della pagina 150, inserire, in ambito Movicentro, anche l'area di Piazza Garibaldi, al fine di consentire l'eventuale realizzazione di un'infrastruttura di sosta sotterranea, anche con primo livello destinato a servizi, in connessione con il progetto di miglioramento in atto da RFI, sull'area della stazione.

Alla tavola 23, di pagina 157, aree parcheggio di previsione, modificare l'ovale [...] Garibaldi.

Alla tavola 24, rete urbana e TPL, c'è un refuso. Togliere la navetta Fauser, in quanto questa tavola fa riferimento ad una rete precedente. Oggi la navetta Fauser è stata soppressa.

Alla tavola 25, piano percorso ciclabili, aggiornarla con alcuni adeguamenti alle opere in corso.

Al capitolo nove, pagina 166, andrà integrato sulla base dell'accoglimento della osservazione due, non mi ricordo bene quale sia. Anche qui, è una cosa già prevista con l'osservazione due.

Alla pagina 49, riga sette, in centro storico ristretto si dice che entrano solo i residenti, in realtà anche gli autorizzati. E quindi inserire "anche gli autorizzati".

Alle tavole tredici e quattordici c'è un refuso grafico, dove la Via Porta è a fondo cieco e non può essere indicata come strada interquartiere. Quindi la richiesta è di correggere questo refuso grafico.

Grazie.

PRESIDENTE. La ringrazio, assessore Rigotti.

Inizia tutta l'analisi generale sul Piano del traffico, con l'intervento del consigliere Perugini.

CONSIGLIERE PERUGINI. Grazie Presidente. A parte che sarei curioso di vedere che cosa scriverà domani la stampa sulla posizione dell'opposizione. E per stampa intendo proprio La Stampa. Ringrazio i giornalisti che sono presenti qui adesso, perché dopo avere letto il titolo sulle affermazioni del Vicesindaco Fonzo, che dice che Novara va presa a modello per i licenziamenti, pensi che la nostra parte politica si preoccupa invece di abrogare la Legge Fornero, anzi spero che tutti siate passati a firmare questa proposta referendaria. Mi scusi Presidente la divagazione.

Io non ho sentito la relazione sul Piano generale del traffico urbano, quindi faccio fatica a cercare di costruire il mio intervento. In via principale ho sentito una relazione, nella misura almeno dell'ottanta per cento, sul piano della sosta, sulle tariffazioni che verranno applicate, quindi su quello che sarà il prelievo che verrà fatto nelle tasche dei novaresi, e non solo dei novaresi, che dovranno lasciare la macchina in giro per la città.

Fermo restando, però, che qualcosina si può dire, perché avendo partecipato alle Commissioni qualcosina la posso dire. E ci piacerebbe anche essere ascoltati, quanto meno dall'assessore.

Allora, innanzitutto partiamo da quelli che sono i periodi di gestazione di questo Piano generale del traffico urbano. Ce l'ha mostrato con la prima slide, parte dal 2008 con una prima versione, poi nel 2010 un aggiornamento della prima versione, nel 2012 una seconda versione, nel 2012 e nel 2013 lo studio del Piano generale del traffico urbano.

Che cosa ha fatto l'assessore con la prima slide? Ha cercato di convincerci che

è lo stesso Piano generale del traffico urbano proposto dall'Amministrazione precedente. Vero. Infatti, in parte, nei suoi contenuti ci piace. Però il Piano generale del traffico urbano è uno strumento, è un'idea. L'applicazione poi, ovvero i Piani particolareggiati, sono squisitamente lasciati alla vostra Amministrazione.

Tant'è vero che oggi lei, accelerando, chiede l'approvazione dello strumento principale, per poi andare a deliberare quelli che sono gli strumenti attuativi in Giunta. Tant'è vero che le avrei detto, assessore: ma perché la relazione che ha fatto sul Piano particolareggiato, l'ha fatta, dato che era completamente assente mentre la faceva, la Giunta? Perché poi là la dovrà ripetere.

A prescindere da questo, faccio subito un invito, per quello che sarà il dibattito successivo. Ci aspettiamo di sentire gli interventi, in ordine rigorosamente alfabetico, di Diana, di D'Intino, che in questo momento non c'è, e Pisano, che abbiamo sentito in Commissione. Perché, allora, non ci sentiremo soli sul lavoraccio che lei sta facendo, perché non possiamo definirlo in modo diverso.

Tant'è vero che l'unica cosa che ho capito, della sua relazione, è o mangi la minestra o salti la finestra. Lei si è rivolto a questo Consiglio, nella sostanza, in questi termini. Questo Consiglio approverà questo Piano generale del traffico generale, oppure lo approverà, non ci sono alternative.

Perché? Perché, sostanzialmente, ha detto alla sua maggioranza: voi dite pure quello che volete, ma questo è quello che deve fare, perché per reggere il bilancio di questa Amministrazione dobbiamo, necessariamente, mettere le mani nelle tasche dei novaresi. E le tasche dei novaresi passano attraverso il Piano della sosta. Il Piano della sosta può essere trattato e considerato solo con il Piano particolareggiato, questo è lo strumento principale, quindi permettetemi di fare il bancomat.

Però, caro assessore, perché non funziona nulla, nonostante io abbia detto che qualcosina ci piace, rispetto all'idea? Non funziona nulla perché il Piano precedente fondava tutto sul parcheggio di Largo Bellini.

Tolto il parcheggio di Largo Bellini, è stato stravolto quello che era il cardine del Piano generale del traffico urbano, ovvero penetrare la città in modo sotterraneo e quindi rimodulare tutte le necessità della città medesima intorno a quell'opera.

È vero, proprio poco fa lei, trattando delle osservazioni, ha detto che semplicemente è stato differito, ed ha citato anche l'atto con cui è stato differito. Abbiamo visto l'accoglimento di un'osservazione, o meglio un'osservazione da parte direttamente dell'Ufficio tecnico, in cui si dice che inserire in ambito Movicentro l'area di Piazza Garibaldi, al fine di consentire l'eventuale realizzazione di un'infrastruttura di sosta sotterranea, anche con primo livello destinato, eccetera, eccetera. Cioè, l'ha differito nel tempo.

Ci dice che vorrebbe spostarla da un'altra parte, ma, in realtà, presenta lo strumento generale, che si dovrebbe fondare, o si fondava per noi, su quella che era la penetrazione della città, in modo completamente aleatorio, come un libro dei sogni.

Perché, tra le varie aspettative che ci ha illustrato nel Piano generale, per la parte in cui ce ne ha parlato – perché, ribadisco, ha parlato di altro, sostanzialmente – ci dice che si occuperà della semaforizzazione, delle piste ciclabili. E che le risorse arriveranno dagli introiti dei parcheggi.

Allora lei, come al solito, com'è tipico di questa Giunta, ha presentato un libro dei sogni. Non ha presentato un progetto, con degli step di attuazione, in modo coordinato, serio, concreto, ha presentato una fila di frottole che si fonda su principi, è vero che partono da noi, ma stravolti rispetto alle vostre decisioni.

E sarete poi voi ad attuare il pagamento in Viale Buonarroti, il pagamento in Viale Dante, il pagamento in Viale Manzoni dei parcheggi.

Non era certo l'impostazione data da noi o se di impostazione possiamo parlare, in termini di pagamento dei parcheggi, ribadisco c'era un elemento cardine, che è stato assolutamente tolto e sradicato. Quindi si è modificato.

Per cui, nel primo intervento, durante un dibattito di questo genere, è difficile

immaginare quelle che potrebbero essere le considerazioni, ma una l'ho già fatta. Ci avete provato in Commissione, ci provate nei corridoi, ci provate in tutte le occasioni a dire che è quello che abbiamo fatto noi e pensato noi. No. Ribadisco, non è quello che avevamo pensato noi. E vi ho anche detto perché è cambiato.

Non si può parlare che Largo Bellini venga surrogato dai parcheggi della Curia, perché non è assolutamente così.

Non si può pensare di immaginare di rimodulare il traffico o il trasporto pubblico locale facendo cassa, mettendo mani nelle tasche dei novaresi, con i parcheggi. Novaresi e non solo.

E non si può pensare, sempre nell'ottica di una rimodulazione, visto che lei è partito dall'anello centrale, di pedonalizzare la Piazza Martiri senza avere una minima idea.

Perché, vedete, il 24 marzo Il Sole 24 Ore, e penso lo sappiate tutti, che immaginiamo abbia qualcos'altro di cui occuparsi, pensate un po', si è occupato del concorso di idee del Comune di Novara, sulla Piazza Martiri.

Se, se n'è occupato, i casi sono due. O Il Sole 24 Ore non ha niente di cui occuparsi, ed in un paese mal governato, in un paese come quello che si presenta oggi, con Renzi al Governo, un paese farlocco, fatto di balle e nient'altro, immagino che Il Sole 24 Ore abbia qualcosa di concreto di cui occuparsi. Oppure è talmente una castroneria, è talmente una cosa sbagliata, avere proposto quel concorso di idee, così com'è stato proposto, che siamo riusciti a farci ridere dietro da tutto il resto del paese. Perché volere volare è ancora una testata letta e che fa opinione.

Quindi immaginatevi voi, in quest'aula oggi, di che cosa stiamo dibattendo. Stiamo dibattendo di chi è riuscito a produrre un concorso di idee di quella natura. La cui sintesi, di quell'articolo, è: "Insomma, il solito slogan: regalateci o quasi un'idea, poi vedremo che farne". Ma si diceva, all'inizio di quell'articolo: "Quando si dice avere le idee chiare".

Bene, quell'articolo del 24 marzo è la cartina di tornasole del pensiero di...

(Intervento fuori microfono)

Posso o devo?

PRESIDENTE. Deve, perché ha già sfiorato di tre minuti.

CONSIGLIERE PERUGINI. Non sapevo, chiedo scusa. Cercherò di avviarmi alla conclusione quanto più possibile. Ma, sa, dato che il minestrone che ci ha sottoposto l'assessore Rigotti è particolarmente confuso, magari anch'io sono particolarmente confuso. Ma, soprattutto, nella confusione ci vuole tempo per portar chiarezza. E quindi mi scusi, Presidente, se mi sono dilungato e mi sto dilungando. Mi ha preso la sindrome dell'assessore Bozzola.

Dicevo, quando si dice avere le idee chiare, mi piace strappare un sorriso anche all'assessore, che l'ultima volta è risultato arrabbiato con il sottoscritto.

Quando si dice avere le idee chiare, caro assessore, lei non ha le idee chiare. Lei, lo ribadiamo, oltre ad avere fatto, in parte, un copia/incolla, ha tolto l'elemento cardine, ha annacquato un po' la cosa, ha creato una gran confusione, offre a questa Amministrazione l'unico strumento che ha per far cassa, in assenza totale di idee e ci porta le vostre non idee in quest'aula, dicendo: approvatele voi, poi noi attueremo, secondo la nostra linea, per far cassa. Punto e fine delle trasmissioni.

Perché comunque che la semaforizzazione si faccia in un certo termine e con determinate risorse non c'è scritto da nessuna parte. Che le piste ciclabili si facciano in un determinato periodo e con determinate risorse non c'è scritto da nessuna parte. Che la Piazza Martiri si possa realizzare secondo un'idea, non c'è l'idea.

La pochezza e quanto è vuoto questo Piano generale del traffico urbano è veramente assoluta, soprattutto in riferimento a quelli che saranno gli strumenti attuativi.

E allora, Presidente, cerco di andare davvero a concludere, per dire: mi aspetto qui, adesso, di sentire la maggioranza, quello che dirà, alcuni della maggioranza rispetto a quanto hanno detto in Commissione, se davvero, insieme a noi, sono la voce amplificata dei cittadini oppure no.

Però mi piacerebbe anche sapere se loro consegneranno, con il Piano generale del traffico, un'arma alla Giunta per uccidere i novaresi.

Perché, caro assessore, lei questo oggi fa, chiede un'arma, armata, per uccidere i novaresi, soprattutto dal punto di vista economico.

E non sarei così sicuro che, rispetto a quanto propone, la questione ambientale vada a migliorare. Perché temo, seriamente, così come ha fatto con la ZTL, in zona Largo Alpini d'Italia, che lei comincerà a fare le auto in modo così inesorabile, come la ruota panoramica, senza mai fermarsi, e inquinando molto di più e in zone particolari. Soprattutto in assenza delle valide alternative che anche altri hanno detto, quindi potenziamento del trasporto pubblico locale ex ante, cioè prima, non dopo. Perché se tu non porti l'alternativa, se tu non porti una soluzione, sei parte del problema. E lei, caro assessore, in questi anni è diventato uno dei grossi problemi della città. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Perugini.

Consigliere Diana.

CONSIGLIERE DIANA. Grazie Presidente. Io, caro Federico, non mi faccio dettare l'agenda, naturalmente. Sono abituato a dire quello che penso, senza essere né tirato per la giacca, né identificato, diciamo così, come elemento che va ad amplificare ciò che dite spesso e che io, naturalmente, non condivido. Questo va chiarito.

Si diceva un Piano che è stato elaborato da moltissimi anni e non applicato. Non applicato nella sua espressione generale, diciamo così, cioè un'idea di quella

che deve essere la città in relazione agli spazi, la vivibilità, l'inquinamento, soprattutto la viabilità.

Modellare quindi la città in base alle esigenze, ai cambiamenti che di volta in volta, e anche velocemente, vengono fuori. La relazione che c'è tra i cittadini e il trasporto, cioè la necessità di raggiungere i servizi e il posto di lavoro. La necessità dell'uso della macchina quando, in alternativa, c'è poco o cose non sufficientemente capaci di soddisfare le esigenze, diciamo così.

E questa è l'idea generale di dotare questa città di un Piano che vada a modificare, nel migliore dei modi, queste necessità.

Io credo che la determinazione di riuscire noi, come Amministrazione, tra l'altro a metà mandato, quindi in una situazione a mio parere anche di coraggiosa scelta, perché poi, alla fine, io credo che banalmente la non applicazione, negli anni passati, ma tanti anni, sia anche dovuto a questo, al non avere avuto il coraggio di andare in una direzione che, purtroppo, ma è inevitabile, accontenta ma scontenta anche tante persone.

Questo lo si fa poi con l'attuazione dei Piani particolareggiati, che il Piano generale al suo interno contiene.

I timori di tenuta vengono sul piatto e quindi chi ha più coraggio riesce, chi ha avuto meno coraggio non è riuscito. E questa è la verità.

Io ritengo, come ho già avuto occasione di spiegare in Commissione, di apprezzare ciò che è l'idea del Piano generale, di quanto stiamo presentando.

Ho, naturalmente, delle osservazioni da fare, che sono quelle riferite all'applicazione con i Piani particolareggiati, e quindi gli investimenti che poi bisognerà, necessariamente, fare per riuscire a creare questa immagine, questa suggestione, che è intenzione nostra, diciamo così.

Allora io formulo delle osservazioni che ho già avuto occasione di formulare, e sono banalmente delle priorità che scaturiscono, naturalmente, da quella che è la situazione economica generale. E scaturiscono da un momento storico davvero

particolare, dal punto di vista delle risorse a disposizione. E qui avrei qualcosa da dire rispetto al passato, perché in passato la situazione sicuramente era molto diversa da quella di oggi.

Oggi, purtroppo, bisogna fare i conti con una borsa quasi vuota. Per fare degli interventi, è necessario coniugare quelle che sono idee, quelle che sono opportunità, quella che è una necessaria e attenta analisi dei bisogni e delle possibilità economiche di far fronte a questi bisogni. E classificarli, ripeto, in ordine di priorità.

Io credo che questo sia il filo conduttore che deve assolutamente far muovere qualsiasi tipo di Amministrazione locale, regionale ed anche nazionale.

Io credo che sia questo il momento di farlo. Non si può prescindere da questo, perché altrimenti si fanno degli errori madornali, che sarà poi quasi impossibile recuperarli nel prossimo futuro, che – scusate, un po' pessimisticamente – vedo non rosa. Questa è la verità.

Allora, io dico, va bene. Va bene quello che è stato fatto. Stiamo attenti a valutare, anche dal punto di vista di ciò che è stato speso come risorse per arrivare a determinare quello che oggi abbiamo in votazione.

Io non vorrei, anzi voglio che la fuoriuscita di risorse, per studiare queste situazioni, finalmente finisca. Ci saranno di sicuro degli aggiustamenti.

L'assessore ci diceva prima che bisognerà poi andare anche a verificare stati e luoghi in zone che non sono direttamente interessate, quindi centro città, immediata periferia della città, ma c'è anche la zona periferica dove le sofferenze, dal punto di vista dei parcheggi, piuttosto che della viabilità, della sicurezza per i pedoni, per chi va a scuola, è da valutare, è da vedere, è da analizzare attentamente.

Pongo l'attenzione su questo, pongo l'attenzione sulla possibilità che noi, oggi, dobbiamo mettere sulle esigenze di un'intera città, sulle esigenze di un'intera cittadinanza, sui bisogni dell'intera cittadinanza, sulla considerazione che questa città, purtroppo, all'interno del suo cuore, del suo centro storico, ha quasi tutti i servizi essenziali per la persona. Quindi anche una situazione ambientale

particolare, ma non dimentichiamoci che chi sta in periferia ha bisogno sia di raggiungere il centro storico, sia di avere nei propri ambiti delle situazioni che devono assolutamente essere riviste o, quanto meno, analizzate per essere cambiate.

Io credo che nell'applicare i Piani particolareggiati e quindi le risorse che dovranno essere messe a disposizione per avviare i Piani particolareggiati c'è bisogno di andare a rivedere qualche situazione.

La dico in maniera esplicita, così non lascio dubbi alcuno. Io sono convinto che oggi gli investimenti da elargire sulla pedonalizzazione di Piazza Martiri credo siano da rivedere, quindi da ritornare – a mio parere – a considerare la possibilità che su questo spazio, che è naturalmente importante, che è naturalmente a cuore della città produttiva e commerciale del centro storico, deve essere riconsiderata, perché deve partire in un momento economico storico migliore di questo. Quindi l'idea rimane, c'è, la visione della nostra piazza più importante, libera dalle macchine, con al suo interno iniziative e situazioni e ambientazione che la rendano assolutamente più appetibile e più vivibile per le persone, deve essere mantenuta.

Oggi si tratta di rivedere i tempi e i modi, ripeto, dal punto di vista economico, per impegnare quelle risorse in ambiti e a supporto, cosa importantissima, di quello che è il Piano generale, cioè creare tutti quegli elementi che permettano poi, a chi dovrà adeguarsi al Piano generale che stiamo oggi votando, riuscire a farlo nel migliore dei modi e senza disagi particolari.

Allora, di questo parlo. Parlo della possibilità, ripeto, di reperire risorse che mettano a disposizione gli elementi capaci di vivere il Piano del traffico generale per la cittadinanza in maniera più adeguata. Che per la cittadinanza, nella sua interessezza, ci sia la possibilità di fare investimenti su situazioni che, ormai, devono essere assolutamente affrontate e non sono più rimandabili.

Intendo anche porre l'accento e l'attenzione sulla sosta di chi arriva dall'esterno della città, quindi la possibilità di lasciare le macchine in un luogo adeguatamente predisposto a riceverle, e parlo di parcheggi di interscambio che

siano, comunque, attrezzati per essere prima di tutto appetibili e poi per essere anche quello che in molte altre città è uno strumento indispensabile per riuscire a liberare del traffico il centro delle città.

Io immagino in una prima fase la nostra piazza vissuta in momenti e in orari che sono del tutto percorribili. È stato fatto in grandi città, è stato fatto in molti posti. Se vogliamo cominciare gradatamente a renderla, dal punto di vista della convivialità, quindi del suo uso per i cittadini, pensiamo alle ore serali, piuttosto che a momenti programmati e occasioni in cui è possibile farlo.

Penso anche al Piano delle bici, assessore. Forse non se n'è parlato, ma forse è il caso anche di vedere posizionamenti e magari qualche incremento rispetto alla possibilità di lasciare la macchina e prendere una bici di quelle che il Comune mette a disposizione della cittadinanza.

Perfino, secondo me, la possibilità, e potrebbe essere un'idea, io la butto lì, quella di poter mettere le bici proprio in sicurezza e magari lasciarle in luoghi dove la macchina la si sosta e poi ci si avvia verso il centro con la bicicletta in questo caso.

Termino con questa preoccupazione, con la preoccupazione che quando ci sarà da fare quello che burocraticamente è previsto per la assegnazione delle risorse, e quindi intendo l'approvazione del bilancio, queste attenzioni vengano assolutamente tenute in considerazione. Grazie Presidente.

Entra in aula il Consigliere Santoro. Presenti 33.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Diana.

Consigliere Franzinelli.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Grazie. Vede, assessore, l'impressione che lei dà oggi ma che da settimane, da mesi, sta dando alla città, è quella non di

presentare un Piano generale del traffico, che è un elemento, un Piano regolatore, un progetto di indirizzi necessario ai cittadini. Lei non sta presentando questo progetto come un qualcosa di necessario ai cittadini e quindi da offrire.

L'impressione che lei sta dando è di utilizzare il P.G.T.U., quindi di utilizzare un legittimo mezzo da fornire alla città per migliorarla, per i suoi – tra virgolette suoi, ovviamente, ma quelli dell'Amministrazione – bisogni oggettivi, che sono poi concretizzati nei Piani particolareggiati, sostanzialmente nel Piano particolareggiato della sosta.

Lei sta usando il P.G.T.U. semplicemente per arrivare ad approvare, in tempi brevissimi, presumibilmente, il Piano generale della sosta, particolareggiato della sosta.

E quindi, per usare i termini usati prima, per fare cassa.

Noi capiamo, man mano che le cose vanno avanti. E abbiamo capito anche il perché serve questa campagna pubblicitaria informativa che lei sta portando avanti alla città, perché altrimenti questo suo modo di fare non ha più alibi. Lei cerca di crearsi un alibi, andando in giro per la città a raccontare che questo è un Piano che serve.

Certo che serve, certo che un P.G.T.U. è necessario, certo che gli indirizzi, in una città che cambia, devono essere dati. Ma lei non può usarlo per poi fare quello che vuole fare con il Piano particolareggiato della sosta, perché è questo che sta esattamente succedendo.

Poi vuole gettare anche del fumo, perché poi ci fa vedere nell'illustrazione... un po' come ha fatto il Sindaco, quando ha presentato i progetti di Piazza Martiri, ci ha fatto vedere delle diapositive, facendoci vedere tutte le altre città che hanno le piazze pedonalizzate in centro, non dicendoci che quelle città lì avevano dei grandi parcheggi sotterranei, che potevano permettere questa realizzazione.

E anche lei, oggi, non ci ha detto, quando ci ha illustrato le percentuali di parcheggi a pagamento, rispetto agli abitanti, quante di queste città che ci ha

illustrato hanno dei parcheggi sotterranei. Perché una cosa è nascondere le macchine che sono in sosta, un'altra cosa è averle a raso.

Allora, il P.G.T.U. che lei ha presentato e che c'è stato presentato anche in Commissione si regge, sostanzialmente, su tre gambe. E qua l'osservazione che da tempo le stiamo facendo.

Si regge su tre gambe, che sono la zonizzazione, quindi diciamo l'estensione della ZTL, che è esattamente quanto veniva anche presentato nel vecchio P.G.T.U.; è la regolamentazione uniforme delle zone di sosta, quindi cercare di uniformare le varie zone di sosta, all'esterno anche del centro storico; e la fluidificazione del traffico, soprattutto nelle vie di accesso principali alla città.

Il problema è che queste tre gambe devono sorreggere tutto il Piano, non può esserci la realizzazione solo di una gamba e le altre le diluiamo nel tempo e non sappiamo quando le andremo a realizzare.

Lei ci ha presentato, in Commissione, una tabella di tempi e di costi. In questa tabella di tempi e di costi gli unici investimenti che verranno fatti sono proprio quelli per i parcheggi. Perché poi, per quanto riguarda le piste ciclabili o le infrastrutture di questo genere, che possono creare l'utilizzo di mezzi ecologici, sono diluiti nel tempo. L'utilizzo dei semafori e l'evoluzione quindi della semaforizzazione, l'aggiornamento dei semafori, in modo tecnologicamente avanzato, lo ha esplicitamente scritto, sarà realizzato nel 2015 – 2016. Cioè, lo realizzeranno gli altri.

Poi, i parcheggi rimangono un'idea, zoppa anche quella. E per questo continuiamo a ripetere unicamente portata avanti per fare cassa, perché a fronte di parcheggi a pagamento, in centro e nel semicentro della città, devono essere utilizzabili, funzionali e con un trasporto pubblico efficiente i parcheggi di interscambio. E lei non ci presenta, se non a spanne e se non con delle buone intenzioni, che cosa andrà a fare su questi parcheggi di interscambio. Non ci dice i mezzi pubblici in che modo li vuol far funzionare. Non ci dice in che modo vuole

togliere le macchine dal centro, quindi cercarle di spostarle in periferia.

Perché se gli investimenti, come lei lascia credere, e credo sia così, arriveranno dopo, ma dopo un bel po', che saranno partite tutte le zone a pagamento, ebbene prima mette le mani in tasca ai cittadini e poi vedrà che cosa fare per tutto il resto.

E quindi le tre gambe non sorreggono più niente, perché lei ne ha una sola e tutto il Piano crolla

Se vogliamo poi entrare nei particolari, è ovvio che si deve parlare anche dei Piani particolareggiati. Perché i Piani particolareggiati, in realtà, sono i mezzi operativi di questo P.G.T.U. e li vedremo, forse, sui giornali, non lo so dove, perché sono Piani particolareggiati approvati unicamente dalla Giunta. E quindi o ne parliamo oggi o chissà quando mai ne parleremo.

Quello che ci ha presentato, che è il Piano particolareggiato della sosta, su questo credo che abbiamo già detto abbastanza.

Io faccio solo notare una cosa: quando lei mette a pagamento un servizio, i cittadini che vengono colpiti da questo servizio a pagamento sono i cittadini che soffriranno, dal punto di vista economico, per questo pagamento, perché non sono le classi benestanti che comunque, in ogni caso, possono permetterselo. Non sono quelli che in realtà già non stanno utilizzando l'auto per motivi, evidentemente, di risparmio. Sono quelli che sono lì e che lei mette in crisi. E li mette in crisi evidentemente mettendo dei parcheggi a pagamento anche in zone dove magari già abitano.

Perché lei poi ha portato avanti un concetto in cui dice: sì, i residenti non pagheranno, coloro che risiedono nelle nuove zone a pagamento, se lo richiederanno, potranno avere l'utilizzo dei parcheggi a pagamento gratuiti.

Beh, qua bisognerebbe scendere un po' nei particolari. Ma chi? Quelli che evidentemente non avranno il garage, presumo. Quelli che magari il garage ce l'hanno in un'altra zona e quindi... boh. Lei, in questi particolari, non è sceso.

Ma i numeri che lei ci dà sono un po' preoccupanti, perché lei dice che su questi cinquemila e passa soste a pagamento, stalli a pagamento, 1400 saranno coloro che potranno utilizzare della sosta gratuita, in quanto residenti. In quanto residenti con qualche caratteristica.

Beh, io chiedo: visto che in questo momento, solamente nell'area centrale di Novara, sono oltre mille coloro che possono entrare in quanto residenti, lei allarga la zona a pagamento fino a Viale Roma, Corso Torino, tutte le zone da Viale Buonarroti verso queste due vie, quindi amplia in modo notevolissimo gli abitanti che potrebbero essere interessati da questo? E non parliamo della piazza antistante il vecchio Stadio di Via Alcarotti e tutte le vie di quella zona, Viale Dante, Via Regaldi, eccetera, eccetera.

Come fa a trovare 1400 persone, abitanti, che potranno avere il permesso e solamente 1400? Se arriveranno quattromila domande, lei che cosa farà? Darà il permesso a tutte le quattromila domande, perché, comunque, in ogni caso ha calcolato che in questo momento, a rotazione, ci sono solo 1400 automobili di residenti che girano in queste vie e sostano in queste vie? E se arrivano il doppio? Le cade anche questo Piano particolareggiato della sosta. E vorrò vedere come potrà dire di no.

E quindi, per concludere, tenga presente un'altra cosa, tenga presente che parte delle nuove zone a pagamento saranno in zone estremamente critiche. E per estremamente critiche intendo dire che vi sarà la zona della stazione, frequentata da pendolari che ogni giorno viaggiano, quindi dovrà calcolare che cosa fare. Ma anche fare gli abbonamenti, come lei continua a dire, e fare l'abbonamento di trenta, quaranta, cinquanta euro al mese, sarà anche poco, per lei! Per un pendolare che magari va a Milano o a Torino e si guadagna millequattrocento, milleduecento euro al mese, i cinquanta euro al mese contano.

E tenga presente, poi, che c'è anche tutta la zona del mercato coperto che verrà riaperta. È stata fatta nei tempi una politica per cercare di incentivare coloro che

frequenteranno e che frequentano il mercato coperto. Il fatto di mettere a pagamento tutta la zona del mercato coperto, e dico tutta, nel raggio probabilmente di cento metri o duecento metri, quindi arrivando fino al vecchio stadio e fino in fondo a Viale Dante, e come dicevo prima a Via Regaldi, significa, probabilmente, non dare una rotazione, che adesso è assicurata dal disco orario in parte e in Via Regaldi dalla sosta libera, quindi non dare accesso e facilitare l'accesso al mercato coperto. Significherà disincentivare l'accesso al mercato coperto.

Allora, delle due, l'una: o il braccio destro non sa quello che fa il sinistro, e quindi lei lavora in un senso e qualcun altro dice, l'assessore al commercio ad esempio dice che dobbiamo incentivare una struttura popolare, come il mercato coperto, ma lei non lo sta facendo con questo Piano particolareggiato. E quindi, o non vi parlate, o è tutta una strategia per far vedere del gran fumo, come lei ha cercato di far vedere anche con le sue diapositive.

Caro assessore, l'ipocrisia è una brutta cosa. Cercare di essere chiari, almeno nelle intenzioni, è un pregio. Lei chiaro, purtroppo, non lo è.

Nel momento in cui cerca di fare questa operazione, anche mediatica, di andare in giro per la città a presentare un qualche cosa che è, come dice lei, probabilmente molto impopolare, ecco vuol fare digerire una pillola amara raccontando tante favole. È un po' quello che vuol fare oggi.

E noi, sinceramente, alle favole, alle sue favole, non ci crediamo più.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Franzinelli.

Consigliera Moscatelli. Posso invertire di tre consiglieri, posso chiedere al consigliere D'Intino se vuole intervenire, poi faccio intervenire lei, consigliera.

CONSIGLIERE MOSCATELLI. Sì, grazie.

CONSIGLIERE D'INTINO. Grazie Presidente. Allora, visto che siamo stati anche sollecitati dalle minoranze ad intervenire, comunque sarei intervenuto, perché su questo tema non si può non intervenire.

Allora, innanzitutto dichiaro che quello che avevo detto in Commissione lo sottolineo e lo confermo, punto per punto, quindi non è che ci rimangiamo le parole.

Però volevo fare delle precisazioni. Innanzitutto quello che andiamo oggi ad approvare è il P.G.T.U. in generale, non stiamo approvando i Piani particolareggiati del traffico e della sosta.

Nel P.G.T.U. gli indirizzi di governo vengono attuati, i quali sono: l'estensione della ZTL all'intero centro storico, la revisione dell'attuale sistema di gestione della sosta in città con tariffe differenziate, la valorizzazione dei parcheggi di interscambio, il miglioramento e la sicurezza stradale, l'incremento della mobilità ciclabile.

Proprio su questi due ultimi punti e anche su altri punti, ma concernenti sempre l'impianto generale, io propongo che la tabella a pagina 205, visto che deve essere anche discussa in altre fasi, e soprattutto la fase più importante è quella del bilancio preventivo, di stralciare questa scheda. La quale scheda, a pagina 205, parla del Piano generale del traffico e del Piano particolareggiato dell'area centrale, quadri degli interventi, costo sommario e fase di attuazione.

Siccome in Commissione, come detto anche da altri commissari, consiglieri presenti, in alcune fasi, tipo la fase di intervento di riqualificazione e miglioramento della mobilità urbana, nel punto 4.C, dove c'era scritto "Riqualificazione di Piazza Martiri della Libertà", secondo me questi soldi, queste parti andrebbero finalizzate ad altri interventi, che sono sicurezza, segnaletica, ciclabilità e quant'altro. Insomma, cose, secondo noi, che sono più pregnanti e soprattutto più importanti in questo momento, in questa fase.

Siccome la coperta è corta, preciso anche una cosa, che Piazza Martiri non è che viene stralciata o verrà stralciata, semplicemente verranno modificate e

rianalizzate, in discussione di bilancio, le cifre stanziare.

E quindi, visto che questa tabella, come ho detto prima, va ridiscussa in altre fasi, che sono una nella fase del bilancio e nell'altra, quello che è appena passato, Piano delle opere pubbliche, ma va rivisto nelle fasi di attuazione, propongo questo stralcio, di questa scheda, all'interno del P.G.T.U.

Sicuramente, poi, in fase successiva, nel bilancio, daremo voce, come maggioranza, sicuramente agli interventi in essere per migliorare quello che è il discorso della sicurezza, della ciclabilità, della pedonabilità, sia in centro ma anche in periferia. Penso che questa sia la direzione.

Sicuramente il P.G.T.U. è un ottimo progetto, un ottimo Piano, come peraltro avevo detto anche in Commissione, non è che ho detto cose differenti, ma vanno riviste quelle che sono le fasi di attuazione.

PRESIDENTE. Chiedo silenzio in aula, altrimenti diventa difficile, per il consigliere, poter sviluppare il suo pensiero e comprendere noi quelle che sono le sue affermazioni, altrimenti è un dibattito leggermente disturbato. Grazie.

CONSIGLIERE D'INTINO. Grazie Presidente. Comunque stavo terminando col dire che di questo Piano, secondo il nostro punto di vista, anche la minoranza dovrebbe cogliere questi lati positivi che sicuramente ci sono e non guardare unicamente sul discorso della tariffazione, perché è una visione a vicolo cieco, perché si va solo a vedere quella che è la tariffa o rispetto a quella che è la tassazione, come molti dicono che viene effettuata.

Questo Piano ha un valore, che è quello di rivisitare tutto quello che è l'impianto generale e in fase successiva quella che è la tariffazione, il Piano della sosta ed il Piano particolareggiato del traffico.

Io sottolineo questa proposta che ho fatto, dello stralcio della scheda. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere D'Intino.

Consigliera Moscatelli.

CONSIGLIERE MOSCATELLI. Grazie Presidente. Signori assessori della Giunta e signori consiglieri, io oggi sono veramente confusa. Ma confusa perché? Non perché sia in uno stato particolare mio, ma confusa dalla relazione dell'assessore.

In Commissione ed anche nelle controdeduzioni abbiamo sentito costantemente che cosa? Non appartiene al Piano generale del traffico, questo va rinviato ai prossimi Piani particolareggiati, questo non rientra, il Piano generale del traffico è un atto di indirizzo.

Perfetto, abbiamo iniziato, o meglio l'assessore ha iniziato la sua relazione parlando del Piano particolareggiato. Allora debbo capire oggi. E direi che in tre quarti della sua relazione non ha fatto altro che evidenziare due concetti fondamentali: sosta e tariffe. Sosta e tariffe. Sosta e tariffe.

Allora mi chiedo se non c'è confusione proprio in questa Giunta. E talmente confusione che insiste in alcuni atti, che vedono addirittura la loro maggioranza in grande sofferenza. Non prendere atto della sofferenza dei propri consiglieri di maggioranza vuol dire viaggiare verso quel ritorno al futuro di cui vi siete fatti portatori di slogan all'inizio della vostra legislatura.

È palese che cosa hanno detto i due consiglieri che mi hanno preceduto, consiglieri di maggioranza. Stabiliamo le priorità, Piazza Martiri non è una priorità. Cancellate, addirittura il collega ha detto, al comma, all'articolo, al punto quattro, eccetera, eccetera. Cancellate, perché non è una priorità.

È sottinteso, nel discorso del consigliere Diana, scegliete le priorità. E attenzione a quali sono le priorità di questa città.

E allora dico chiaramente che c'è un forte scollamento tra la Giunta e la sua

maggioranza. Ma lo scollamento tra la Giunta e la maggioranza è lo scollamento tra questa Giunta e la sua città, questa è la realtà. Perché quei consiglieri rappresentano dei cittadini novaresi, come li rappresento io, quindi c'è una forte preoccupazione in me, perché quando c'è lo scollamento tra una Giunta – e chiederei cortesemente alle due signore assessore che parlano qui di fianco a me di tacere, perché disturbano, grazie – che è palese, evidentemente, perché non si ascolta la voce non del consigliere di minoranza ma degli elettori, perché noi rappresentiamo gli elettori.

Ovviamente questo è quello che mi preoccupa. E cosa mi preoccupa? Che oggi viene portato, quindi lasciamo da parte il Piano della sosta, dice giustamente l'assessore, quello è un Piano particolareggiato che poi vedremo, vedremo noi nel segreto della Giunta come fare, cosa non fare e quant'altro, perché non tornerà ovviamente all'attenzione del Consiglio, voi oggi dovete esprimere il voto, invece, su questo Piano generale del traffico.

E allora, assessore, più di lei, vorrei parlare del Piano generale del traffico, più di quanto lei abbia fatto nella sua relazione, suggestiva attraverso la rappresentazione delle slide ma poco significativa, invece, nelle risposte alle criticità di questa città.

Che cosa ritengo io che un Piano generale del traffico, al di là che nel 2008, nel 2010, poi tre anni ve lo siete giocherellato tra le mani, perché siete a due terzi del vostro mandato, siamo a tre anni ormai di Amministrazione, per tre anni ve lo siete elaborato, lavorato, ricincischiato, non lo so che cosa ne avete fatto, che prodotto viene fuori?

Io dico che la prima analisi che lei doveva portare a questa assemblea era: signori, in seguito al traffico – perché stiamo parlando del Piano generale del traffico urbano – abbiamo evidenziato che la città di Novara soffre di queste criticità, a), b), c), inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, il traffico non scorre, ci sono problemi di sicurezza. Della sicurezza, in questo Piano generale del traffico, lei non ha assolutamente parlato. Perché non è mettendomi il semaforo

intelligente, lo chiamo così per la più facile comprensione di tutti, che lei rende sicure le arterie principali di questa città.

Lei cito che ci sono stati dei morti sul Corso Risorgimento e questa Amministrazione non ha fatto nulla. Ma mi parla di fluidificare il traffico.

Se la fluidificazione del traffico ha un senso, e sicuramente condivisibile, per la riduzione di inquinamento atmosferico, perché la macchina ferma con il motore acceso sappiamo tutti che inquina fortemente. Quindi non è solamente il senso di fluidificare il traffico per velocizzare, per portare il soggetto prontamente in città.

Intanto non ce lo porti prontamente in città, lei non lo porta. Ma non lo porta non solo perché non abbiamo i famosi semafori intelligenti di cui parlavo prima, non lo porta perché ci sono comunque delle intersezioni sulle quali non avete assolutamente né elaborato un progetto, né lavorato.

Di che cosa ha bisogno questa città? Questa città ha bisogno, evidentemente, assessore, e questo è quello che a lei è mancato, quando prima ho sentito da lei e anche dall'assessore con la delega all'ambiente che questo problema lo rinviata, che avremo la riduzione del dieci per cento e alle osservazioni dei cittadini, io non ho registrato nella mia mente chi fossero, ma non mi interessa, perché sono cittadini, coloro che le hanno presentato le osservazioni, lei ha detto: ma no, ma non è lì il problema, io riduco il traffico del dieci per cento in ingresso nella città e si dovrebbe – mi scusi se uso il condizionale – ridurre anche quell'aspetto tragico di questa città – che lei ha sottovalutato sempre, in continuazione, in questi tre anni – che è proprio l'inquinamento atmosferico, acustico, e chi più ne ha più ne metta.

Lei l'ha sottovalutato e questo è quello che io credo che di più dannoso ha fatto in questi tre anni, la sottovalutazione dell'inquinamento di questa città.

Ma non lo risolve neanche adesso. Lei dice che non è un problema del P.G.T.U. risolvere. Sì, assessore, perché a seconda di come io mobilito il traffico, creo o perlomeno disincentivo anche l'inquinamento atmosferico. E come io redigo questo Piano generale del traffico, che non risponde sostanzialmente a queste

criticità.

Ma non risponde neanche alle esigenze quotidiane della sua collettività, sua e nostra, novarese.

Io non ho mai visto creare un pasticcio più enorme di questo proprio su tutto il progetto di quella che doveva essere una razionalizzazione della sosta, ma che, invece, razionalizzando, per rispondere alle esigenze, creerà una confusione generale anche nel cittadino, perché, ovviamente, sottrarremo molti posti, come ha sottolineato precedentemente il mio collega Franzinelli, per concederla ai residenti, di cui lei non ha un dato. Perché quel dato non è attendibile, perché è un dato che, ovviamente, lo vedremo poi, è scarsamente attendibile, come molti dei dati forniti in questo Piano generale del traffico.

Sostanzialmente che cosa emerge? Che le radiali non si sa come, perché le risorse non ci sono, perché sostanzialmente – lo vedremo poi con i dati di bilancio – l'incremento della sosta andrà, vedremo in quale voce lo troveremo, ad equilibrare i problemi di bilancio che ha questa Amministrazione, come tante altre, per carità, non dico che qui siamo allo sballo. Quasi, ma insomma vedremo quello in un altro momento.

Quello che emerge da questo Piano, soprattutto nella sua relazione, che è quella che mi ha veramente disturbata, è che lei ha parlato per un'ora e mezza, ma per un'ora intera ha parlato semplicemente della sosta. Quindi emerge che tutto il tema... mi dispiace, perché potevo cronometrare quando ha iniziato e quando ha finito di parlare con la sosta, sicuramente un'ora ha parlato soprattutto della sosta di questa città, che sicuramente sarà un tema e un problema, ma che voi non avete risolto. Avete spostato nel tempo la soluzione di quel problema, perché non avete una visione organica della città da qui, da oggi ai prossimi futuri anni.

Voi, perché siete entrati con la gamba tesa a giugno del 2011, convinti di chissà quale aria tirasse precedentemente, convinti che bisognava sfasciare tutto. E avete tentato di sfasciare il famoso parcheggio di Largo Bellini, che, dico

sinceramente, per me poteva vedere una diversa collocazione. Invece no, vi siete intestarditi su un percorso che viaggia – e lo vedremo nel bilancio del 2018, dopo che avete fatto il bando per l’assegnazione del parcheggio, vedremo poi come verrà gestito – e non vi siete posti il tema se questa città ha bisogno di un parcheggio sotterraneo.

Io le dico che ne aveva bisogno come minimo di due, non di uno, sicuramente. Bisognava fare una scelta. Il coraggio, caro collega Diana, si ha quando si ha la consapevolezza che il progetto che viene portato è un progetto valido. Se non si ha quella consapevolezza, si deve avere il coraggio di non portarlo. Il coraggio è quello di essere sicuri che per la città il progetto, di qualunque natura sia, sia valido e risponda alle esigenze della città.

Qui invece c’è il coraggio contrario, si porta un Piano, un progetto, che non risponde alle reali esigenze della città.

Perché non si può immaginare di togliere, mi scusi assessore, di abbassare il co2, l’inquinamento, portando il parcheggio dentro alla città, come lei sta facendo, portando duecento posti dentro alla Curia. Siamo dentro alla ZTL, questa è la realtà. E pagando pure, facendo pagare ai novaresi, su una proprietà privata, voi investite circa 200.000 euro. E poi vedremo che cosa costerà successivamente. Lei sta portando l’inquinamento dentro la città, non fuori.

ASSESSORE RIGOTTI. Come Largo Bellini.

PRESIDENTE. Assessori, non potete intervenire.

CONSIGLIERE MOSCATELLI. Largo Bellini è sicuramente più esterno rispetto alla Curia.

Lei avrà tutto il tempo di rispondere successivamente nella sua replica. Cosa che a noi non è concessa, ma lei ha la replica, quindi vada pur tranquillo, registri

quello che le sto dicendo e mi dimostri che portare duecento macchine dentro alla Curia non sia un atto poco coerente con quanto volete dimostrare con questo P.G.T.U.

State facendo investimenti su aree private, perché vedremo poi se questo è conforme anche a quanto richiesto e conforme agli aspetti vari di bilancio.

Non avete un Piano sostanziale della sosta, avete solo fatto, come diceva giustamente chi mi ha preceduto, e sarà l'unica cosa che realizzerete, le strisce blu in tutta la città. Questo è quello che realizzerete di quel P.G.T.U.

Alcuni colleghi hanno detto di stralciare la scheda finale, se non vado errando il collega D'Intino. Ma io voglio sapere se questo P.G.T.U. sta in piedi o non sta in piedi o se è il libro del futuro, futuro anno 2020 o quant'altro. Io voglio capire se è realizzabile o non realizzabile.

E allora, correttamente invece, si deve dire: nell'anno 2014 faccio questo, nell'anno 2015 faccio questo e quest'altro, con queste risorse. Risorse che vedremo poi se esisteranno e se saranno evidentemente utilizzate per il Piano del P.G.T.U.

Ma sa a che cosa non risponde il Piano del P.G.T.U.? Proprio quello che continuamente i cittadini novaresi vi hanno richiesto, che è quello che dovrebbe essere l'obiettivo di spostare dal trasporto privato al trasporto pubblico, cioè incrementare il trasporto pubblico.

Assessore, come si fa ad incrementare e soprattutto ad invogliare il cittadino ad utilizzare lo strumento pubblico? Si fa, generalmente, consentendo al cittadino di poter non attendere venti minuti il passaggio di un mezzo pubblico ma avendolo a disposizione con una frequenza tale che oggi lei non può garantire in questa città, perché non ci sono vie preferenziali per i nostri mezzi pubblici, la nostra velocità commerciale dei nostri mezzi pubblici è bassissima. E nulla di questo, nel suo P.G.T.U., come se il bus non fosse un mezzo e non costituisca e non viaggi nel traffico urbano, non dice nulla, assolutamente.

Non abbiamo una visione né dei parcheggi, questa città è... E lei preferisce il

parcheggio a raso, che sicuramente è molto più inquinante, rispetto ad un parcheggio sotterraneo.

Torno a ripetere, Largo Bellini non mi interessa come collocazione ma come principio. Il parcheggio sotterraneo consente, evidentemente, una riduzione quell'inquinamento e il parcheggio a raso no, perché continuerò a girare per cercarlo e per trovarlo.

Non c'è quindi una visione complessiva e questo è quello che effettivamente mi preoccupa. Perché, torno a ripetere, non risponde, ma non risponde in termini di sicurezza.

Vede, lei ha citato in questo Piano le rotatorie. Già abbiamo fatto – notare l'espressione! – passa per fatto dall'Amministrazione un qualche cosa che viene fatto da soggetto privato che deve aprire la sua attività: rotonda di Corso Vercelli, che lei citava, ed altre. E quindi avete dovuto aggiornare il vostro Piano, perché sostanzialmente sono già state fatte.

Non vedo quindi, ed è questo che fortemente mi preoccupa, nella vostra relazione l'analisi delle criticità rispetto al traffico urbano e le soluzioni delle criticità.

Sono, in modo così più o meno frammentario, si cerca il parcheggio, si cercano i semafori intelligenti, quattro rotatorie o dieci rotatorie. Ma qual è la visione d'insieme rispetto alle criticità?

Credo che questo Piano, veramente, a questa analisi non risponda. Un'analisi che doveva veramente, forse, essere il punto cruciale di tutto il Piano generale del traffico.

Io temo, assessore, che le analisi avverranno in fase successiva, quando, come lei stesso ha detto, quindi mi rifaccio sempre a ciò che lei ha appena pronunciato, poi dovremo vedere, rinviando ai progetti esecutivi o ai progetti particolareggiati.

Casertina, se io rinvio tutto a dopo, vuol dire che mi manca l'analisi a monte.

Credo che i colleghi si stiano agitando, forse debbo concludere Presidente?

PRESIDENTE. Sì, consigliere, è già a venti minuti.

CONSIGLIERE MOSCATELLI. Ho sentito, infatti. E mi dispiaccio, ma lei non mi ha...

PRESIDENTE. Ho preso la Presidenza in questo momento.

CONSIGLIERE MOSCATELLI. Allora sono andata avanti. Mi dispiaccio, vedrò di cronometrare anche quelli degli altri poi.

Grazie Presidente, concludo dicendo che questo Piano particolareggiato purtroppo, ahimè, non risponde alle criticità di questa città, soprattutto si concentra solamente sulla sosta, con una logica che non ci vede sicuramente favorevoli.

PRESIDENTE. Grazie consigliera Moscatelli.

La parola al consigliere Canelli.

CONSIGLIERE CANELLI. Grazie Presidente. Dopo che ha parlato la consigliera Moscatelli, che ha toccato praticamente tutti gli argomenti, in maniera molto approfondita, è difficile fare considerazioni ulteriori riguardo agli elementi di negatività che emergono dall'impostazione che ha dato stamattina l'assessore Rigotti, nella presentazione di questa delibera, di questo Piano.

Piano che, comunque sia, ricordiamolo tutti, io l'ho letto ed ho letto il Piano che era, diciamo così, in previsione della vecchia Amministrazione ed ho letto questo Piano. Effettivamente ci sono dei punti di contatto molto forti.

Questo è un Piano che, a mio avviso, nasce vecchio. È un Piano che non ha nessuna attinenza con il cambiamento, negli ultimi anni, delle condizioni che la città ha subito sotto molti profili.

Un Piano generale del traffico urbano dovrebbe tenere in considerazione alcuni obiettivi principali, come è in relazione, è stato detto anche in delibera, è stato detto anche condizioni ambientali, fluidificabilità del traffico, sicurezza stradale, come ha già detto molto bene la consigliera Moscatelli, attivazione di interventi di siti logistici.

In buona sostanza un Piano generale del traffico urbano incide pesantemente sulla qualità della vita delle persone.

Dovrebbero essere questi gli obiettivi prioritari sui quali un Piano generale del traffico urbano va a puntare con i suoi interventi.

Qua, invece, siamo di fronte ad un qualcosa di diverso. Questo non è un Piano generale del traffico urbano, questa è una manovra di fiscalità locale pura e semplice.

Noi oggi andiamo a chiedere ai cittadini novaresi, e prendiamo dalle tasche dei cittadini novaresi, un milione e mezzo, tre milioni e mezzo, due milioni di euro all'anno, li portiamo dentro all'Amministrazione, prevediamo di fare alcuni interventi nei prossimi anni, nello stesso tempo andiamo ad impegnare novecentomila euro dell'Amministrazione sull'operazione di arredo urbano.

Questa è una manovra di pura e semplice fiscalità locale, in linea con l'impostazione e con le manovre di fiscalità locale fatte da questa Amministrazione nell'ultimo anno e mezzo, vale a dire l'aumento delle tariffe, l'aumento della pressione tributaria e fiscale sui cittadini novaresi.

Con una aggravante: che gli complici la vita. Oltre a prendergli i soldi, gli complichino pure la vita, alle persone.

Io, conoscendo l'assessore Rigotti e la sua sensibilità, la sua passione per i Piani del traffico, tutta la sua storia professionale è incentrata su questo, non posso credere che sia contento di avere portato una cosa del genere. Non ci posso credere, assessore.

In questo momento bisogna avere ben chiare quelle che sono le priorità,

diciamo così. E già stato detto da più parti, addirittura da elementi della maggioranza: quali sono le priorità, in questo momento? Innanzitutto non gravare ulteriormente sulle famiglie, dal punto di vista economico. Questo è un piano, è un piagnucolo, che nasce, come ho detto prima, vecchio, che nasce superato, che non ha slancio innovativo, non ha un orizzonte innovativo questo piano qui.

Avete preso quello che era stato elaborato in passato, l'avete raffazzonato su, cercando di stralciare, da uno dei cardini di quel piano là, che era la realizzazione del parcheggio di Largo Bellini, perché per motivi elettorali non potevate farlo. L'avete raffazzonato su un attimino e adesso ce lo presentate, dopo tre anni.

Non c'è un piano che caratterizza la vostra Amministrazione, un piano innovativo.

Questo Piano è stato utilizzato, il suo unico scopo, e torno a bomba a quanto detto prima, è utile, a voi, solo ed esclusivamente per aumentare le entrate tra un milione e mezzo e due milioni di euro all'anno. A questo vi serve. Quindi non ha alcuna utilità sotto il profilo... Avreste dovuto fare un approfondimento, com'è già stato detto, sulle nuove condizioni di tipo ambientale, sulle nuove condizioni che il traffico veicolare impone ai cittadini novaresi e questo non è stato fatto.

È un piano che nasce vecchio, assessore. E la cartina di tornasole di tutto ciò, nella vostra impostazione, la cartina di tornasole sul fatto che sia un mero strumento di fiscalità locale, sta nel fatto che voi avete mantenuto i novecentomila euro sulla realizzazione della pedonalizzazione di Piazza Martiri, che è un obbrobrio. Voi andate a chiedere ai cittadini un milione e mezzo, due milioni di euro in più, togliete dalle tasche dei cittadini un milione e mezzo, due milioni di euro in più e mantenete quella lì, di novecentomila euro, che è una semplice operazione di decoro urbano.

Noi avevamo detto di stralciarla, perché magari si poteva utilizzare per lo smaltimento dell'amianto nelle scuole, piuttosto che il miglioramento della sicurezza degli istituti scolastici e quant'altro, ma comunque sia potrebbero essere utilizzati in parti anche per attivare determinati interventi sotto il profilo del traffico

urbano. Magari andando ad investire maggiori risorse sotto il profilo degli ETS, dei sistemi di trasporto intelligente, andando ad investire maggiori risorse sotto altri interventi, magari nella city logistic, perché è molto sentito il problema del trasporto all'interno della ZTL. Quei soldi lì dovrebbero servire a questo.

Un orizzonte innovativo, un piano innovativo, non è sicuramente questo, perché voi l'avete preso da quello che era stato elaborato nel 2008, 2009, 2010, l'avete raffazzonato un po' su, in modo tale che vi dia la copertura politica per andare a prendere un milione e mezzo, due milioni di euro, nelle tasche dei cittadini novaresi.

È la stessa identica impostazione, dal punto di vista amministrativo, che avete adottato fino ad oggi.

Io capisco che ci siano delle difficoltà, dal punto di vista degli equilibri economico-finanziari, perché c'è la riduzione dei trasferimenti, tutti gli Enti locali hanno queste problematiche qua, ma tu non puoi andare a prendere un milione e mezzo, due milioni di euro, dalle tasche dei cittadini e nello stesso tempo mantenere confermato un intervento di novecentomila euro sul decoro urbano. Scusatemi, ma prendetegliene cinquecentomila, quattrocentomila, trecentomila, non andate a prendere un milione e mezzo, due milioni.

E quei novecentomila lì li mettete sugli interventi che volete fare, magari tra due anni, magari tra tre anni, con i soldi che andate a prendere dal Piano della sosta.

Io ho ascoltato molto attentamente l'intervento di D'Intino e mi sembra un intervento intelligente. Lui propone di stralciare dal Piano generale del traffico questo quadro degli interventi. In buona sostanza è il crono programma degli interventi. Perché, giustamente, dice che qui c'è certezza il primo anno degli stalli a costo zero, 5300 che fanno arrivare soldi, non c'è certezza o meno, vengono rimandati al di là del tempo, troppo al di là del tempo, determinati interventi.

Ma perché, invece che stralciarlo, non ci mettiamo qui un attimino o le cambiamo, lo emendiamo, andiamo incontro alle esigenze reali, cerchiamo di

sistemarlo un attimino in modo magari da anticipare determinati interventi in ordine, ad esempio, alla riqualificazione dei sistemi semaforici, magari traslando più in là nel tempo gli interventi di arredo urbano, che magari sono un po' meno importanti. Invece che farli nel 2014-2015 li facciamo nel 2016 o nel 2017, che ne so. Se interessa all'assessore.

La mia proposta è questa qui, mettiamoci qui ed emendiamo, invece di stralciare, in modo tale da trovare una quadra che vada magari, diciamo così, incontro alle esigenze di tutto il Consiglio e alle sensibilità di tutto il Consiglio.

Ora, il messaggio è proprio questo. Questo non è un Piano generale del traffico urbano. O, meglio, è un Piano generale del traffico urbano che maschera una pura e semplice manovra di fiscalità locale, quindi è un piano senza anima.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Canelli.

Consigliera Arnoldi.

CONSIGLIERE ARNOLDI. Grazie Presidente. Assessore, io ho letto con interesse, dopo un po' di tempo che non riuscivo a farlo, perché anche questo fatto che un consigliere comunale debba avere un impegno e capacità di comprensione tale per cui ci vengono proposti questi piani, che sono affascinantissimi, per carità, ma richiedono anche delle competenze che magari, lo dico con franchezza, io ad esempio non ho. Sarebbe bello poter avere anche delle semplificazioni.

Al di là di questo, io trovo che questo sia un bellissimo piano e lo dico con grandissimo rispetto, perché in questo piano ci hanno lavorato alcuni dei più grandi professionisti che hanno collaborato con questa Amministrazione: l'ingegnere Gelmini, l'ingegnere Mondo, il Politecnico di Milano.

È evidente che il mio intervento di consigliere comunale non può andare a confutare una serie di tesi, di principi, che sono enunciati dentro a questo documento e che, sicuramente, avranno a base, a fondamento, una scientificità che

io non sono in grado, come cittadino, di verificare. Quindi diciamo che mi fido, e va bene.

Mi fido, peraltro, della professionalità dell'assessore, che essendo un tecnico, tra l'altro, probabilmente può meglio di me capire se i contenuti di questo Piano sono realistici con la situazione attuale di Novara.

Tutto ciò detto e che premesso, il Piano è bellissimo. Poi mi sono anche andata a vedere il Piano particolareggiato e ci sono queste immagini molto belle di una città ideale, che a me piacerebbe molto avere. Il tema della rotonda su Corso Milano, il tema di Viale Roma, gli alberelli e le fioriere. È sicuramente una bella immagine di città.

Però, proprio perché è una bella immagine di città, un'immagine teorica, il compito, a mio avviso, dell'amministratore pubblico deve essere quello di capire e comprendere se quella bella immagine di città è poi realizzabile. Ma non materialmente realizzabile, realizzabile in quanto in grado di venire incontro alle esigenze dei cittadini che poi la vivono.

Io credo che, effettivamente, tutto questo materiale, che negli anni si è stratificato, ha oggettivamente portato a molta confusione. Perché poi, è evidente a tutti quelli che l'hanno letto, che la filosofia cardine cambia, a seconda del professionista che ci mette mano, a seconda dell'Amministrazione che regge in quel momento il governo della città.

È oggettivo che dentro a questo documento ci sia, per quanto ripeto i professionisti abbiano fatto credo tutto il possibile per renderlo migliore, tra virgolette, ci sia molta confusione.

Una confusione che, poi, vedete, arriva in Consiglio comunale. Perché nel momento in cui i consiglieri di minoranza e di maggioranza, ma comunque nulla fa, sono rappresentanti tutti dei cittadini, pongono quesiti non banali, arrivando addirittura a chiedere lo stralcio dell'ipotesi economica e il crono programma, voi capite che questa confusione non è più solo un'idea nostra che sta nell'aria, è una

confusione che è sentita da tutti, che è evidente a tutti.

E allora, io mi dico: forse è ben vero che poi ci saranno i Piani particolareggiati, poi parlerete di sosta, parlerete di tutta un'altra serie di situazioni, ma è altresì vero che noi oggi andiamo ad approvare un Piano che non ci può convincere per la sua stessa composizione, per com'è nato.

Per avere perso la filosofia l'origine che avrebbe dovuto reggere le sorti. È nella natura delle cose che succeda questo, meno nella natura delle cose il pervicace, forte, ostentata volontà di questa Amministrazione di procedere sempre e comunque. Al punto che oggi siamo qui a cercare di capire se l'assessore vorrà o meno chiudere Piazza Martiri.

Che poi è un tema, non è il tema ma è un tema: la chiude o non la chiude? I finanziamenti li mette su quest'anno o li mette più avanti? Come le chiedono di fare i suoi consiglieri comunali. Non è una domanda banale. Non è l'elemento portante del Piano, ma in parte a mio avviso comunque lo è, ma non è una domanda banale.

E noi, dentro a questo P.G.T.U., la risposta a questa domanda non ce l'abbiamo, perché addirittura qualcuno propone di stralciarla.

Allora io mi domando e dico: io capisco l'esigenza di non gettare il lavoro fatto in precedenza, e siamo tutti d'accordo, perché sarebbe anche stata una follia prendere quella montagna di studi fatti in passato e buttarli dalla finestra. No. Però è evidente che questo Piano è andato oggi, nel suo risultato finale, scaturisce da una visione di città che è univoca, che è quella dell'assessore Rigotti, che io stimo come professionista ma che mi porta la sua visione di città, che non è la nostra.

E questo non è un elemento sul quale noi non possiamo non tenere in considerazione. Magari ci sono delle correzioni da fare, però queste correzioni non sono state... questi suggerimenti, al di là delle osservazioni ufficiali, siamo tutti d'accordo, va bene, poi c'è sempre la associazione ambientalista che interviene, il professionista che interviene, quell'altro che vuole fare la strada in un altro modo che interviene, però è evidente che manca, a questo documento, ormai

quell'elemento fondamentale di ascolto della città, che era la base, che doveva essere la base di un'iniziativa di così vasta portata.

Però io non mi soffermo solo a Piazza Martiri. Perché ha ragione il collega Canelli quando dice che è un piano vecchio. Ma non è un piano vecchio perché l'ingegnere Gelmini o gli altri ingegneri che ci hanno lavorato non sanno, ma è sempre nella stratificazione di input che hanno ricevuto, ad esempio non hanno avuto modo di considerare elementi che oggi sono all'attualità in tante altre città.

Penso, ad esempio, ad un tema come la infomobilità. Qui non c'è una riga di questo. Questo è un piano che sembra fatto negli anni Settanta, chiudi la piazza ed hai ottenuto un parcheggio. Poi, però, tutto il tema delle centraline, dei bus intelligenti, delle auto, di come si può sistemare l'interscambio, di come deve funzionare il parcheggio intelligente, cioè tutta quella roba lì non esiste.

Sì, ho letto di semafori. Va bene, assessore, adesso non è che quattro semafori che viaggiano in linea sono un tema di grande... Anzi, proprio una città come Novara, per le sue dimensioni, per la sua struttura, avrebbe potuto essere un laboratorio di sperimentazione di tecnologie innovative straordinario, molto più che Torino e Milano, se vogliamo mettere, perché qui le conseguenze sono anche più facilmente verificabili, quantificabili, i costi sono inferiori. Eppure, di tutto questo, non c'è una riga, ripeto, al di là della striscia dei semafori intelligenti, che va benissimo. Ma il mondo è andato avanti.

Io non lo so, però ogni tanto leggo qualche rivista e leggo di queste cose straordinarie che succedono nel mondo. E dico: però bella questa idea, che quando io prendo il pullman, questo sa calcolare i miei tempi. Sono temi. Sono temi che, però, qui non ci sono. Ma, ripeto, non è che sono temi che non ci sono perché chi l'ha redatto non conosce la materia, evidentemente a chi l'ha redatto non è stato dato modo di sviluppare una situazione di questo tipo, perché qui è valsa la logica del chiudiamo la piazza e mettiamo la fioriera, come si faceva negli anni Settanta.

Questa è la politica innovativa portata avanti da questa Amministrazione.

Poi, guardate, tanta ironia io, sul tema dei parcheggi sotterranei, francamente non la capisco. Io poi non sarò una grande esteta, continuo a preferire le auto sotto terra rispetto alle auto sopra terra. Se poi a voi piacciono sotto la cupola, per carità questa è una questione di gusto. Io non ne ho tanto, però quando vedo una macchina che sta sotto dico: to', non la vedo. E questo era un tema.

Però non mi interrompere, abbi pazienza.

E questo è un tema.

Il tema di discutere sul fatto se l'auto sia meglio sopra o sotto, filosoficamente non è un tema banale. Puliamo le nostre città dalle auto, oppure no?

L'assessore Rigotti dice: sì, andiamo tutti in bicicletta. Benissimo, posso anche prendere in considerazione l'ipotesi: ho tot anni, abbastanza di buona salute, posso farlo. Quanta popolazione anziana c'è nella nostra città? Quanti disabili, quanti malati? E tutto questo mondo qui! Questo lo prendiamo in considerazione, oppure c'è questa no?

Quando leggo certe cose, veramente guardate c'è un punto divertente, lo metto come esempio. C'è un punto dove si dice: "Dalle 07:30 alle 09:30 entrano a Novara 28500 veicoli ed escono 21500 veicoli. Se si potesse incrementare progressivamente il tasso di occupazione dei veicoli privati, agendo su un pendolarismo, fino a raggiungere un valore medio di 1,4 passeggeri per auto, si potrebbe ottenere, sulle radiali, una riduzione di 5000 vetture". È bellissimo, però è un po' teorico.

Come la traduce il politico, questa cosa qua, nel pratico? È questo il tema.

Assessore, io credo che lei abbia fatto un grandissimo sforzo e la ringrazio, io però continuo a credere – e lo credo io, come lo crede la sua maggioranza – che questo sforzo non sia sufficiente e non sia correlato ai bisogni della città. Perché io non posso pensare che oggi, ripeto prendete la battuta, per risolvere il problema del traffico in questa città, dobbiamo viaggiare su una macchina in 1,4 persone.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliera Arnoldi.

Consigliere Pirovano.

CONSIGLIERE PIROVANO. Grazie Presidente. Intanto io volevo fare alcune precisazioni, perché dagli interventi dei colleghi, soprattutto quelli di minoranza, alcuni aspetti di questo Piano, a mio parere, non gli sono chiari.

Intanto diciamo una cosa. Noi oggi siamo qua ad approvare il P.G.T.U., che è uno strumento di indirizzo, e non il Piano particolareggiato della sosta e non le infrastrutture che sono legate al Piano triennale delle opere pubbliche. Quelle sono conseguenze correlate al Piano, ma andranno discusse.

Essendo questo un tema abbastanza importante, come noi non abbiamo interrotto, come giustamente ha fatto notare la collega, preferirei non essere interrotto.

Noi oggi siamo qua a discutere e ad approvare, a fine di questa seduta, il Piano generale del traffico urbano. I Piani particolareggiati, perciò quello che è correlato alla sosta e alla tariffazione, noi li approveremo e li discuteremo nelle Commissioni inerenti al bilancio di previsione che andremo a discutere nei prossimi giorni.

La stessa cosa, per quanto riguarda le opere correlate, le opere infrastrutturali che sono collegate a questo Piano, le discuteremo nelle Commissioni competenti, correlate sempre al bilancio di previsione 2014.

Questo è il quadro, per fare chiarezza. Qui oggi non stiamo approvando le tariffe della sosta e non siamo neanche approvando il Piano triennale delle opere pubbliche. Questo lo volevo dire, Presidente, perché mi sembra che su questo punto un po' di confusione si è fatta.

Dopodiché, noi siamo arrivati dopo tre anni all'approvazione di questo Piano generale del traffico urbano dopo una lunga discussione, dopo una serie di Commissioni, dopo una serie di interventi e di spiegazioni che l'ingegnere Mondo, per quanto riguarda il Piano generale del traffico urbano. Perché qui, molte volte, si

fa confusione. Noi abbiamo avuto l'ingegnere Mondo a spiegarci il Piano generale del traffico urbano, abbiamo avuto l'ingegnere Gelmini a spiegarci il Piano particolareggiato della sosta, che sono due cose diverse.

Oggi noi andremo ad approvare, per capirci, una cornice di un quadro. E in questa cornice va costruito un puzzle. Il puzzle si chiama Piano particolareggiato della sosta, della sosta del centro, perché quello che abbiamo visto con l'ingegnere Gelmini riguarda sostanzialmente il centro. Andremo ad approvare la ZTL del centro, e quello è un altro pezzo del puzzle che andrà costruito.

Prima l'assessore Rigotti ha detto che andrebbe fatto un Piano particolareggiato di Corso Roma, ma qui dentro non c'è ad oggi. Il suo è un auspicio che ha fatto, ma sicuramente non c'è.

Mi spiace, adesso Mauro è uscito, ma io volevo dirgli: quando si dice che si vanno a toccare gli assi commerciali, a far pagare Corso Torino e Viale Roma, se non ho capito male dall'intervento del collega Franzinelli, mi fa pensare che non avete letto il Piano. Perché qui non vanno toccati gli assi commerciali come Corso Torino e Viale Roma. L'assessore Rigotti ha detto che sarebbe auspicabile fare, in futuro, un intervento su Viale Roma, perché effettivamente in Viale Roma, in questo momento, c'è una viabilità problematica. Ma non è in questo Piano. Lo affronteremo e ne discuteremo anche nelle Commissioni competenti, valuteremo e faremo le osservazioni del caso.

Voglio dire, adesso qui si parla del 2008, del 2012, ma noi ci siamo insediati nel 2011. Questo Piano doveva essere già approvato nel 2010.

Guardate, io ricordo l'assessore Colombo, il grande assessore Colombo, che è anche un mio grandissimo amico, che disse in un'intervista, se volete vi recupero anche l'articolo del giornale, che prima del fine mandato della vecchia Amministrazione, cioè del suo mandato, avrebbe portato in approvazione il P.G.T.U. E noi stiamo ancora aspettando.

Stiamo arrivando noi ad approvare il P.G.T.U. E qual è l'ostacolo, qual è stato

l'ostacolo principale, perché ci abbiamo messo tre anni? Il parcheggio sotterraneo di Largo Bellini, Federico.

Tu puoi pensarla come vuoi, ma questa Amministrazione, fin da subito, e nel programma di questa Amministrazione non è che siamo andati dai cittadini a dire che faremo il parcheggio sotterraneo. No, i cittadini ci hanno votato perché noi gli abbiamo detto che non avremmo fatto il parcheggio sotterraneo di Largo Bellini. Era nell'indirizzo di programma...

Vedi, Silvana, io capisco che hai qualche difficoltà, però attenzione, perché hai detto...

Presidente, io però non ho interrotto, sono stato in religioso silenzio e capisco che quando si dicono certe affermazioni fanno male.

Ho sentito la consigliera Silvana dire ad esempio che noi metteremo duecento posti auto nel parcheggio della Curia, ma sono ottanta. Sono ottanta posti auto, non duecento. Come si fa a dire duecento!

Ne metteremo 244, se non ricordo male il numero, nella Caserma Passalacqua. Sicuramente dovremmo spianare la Curia, per mettere duecento posti auto, dovremmo trasferire il Vescovo.

Poi, per carità, ognuno qui può dire quello che crede, può dire quello che vuole, però, quanto meno, diciamo le cose per come stanno.

Nessuno dei consiglieri, dei colleghi di maggioranza, oggi ha detto, perché non ci va neanche di rivangare il passato, quello che non avete fatto, perché se non dovremmo dire che nel Piano economico finanziario del parcheggio sotterraneo di Largo Bellini si prevedevano... No, lo voglio dire, però, scusatemi, se voi mi tirate per la giacchetta, io poi qualcosa devo dire su questo tema.

Voi prevedevate... Presidente, però, io capisco che gli dà fastidio quello che dico...

PRESIDENTE. Però, davvero, se c'è una responsabilità, è una responsabilità

di tutti, che vale per i consiglieri di minoranza ma vale anche per i consiglieri di maggioranza, il rispetto della possibilità di poter intervenire mi sembra che non abbia una colorazione. Poi ognuno, ripeto, ha la possibilità di contestare le affermazioni in sede di dichiarazione di voto.

Prego.

CONSIGLIERE PIROVANO. Allora, dicevo, intanto lì si prevedeva il pagamento del parcheggio ventiquattro ore al giorno, festivi compresi. Il costo era già stato deciso, due euro all'ora. Due euro all'ora, ventiquattro ore su ventiquattro, 365 giorni all'anno. Di questo stiamo parlando.

C'era una riduzione di posti auto, perché non lo dimentichiamo che con il parcheggio sotterraneo i posti auto venivano ridotti e non aumentavano, noi invece stiamo facendo l'operazione opposta. Noi li stiamo aumentando i posti auto...

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Abbiate pazienza.

Consigliere Coggiola, lei dovrà intervenire subito dopo Pirovano, contesti nel suo intervento, non durante.

CONSIGLIERE PIROVANO. Presidente, siccome quello che sto dicendo può essere smentito dai documenti, poi ci sarà la pausa pranzo ed io invito il consigliere Coggiola o chi interverrà a smentirmi con i documenti che erano già stati prodotti in base alle cose che sto dicendo. Ci sono i documenti, il Piano economico finanziario è lì, se volete lo tiriamo fuori e lo diamo anche agli organi di stampa, così vediamo se io sto dicendo delle inesattezze o sono i colleghi di minoranza a cui, probabilmente, non avevano neanche fatto leggere quello che gli stavano facendo votare.

Detto questo, Presidente, perché dobbiamo dirla tutta, che cosa stiamo facendo per questo Piano? E, guardate, lo metto da parte quello che era stato, quello che si doveva fare, perché sennò qui non ne usciamo più.

Cosa stiamo facendo? Assessore, lei ha detto molto bene che non è vero che non ci sono i parcheggi di interscambio, perché è previsto il parcheggio di interscambio con la realizzazione di una navetta o due, l'assessore l'ha spiegato bene, che collegheranno il centro città.

Cosa stiamo facendo e che cosa si vuole fare, cosa si tenta, qual è la speranza? In un momento di crisi come questo, sono i commercianti che ci chiedono di avere di più la possibilità di permettere alle persone di andare in centro.

Guardate, la voglio estremizzare. Se noi provavamo a liberalizzare le strisce blu, facendole diventare tutte bianche, voi pensate che avremmo incentivato il commercio del centro? Cioè, se a Piazza Martiri, a Largo Bellini, non facevamo pagare più neanche un euro, voi pensate veramente che i commercianti potessero essere contenti? Io vi dico di no, e sapete il perché? Perché quei parcheggi sarebbero diventati tutti parcheggi per le persone che vanno a lavorare in centro, che non vanno lì per comprare, non vanno lì per realizzare commercio ma per quelle persone che parcheggiano alle otto di mattina e portano via la macchina alle otto di sera o alle cinque di sera, dipende dal turno.

Non ci sarebbe stata quella rotazione che ai commercianti serve per incentivare il commercio oggi in questa città.

E non mi venite a dire che oggi i negozi chiudono. Oggi, proprio per questi motivi, chiudono. Oggi non c'è il Piano generale della sosta. Non è colpa di Rigotti, non si può fare il processo alle intenzioni. Anzi, questo Piano va proprio in quella direzione, va nella direzione di salvaguardare il commercio del centro di questa città, creando una rotazione.

Presidente, io non vorrei farla troppo lunga, perché mi rendo conto che dopo... però noi potevamo decidere di buttar via il bambino con l'acqua sporca, noi

abbiamo deciso di tenere quanto di buono c'era in quel piano, in questo piano. Abbiamo deciso di fare le modifiche, dove abbiamo ritenuto che quel piano non andava bene. Sicuramente il parcheggio sotterraneo di Largo Bellini è stato uno dei motivi per cui ci ha rallentato, perché dovevamo sapere come uscire da quella situazione e, prima di modificare questo Piano generale, dovevamo avere la certezza che poi non si realizzasse il parcheggio sotterraneo.

Noi approveremo questo Piano, assessore, stia sereno, ma lo dico perché...

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Per cortesia.

CONSIGLIERE PIROVANO. Sapevo la battuta. Se mi fanno finire di parlare, l'ho detto a posta, assessore, perché...

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Per cortesia, silenzio. Siete un po' troppo sereni.

CONSIGLIERE PIROVANO. Lei non dovrà aspettare domani, assessore, per sapere. Ma lo so bene che lei è serenissimo.

Assessore, lei non deve aspettare domani per sapere, non deve aspettare oggi pomeriggio, quando si metterà in votazione questo documento. Io sono convinto che una maggioranza responsabile, come la maggioranza che sostiene questo esecutivo, non la deluderà. Stia sereno. Ma glielo dico veramente, stia sereno.

E possono stare sereni anche i colleghi di minoranza, perché avranno delle gradite sorprese. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Pirovano.

L'unico che non è sereno è il Presidente, che in questo caso si assume la responsabilità di sospendere i lavori, fino alle ore 14,35-14,40. Grazie.

La seduta è sospesa alle ore 13,05

La seduta riprende alle ore 14,50

Escono dall'aula i Consiglieri Pronzello, Murante e Lanzo. Presenti 30.

PRESIDENTE. Se i consiglieri si accomodano, riprendiamo i lavori del Consiglio.

Io ho iscritto a parlare il consigliere Coggiola. Però, soltanto ad un condizione, consigliere, che i consiglieri comunali suoi colleghi si accomodino nei loro posti e facciano silenzio. Grazie.

CONSIGLIERE COGGIOLA. Io prendo a prestito, dall'assessore, due sue espressioni, che ha usato in Commissione, che magari parola più, parola meno, erano: sempre, quando c'è un cambiamento, c'è un po' di trauma, c'è un po' di difficoltà, si fa fatica a cambiare. E la seconda che dice: ora o mai più. Ha detto qualcosa del genere ai suoi consiglieri: siamo a metà mandato. Se qualcuno diceva: rivediamo, facciamo, prendiamo un po' di tempo, lei giustamente ha detto, ed io lo condivido: o lo facciamo adesso, se andiamo troppo verso la fine mandato diventa difficile, più difficile che non ora.

Praticamente queste sono forse le due cose che condivido. Perché forse, non l'ho ancora capito, di alcuni altri consiglieri, io qualche difficoltà di accettazione, di comprenderne la vision, ce l'ho anche del Piano diciamo così 2010.

Per carità, io quello del 2010 non l'ho visto. E quando l'ho visto? L'ho visto nel luglio 2012, quando ce lo portò l'ingegnere Mondo. E lo compresi così, disse:

dobbiamo dissuadere o rendere non agevole l'attraversamento di Novara nord-sud ed est-ovest, l'automobilista deve comprendere che deve poterci girare e deve individuare facilmente dove girarci attorno. Mettiamo due nuclei, uno più stretto ed uno un po' più largo, la possibilità di girarci attorno e deve essere facilmente intellegibile, anche da un non novarese ma da uno che ci arriva, deve capire – adesso dico la battuta – a seconda che giri in senso orario o antiorario, ma se va, nel caso dell'orario, verso destra, va verso una zona sempre più hard, più dura, con maggiori difficoltà, più lenta, perché va verso il centro. Se va verso sinistra, va in una zona più scorrevole o sta nell'intorno delle circonvallazioni, chiamiamole così, di Novara.

Questa era la cosa che qualche dubbio a me diede, perché io sono, di mia natura, per la permeabilizzazione e non per le zone a traffico limitato nel centro. Io personalmente, ma questa è una mia visione.

L'altra cosa era sgombrare, mi ha invitato Pirovano, io sgombrò definitivamente il problema sul punto dei parcheggi e di quant'altro. Se vi ricordate siamo venuti con questa visione nel luglio 2012. Io mi ricordo che l'assessore ci diede ampie rassicurazioni, dicendoci: ma non preoccupatevi, non c'è fretta, a settembre ci vediamo, ne riparlamo. A settembre non è arrivato niente. Poi ho scoperto, dopo metà settembre, come viene riportato addirittura qui, nell'incipit del P.G.T.U., che era già passato in Giunta e che era stato pubblicato. E siamo nel 2012.

Se magari lo hanno fatto i consiglieri, non lo so, magari dagli interventi, perché il dubbio mi resta, vi leggo la pagina otto del P.G.T.U., sono quindici righe.

“Nel mese di agosto 2013 il Comune, nella persona del dirigente del servizio eccetera, assegnava alla ditta eccetera – cerco di farla un po' breve – l'incarico dello studio e rielaborazione del P.G.T.U. adottato nel 2012, al fine – scritto in grassetto – dell'aggiornamento del documento medesimo, il recepimento delle sopravvenute richieste dall'Amministrazione comunale”.

È quindi passato quello adottato nel 2012, arrivano delle richieste nuove.

Quindi quello del 2012 non è poi arrivato mai in Consiglio, arrivano delle richieste nuove. “Come specificato nel disciplinare di incarico, l’aggiornamento del P.G.T.U. riguarda: - aperte le virgolette e sottolineato – sostanzialmente tali proposte riguardano l’estensione nella zona di parcheggio a pagamento, mediante l’inserimento di un ulteriore quarto anello – tra virgolette – di regolamentazione, oltre ai tre già previsti. In particolare il nuovo anello andrebbe ad inserirsi tra il limite del centro storico e il limite del centro urbano”. Chiuse le virgolette, fine della sottolineatura, a capo.

“Le richieste di modifica del Piano, adottato nel 2012, oggetto del presente studio, riguardano, infatti, l’agevolamento delle linee del P.G.T.U. alla – aperte le virgolette, grassetto – proposta del Piano particolareggiato del traffico e Piano particolareggiato della sosta del centro storico, redatto nel dicembre 2013, a cura di Gelmini”.

Oggi, quindi, perché siamo qua? E perché non nel gennaio 2013 ma nel marzo 2014? Perché nel frattempo a quel vecchio P.G.T.U., quello versione 2010 e rivisto nel 2012, gli è stato detto: non è che dovete fare una cornice quadrata, per cui i quadri che possono andare dentro sono un po’ come sono. Questa cornice è una cornice ben sagomata, ha una sagoma questa cornice, che è la sagoma del famigerato terzo anello. Perché lo studio di Gelmini, dicembre 2013, deve poter atterrare. E quindi basta con tutta questa mattinata del vedremo, faremo, discuteremo, valorizzeremo, un giorno stabiliremo le quote e quant’altro. Il problema è che siamo qui, dopo un anno, perché qualcuno nel frattempo ha fatto uno studio e arriviamo al punto dello studio.

Lo studio di Gelmini secondo me ha un piccolo problema, che potrebbe giustificare il fatto che abbiamo tardato di questo anno. E, cioè, nelle elevazioni, per ammissione dello studio, non perché l’abbiamo scoperto ma perché c’è scritto, e di questo va dato atto al professionista, che qui, nero su bianco, una parte sottolineata ed una parte in grassetto, come dice Gelmini, l’ha elaborato su delle rivelazioni fatte

in quindici giorni, nel maggio 2012.

Ora, aiutatemi a ricordare una cosa, perché una la ricordo e la seconda no. Ma dopo il maggio 2012, quella che ricordo è questa, c'è stato l'aumento, l'adeguamento, chiamiamolo così, delle tariffe: alcune zone passano a 1,20, altre zone sono passate a 1,50. Se non sbaglio in quella stessa estate, ma aiutatemi, perché potrei sbagliarmi, se poi è successo tre mesi prima non cambia, secondo me, più di tanto la ratio, c'è stato anche il mini adeguamento, o maxi, non lo so, di zona a traffico limitato dell'assessore, il quale ha spostato la telecamera in Corso Mazzini.

Io mi chiedo, abbiamo fatto uno studio nel 2012, a maggio. Dopo lo studio di maggio, abbiamo alzato le tariffe. Abbiamo aumentato questa zona a traffico limitato. Abbiamo fatto, oltre che tutti i rilevamenti della notte, del giorno e di quant'altro, abbiamo anche fatto oltre trecento questionari. E dico: ma perché nel 2013, a maggio, a valle di questo ragionamento, non abbiamo ripetuto la stessa operazione? Per due motivi. Per vedere se le risposte, la percezione, cioè a vedere sulla cavia, Novara tra virgolette, il nostro intervento, cioè qual è stato l'esito.

È chiaro che magari era poco, perché tu dici che ci saranno state alcune zone... quello che volete. C'è stato l'aumento, la zona a traffico limitato, però si vedeva come il corpo di Novara reagisce a queste stimolazioni che adesso vorremmo dare in misura massiccia. Ne abbiamo date poche, vediamo qual è il risultato. Se non lo guardiamo, che cosa ci fa pensare che adesso la misura massiccia darà tutta una serie di risposte a problemi anche condivisibili?

Un'altra cosa che mi stupisce, perché c'è nel Piano ed anche oggi l'assessore ce l'ha fatto vedere, quando si dice che non abbiamo lo stesso numero di parcheggi che hanno altre città. A Novara abbiamo soltanto duemila e qualcosa, non so, altre città comparabili con la nostra, cerco di far veloce, hanno più parcheggi.

Però nello schema che ci ha fatto vedere, se lo andate a vedere zoomato, ingrandito, vedrete che arrivano a quei parcheggi a rotazione a pagamento, ma c'è

anche un bel dettaglio di quante sono le strutture, quindi parcheggi che possono essere sotterranei, sopra terra, cioè strutture non sulla strada.

Chi ha cinquemila parcheggi, ne ha millecinque, duemila, Pavia, facendo degli esempi, di posti dove si va a parcheggiare.

L'altra cosa che ha omesso di farci vedere, magari poi vedremo nella fase finale, è che comunque la tariffazione, si vede, la gran parte sta sotto l'euro. Mi è caduto l'occhio in uno, era 0,60. Ci sono cifre inferiori.

E poi non ditemi che lo vedremo dopo, perché vi ho già detto che la cornice non è quadrata ma è sagomata, di questo Piano.

Io mi dico, si poteva, secondo me, in questo anno, rilevare. E perché dico questo? Io ho foto, che prendo ogni tanto la mattina, non sono ancora abile a postarle su facebook. Secondo me a Novara abbiamo tutti i problemi che vogliamo ma non quello di andare adesso a reperire un parcheggio in Largo Alpini, un parcheggio in Piazza Martiri. Perché, da quando abbiamo aumentato la tariffa, un parcheggio lo troviamo praticamente in tutte le ore. Almeno sette, otto, dieci parcheggi, su tutta la Piazza Martiri, anche alle diciassette si trovano. Questa è la mia personale percezione.

Per andare verso la fine, l'altra cosa che mi dà un po' fastidio è questa: vogliamo fluidificare ma non diamo l'approdo. Uno fluidifica se dà l'approdo e l'approdo è – l'ha detto bene la mia collega, la consigliera Arnoldi – il parcheggio, in un posto che non deve essere sulla strada. Perché come fa uno ad essere verde, ad essere attento a voler togliere il traffico... E poi, anche quella cosa che ha detto Pirovano. Pirovano, facciamo le stesse operazioni, togli le macchine dal centro e le porti in un parcheggio.

È giusto che un parcheggio tu lo faccia pagare anche di notte, perché se uno lo chiede di notte è giusto che lo paghi anche di notte. Perché io chiedo una cifra per un servizio che mi è richiesto. Allora, se io vado tre ore, perché devo fare una commissione e non voglio prendermi l'autobus e vado in centro, è giusto che io

paghi perché vado in centro e chiedo un servizio.

Diverso è che in certe zone di Novara, com'è successo per il muro di Berlino, dalla sera alla mattina uno ha parcheggiato nel posto dove ha sempre parcheggiato e trova la riga blu. Quella è una cosa diversa.

Mi devi spiegare quella cosa che prima non c'era, non so come spiegarmi, perché io devo pagare 0,5 per andarmi a posizionare in Via Buonarroti, che invece di fare l'operazione in quaranta minuti la devo fare in due ore e mezza, perché mi devo recare dove mi devo recare! Secondo me questo è il punto.

Si può anche dare una tassa, dare una tariffa, ma per un servizio che è richiesto. Le macchine alla mattina non ci sono in Piazza Martiri, c'è una domanda, c'è uno che vuole spostare la sua macchina da lì a là per centoun motivi, lo vuoi trovare lì vicino? Benissimo, mi tiri fuori un euro e mezzo, tre euro, ci ragioneremo con i commercianti di com'è giusto, di com'è sbagliato, per tutte le tariffe che vogliamo.

Ma dove le macchine sono anche parcheggiate la sera o già parcheggiate al mattino, non so se mi sono spiegato, lo devi lasciar libero questo posto, oppure devi pagare per continuare a starci? Lo capisci che non lo vede come il mi hai offerto un servizio, perché non c'era. Se invece costruisco la struttura...

Ascoltami, per favore. Sì, sto parlando con te, sei ingegneri, puoi comprendere. Se al posto del pallone del tennis mettiamo la struttura al Unuci, invento, se mettiamo la struttura e c'è da pagare la struttura, che non c'era e c'è, io capisco che se vengo da casa mia e vengo lì per quel servizio tiro fuori dei soldi: c'è una domanda, c'è un'offerta, c'è qualcuno che avrà qualcosa. Ma portare sotto la casa di dove i novaresi risiedono la riga blu dalla sera alla mattina mi sembra un'operazione tipo il muro di Berlino, dalla sera alla mattina. Uno le mette lì e dice: fino a ieri hai trovato comodo star qui, adesso non è più così.

Ho già visto che il tempo è passato, non mi ha ancora richiamato e la ringrazio, Presidente. Sull'ultima cosa dico questo, perché il Piano, devo essere

sincero, la cosa che faccio fatica a comprendere, a digerire, a farmene una ragione, ha ragione l'assessore che cambiare è difficoltoso, è dire che a Novara non siamo né a Pisa, né a Siena, o magari lo diventeremo, non lo so.

Mi chiedo, è giusto che lì davanti a Piazza Tornielli togliamo le auto, però oltre a togliere le auto mettiamo anche qualcos'altro. Cioè, togliamo le auto, creiamo un percorso, apriamo qualche cosa. Se togliamo le auto, per una sorta di furia, se non vogliamo proprio vedere le auto, mi sembra un po' poco. Dobbiamo trovare qualche cosa per rendere godibile la nostra città, con percorsi ad hoc, spiegando le case di chi erano, cosa ci facevano, cioè ci deve essere una alternativa. Perché se noi le togliamo solo per toglierle, ho come l'impressione che, sì, non è brutta l'idea, ma se il prezzo è che per non avere le auto in Via Tornielli devo far pagare in Via Buonarroti o in Via Rosmini...

Perché poi qual è il concetto? Che se poi vado a pagare in Via Rosmini, poi quello di Via Rosmini la sposterà in Via Scavini, quello di Via Scavini non so dove va a cercare. Ed io, che ero bello e sereno in Viale Gramsci, mi troverò... È come metterlo su Corso Vercelli. Se lo metti su Corso Vercelli, è chiaro che io, a casa mia, nella traversa di Via Venezia, di Via Lagrange, abito dove abita Pagani, faremo sempre più fatica a poter parcheggiare. Da qualche parte... non è che le facciamo sparire perché non ci piacciono le auto, da qualche parte qualcuno le metterà.

La ringrazio Presidente per la pazienza.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Coggiola.

Consigliere Zacchero.

CONSIGLIERE ZACCHERO. La ringrazio, Presidente. Intanto un ringraziamento particolare al personale del Comune, che ha provveduto – non c'entra nulla con il Consiglio – a condividere con i Capigruppo il calendario delle Commissioni...

Presidente, chiunque vada ringraziato io lo ringrazio, perché così, finalmente, abbiamo un punto centralizzato in cui vengono puntualmente aggiornati i calendari. Quindi grazie.

Dopodiché veniamo sul P.G.T.U., sinceramente parlando tra cornice e contenuti, condivido la visione che è stata da più parti espressa, e cioè che il Piano generale del traffico urbano sia una cornice, all'interno della quale, poi, piano piano, di volta in volta, non il Consiglio comunale ma la Giunta inserirà i pezzi, che sono i vari Piani particolareggiati.

Secondo me, per quanto si possa condividere l'impianto di massima del P.G.T.U., fatte salve tutte le eccezioni e le osservazioni che si possono fare e che sono state fatte anche dalle associazioni, ci sono troppe cose che, in generale, a me non tornano.

E una di queste è l'eccessiva zonizzazione. Nel senso che, a forza di mettere zone, per noi, alla fine, sarà tutto chiaro, per chi girerà in macchina secondo me molto bene. Per cui non si saprà più se si può o non si può andare nel posto x, da che ora a che ora o con che mezzo e quant'altro. E questa è una cosa che non mi piace di questo Piano, cioè si è divisa la città in troppe zone.

L'accesso delle merci al centro, mi sta bene che si dialoghi con CIM, che si cerchi delle quadre con CIM, per cercare di lasciare le merci in un punto di interscambio, che può essere il CIM, che è nato, tra le altre cose, anche per questo, per poi farle accedere alla città con un sistema, che magari potrebbe essere come a Firenze, quello utilizzato dalla città di Firenze, con mezzi elettrici e soprattutto in ore ben precise e stabilite, in maniera tale da ridurre, il più possibile, la presenza di veicoli all'interno del centro, che non siano quelli di chi effettivamente ha il diritto e la necessità, anzi la necessità e il diritto di accedere.

Trasporto pubblico e parcheggi di interscambio. Ho visto una navetta girare per il centro, non ho capito bene esattamente quanto in centro e quanto in periferia girerà questa navetta, mi sembra di avere fatto un otto...

Okay, perfetto. Non mi è però chiaro quanto tempo ci metterà a fare il giro, quante navette sono state disposte...

Per me non c'è nessun tipo di problema.

ASSESSORE RIGOTTI. Le verifiche che abbiamo fatto consentono di ipotizzare due navette, con una frequenza dai dodici ai quindici minuti, in quell'area che ho esemplificato. Ma tutto questo è rinviato ad una serie di Piani di servizio che stanno esaminando e predisponendo.

CONSIGLIERE ZACCHERO. E quindi non sta all'interno di questo P.G.T.U.?

ASSESSORE RIGOTTI. No, sta come indirizzo di impegno, in accoglimento dell'osservazione numero due, in cui la Giunta si impegna ad attivare questo servizio. E lo stiamo già facendo questo impegno, stiamo cercando di dare concretezza a questa cosa.

CONSIGLIERE ZACCHERO. È un faremo, va bene. Apprezzo il fatto che sia stata accolta, ma è un faremo.

Dopodiché, dietro le sue parole, capiremo con SUN come si fa a mettere insieme questo servizio, c'è un po' di tutto, compresa l'impossibilità da parte di SUN, magari, di metterlo in piedi, per questioni meramente di costi. Non lo so.

Di trasporto pubblico abbiamo visto qualcosa. Comunque, in ogni caso, non ho contezza del fatto che i parcheggi di interscambio, che a Novara esistono e lo sappiamo tutti dove stanno, e sono anche, per quanto ne so io, serviti da mezzi pubblici, sono già in prossimità di linee di mezzi pubblici che portano verso il centro, però io non so con che frequenza passano di lì i pullman, gli autobus. Di conseguenza non so quanto potrà essere spendibile ed efficace, quindi spendibile il

fatto di avere messo dei parcheggi di interscambio all'interno del P.G.T.U. Nel senso che se il pullman poi di lì mi passa una volta ogni trenta minuti, la vedo dura.

ASSESSORE RIGOTTI. I transiti medi sono dai dodici ai quindici minuti, è già così oggi.

L'obiettivo, come ricordavo, per due linee portanti, perché questa cosa ha un costo naturalmente, è un investimento in termini di risorse da parte del Comune e di riorganizzazione del servizio da parte di SUN, la quale deve mettere nuovi mezzi e nuovo personale, è portare le frequenze ai dieci minuti nelle fasce di punta del mattino, mezzogiorno, sera. Anche di questo SUN sta facendo il Piano di verifica.

Questo è l'obiettivo indicato nel P.G.T.U. e nel Piano particolareggiato.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Va bene. Un altro farò, dopo tre anni che siamo qui, mettiamola così, speravo che qualcosina in più di un vedremo, stiamo verificando, faremo, si potesse avere. Però dobbiamo in qualche maniera accontentarci di quello che passa al convento, come si suol dire.

Dei sistemi semaforici ne abbiamo già parlato, io sono abbastanza scettico, nel senso che non riesco a capire il motivo di una spesa di quel tipo, per fare degli impianti semaforici laddove, nel momento in cui noi dobbiamo ancora fare i Piani di dettaglio del traffico, della mobilità, in tutte le sue declinazioni, però già sappiamo che in certi punti ci vanno dei semafori. Non lo capisco, mi è oscuro questo punto.

Dopodiché, questa mattina, poi magari mi era sfuggito in Commissione, ho sentito parlare di 200.000 euro per il parcheggio della Curia, in realtà credo di non sbagliarmi se dico che sono 130.000, perché poi 60.000, invece, sono per la Piazza...

ASSESSORE RIGOTTI. Per aumentare la dotazione dei posti in Largo

Bellini.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Quindi, vuol dire, i soldi ci sono. Tra le altre cose questi soldi qua sono entrate certe, perché arrivano da oneri di urbanizzazione. Anche lì, se non mi sono sbagliato a guardare nel bilancio. Di conseguenza, per portare le macchine in centro, i soldi li abbiamo. Poi gli chiediamo i soldi per restarci e tutto questo in nome del voler tener lontane le macchine dal centro. Voglio dire, c'è un filo di contraddizione in tutto questo.

Il tutto si va ad unire, ovviamente, alla pedonalizzazione di Piazza Martiri, che resta bella pesante. Non ho ancora guardato il bilancio, se ci vuole già aggiornare magari della voce di bilancio, sono sempre 950?

ASSESSORE RIGOTTI. Al momento sì.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Compresi questi 200.000?

ASSESSORE RIGOTTI. No.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Ah, quindi sono 950.000 più 200.000.

ASSESSORE RIGOTTI. 950.000 sono nel bilancio del Piano opere pubbliche triennale, relativamente a Piazza Martiri.

Poi ci sono, come ricordava lei, oneri di urbanizzazione, per l'intervento nel parcheggio Curia...

CONSIGLIERE ZACCHERO. Ma a me va benissimo, non è un problema, Moscatelli. A me piace, mi ci trovo bene, rientra nel tempo che io ho a disposizione. Siccome sono da solo, lo uso tutto per una volta, scusatemi.

A me va bene anche l'accumulo, non importa. Prego, quindi, dicevamo, sono 950.000 più 200.000. Diciamo che quindi i soldi ci sono.

Allora, qui stiamo discutendo, fondamentalmente, di un qualche cosa fatto dalla precedente Amministrazione, come ricordava Coggiola, che è stata ritoccata soltanto in alcuni punti lievemente, più è stato fatto un Piano particolareggiato della sosta, che però non è oggetto di questo Consiglio comunale, perché è di competenza della Giunta. E tornerà soltanto in Consiglio comunale nel momento in cui ci sarà da discutere, in Commissione e poi in Consiglio, delle tariffe. Altri Piani particolareggiati non ce ne sono.

Fondamentalmente quello che io ho da trarre, come conclusione, su questo atto, è che continuiamo a dire che non ci sono soldi, però 950.000 più 200.000, un milione e cento, un milione e centocinquanta ci sono, evidentemente ci sono, perché derivano dagli oneri di urbanizzazione entrambi questi capitoli. I soldi ci sono ma li vogliamo spendere per fare la pedonalizzazione di una piazza su un Piano triennale da una parte, dall'altra parte per adeguare il Largo Bellini, ad accogliere le macchine, che non staranno più cinquanta metri più in là ma staranno in Largo Bellini, più 130.000 euro per fare un parcheggio in uno spazio che non è di proprietà del Comune e che, per quanto ne so io, non è ancora coperto da una convenzione con chi di dovere.

Adesso, va bene tutto, ma non venite più a raccontarmi che non ci sono i soldi. E non venite più a raccontarmi soprattutto che non ne abbiamo qualche centinaia di migliaia per mettere delle telecamere qua dentro, dopo l'intervento di questa mattina, del Presidente del Consiglio. Perché di questo stiamo parlando.

Se devo trarre le mie conclusioni, sono che per tutelare i commercianti, del centro ovviamente, l'altro giorno abbiamo assistito a una Commissione dell'assessore Bozzola qui presente, nella quale si presentava un'ipotesi di Piano non per un centro commerciale ma per un parco commerciale in quel di Veveri, che se dovesse mai, per disgrazia, decollare, azzererebbe, raserebbe al suolo il

commercio in centro. Perché tu in centro, ce si vuoi andare, devi fare salti mortali, con le ZTX, TY, TM, TS, TP. E quando riesci ad arrivarci, giustamente secondo me non dovrete riuscire ad arrivarci, ma quando riesci ad arrivarci ti stangano con le tariffe dei parcheggi, sempre che tu trovi il posto, mentre invece è tanto comodo andare a Veveri, che è perfettamente servita, infrastrutturata, con il parcheggio gratuito, perché il parco commerciale ovviamente metterà il parcheggio gratuito e non a pagamento e dove troverai la qualunque da comprare, troverai qualunque cosa.

Quindi non venite a raccontarmi, l'ho sentito arrivare dalla maggioranza, non mi ricordo chi l'ha detto, per cui, per evitare gaffe, mi asterrò, ma arrivava da quella parte, che questo Piano del traffico tutela il commercio in centro. No, non lo so se questo tutela il commercio in centro, ma sicuramente la visione d'insieme che ha questa maggioranza, di quello che è il commercio da una parte e il Piano del traffico dall'altra, non tutela il commercio e i commercianti in centro.

Ultima cosa, e chiudo. Ho sentito prima, anche qui tralascio i nomi, una discussione tra maggioranza ed opposizione, nella quale un esponente della opposizione diceva ad un esponente della maggioranza: ma tu vuoi votare questa schifezza? E l'altro della maggioranza gli rispondeva: ma guarda che questa schifezza l'avete fatta voi.

Al netto della questione, molto probabilmente questa schifezza passerà, però nonavrà il mio voto. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Zacchero.

Consigliere Pisano.

CONSIGLIERE PISANO. Grazie Presidente. Io cercherò di essere breve, perché molte cose sono state dette.

È vero che oggi ci troviamo a votare il P.G.T.U., l'aggiornamento del

P.G.T.U., ma sicuramente l'esigenza d'intervento penso che sia condivisa da tutti, il fatto che comunque la nostra città abbia necessità di questo Piano e di un aggiornamento dello stesso.

Ho sentito, da parte di qualcuno della minoranza, dire che questo Piano è un piano vecchio. Io adesso non ho le competenze tecniche per dire se gli interventi proposti sono vecchi o meno, la realtà è sicuramente una, che è una cosa che ha fatto presente anche più volte l'assessore Rigotti, che sicuramente è più competente in materia. Sicuramente la nostra città è in forte ritardo. Poi passeranno vent'anni, piuttosto che dieci anni, però sicuramente, negli anni passati, non sono stati fatti degli interventi che si sarebbero dovuti fare e con ampio margine.

E, sicuramente, al di là dell'obiettivo finale che viene disegnato dal Piano, che penso poi, senza entrare troppo negli aspetti tecnici, possa essere anche ampiamente condiviso, penso che la variabile veramente cruciale è la variabile tempo.

Come dicevo, ci sono stati degli interventi che non sono stati fatti in passato e che bisogna fare per ammodernare la nostra città, però proprio questo elemento è un aspetto critico. Perché sicuramente anche nel dibattere il P.G.T.U. ci siamo trovati molto spesso a discutere, fondamentalmente, con grande attenzione, del Piano della sosta. Io devo dire che su quello che è il Piano della sosta, se forse abitassi in un'altra città e mi dovessi trasferire a Novara, dall'oggi al domani, magari se mi ritrovassi una città dipinta come quelli che sono i Piani che abbiamo visto, probabilmente potrei anche essere contento.

Il problema vero, però, disegnato lo scenario a cui vogliamo arrivare, l'elemento veramente cruciale è capire come arriviamo ad implementare questo scenario.

Io penso che, soprattutto sull'aspetto dell'ampliamento della zona di sosta, quello che sicuramente è stato dibattuto più ampiamente, presenta sicuramente aspetti di maggiore criticità e magari anche paure nei confronti dei cittadini.

Io credo che la cosa importante, se veramente si vuole portare avanti

un'iniziativa di questo tipo, in cui veramente ci sia il disincentivare l'utilizzo della macchina, avere una città più a misura d'uomo, l'aspetto veramente fondamentale sia fare in modo che tutte quelle opere a corredo, che possono permettere una mobilità diversa, in cui l'utilizzo dell'auto è meno preponderante e dare la possibilità ai cittadini di muoversi. Veramente in modo diverso, che sia a piedi, che sia con i pullman, che sia con la bicicletta, prima di tutto sia fare in modo che queste opere, che permettono questa mobilità diversa, questo modo di vivere la città diversa, vengano implementate non dopo ma un attimo prima che questo Piano vada in esecuzione.

Bisogna dare la possibilità ai cittadini, nel momento in cui si dice "okay, da domani, se vorrai continuare ad usare la macchina, ti troverai comunque a dover affrontare dei costi", bisogna dargli delle valide alternative.

Per io penso che alcuni interventi che sono già stati delineati anche dai colleghi di maggioranza, D'Intino e Diana, soprattutto magari riguardando quella che è la bozza del Piano degli investimenti, devono assolutamente essere presi in considerazione.

Infatti nell'ultima versione del P.G.T.U. c'è allegata la bozza con il Piano degli interventi e anche degli investimenti, io credo che la proposta fatta, di stralciare questa pagina dal Piano sia senza dubbio sensata.

Anche qua abbiamo più volte dibattuto il tema della Piazza Martiri. Tutti ne riconosciamo la valenza nell'aver un grande spazio pubblico a disposizione dei nostri cittadini, però purtroppo, viste le difficoltà che ci troviamo ad affrontare nel bilancio, sicuramente recuperare parte di quelle risorse, per tutte quelle opere a corredo del Piano che si vuole portare avanti, siano fondamentali. Che sia il miglioramento della viabilità, non soltanto in centro ma anche nelle zone periferiche.

Soltanto un intervento su tutti, in tema di sicurezza, sappiamo che la segnaletica orizzontale in buona parte della città è completamente da rifare, per cui

sicuramente anche in queste aree qua ci sono degli investimenti importanti da fare.

Non vuol dire questo non realizzare quell'opera, non fare quell'investimento, ma come dicevo la variabile tempo diventa fondamentale. Per cui sicuramente parte o quelle risorse, destinate a quell'opera, a quel punto magari anche le risorse che sono destinate per il parcheggio nella Curia, nel momento in cui si decidesse di posticipare l'intervento su Piazza Martiri, potrebbe essere anche questo posticipato e potrebbe liberare delle risorse importanti per fare tutti quegli investimenti che vanno appunto nella direzione di favorire una mobilità diversa, che non preveda più un utilizzo così massiccio dell'auto e di cui la nostra città ha tanto bisogno.

Ribadisco quello che ho detto in Commissione, che poi è la stessa cosa, con la massima trasparenza, che ci siamo detti nelle varie riunioni di maggioranza. La città dove si vuole arrivare, almeno da parte mia è condivisa e penso che sia ampiamente condivisa. Il vero punto di attenzione è capire come arrivarci e con che tempi.

Poi mi permetto soltanto una battuta. Va bene nel dibattito fare riferimento a metafore, anche iperboliche, però pregherei al consigliere Coggiola magari di farsi un bel weekend a Berlino e chiedere ai berlinesi se avrebbero preferito magari le strisce blu al posto del muro. Grazie.

PRESIDENTE. Consigliere Spano.

CONSIGLIERE SPANO. Grazie Presidente. Io non avevo intenzione di intervenire in questo dibattito, perché ormai tutto è stato detto, ne stiamo parlando da circa due anni, abbiamo fatto Commissioni, però mi è sembrato doveroso esprimere, in modo palese, il mio apprezzamento all'assessore, e quindi per questo intervengo.

Il mio apprezzamento per il lavoro svolto, per la condivisione che ha avuto con tutta la maggioranza, con la città, nel portare a compimento questo Piano. Non sarà il migliore dei piani, nessuno penso conosca il migliore dei piani della sosta

possibile, però, a mio avviso, questa è una buona sintesi di tutte le esigenze, di tutte le discussioni che abbiamo fatto, e di questo lo ringrazio.

Prima di fare alcune considerazioni, volevo un po' ritornare al primo intervento del consigliere Perugini, che non c'entrava niente con il Piano della sosta, per la verità con il P.G.T.U., ma quando se l'è presa con il giornale La Stampa, perché aveva di fatto elogiato il Comune per il suo intervento nel campo dei prepensionamenti, ha parlato di licenziamenti.

Ora, qua nessuno ha licenziato nessuno ma ha pensionato qualcuno, con la legge pre Fornero, quella che voi di fatto state avversando. Questa Amministrazione, prima che voi arrivate alle firme, l'ha già messo in atto.

E dovrei dire che parlare di licenziamenti, io auguro al consigliere Perugini di non dover mai provare la differenza tra licenziamento e pensionamento.

Alcune considerazioni sul P.G.T.U. I colleghi della minoranza, molti dei quali, pur avendo fatto ammuina, ma sono sempre gli stessi che hanno votato il parcheggio di Largo Bellini, diciamo che si stavano per trovare a fare un record, a fare un grande record e noi glielo abbiamo impedito. Era il record di avere messo le mani nelle tasche dei cittadini con due euro all'ora di parcheggio e di avere fatto diminuire le entrate alla Pubblica Amministrazione, avendole date tutte a Saba.

Questo credo che fosse il massimo...

Ho sentito una voce che mi disturba.

Questo era un grande record, il massimo della tariffa con il minimo delle entrate. È fantastico.

Giusto per parlare poi del Piano della sosta, perché sembra che tutto questo debba ricondursi poi al Piano della sosta, diminuiamo le tariffe, non le aumentiamo, le redistribuiamo.

I commercianti chiedono di avere più parcheggi, qualcuno dice di levarglieli. Beh, noi li stiamo aumentando.

Per non farla molto lunga, devo dire che concordo con alcuni interventi dei

miei colleghi, probabilmente certe cifre si possono spostare o spostare un po' più avanti o metterle in un altro periodo, senza perdere comunque la visione di quello che c'è da fare. E quello che c'è da fare, tra le altre cose, c'è la pedonalizzazione di Piazza Martiri, sulla quale, nonostante che adesso si facciano i gazebo, per dire che non ci vuole, dove si trova gente di altri paesi, di altre città, che vengono qua a Novara, a casa nostra, a dire che cosa dobbiamo fare su Piazza Martiri, a me sembra... Lo facciano sulle loro piazze, io non vado nelle loro piazze a dire che cosa debbono fare.

Quindi sono d'accordo anch'io sul rimodulare un po' la spesa. Magari adesso, in occasione del bilancio, potremmo rivedere alcune cose, renderle più attuali. Attuali, nel senso consone al periodo in cui stiamo, senza però perdere di vista quello che è il progetto e le cose che ci siamo detti che vogliamo, ed io perlomeno voglio fare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Spano.

Consigliere Pagani.

CONSIGLIERE PAGANI. Grazie Presidente. Volevo solo fare qualche breve considerazione sul P.G.T.U. da questo seggio, visto che dal seggio della Presidenza della Commissione mi sono occupato giusto di gestire il traffico, appunto.

Le considerazioni riguardavano il fatto che l'apprezzamento per il Piano, proprio per il suo approccio sistemico, per il volere cercare di affrontare una situazione complessa, guardandola appunto nella sua totalità e non soltanto con interventi parziali.

Direi che il Piano è qualcosa di più di una cornice. E se vogliamo usare una metafora di tipo artistico, direi che rispetto ad un affresco sta più come una sinopia, cioè comincia a tratteggiare un disegno di quello che sarà, senza entrare,

evidentemente, poi nei dettagli. Però c'è un po' di più di una cornice, in realtà, perché abbiamo già definito alcune indicazioni di massima e anche questa mattina le abbiamo viste, quindi non mi ripeto.

Volevo solo sottolineare l'aspetto ambientale. L'aspetto secondo me del minore inquinamento lo si può vedere dal tentativo di impostare un ragionamento sulla fluidificazione del traffico attraverso le nuove rotonde, i semafori intelligenti, i parcheggi intelligenti, sulla possibilità di avere indicazioni sui posti liberi, che ridurranno il traffico parassitario alla ricerca di un parcheggio, non si sa dove. In questo modo questo sarà un beneficio che non è immediatamente quantificabile ma che sicuramente ci sarà.

Inoltre abbiamo la riduzione delle zone trenta, che pure ci porta una riduzione sia dell'inquinamento da combustione sia dell'inquinamento da arrotondamento da PM10 e così via, la riduzione della velocità. Questi sono aspetti interessanti da questo punto di vista.

È importante sottolineare ancora come anche il P.G.T.U. cominci a delineare il fatto che venga ampliata la zona a traffico limitato, quindi c'è un intervento a favore della pedonalizzazione, su cui probabilmente non abbiamo mai abbastanza riflettuto, ma questo è un aspetto importante per capire come vogliamo completare il quadro di una città che era tra le meno camminabili d'Italia. Perché noi stiamo appunto in Italia. Se fossimo nei paesi anglosassoni, probabilmente queste classifiche peserebbero un po' di più. Qui non pesano molto, forse non ci si rende conto.

In realtà avere più zone a traffico limitato migliora la qualità della vita, perché permette di avere più spazi pedonali, più camminabilità, quindi più agio nello spostarsi in centro.

Il discorso della sosta, aggiungo ancora, per fare un ragionamento sistemico, e questo io posso dirlo con buona pace di chi ha detto il contrario, non nasce da una esigenza di bilancio. E questo lo posso dire in piena sincerità, in piena

consapevolezza e onestà intellettuale, perché è nato così, perché io l'ho visto nascere. Nel senso che è chiaro che questo ha un impatto sul bilancio, non sto dicendo che non ha a che fare con il bilancio, ma non nasce da esigenze di bilancio, perché comunque il volume che potrebbe riguardare la variazione del gettito è sì significativo ma non nasce dal voler chiudere delle passività e comunque non ha un volume tale per cui, se non ci fosse, non si potrebbe chiudere un bilancio.

Anche perché non si tratta di chiudere delle passività ma di andare oltre, con degli interventi, a sostegno della spesa per il trasporto pubblico.

Quindi non è corretto e secondo me non è neanche intellettualmente onesto dire che questo nasce per un motivo fiscale, perché non è così. E perché comunque queste risorse sono risorse che verrebbero utilizzate in più e non servirebbero a coprire dei disavanzi esistenti. E questo è un punto importante da capire.

Non è qui il momento di parlare delle tariffe, perché com'è già stato detto questa mattina qui non stiamo definendo le tariffe. Diciamo solo che gli orientamenti che sono emersi secondo me sono in linea. Se voi andate a vedervi le tariffe di Pavia, dove non c'è ancora un parcheggio sotterraneo, a quanto mi risulta, forse lo faranno, forse no, le tariffe di Pavia sono ben superiori, già oggi, di quelle proposte dalla nostra Amministrazione. Ma su questo ci torneremo al momento giusto, con numeri e dati precisi, ore e così via.

Quello che voglio segnalare è che per chi già oggi utilizza i parcheggi del centro ci sarà la possibilità di non spendere di più e, possibilmente, in alcuni casi, di spendere di meno. In realtà non è un aumento indiscriminato.

Sappiamo che ci sono combinazioni, configurazioni che possono portare anche ad una riduzione della spesa. È chiaro che l'estensione della zona porterà, ovviamente, ad un maggiore gettito, e questo è chiaro. Però un maggiore gettito, naturalmente, legato soprattutto ad una spalmatura sulla tariffa più bassa, direi.

Su questo, come dico, non vorrei insistere troppo, perché non è tra gli obiettivi di oggi. L'obiettivo di oggi è disegnare la sinopia su cui si farà l'affresco.

Il ragionamento ultimo che volevo fare riguardava anche qua il discorso degli investimenti. Siccome è importante capire, in questa situazione difficile, degli anni Dieci, di crisi diffusa, di difficoltà di risorse, riuscire a reperire alcune risorse in più, per favorire la pedonalità abbiamo detto, il trasporto pubblico, la ciclabilità, tutto questo è importante.

Ricordiamoci che il gettito del parcheggio, essendo spesa corrente, potrà andare a supportare la spesa corrente del trasporto pubblico, grossomodo, ad esempio, ma non potrà essere utilizzata naturalmente per gli investimenti e viceversa. Le spese per gli investimenti, che ci sono nel Piano triennale delle opere pubbliche, non le possiamo utilizzare per la spesa corrente, ovviamente. Ma è sempre bene ripeterlo, perché a volte si fanno delle confusioni su questo.

Sul discorso delle opere pubbliche, siccome è importante il ragionamento sugli interventi per la pedonalità e per la ciclabilità, il discorso di Piazza Martiri secondo me è da valutare, e lo vedremo in sede di bilancio preventivo.

Anche perché, vorrei ancora fare questa osservazione, io credo che questo Piano generale del traffico urbano ha avuto un iter di grande partecipazione e condivisione, non soltanto nelle sedi istituzionali ma anche nelle sedi civili, perché a suo modo c'è stata una progettazione partecipata, che ha portato effettivamente anche a quelle variazioni in corso d'opera di suggerimenti che sono arrivati dagli incontri con i cittadini. Quindi questa è stata una operazione partecipata, quella del P.G.T.U.

La parte del Piano triennale delle opere pubbliche non ho paura di dire che è stata meno partecipata. E quindi, come tale, può essere oggetto, secondo me, di riflessione. Io non ho problemi di cogliere i suggerimenti dei colleghi che dicono che possiamo ripensare le caratteristiche degli investimenti in Piazza Martiri.

Non è qui il momento di entrare nelle cifre ma è chiaro che le priorità potrebbero essere più spostate sulla pedonalità, sulla ciclabilità e altri investimenti strutturali eventualmente per il trasporto pubblico.

Però, ripeto, questo non è vincolante rispetto alle caratteristiche di questo P.G.T.U. Semmai un'ulteriore ridefinizione degli investimenti nel Piano triennale delle opere pubbliche potrà magari rafforzare lo spirito di questo P.G.T.U., però la votazione di oggi riguarda questa definizione generale, che secondo me sta portando ad un miglioramento delle condizioni ambientali, in linea di principio e lo vedremo, e di massima, rispetto alla razionalizzazione e alla riduzione del traffico in centro, riporterà una maggiore vivibilità della città.

E quindi anch'io mi associo, come il collega Spano, ad un ringraziamento per l'attività svolta dall'assessore, dall'assessorato, dagli uffici, dai tecnici che hanno collaborato con il Comune di Novara, perché secondo me hanno fatto un grande lavoro di rilievo tecnico scientifico. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Pagani.

Consigliere Andretta.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Grazie Presidente. Io ho ascoltato con molto interesse anche l'ultimo intervento del consigliere Pagani, che giustamente svolge anche un ruolo di Presidente di Commissione. E questo, devo dire la verità, accresce un pochettino il mio senso vogliamo dire di timore nei confronti di quello che possa succedere, di quello che possa capitare.

Perché se questo è il Piano generale del traffico, scritto da chi la pensa come il consigliere Pagani, comincio, effettivamente, però a comprendere anche tante e tante cose.

La prima è che, onestamente, e in questo credo che l'intervento della consigliera Arnoldi sia andato proprio a colpire, con certissima precisione, la principale debolezza di questo Piano, è che questo è un Piano già vecchio, che riparte da una impostazione di una città vecchia e che è l'antitesi di quello che vorrebbe essere un nuovo Piano generale del traffico, approvato oggi, in questo

anno, che vede già un'impostazione di una città vecchia e che la ripropone come modernità.

Io credo che basti a tutti, al di là di qualche consigliere che è ancora innamorato di come possa essere la Danimarca quando si va in giro in bicicletta, penso che le città moderne, per antitesi, per eccellenza, sono le città che hanno fatto dei grandissimi parcheggi, dei moderni parcheggi e li hanno fatti sotto terra.

Piaccia o non piaccia, l'impostazione di una città moderna, che quindi tende a nascondere le macchine, a permetterne la gestione dei flussi e a mantenerli sotto terra, è l'impostazione di eccellenza.

Oggi, invece, si vuole far passare come modernità un processo arcaico, di concezione di città, di concezione di traffico, di concezione di mobilità, che non è assolutamente all'altezza con quelle che sono le esigenze della nostra città.

E quindi capisco che oggi, in realtà, con l'autoconvinzione che i consiglieri di maggioranza si stanno dando, dicendo che oggi andiamo ad approvare solamente le linee guida, che è la famosa cornicetta di cui si parlava prima, poi il resto si vedrà cammin facendo, non è così.

Io, che ho qualche esperienza, come rinfacciava o ricordava il collega D'Intino, è ben difficile che quando il Consiglio comunale approva e delibera, in senso favorevole, un certo tipo di impegno, e in questi impegni ci metto anche Piazza Martiri, di cui poi parlerò più approfonditamente, sarà poi ben difficile che, successivamente, si possa andare in correzione.

Sarà ben difficile che si possa andare a rinunciare ad alcuni investimenti piuttosto che ad altri. E lo ribadisco, perché è inutile che se ne parli.

Questo è un Piano generale del traffico che, come ha illustrato benissimo l'assessore Rigotti, nella sua illustrazione, nella sua cornice prevede la pedonalizzazione di Piazza Martiri. Sono spariti anche gli autobus, che potevano attraversare l'arteria.

Questo che è stato portato oggi all'approvazione, andate a vedervi le tavole,

andate a vedere il Piano finanziario, andate a vedere la gestione dei parcheggi, in qualunque allegato, in qualunque tavola che forma il Piano generale del traffico è prevista la pedonalizzazione di Piazza Martiri.

E se vi fanno approvare questo documento, vi fanno automaticamente, per osmosi, votare la pedonalizzazione di Piazza Martiri. Se qualche consigliere di maggioranza pensa, a quel punto, che sarà possibile tornare indietro, io personalmente penso che sia un illuso. O che sia stato illuso. Poi sarete anche in grado di smentirmi, e se sarà così non avrò problemi a riconoscerlo, ma questo è il piano generale del traffico che prevede, in maniera arcaica e obsoleta, come ha ricordato, ripeto, la consigliera Arnoldi, ma anche la consigliera Moscatelli, che le macchine sono state soltanto spostate, sono state portate in superficie da una parte all'altra.

E allora io vedo ben difficile che si possa dire che questo non sia uno strumento che fa immaginare che una certa parte di un pensiero politico che amministra questa città approva, redige prima e poi approva, con un senso di rivalsea verso il mondo degli automobilisti.

Noi andiamo ad immaginare una città dove si privilegia, innanzitutto, il traffico pedonale, il traffico in bicicletta, il trasporto pubblico locale e poi, in ultima posizione, il traffico degli automobilisti.

E allora io mi domando: è equo, è compatibile, è sostenibile, con i bisogni della nostra città? È possibile che in una città come questa la gente che è titolare di un posto di lavoro, la mamma che lavora e che debba portare il proprio bambino di nonni debba prendere un autobus, oppure caricare il bambino in bicicletta e poi recarsi sul posto di lavoro! Ma è un'ipotesi perseguibile, è questa la città che avete immaginato? O è una città dove c'è la possibilità di muoversi rapidamente e in maniera comoda, compatibilmente con gli orari di lavoro, signori?

Fino a prova contraria Novara è una città dove si lavora ed è inutile che vi convinciate dicendo che questo è quello che vi chiedono i commercianti, perché la

prima considerazione che deve essere fatta, su come e perché il centro storico di Novara, dal punto di vista commerciale sta morendo, è perché l'avete reso irraggiungibile ai consumatori e ai clienti. L'avete reso irraggiungibile con l'aumento delle tariffe di parcheggio e soprattutto con l'estensione della zona a traffico limitato e con tutta una serie di dissuasori che avete ben provveduto a fare, ma quelli ci potevano anche stare. Di fatto il centro è diventato irraggiungibile.

Ed allora io rabbrivisco quando i consiglieri di maggioranza mi dicono che oggi votano, approvano ma con l'auspicio. Che è una parola, è un termine che io ho sentito in più di qualche occasione. Signori, gli auspici non sono fatti amministrativi, gli auspici non sono fatti deliberativi. In questo momento la Giunta vi impone, perché vi sta imponendo di votare il Piano generale del traffico, così com'è stato fatto, e voi avete, come unica possibilità e opportunità, oggi, quella di votarla. Dopodiché voglio vedere il vostro auspicio che fine farà.

Se voi state giocando la vostra battaglia navale personale con l'assessore Rigotti, prendendo il Piano generale del traffico, piuttosto che i parcheggi, piuttosto che Piazza Martiri, dal 2014 al 2015, allora io devo dire che o affondate la portaerei, che è la pedonalizzazione di Piazza Martiri e continuate la vostra personale battaglia navale con l'assessore... Perché è chiaro che c'è una spaccatura nella maggioranza, è chiaro che ci sono pensieri diversi all'interno della maggioranza, allora se volete continuare con questa personalissima battaglia navale o affondate la portaerei, che è Piazza Martiri e la pedonalizzazione di Piazza Martiri, oppure il Piano generale del traffico non lo modificherete più. E dovrete farvi la vostra lotta interna clinica con i vostri piccoli incrociatori, ma la portaerei rimane lì dov'è.

Allora, cerchiamo di entrare un pochettino in questa considerazione. Mi dite che non è il caso di parlare ancora di tariffe di sosta. Noi abbiamo un'idea ben precisa, abbiamo anche un grosso timore, che è stato riportato nella famosa tavola 205, dove la pedonalizzazione di Piazza Martiri c'è ancora ma viene parlato anche sulle modalità di finanziamento di questo Piano generale del traffico.

Questo Piano generale del traffico è finanziato anche, e aggiungerei anche e soprattutto, dalle sanzioni del Codice della strada, dalle sanzioni derivanti dalle multe per le violazioni del Codice della strada, lo ripeto ancora.

Allora noi, come Nuovo Centrodestra, avevamo portato un ordine del giorno, laddove si diceva: attenzione, perché se voi nella sostenibilità economica del piano mi mettete anche le sanzioni derivanti dalla tariffazione della sosta a pagamento e poi, per qualche strano motivo, la sosta a pagamento non sarà più permettibile o addirittura la deciderete di adottare come fatto politico, e quindi fiscale, caro Pagani, perché si è detto che qui non c'è un fatto fiscale. Se poi permettete di finanziare il P.G.T.U. con le sanzioni dal Codice della strada e poi decidete di applicarle e di irrogarle, per mantenere lo stesso Piano generale del traffico, e allora sì, cari miei signori, che state mettendo le mani nelle tasche dei novaresi. Che già dovevano pagare prima, che dovranno pagare ancora di più e per i quali poi aumenterà ancora, un ulteriore prelievo, perché si andrà a richiedere le sanzioni, le multe derivanti dal Codice della strada sulle violazioni della sosta.

Allora, io credo che a questo prima o poi bisognerà porre un rimedio, un freno se non altro più che un rimedio, perché ogni fatto, ogni provvedimento che questa Amministrazione è andata a prendere, ad adottare, è sempre e sistematicamente andato ad aumentare la pressione fiscale prima e anche dei livelli di tariffe per quello che riguarda il finanziamento delle proprie attività.

Oggi fate un Piano generale del traffico. È inutile, perché è scientificamente approvato che l'adozione di questo Piano generale del traffico aumenterà il costo delle tariffe dei parcheggi a pagamento e aumenterà maniera smisurata.

Io sono veramente colpito da questa impostazione di fondo. Andrete avanti a duellare, dopodiché sposterete il problema, andrete a vedere il Piano dei parcheggi, andrete a vedere le tariffe. Il problema o lo risolvete o ve lo trascinerete.

E soprattutto il metodo, brava Silvana, che è inaccettabile, perché le vostre schermaglie, le vostre diversità di pensiero, ripeto su un'impostazione arcaica di

città, si ripercuotono continuamente nella vita di tutti i cittadini della nostra amministrazione.

Voi andate avanti, lo dico ancora meglio, con le vostre schermaglie a giocare sulla pelle dei novaresi.

Il parcheggio di Largo Bellini posso senz'altro dire che era un progetto che oggi si rivela da rivedere e migliorabile, ma innanzitutto voi non lo avete risolto, lo avete soltanto spostato. E, comunque sia, non è che se non si fa il parcheggio di Largo Bellini si decide anche di non fare più parcheggi sotterranei. Perché se questa è la vostra impostazione, dovete anche spiegarmi il perché.

Io, veramente, rimango molto molto colpito in negativo, ma soprattutto per la superficialità con cui viene affrontato un problema così grosso.

Oggi non c'è l'approvazione di una cornice, oggi c'è l'approvazione di un profondo elaborato, importante dal punto di vista tecnico, concettuale, progettuale, sicuramente, ma che vincola la città e vincola l'Amministrazione a farlo partire, a metterlo sulla pista di lancio e portarne avanti la messa in opera. E, allora, se questo approvate, questo è quello che volete.

Perché nello stesso Piano generale del traffico c'è scritto che il documento di programmazione è questo, signori. E se si vuole modificare la programmazione, bisogna modificare il Piano generale del traffico, che ci abbiamo messo diversi anni, quasi un decennio, a portare all'approvazione. È questo che state approvando, signori della maggioranza.

È scritto in grassetto e sottolineato a pagina otto: "Il Piano generale del traffico è lo strumento di programmazione e rappresenta le linee guida dell'Amministrazione e non potrà essere modificato sino a nuova modifica o approvazione di un ulteriore Piano".

Io l'ho letto. Immagino che voi, in maggioranza, ne abbiate parlato ed abbiate anche approfondito la situazione. Vi sarete domandati quale era il significato di queste parole. Perché una volta che parte la portaerei, poi non la ferma più nessuno.

E qui sta a voi, signori.

Mi colpisce anche il fatto che lo stesso capogruppo stia sereno e infonda serenità al suo assessore. Perché, anche qua, io mi aspettavo dal capogruppo una lettura politica, non una difesa d'ufficio di quello che ha fatto la sua Giunta.

Io credo che una scelta di questo tipo, basata soltanto sugli auspici e del vedrete che prima o poi avremo modo di correggere sia un'impostazione completamente errata. Se c'è da correggere, si corregge prima e poi si adotta il documento che fa partire l'iniziativa. Perché, diversamente, voi oggi state adoperandomi per approvare un documento zoppo, incompleto, un pannicello, una via di mezzo. Ed era il Piano generale del traffico, signori.

Se queste sono le premesse con le quali fate partire questa programmazione, è difficile immaginare sia che poi abbiate anche la forza di poterlo modificare in seguito, ma soprattutto che questo possa essere il documento che serviva alla nostra città. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Andretta.

Si sono iscritti a parlare il consigliere Reali e poi il consigliere Pedrazzoli.

CONSIGLIERE REALI. Io non ho, come sempre, difese d'ufficio ma cerco di ragionare, e credo che anche i colleghi abbiano cercato di ragionare. Io non ne ho sentite difese d'ufficio.

Credo che stiamo parlando di una mobilità diversa nella città. Credo che cerchiamo di mettere in atto un tentativo ambizioso, lo sottolineo ambizioso, di disegnare una città diversa, soprattutto nel centro storico ma non solo. Non solo.

Un P.G.T.U., si è parlato di cornice, comunque senza dubbio è un'impostazione di carattere generale ed è nostro compito pensare a cosa cambiare nella città, per riempire di contenuti questo quadro generale.

E allora vediamo insieme che cosa possiamo cambiare. Io cito alcuni punti che

ci troviamo di fronte indirettamente oggi, nel votare questa delibera, ma soprattutto nei mesi e negli anni che abbiamo di fronte.

Allora mi pongo alcune domande. È vero o non è vero che le aree pedonali nella nostra città vanno migliorate? È vero o non è vero che esiste questo problema?

È vero o non è vero che il dato di cinquanta abitanti per stallo è un valore fortemente negativo? È vero o non è vero questo dato?

È vero o non è vero che siamo in fondo alle classifiche nei confronti delle altre città simili a Novara?

E, allora, la risposta a queste domande ci impone delle scelte. E quando farle queste scelte, se non in un momento come questo, nella approvazione di un Piano generale del traffico urbano e di tutto quello che ne consegue.

E quindi un fatto fondamentale anzitutto, la necessità di una maggiore rotazione di parcheggi vicini al centro, contro la forte pressione del traffico nel centro che c'è oggi. E questo difende il commercio.

Stamattina il mio collega Rossano Pirovano ha fatto un pezzo di ragionamento su cui vi invito a riflettere. Ha ipotizzato, per assurdo, che tutti i parcheggi in pieno centro siano bianchi, cioè liberi. Voi credete, chiedeva giustamente lui, che questo possa favorire il commercio? No, non lo favorirebbe, assolutamente. Perché la logica di premere sempre di più con il traffico verso il centro è una logica che va nella direzione opposta, va nella direzione di far sì che le persone si abituino a parcheggiare lì per tutta la giornata, perché hanno da fare altro.

La logica apprezzata anche dai commercianti è invece quella di una rotazione continua...

Un altro impegno che abbiamo di fronte, oltre a quello di evitare una pressione del traffico verso il centro, è di migliorare la tariffazione, con opportune modulazioni, che avranno una modulazione particolare, evidentemente con le fasce diverse, da quella bassa a quella media a quella alta. Quindi sottolineiamo anche questi aspetti.

Non solo quindi un Piano che tenga conto di aspetti, come si suol dire, quantitativi ma che tenga conto anche di aspetti qualitativi. E quali sono questi aspetti qualitativi? Anche qui, cerchiamo di vederli.

Nella sua completezza del Piano, che io spero possa andare avanti il più celermente possibile, con tutte le dovute cautele, con tutte le condivisioni necessarie, c'è una questione legata all'arredo urbano.

Le piazze e le strade del centro, pensarle diverse da oggi, è una prospettiva di una città arcaica o è la prospettiva di una città nuova?

Migliorare la mobilità, migliorare le vie del centro nel loro percorrere, le vie centralissime del centro, che oggi hanno un tipo di mobilità, un tipo di viabilità che può essere migliorata.

Il potenziamento del trasporto pubblico, con l'intensificazione di alcune linee si diceva, non tutte ma alcune linee prioritarie su determinati assi cercheremo di intensificarle. La reintroduzione di navette e il tentativo di creare veri e propri parcheggi di interscambio. Laddove ci troviamo di fronte alla situazione, da un certo punto di vista vantaggiosa, che di fatto realmente esistono già come aree, però ovviamente le dobbiamo fornire dei mezzi necessari, cioè i bus, con una determinata frequenza, affinché si possa dare ragione e logica al concetto dell'interscambio.

Poi un nuovo bando di gara, domani. Domani nel vero senso della parola, che venderà più moderno l'intero sistema della sosta. Nelle Commissioni ci sono anche stati portati degli esempi, con dei meccanismi di automazione estremamente avanzati. E anche questi contribuiranno, evidentemente, a creare un disegno diverso della città e del suo traffico. E poi l'ampliamento della ZTL.

Allora, lo sforzo per realizzare questi aspetti pratici, che stanno anche dentro a questo concetto del P.G.T.U. che oggi votiamo, costituiscono una manovra di fiscalità locale? No. Non è vero, e lo spiegava bene poco fa nel suo intervento Marco Pagani, non nasce così l'impegno sul P.G.T.U. e tutti i suoi contenuti dei

Piani particolareggiati, non nasce da quello.

Certo che poi, direttamente, ci saranno anche delle entrate dentro tutta la realizzazione del Piano, però non è quella la genesi.

Mancanza di chiarezza nelle cose che ho cercato di ricordare e di esporre? Non mi sembra.

Gran fumo? Sono tutte espressioni che ho sentito. Non mi sembra.

Una fila di frottole? Sono le espressioni che ho sentito. Non mi sembra che siano frottole quelle che ho cercato di ricordare.

Di un pasticcio enorme si è parlato. E poi si è anche citato “manca l’ascolto della città”. Scusate, colleghi, non c’è tema come questo che ha visto un numero enorme di incontri con pezzi di città. Mancava solo che Sindaco e Giunta venissero anche nelle assemblee di condominio a spiegare questo Piano. È stato spiegato in decine e decine di incontri, quindi non c’è tema come questo che non ha conosciuto la spiegazione nella città.

Io credo che lo sforzo per realizzare queste cose, che io molto brevemente ho cercato di ricordare, non possano essere ricondotte al disegno di una città vecchia o arcaica, assolutamente no.

Qualcuno ha detto, in un intervento di stamattina, che abbiamo tolto l’elemento cardine, il parcheggio sotterraneo. Meno male, dico io. Di Sporting ne basta uno solo.

Finisco, signor Presidente, ricordando un aspetto molto importante, che attiene al futuro nostro, dopo la votazione di questa delibera.

Alcune considerazioni fatte anche da colleghi di maggioranza richiamano la necessità di modulazioni diverse, di attenzione maggiore ad alcuni investimenti, ad alcune scelte da fare. Io credo che siano assolutamente pertinenti con quello che andiamo a votare. E ricordo che nel dispositivo noi, oltre a votare le controdeduzioni alle nove osservazioni votate, oltre a votare al P.G.T.U., voteremo anche di dare mandato alla Giunta comunale di apportare le eventuali modifiche

non sostanziali che si rendessero necessarie nel periodo di validità del Piano.

Allora, qualsiasi integrazione, emendamento, che possa migliorare questo aspetto della realizzabilità delle cose che andiamo a fare, pur nel quadro generale che andiamo a votare con questo P.G.T.U., ben venga.

Io credo che anche la questione che è stata citata della tabella, del crono programma, le cifre che sono indicate, si tratta di un qualcosa di puramente indicativo. E noi diamo mandato, con questa delibera, anche a tutto ciò che può essere modificato in meglio in tal senso.

Credo che i ragionamenti fatti oggi da molti interventi, il quadro generale nel quale ci muoviamo, ci prospetta una città diversa, dove io mi auguro che tutte le tappe di realizzazione dei vari percorsi che abbiamo davanti, dopo la votazione di questo quadro generale del P.G.T.U., ci possa far arrivare ad una città più piacevole, più sana dal punto di vista anche proprio dell'inquinamento, più attenta ai suoi aspetti che c'entrano con il muoversi delle persone nel centro della città e non solo.

Credo che siamo nella direzione giusta. Tutto ciò che possiamo fare per migliorare è dato ed è aperto dalla delibera che noi andiamo a votare.

Miglioriamola pure, che andiamo nella direzione corretta. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Reali.

Consigliere Pedrazzoli.

CONSIGLIERE PEDRAZZOLI. Grazie Presidente. Oggi, ascoltando gli interventi della minoranza, ho notato una forte preoccupazione per questo Piano generale del traffico urbano.

Io non credo che oggi la minoranza debba sentirsi così preoccupata, ma credo che in questi banchi debba aleggiare un'aria di festa, perché io sono ammirato di questa sindrome nipponica del kamikaze che muove la maggioranza, perché probabilmente non ci si accontenta di essere al novantacinquesimo posto nella

classifica di gradimento dei Sindaci, di essere all'attenzione de Il Sole 24 Ore per quel che riguarda l'iniziativa di Piazza dei Martiri, ma si vuole raggiungere l'eccellenza di arrivare ultimi.

Perché questo Piano del traffico qui, che è sintomatico di una certa sinistra in bicicletta, come storicamente viene definita, non farà altro che andare a stringere ulteriormente quella che è la situazione del commercio del centro cittadino.

Perché sono vere le osservazioni che sono state fatte, che questo Piano del traffico nasce nel 2008, con un certo tipo di struttura, poi prosegue e viene modificato. Io non ero qui in Consiglio comunale ma mi sono giunte alle orecchie le critiche che erano state fatte da esponenti della Giunta nei confronti dell'ingegnere Mondo e di chi ha redatto questo Piano, non dimentichiamocene. Perché così come voi criticate quello che era stato l'operato della parte politica che siede dietro di me, così anche voi, nello scorso mandato, avevate pestato duro sull'ingegnere Mondo e sul suo modo di operare.

La verità è che questo Piano ci costa 130.000 euro. La verità è che questa città aveva bisogno di un Piano generale del traffico urbano, ma non di questo tipo di Piano generale del traffico urbano, perché sono cambiati i tempi e oggi le esigenze sono diverse.

Voi avete ricordato che siete andati a spiegare ai cittadini quello che è il Piano generale del traffico urbano, ma vi siete dimenticati di ascoltarli. Perché qui non venite a raccontare le critiche che avete ricevuto su questo tipo di Piano generale del traffico urbano. Questo è quello che conta, non avete ascoltato.

Guardate, da parte mia io sono solo ben contento, perché oggi, come sistematicamente succede, anche di fronte a quelli che sono elementi negativi, di atti amministrativi, voi voterete compatti, garantendo così il successo del Centrodestra alle sulle elezioni. E questo è quello che succederà.

Io oggi sono ben contento di questo Piano generale del traffico urbano, ben contento che lo votiate. E noi qui possiamo tranquillamente prepararci alla prossima

campagna elettorale. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Pedrazzoli.

Consigliere Rossetti.

CONSIGLIERE ROSSETTI. La ringrazio, Presidente. Io cercherò di fare un intervento senza entrare troppo nel dettaglio ma raccontando una storia che ho vissuto direttamente, sia nel periodo precedente questa consiliatura, quando da consigliere di quartiere e da membro della Consulta ambiente ho esaminato il primo progetto dell'ingegnere Mondo.

Ora, bisogna anche fare un passo indietro. Questa mattina l'assessore vi ha ricordato un po' la storia di questi Piani del traffico. Nel 1989 ha ricordato il primo Piano del traffico, che portava proprio la firma di Rigotti. Da allora nessuna Giunta è riuscita a realizzare un nuovo Piano del traffico, portarlo in Consiglio, approvarlo e poi realizzarlo. E perché?

Perché qualsiasi Piano del traffico incide profondamente su una realtà umana, sociale, economica, commerciale. E non è facile mettere d'accordo tutti sulle scelte che tecnici e politici fanno a proposito di un Piano generale del traffico. Cioè, scegliere che cosa si vuole fare, quale città si prospetta per il futuro e il suo sviluppo, risolvere le decine e decine di problemi che qualsiasi Piano del traffico deve affrontare.

La mia storia nasce quando l'ingegnere Mondo presenta il nuovo Piano del traffico. In quell'occasione io feci non una, due ma ben venti osservazioni, sulle ottanta presentate. L'ingegnere Mondo, naturalmente d'accordo con la Giunta, le respinse quasi tutte, accolse solo sette osservazioni, quattro erano mie. "E molte altre - l'ingegnere Mondo, in Commissione, io ero presente, disse - si riferiscono al piano di sviluppo, di dettaglio, quindi, per il momento, non le possiamo accogliere".

Naturalmente anch'io ho criticato alcune delle scelte di allora, ho fatto rilevare

alcuni errori, che è sempre normale che ci siano in progetti così complessi.

In quel periodo noi della sinistra organizzammo anche un incontro pubblico, dove io presentai queste mie osservazioni. E ricordo, non lo conoscevo ancora bene l'assessore Rigotti, era in prima fila e vedevo, però, che sorrideva sotto i finti baffi, diciamo, perché aveva colto nel segno alcune mie osservazioni, che erano puntuali.

Per cui quando si insediò questa nuova Amministrazione, Rigotti – mi ricordo – mi chiese subito tutta la documentazione della Consulta e di quel vecchio Piano, per esaminarla e quindi per vedere se si poteva cambiare completamente il progetto oppure cambiarne alcune parti.

Naturalmente avete sentito quanto poteva venire a costare una completa revisione. Se l'avessimo fatto, probabilmente saremo arrivati a questo periodo della consiliatura con un nuovo progetto.

Si è cercato proprio di andare a vedere tutte le varie osservazioni, quelle che potevano essere accolte per modificare una parte oppure un'altra del progetto. Naturalmente c'era il discorso anche del parcheggio sotterraneo, che a mio modo, modesto, parere, non solo era stato ideato in quella zona per il futuro dell'area dell'ex, del vecchio ospedale, che purtroppo rimarrà tale ancora per molti anni, perché era funzionale ad esempio all'idea di un progetto Gregotti che vedeva la nuova utilizzazione di quell'area.

Stamattina ho sentito che invece di uno ne servirebbero due. Io a Rigotti più volte ho detto che ne servivano quattro, di minori dimensioni, nei quattro punti di maggiore afflusso del traffico, per poter fare quelli che sono previsti nel progetto Mondo come i parcheggi di attestamento verso il centro storico. Ma anche qui ci vogliono soldi, ci vogliono progetti abbastanza complessi per una città come la nostra.

Da allora è quindi partito un lento programma di aggiustamento del progetto dell'ingegnere Mondo, che mi meraviglio di aver sentito alcuni esponenti della minoranza. È vero che allora molti erano contrari a quel progetto, però era

l'espressione di quella maggioranza. Oggi possiamo dire che quel progetto, per oltre i tre quarti, è ancora presente nell'attuale P.G.T.U.

Che cosa ha visto come aggiornamento? Beh, il fatto che il P.G.T.U., che vi ricordo ha una durata molto limitata, e cioè di due anni, il che vuol dire che può essere continuamente aggiornato e modificato, mentre il P.U.M. rimane in vigore per almeno dieci anni, quindi dal 2007 al 2017, facendo quello che il P.G.T.U. dice.

Queste sono le possibilità. Adesso dovete prendere i vari argomenti, e sono elencati nel P.G.T.U., anche quello prima edizione, per poter fare dei piani di dettaglio per i parcheggi, per la sosta, per i quartieri, per le radiali, per le scuole, per le zone trenta e così via.

Questi problemi di dettaglio la vecchia Giunta non li aveva affrontati, portava il vero P.G.T.U., cioè le indicazioni di base.

Rigotti che cosa ha fatto? Beh, mentre studiamo come modificare il vecchio P.G.T.U., ci rendiamo conto che c'è un grosso problema di descrizione e di cartografia, che se realizzassimo i Piani di dettaglio vorrebbe dire modificare sostanzialmente alcune parti del P.G.T.U.

E quindi che cosa ha fatto? Ha dato l'incarico a Gelmini e ad altri di provare a vedere questi due, i più importanti Piani di dettaglio. E vedere poi che cosa si poteva, da questi, mettere nel P.G.T.U. come indicazione che non fosse in contraddizione con i Piani di sviluppo. E questo è il lavoro che è stato fatto.

Quindi oggi è vero che noi abbiamo anche parlato di questi Piani di dettaglio, ma noi oggi approviamo un P.G.T.U. che ha recepito questi cambiamenti, dovuti ai Piani di dettaglio, che verranno prima approvati e poi realizzati dall'Amministrazione.

Naturalmente seguiranno altri Piani di dettaglio, tutti quelli che il P.G.T.U. indica.

Tant'è vero che se voi esaminate sia il testo che la cartografia, noterete che ci sono molte tavole, alcune avranno cambiato numero, ma sono le stesse che erano

state progettate dall'ingegnere Mondo nella prima edizione.

E quindi il fatto che alcuni esponenti della minoranza dicano che quel Piano era da buttare, beh l'avete realizzato voi, noi l'abbiamo modificato, l'abbiamo aggiornato con degli studi più recenti, perché l'ingegnere Gelmini ha lavorato parecchi mesi per esaminare tutta la situazione della sosta e del traffico nel centro storico, quindi la sua progettazione, che è stata modificata...

Io stesso, quando fu presentata per noi della maggioranza la prima idea Gelmini, feci notare che la soluzione di mandare tutto il traffico che attraversa la città diagonalmente su Corso Torino e poi al semaforo girare in quella vietta stretta che arriva alla sede dell'ACI non era proprio una soluzione ideale. Ci poteva essere anche l'altra, prendere il Baluardo che sta affianco dell'hockey e portarlo di nuovo in doppio senso, eliminando naturalmente tutti i parcheggi.

La soluzione era di dire che almeno i bus possono transitare sulla via che circonda Piazza Martiri, probabilmente si studierà in alcune ore o con certe limitazioni, anche il traffico veicolare, ma perché quello è un punto di attraversamento che ha solo quelle altre due varianti che ho ricordato e che comporterebbero, secondo me, dei grossi disagi agli automobilisti.

Sicuramente tutto è migliorabile, però un'idea di città nuova, questo progetto così modificato, e il Piano di dettaglio la danno, è uno studio ponderato, modificato continuamente, proprio per correggere piccole strutture che venivano fatte rilevare. E anche in Commissione è avvenuta la stessa cosa.

Non approviamo questo Piano del traffico a cuor leggero o con serenità o con tranquillità, sempre con molti dubbi ma ricordiamo anche che dall'anno 1990 nessuna Giunta ha avuto il coraggio di portare un Piano del traffico questo Consiglio e di portarlo a termine. E potete anche mandarmi a quel paese, non importa. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Rossetti. Non credo che sia oggetto del

P.G.T.U. mandarla a quel paese.

Lascio la parola all'assessore per le repliche e le risposte del caso. Subito dopo la replica dell'assessore e prima della chiusura del dibattito ho necessità io di presentare all'attenzione dell'aula due temi. Grazie.

ASSESSORE RIGOTTI. Grazie Presidente. Io ho seguito devo dire con molta attenzione tutto il dibattito e preso nota, su sei pagine di questo blocco, delle diverse valutazioni, pareri, consigli, ragionamenti, indirizzi che i consiglieri hanno espresso e che reputo tutto molto interessanti, o comunque argomenti sui quali certamente ci sono da fare alcune riflessioni.

Questi temi che adesso riprendo velocemente, e mi scuserò se non sarò in grado di rispondere puntualmente a tutti, ma forse ci metterei veramente molto e spero di riuscire a farlo più sinteticamente, confermano quella parte dell'intervento iniziale che io ho fatto, quando ho detto che parlare di mobilità in Italia è un tema che divide forse più di quanto dividono i temi della politica. Ognuno di noi, ogni italiano ha una visione della mobilità fortemente permeata dall'ambiente in cui vive, dalla cultura, dalla sua cultura ma anche dal tipo di mezzo che usa, dalle condizioni di lavoro, dai suoi livelli economici, dalla sua visione o non visione della città.

È come affrontare la soluzione di tantissimi piccoli problemi e non sono certamente tutti uniformabili o ascrivibili in una soluzione possibile. Qualunque soluzione scontenterà o accontenterà, come per il resto avviene anche in altre discipline.

Per questo voglio dire apprezzo gli interventi, perché tutto sommato confermano questa condizione tipicamente nostra di una visione sulla mobilità molto molto personalizzata.

Io ho scritto questi temi. Il Piano nasce già vecchio. Il Piano non risponde alle criticità. Il Piano ha valenze solo economiche, si mettono le mani nelle tasche dei novaresi. C'è confusione tra P.G.T.U. e Piano particolareggiato. Si sottovaluta

l'inquinamento. Si propongono solo parcheggi a raso o non sotterranei. La domanda di sosta dei residenti non è attendibile. Manca un aggiornamento dei dati. Mancano le corsie riservate e l'aumento della frequenza di trasporto pubblico.

Sono alcuni dei temi che considero, almeno per quanto mi riguarda, più attinenti al tema e agli argomenti che vorrei affrontare brevemente in questa replica.

Allora, il rapporto tra Piano generale del traffico e Piano particolareggiato. Può darsi che abbiamo creato equivoci o confusione, d'altronde stiamo portando all'attenzione vostra, ma anche della città, perché questa pseudo confusione si è verificata anche nel confronto con i cittadini. Può darsi che si siano sviluppate delle situazioni di apparente confusione, forse non siamo riusciti a spiegare bene la differenza, la complessità dei temi, forse anche le attese che su alcune questioni cittadini e consiglieri hanno creato questo tipo di perplessità.

Di fatto, però, è già stato spiegato qui che c'è un aspetto di pianificazione di carattere generale, che è il Piano generale del traffico, che ha avuto un suo percorso e che contiene indirizzi di pianificazione, non di risoluzione operativa ed immediata.

C'è un Piano del traffico indubbiamente nato nel 2008, aggiornato in alcune parti e da aggiornare ancora, e forse di più e meglio in relazione all'evolversi delle situazioni di mobilità che oggi noi vediamo e alla domanda di mobilità che cambia anche in relazione alle situazioni ambientali, alle situazioni economiche, alle criticità diverse che vive la nostra società.

Ed è per questo che in quell'anno e mezzo a cui facevo riferimento prima, dal 2012 al 2013, approfittando anche del fatto che c'è stato un profondo, importante, approfondimento sul tema del parcheggio sotterraneo, che ha preso tempo e risorse all'Amministrazione, ma non solo, a tutti noi, a tutti voi, noi abbiamo deciso di approfittare di quella fase per aggiungere al Piano, approfondire nel Piano alcuni argomenti che ritenevamo importanti, da attuare subito.

D'altra parte c'era già stato anticipato che il Piano, che pur manifesta la sua

validità dal punto di vista del contenuto normativo, legislativo, regolamentare, in quanto Piano generale rischiava di essere, per la città, per le emergenze della città, e forse anche – lo ammetto – per i ritardi che si sono accumulati dal 2008 al 2012, un Piano generico.

Dico generico rispetto alla risoluzione, alle attese di risoluzione di alcuni problemi immediati. Comunque un Piano i cui indirizzi di risoluzione erano tutti chiaramente enunciati, anche se enunciati, non resi immediatamente operativi.

Ed è per questo che l'Amministrazione ha deciso di investire in una fase operativa che riguardava e riguarda due temi di fondo di questa città, fermi da vent'anni, tanto quanto sicuramente altri, che riguardano la ciclabilità, altri temi che riguardano la sicurezza sugli assi, altri temi che riguardano la sicurezza e la vivibilità delle aree e delle strade nei quartieri.

Da un punto di vista dei rilevanti problemi ambientali, di qualità della vita che questa città aveva ed ha davanti ancora oggi, il problema dell'ampliamento della zona a traffico limitato e della riforma e del riordino della sosta nell'area centrale li abbiamo individuati come problemi prioritari. Ce ne siamo assunti la responsabilità. Sicuramente in questa scelta, di indicare questi due temi come prioritari, quindi temi necessari ad un ulteriore approfondimento ed integrazione delle previsioni del P.G.T.U., avremmo o abbiamo forse anche dimenticato di approfondirne degli altri.

Tutti quelli che abbiamo tracciato oggi negli indirizzi generali, che avete giustamente ricordato anche voi, il problema della sicurezza delle intersezioni, il problema della riqualificazione della mobilità sugli assi, della moderazione del traffico delle zone trenta, sono tutti temi che rimangono qui, nel senso che almeno per quanto mi riguarda sono temi che io ho sempre coltivato in termini culturali e professionali, ma sui quali ho dovuto, necessariamente, assumere un atteggiamento di sospensione. Non di dismissione ma solo di rinvio. Rimangono comunque temi alla nostra attenzione e ci auguriamo, anche in relazione agli interventi che sono stati fatti da voi, maggioranza e opposizione, temi sui quali vorremmo poter tornare

subito, perché la città – è vero – non è solo il centro storico, non è solo Piazza Martiri, non è solo l'area centrale ma è tutta la città. E su questo l'impegno del Sindaco, della Giunta e mio, se avremo possibilità di proseguire, ci sarà sicuramente.

Allora, impegno sul Piano particolareggiato del traffico, per dare agli indirizzi del Piano generale, e qui ringrazio l'ingegnere Mondo, lo ringrazio per la collaborazione, lo ringrazio per la disponibilità avuta in questa fase...

È arrivato l'assessore. Ubi maior minor cessat. Basta, io ho finito e, scusate, lascio la parola all'assessore Colombo, che ci illustrerà come risolvere il problema della mobilità...

Dicevo, ringrazio l'ingegnere Mondo per la disponibilità che ha prestato anche ad una significativa revisione del Piano generale, limitatamente a questi due aspetti, confermando ovviamente l'impostazione di tutti gli altri indirizzi, che richiederanno quegli interventi di dettaglio che sono stati richiamati, ma ha condiviso con me l'approfondimento su zona a traffico limitato, estensione della pedonalizzazione, riforma del regime di sosta, che a parere nostro sono la priorità per questa città.

Dico che sono la priorità, ma dico sicuramente che non sono l'unica priorità. Però oggi abbiamo capito anche che in situazioni di criticità generale, economiche, sociali, urbane, di cambiamento dei costumi, di cambiamento della mobilità, riuscire ad affrontare, a breve, subito, se ce la faremo, e stiamo lavorando in questo senso, per poter arrivare entro quest'anno a dare avvio a queste azioni, a questi due temi e portare nella città il rinnovo di queste due aree di intervento, per la città stessa sarà, sicuramente, un onere, un problema, un tema con cui confrontarsi.

Aggiungerne altri, probabilmente nella fase intermedia, crediamo che non sia, almeno adesso, socialmente accettabile e sostenibile. Quindi vorremmo poter portare a compimento almeno questi due atti concreti.

Da qui la necessità di quell'approfondimento, che io ho presentato come anticipazione al P.G.T.U., perché il P.G.T.U., da quegli approfondimenti, ha tratto

gli elementi di quadro e di indirizzo generale. Lasciando ovviamente a quei Piani particolareggiati e all'Amministrazione, alle scelte operative che farà il Consiglio sulle tariffe, il Consiglio sulle modalità per l'espletamento della gara per la sosta, tutte le decisioni conseguenti, consapevoli e opportune. Ivi compresa anche la decisione finale, che riguarderà il capitolo degli investimenti.

Abbiamo inserito, perché nel dibattito in Commissione c'era stato chiesto, in più di un'osservazione, di dare valore economico, tempi, modalità, risorse, per capire quali atti conseguiranno dall'approvazione dell'attuazione del Piano generale del traffico. E abbiamo preso, nient'altro che, la bozza, la delibera del Piano degli investimenti 2014 – 2016 e preso da quella delibera gli elementi attinenti con l'attuazione del Piano.

Naturalmente il Consiglio, all'approvazione del bilancio e di tutti gli atti conseguenti e allegati, potrà decidere di quegli investimenti le opportune conferme, modifiche o integrazioni, prendendone poi automaticamente atto, come ricordava qualcuno prima, credo Rossetti, nella delibera di Giunta è già contenuto questo passaggio.

Allora, questo per quanto riguarda i rapporti tra Piano generale e Piano particolareggiato.

Venendo nel merito, io vorrei capire da voi, perché non sono ancora riuscito a capirlo, se il problema dell'inquinamento è un'emergenza per tutti. Perché ho risposto ad almeno cinque interrogazioni, in questo Consiglio, in cui mi si chiedeva che cosa fa la Giunta per ridurre l'inquinamento, quando verrà approvato il Piano generale del traffico, che operatività avrà il Piano generale del traffico rispetto alla riduzione della sosta, eccetera, eccetera.

Allora io vorrei capire sul tema inquinamento ambientale, sul quale associazioni fanno battaglie, a volte di principio, e poi arriverò ai numeri, perché questo, secondo me, è anche importante. Fanno a volte battaglie di principio, senza con questo sottovalutare la straordinaria importanza che hanno questi elementi per

la salute della città, io vorrei capire che alternative e che proposte il Consiglio, i consiglieri, le associazioni, intendono formulare rispetto a queste che sono indicate nel Piano generale e dal Piano particolareggiato.

Come facciamo a ridurre il traffico che entra in centro? Come facciamo a controllare, in termini veramente operativi, la quantità dei veicoli sulle radiali? Come facciamo a rendere effettivamente utilizzabili, sostenibili, i parcheggi centrali, senza che il sistema della mobilità circoli intorno al centro, per cercare un posto e per trovarlo poi magari più all'esterno di quell'ambito in cui si presumeva di poterlo trovare? Come facciamo a rendere davvero sostenibile traffico, strade, centro storico, ambiti centrali della città?

Avete un'altra ricetta che non sia quella di estendere la zona a traffico limitato, cioè eliminare dalla zona del centro storico, dalla zona romana della città, che ha visto nascere modi di mobilità decisamente diversi dagli attuali, quel traffico che oggi la attraversa ancora, in quelle due aree, nord-ovest e sud-est, che la attraversa e che rovina le pavimentazioni, sul quale c'è tutta una serie di problematiche di congestione da sosta, di illegittimità, eccetera, eccetera.

C'è un altro modo, se non estendere il regime della zona a traffico limitato?

Sicuramente il tema sarà graduare, valutare le esigenze, parlare con i singoli operatori, introdurre delle procedure, anche orarie più articolate. Tant'è vero che anche di questo, sia nel Piano particolareggiato che nel Piano generale se ne parla e si dice che si terrà conto di queste procedure.

Non è un cappello, una cappa che si mette sulla città, ma è qualcosa che, naturalmente, bisognerà gestire per ottenere consenso e condivisione.

Poi non tutte le esigenze si risolveranno, perché, purtroppo, questa è la realtà, ci sono esigenze risolvibili ed altre che dovranno trovare una diversa collocazione.

Il secondo tema, come diversamente dall'estensione del regime di tariffazione della sosta, si potrà procedere per limitare il numero degli accessi nell'area centrale. Ma quali accessi? Non quelli diretti al sistema commerciale, diretto al sistema dei

servizi, ma quelli diretti dalla città e dall'esterno della città a parcheggiare nelle aree centrali per fermarsi naturalmente per ragioni di lavoro, di pendolarismo e quant'altro, cioè quella domanda di sosta che supera le sei, otto ore, le cinque, sette ore, e che sosta dentro il centro storico, dentro gli ambiti della città storica.

Spiegate mi quali altri meccanismi questa Amministrazione, questi uffici potranno adottare, per poter contenere gli effetti di quel traffico che è anche devastante da un punto di vista ambientale, perché poi lo ritroviamo tutti nelle centraline di Viale Roma, nelle centraline di Viale Verdi, eccetera, eccetera.

Avete un'altra ricetta? Noi siamo ampiamente disponibili ad accoglierla. Ma una ricetta che porti davvero questo traffico a posizionarsi più all'esterno.

Io ho dimostrato che in altre città, non ne vogliamo scimmiettare le soluzioni, le abbiamo portate come esempi. Avranno anche loro le loro criticità, possiamo andarle a visitare, io ne ho visitate alcune, ci sono luci e ombre, ma queste città hanno assunto queste decisioni sulla riforma della sosta, le hanno confermate, le avevano nei sistemi tariffari e nelle regole, le portano avanti da diversi anni. Non ultima la città di Asti, dove credo l'ingegnere Mondo abbia recentemente redatto il Piano del traffico, città che è dotata di tremila e più posti, o millecinquecento posti, ma con quarantamila abitanti, quindi un rapporto ben diverso dal nostro.

Queste tematiche hanno quella soluzione, al momento. Noi ne possediamo una sola, che non è mettere le mani nelle tasche dei novaresi ma è creare delle condizioni di tariffazioni tali da disincentivare un accesso assolutamente fuori crollo.

E rispondevo fuori dal Consiglio, amichevolmente, alla consigliera Arnoldi, sul perché si propone, come indirizzo, di trovare soluzioni per aumentare il numero dei passeggeri sulle auto. E come si fa? Certamente lo si può fare solo se, entrando in centro con due auto, si capisce che dovrai pagare due tariffe. E questo è più che evidente. A meno che questo tipo di necessità...

Ma questo è evidente, consigliere. A meno che questa necessità sia connessa a

problemi di carattere operativo di breve durata, come avviene oggi. Ma se è legata ad una accessibilità di lunga durata, ad una sosta per tenere un'auto parcheggiata otto ore nell'area centrale, probabilmente un ripensamento sul numero delle auto da usare e il numero delle persone da portare, credo che ce lo faremo tutti. Così com'è avvenuto da altre parti.

Sono condizioni che auspicherei che venissero portate all'attenzione dell'Amministrazione, le alternative. Alternative che non credo possano essere quelle che alcuni responsabili di associazioni, adesso non più presenti, hanno posto sui giornali recentemente: riduzione del cinquanta per cento delle auto che entrano sulle radiali. Cosa facciamo, mettiamo una sbarra in Corso Risorgimento, passano cinquecento auto e le altre cinquecento si fermano e stanno fuori?

Facciamo i parcheggi di interscambio? Sì, facciamo i parcheggi di interscambio, ma spiegatemi per quale ragione un residente di Galliate o di Trecate o di Turbigo anche, o di Magenta, che viene a lavorare a Novara, non ha limitazioni all'accesso e al parcheggio in area centrale, può arrivare sotto l'ospedale, può arrivare in Via Gatti, può arrivare in Viale Buonarroti, può arrivare anche in zona stazione, può arrivare in Viale Dante, in Via Regaldi, può arrivare dove vuole, dove non ci sono oggi i parcheggi a rotazione. Parcheggia la sua auto, ci sta otto ore e nessuno gli dice niente, a meno che non abbia parcheggiato sui marciapiedi e non sempre gli viene data la multa. Spiegatemi per quale ragione, mantenendo questo regime di sosta nell'area centrale, deve fermarsi allo Sporting o deve fermarsi in un'altra area fuori dalla città, aspettare anche dodici minuti, perché questo è l'obiettivo che noi vogliamo proporci, in autobus, magari un po' pieno in quel periodo, perché sono ore di punta, pagare una tariffa, perché comunque l'uso del mezzo pubblico va pagato. Se il parcheggio è libero, l'abbonamento o la tariffa del trasporto pubblico va pagata, perché sennò in quel punto lì salirebbero tutti i residenti di Sant'Agabio piuttosto che di Corso Vercelli e pagando la metà arriverebbero tranquillamente al centro.

Io vorrei sapere qual è l'alternativa, qual è concretamente la fattibilità di una condizione come questa.

Allora, se nelle aree centrali non si dissuade la sosta, in un modo o in un altro, scegliete voi quale, fatemelo sapere e ne terremo sicuramente conto, ma efficace, effettivo, che non sia quello di mettere le mani in tasca ai novaresi, spiegatemi come si fa – e non parlatemi di dischi orari, perché di dischi non se ne usano più ormai, il meccanismo del disco orario è in fase di progressiva estensione – si potranno incentivare le forme di utilizzo del trasporto pubblico e del parcheggio di interscambio.

Allora, io non voglio naturalmente costringere tutti voi a pensarla come la penso io, mi rendo conto di avere una visione piuttosto devo dire anche razionale, abbastanza logica, conseguente agli obiettivi che ci dobbiamo proporre, se vogliamo ridurre l'inquinamento, ridurre il traffico, migliorare la vivibilità, eccetera, eccetera.

Io credo che non ci siano soluzioni intermedie, se non una progressione graduale nell'attuazione di questi provvedimenti, con tutte le possibilità lasciate a questo Consiglio in termini di graduazione delle tariffe.

L'Amministrazione, nelle delibere di bilancio, propone una riduzione media del venti per cento sulle tariffe attuali, e questo mi sembra un fatto significativo...

Vado avanti, ma il tema delle tariffe l'avete posto voi, quindi mi sembra utile anche ricordarlo.

Ultimo ragionamento e poi, davvero, chiudo. Questa Amministrazione si dice che ha perso una grande occasione, il parcheggio di Largo Bellini.

Allora, voi sapete, perché l'ho anche detto in privato e in pubblico, io non ho fatto campagna elettorale, non ho contrastato e non mi sono mai espresso contro la previsione di un parcheggio sotterraneo in Largo Bellini. Ho anche fatto delle proposte, per renderlo compatibile, sostenibile, possibile.

Quindi, da questo punto di vista, il fatto di avere lavorato per un anno circa, per rendere quel parcheggio davvero sostenibile, compatibile, accettabile, rappresenta

una azione di coerenza con quello che io ho sempre detto o con quello che ho non detto prima, perché non l'ho mai manifestato né mai piantato alberi su Largo Bellini.

Però, strada facendo, quel parcheggio è diventato davvero insostenibile, perché abbiamo messo il naso dentro in quel Piano finanziario, perché quel Piano finanziario nel 2013, nel 2014, e per gli altri trentatré anni, non era più accettabile, ma non solo per noi, anche per la stessa società proponente. Perché quel parcheggio, a prescindere dalla sua utilità, che posso ritenere confermabile in un certo ambito e con certe dimensioni, richiedeva una partecipazione finanziaria del Comune di Novara pari a 1.800.000 euro lordi di mancati introiti dalle tariffe. Ottocento parcheggi che venivano tolti dalla gestione pubblica e assegnati al privato per remunerare l'investimento.

Oggi questa condizione, cari consiglieri, non c'è più. È inutile rivangare speranze o auspicare nuove possibilità di intervento. Questa condizione il Comune di Novara l'ha persa nel 1989. I consiglieri che erano, se erano, in quel Consiglio allora se ne ricorderanno, quando la Legge Tonioli assegnò al Comune di Novara otto miliardi e mezzo di lire, diciamo circa otto milioni di euro, per realizzare un parcheggio sotterraneo, o in Largo Bellini o all'Alcarotti, e il Sindaco di allora, l'Amministrazione di allora, ricordo che il Sindaco si chiamava professor Merusi, restituì quegli otto miliardi e mezzo allo Stato, perché ritenne quell'investimento...

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Faccio un emendamento, non era la Giunta Merusi ma era la Giunta Malerba.

ASSESSORE RIGOTTI. No, chiedo scusa, perché non era nel 1989. Scusate, il finanziamento avvenne con la Legge Tonioli nel 1989-1990, ma il

finanziamento fu restituito nel 1993. E mi sembra che nel 1993 non ci fosse più la Giunta Malerba.

Ma non ne faccio un problema nominale, ne faccio un problema di città. Cioè, questa città, nel suo insieme, rappresentata da una Amministrazione in carica, democraticamente eletta, decise di non fare quell'investimento. E perse, secondo me, una grande occasione.

Per dire che cosa? E concludo. Che i parcheggi sotterranei li possiamo fare, li dobbiamo fare, sostitutivi della sosta a raso, ma alle condizioni che Regione, Stato e anche i privati, oltre che il Comune, contribuiscano a questo investimento. Non possiamo mettere in carico al Comune di Novara, né tanto meno solo ai privati, e cioè alla finanza, la realizzazione di queste infrastrutture. Economicamente sono insostenibili, sono davvero dei buchi nell'acqua, sono un onere che viene scaricato sulle future generazioni e che non darà nessun vantaggio.

La dimostrazione era, com'è stato ricordato negli interventi di prima, le tariffe di due euro all'ora, le tariffe per ventiquattro ore, eccetera, eccetera.

Io ribadisco la volontà di trovare soluzioni per nuovi parcheggi, anche in sotterraneo, laddove ci sono le condizioni, e abbiamo anche fatto una proposta in Piazza Garibaldi, ma qui dobbiamo capire che ruolo giocano lo Stato, la Regione, su questi investimenti, tanto quanto sul trasporto pubblico.

Perché, e concludo davvero, se il trasporto pubblico continuerà ad essere tagliato di 700.000 euro tutti gli anni, e questo è un altro tema, possiamo davvero chiudere con questo tipo di mobilità. Cioè forse neanche più con le auto, perché ormai la congestione sarà tale che non troveremo neanche il posto se facciamo i parcheggi a rotazione.

Io auspico davvero che se qualcuno di voi ha soluzioni coerenti, fattibili, più sostenibili anche dal punto di vista economico, nei confronti della città, per trovare soluzioni ai problemi dell'inquinamento, ai problemi della rotazione del traffico e della congestione, io sono pronto e disponibile ad accoglierli. Grazie a tutti.

Esce dall'aula il Consigliere Monteggia. Presenti 29.

PRESIDENTE. La ringrazio, assessore.

Mi ha chiesto la parola il consigliere Bosio, per la presentazione di un emendamento.

CONSIGLIERE BOSIO. Sì, Presidente, per la verità di due emendamenti.

Il primo emendamento è relativo alla parte descrittiva della deliberazione di cui all'oggetto. Io sostanzialmente chiedo di inserire, nella parte dove trovate scritto "Preso atto", subito dopo la definizione di tutte le osservazioni presentate, di inserire questo punto: "Preso atto, altresì, del parere della Consulta dell'ambiente, pervenuta a mezzo e-mail, in data 24 marzo 2014 – lasciamo perdere acquisito al nostro protocollo – depositato agli atti, che esprime in linea di massima parere favorevole al contenuto del P.G.T.U., con riferimento all'ampliamento della ZTL e piste ciclabili. Ribadendo però la necessità, peraltro già prevista dal Piano, di creare aree ambientali protette all'intorno di strutture sensibili, quali scuole ed ospedali. Oltre all'attuazione dei parcheggi di interscambio e di potenziamento del trasporto pubblico locale, impegnando l'Amministrazione ad agire nei confronti dell'ARPA regionale per un potenziamento del sistema di rilevamento della qualità dell'aria". Lo consegno alla Segreteria, perché faccia le copie per i Capigruppo.

Il secondo emendamento, sempre presentato da me recita: "Si richiede di stralciare, dalla redazione di progetto relativa al Piano generale del traffico urbano, la tabella 8-bis, quadro di interventi, costi sommari, prima fase di attuazione e i riferimenti ad essa fatta nel capitolo relativo. E di stralciare la tabella 8-bis, inserita nelle controdeduzioni alle osservazioni numero 3.4.

L'emendamento così articolato si rende necessario poiché i dati fanno riferimento ad interventi che vanno approvati in sede di bilancio, allo scopo di

consentire il più ampio dibattito in sede di Commissione e di Consiglio”.

Do anche questo alla Segreteria, in modo tale che possano essere fatte le copie.

PRESIDENTE. Li illustri.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Anche il nostro emendamento è relativo alla tabella 8-bis, dove noi non chiediamo di stralciarla ma di mantenerla, cambiando le date, tanto per essere chiari.

Alla riga 4/C, quando si parla di riqualificazione Piazza Martiri, nella colonna “Attuazione prevista”, inseriremmo 2016.

Nella colonna 4/E “Miglioramento arredo urbano e funzionale”, stessa cosa, 2016.

Mentre porteremmo al 2014 la riga 4/F “Riqualificazione sistemi semaforici su assi radiali urbani”.

E inseriremmo 2014 anche per 4/G “Attivazione e sperimentazione navette TPL, area centrale e linea park interscambio”.

Daremmo quindi le precedente, come spesso ho sentito anche dagli interventi, a queste azioni che ci sembrano più urgenti. L’emendamento è in questo senso e glielo consegno.

PRESIDENTE. La ringrazio, consigliere Franzinelli.

Ci sono altri emendamenti? Mi dica.

CONSIGLIERE ARNOLDI. Direi, visto che gli emendamenti hanno qualche rilevanza, vorremmo avere l’opportunità di analizzarli un attimo, quindi magari una sospensione di qualche minuto, per capire meglio.

PRESIDENTE. Non sentiamo prima il parere dell'assessore? No. Allora sospendiamo per una decina di minuti...

Mettetevi d'accordo, perché io stavo dando la parola all'assessore. Prego.

ASSESSORE RIGOTTI. Per quanto riguarda il primo emendamento [...] dalla Consulta, attraverso la signora Greggis, arrivata alcuni giorni fa, credo che sia doveroso, l'aspettavamo prima, è arrivata dopo, come presa d'atto di un parere istituzionale, sul quale esprimiamo condivisione per le parti in cui loro stessi esprimono condivisione e ci impegniamo ad attuare gli indirizzi sugli altri temi, se attinenti al Piano del traffico.

Il problema di potenziare il numero delle centraline non è un tema sul quale il Comune può dire la sua, perché è tutto in capo ad ARPA e a Regione Piemonte.

Sugli altri emendamenti non ho personalmente, e credo neanche la Giunta, nessuna obiezione, se non ricordando che quella tabella è uscita da un'esigenza posta in Commissione, di avere un riferimento dimensionale, temporale degli interventi e che è stata costruita sulla base della proposta del Piano delle opere pubbliche, che aveva messo a punto la Giunta.

Naturalmente mi sembra anche corretto poter dire che se questa proposta verrà modificata nel corso dell'approvazione del bilancio, se ne dovrà tenere conto in quei termini lì. Per cui sono d'accordo con questa impostazione.

Per quanto riguarda invece il secondo emendamento, che rinvia ad altre date la previsione di alcuni interventi, credo che sia forse più opportuno, a questo punto, fare lo stesso passaggio, dibattito in Consiglio comunale, approvazione del Piano opere pubbliche, nel quale si deciderà e si prenderanno le relative decisioni in merito all'entità degli investimenti, ai tempi, alle modalità di attuazione.

PRESIDENTE. Sospendiamo per dieci minuti, grazie.

La seduta è sospesa alle ore 17,00

La seduta riprende alle ore 17,25

Entra in aula il Consigliere Pronzello ed esce la Consigliere Moscatelli.

Presenti 29.

PRESIDENTE. Chiederei ai consiglieri comunali di rientrare in aula e di riaccomodarsi ai loro posti, perché riprendiamo i lavori.

Siamo fermi alla presentazione degli emendamenti e al parere espresso naturalmente dalla Giunta.

Per procedere, devo essere sincero, dal punto di vista procedurale, una volta chiusa la discussione e presentati gli emendamenti, ci si dovrebbe concentrare sulla discussione degli emendamenti.

Come sapete qui siamo di fronte ad un Piano generale del traffico urbano, mi soccorre la similitudine e la gestione del Consiglio esattamente come quando si fa il Piano Regolatore Generale.

Naturalmente, in merito agli emendamenti presentati, chiedo se c'è un intervento a favore ed uno contrario e la votazione. Uno per gruppo, come da regolamento.

Il primo emendamento è un emendamento relativo alla aggiunta di un punto, subito dopo la parte descrittiva, dove si dice "Preso atto", di aggiungere un ulteriore pezzo integrativo, che dice: "Preso atto, altresì, del parere della Consulta dell'ambiente, pervenuta a mezzo e-mail, in data 24 marzo 2014, depositato agli atti, che esprime in linea di massima parere favorevole al contenuto del P.G.T.U., con riferimento all'ampliamento della ZTL e piste ciclabili. Ribadendo però la necessità, peraltro già prevista dal Piano, di creare aree ambientali protette all'intorno di strutture sensibili, quali scuole ed ospedali. Oltre all'attuazione dei parcheggi di interscambio e di potenziamento del trasporto pubblico locale,

impegnando l'Amministrazione ad agire nei confronti dell'ARPA regionale per un potenziamento del sistema di rilevamento della qualità dell'aria".

Se non ci sono interventi particolari a favore o contro, io metto in votazione l'emendamento.

Prego, consigliere Franzinelli, sull'ordine dei lavori.

Entra in aula il Consigliere Lanzo ed escono il Sindaco ed i Consiglieri Pedrazzoli, Rossetti, Pagani. Presenti 26.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Solamente per dare un senso, secondo me, poi decida lei, Presidente.

Nell'ordine di presentazione degli emendamenti, diciamo nell'ordine di votazione degli emendamenti, mi sembrava più logico, però, ripeto, è a sua discrezione, presentare, dopo questo emendamento, l'emendamento che abbiamo fatto noi e poi quello della tabella da eliminare, perché uno elide l'altro.

PRESIDENTE. Certo.

Su questo emendamento, visto che non ci sono interventi, a questo punto chiedo la cortesia dell'aula, se mi consentite di metterlo in votazione.

Emendamento presentato a firma mia, relativo alla parte descrittiva, che chiede di inserire il brano che vi ho letto, nella parte descrittiva, subito dopo la definizione "Preso atto".

SEGUE VOTAZIONE EMENDAMENTO che viene approvato

Come a richiesta, giustamente, del consigliere Franzinelli, prima l'emendamento modificativo, che vado a leggervi.

L'emendamento sostanzialmente chiede di rimodulare la tabella 8-bis, alla riga

4/C, attuazione prevista 2016.

Alla riga 4/E, attuazione prevista 2016.

Alla riga 4/F, attuazione prevista anno 2014.

Alla riga 4/G, attuazione prevista 2014.

Naturalmente qui si fa riferimento alle somme che sono state indicate nella tabella e che fanno riferimento al Piano triennale delle opere pubbliche, che è allegato a quella tabella.

Chiedo se c'è qualcuno che vuole intervenire? Prego, consigliere Franzinelli, a favore. Poi interviene il consigliere Diana.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Semplicemente per ribadire in fondo quanto già detto prima.

Io credo che occorra anche assumersi delle responsabilità.

Se si crede in questo P.G.T.U., come mi sembra di avere capito ovviamente da parte dell'assessore ma anche da parte di gran parte degli interventi della maggioranza, ripeto allora responsabilità vuole che questa tabella sia mantenuta, ma che si diano anche dei tempi associati agli investimenti.

Questi tempi noi andiamo semplicemente a cambiarli o a rimodularli, perché significa che le precedenze che vogliamo vengano espresse da questa tabella siano quelle emendate come descritto.

Faccio solo un esempio, che può essere lo spunto per modificare il Piano delle opere pubbliche che andrà a breve ad essere discusso, quindi questo è un punto di partenza, perché libera il problema. Cercare di non affrontare il problema vuol dire semplicemente gettare ulteriore fumo su un Piano del traffico che già ne ha tanto, soprattutto a livello di impegni.

Noi diciamo che in Piazza Martiri, ebbene, anche a seguito di quanto è emerso dalla discussione, l'investimento è notevole, venga spostato al 2016 e si dia precedenza a quelli che erano stati ritenuti, anche nella discussione in Commissione,

gli interventi che crediamo siano inderogabili, anche per mantenere in piedi questo Piano del traffico, ad esempio la riqualificazione dei sistemi semaforici sugli assi radiali urbani, quindi i semafori intelligenti, che dovrebbero – altrimenti non avrebbe senso siano stati introdotti nel Piano del P.G.T.U., dovrebbero rendere più razionale il traffico e quindi più fluido l'ingresso in città o l'uscita dalla città del traffico. Sono tutte azioni che sono quelle indicate dal Piano del traffico.

Però cerchiamo di essere concreti e coerenti: se questo sono le azioni indicate, si facciano, non si demandino a tempi quando non ci sarà neanche più questa Amministrazione, ritengo. Il senso che vogliamo dare è quello dell'emendamento, diamoci delle priorità. Le priorità sono quelle indicate dall'emendamento e ovviamente chiediamo l'approvazione e siamo per un voto favorevole in merito.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Franzinelli.

Consigliere Diana.

CONSIGLIERE DIANA. Grazie Presidente. Proprio per dissipare il fumo di cui parlava prima il collega Franzinelli, io davvero non lo capisco molto come intervento all'interno di una filosofia che mi sembra sia stata, alla fine, ben delineata rispetto a quello che ci accingiamo a votare. E cioè, un documento di indirizzo, che al suo interno, poi, contiene delle azioni che si chiamano Piani particolareggiati, che dovranno essere attuati e ben definiti rispetto a quanto da stamattina noi ci raccontiamo, con diverse sfumature.

Mi sembra che sia stato accettato il concetto che siccome non ci sono – e questa è la realtà, innegabile realtà – le risorse per far tutto quello che pensiamo di fare, che quindi nel Piano di indirizzo indichiamo proprio come azioni che vanno nella direzione di cambiare dal punto di vista della viabilità, dell'ecologia e della sicurezza, la città, quindi è stata presa da parte nostra, insomma è stato presentato

un emendamento che va a stralciare proprio dal documento ciò che era una scaletta di impegno delle risorse, per rimodularle, per ragionarle, per avere il tempo, nella sede opportuna, che è quella dell'approvazione del bilancio, andiamo in quella direzione, facciamo le nostre riflessioni e quindi agiremo, diciamo così, nel raziocinio più completo, per cercare di impegnare le risorse non sufficienti naturalmente nel migliore dei modi.

Io ritengo che sia superato l'emendamento presentato e quindi credo che vada, a mio parere, almeno, respinto. Grazie Presidente.

Rientrano in aula il Sindaco ed i Consiglieri Pagani e Rossetti. Esce il Consigliere Gagliardi. Presenti 28.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Diana.

Ci sono altri interventi? Prego, consigliere Coggiola.

CONSIGLIERE COGGIOLA. Io volevo chiedere al dirigente, al dottor Daglia qua presente, se questa tabella, nella quale ci sono inserite delle opere pubbliche, è qua che ha la sua cittadinanza o ce l'ha nel triennale, che lei ci ha mandato mercoledì della settimana scorsa?

Modificarla è possibile, senza inficiare il percorso già in atto da mercoledì, con un deposito di atti?

Se dovesse passare questo emendamento e quindi spostiamo delle poste, ha una sua dinamica che influisce su quello che lei ci ha dato mercoledì? E questa è una prima domanda.

Seconda domanda, che anticipo già per dopo, così mi faccio un'idea. Toglierla è semplicemente lontano dagli occhi, lontano dal cuore, ma nel senso che la togliamo ma non l'abbiamo modificata.

Adesso, se modifichiamo, andiamo a modificare qualcosa, qualche parte che

lei mercoledì ci ha già anticipato e che quindi riazzerà un percorso, per quella piccola parte lì, e ci fa partire una certa... bisognerà che si facciano tornare i conti con un altro equilibrio. È detta un po' male, ma lei mi ha capito.

E poi, faccio già una domanda per dopo, per comprendere, se invece la eliminiamo, semplicemente l'abbiamo tolta da questo provvedimento ma vive in seno a sua madre che l'ha partorita mercoledì scorso.

Adesso qui c'è una mia valutazione politica, è una domanda che le faccio, quindi ometto di fare la valutazione politica, dico semplicemente che la togliamo da questo provvedimento, ma questo non vuol dire che è cancellata?

Quella che ho fatto è una ricostruzione che ha un senso? E se non ce l'ha, dov'è che non la senso questa ricostruzione? Grazie.

SEGRETARIO GENERALE. Innanzitutto la tabella 8-bis è stata inserita nel P.G.T.U. per un maggior chiarimento, per dire le proposte sono queste e sono già state inserite nella programmazione del bilancio 2014-2016, così come indicato qua.

Il P.G.T.U. potrebbe andare avanti anche senza questa specifica, perché non è strettamente necessario indicare le risorse dove stanno.

Ora, se in questa tabella si decide già di spostare un importo dal 2014 al 2016 o, peggio, sotto quell'aspetto che diceva lei, dal 2015 al 2014, logicamente deve poi essere modificata la programmazione dell'Ente. Questo è scontato.

Il dire la stralciamo, significa dire di rimandare il problema a dopo. Ma dopo può essere anche non modificato di una virgola, per cui è come se questo non si fosse modificato. Oppure modificata in un altro modo, magari non come quello che è proposto nell'emendamento di cui si sta parlando.

Non so se sono stato chiaro...

Quella è una proposta coerente con questa. Poi, nel momento in cui i consiglieri vorranno proporre di modificare, di spostare da un anno all'altro, cassare qualcosa...

(Intervento fuori microfono)

CONSIGLIERE COGGIOLA. Va bene così, grazie...

PRESIDENTE. Non sono emendamenti al bilancio. Avevo detto così, ma in realtà poi, nel corso del dibattito, mi sono reso conto che questo non è un emendamento di bilancio, quindi in questo caso gli emendamenti vengono trattati come se fossero di una qualunque delibera, quindi ogni gruppo consiliare può intervenire. Uno solo per gruppo consiliare, per dire quale la propria posizione.

CONSIGLIERE COGGIOLA. Anche alla luce di questa risposta, il Nuovo Centrodestra vuole dire questo. Noi condividiamo il buon tentativo tattico fatto dagli amici della Lega Nord, però, dato che abbiamo dei problemi, dal punto di vista squisitamente strategico, quindi voglio dire condividiamo il tentativo del breve ma non vorremmo che venga strategicamente letto come va bene, purché dopo, però non vorremmo che venisse messo l'accento sul va bene, allora per essere sicuri che anche sul va bene non c'è l'accento su quella posizione, noi ci asterremo su questo emendamento. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Ci sono altri interventi? Nessuno.

Metto in votazione l'emendamento a firma dei consiglieri Franzinelli, Canelli, Perugini, relativo alla redistribuzione delle risorse che sono state indicate nella tabella 8-bis.

SEGUE VOTAZIONE EMENDAMENTO che non viene approvato.

Emendamento presentato sempre da me, relativo allo stralcio dalla redazione di progetto, relativo al Piano generale del traffico urbano, della tabella 8-bis, quadro degli interventi e costi sommari, prima fase di attuazione e i riferimenti ad essa fatti nel capitolo relativo. E di stralciare la tabella 8-bis, inserita nelle controdeduzioni alle osservazioni numero 3.4. Chi interviene?

Prego, consigliere Perugini.

Esce dall'aula il Consigliere Canelli. Presenti 27.

CONSIGLIERE PERUGINI. Grazie Presidente. Diciamo che richiedere, da parte vostra, l'avrà presentato come rappresentante del Pd, non nella sua qualità di Presidente, tant'è vero che c'era Rossetti a presiedere quest'aula, quindi la vostra parte politica, che sicuramente lascerà perdere il ragionamento che proverò a fare, perché non si tratta di una provocazione, si tratta di un richiamo alla vostra responsabilità.

Per evitare inganni, dato che non avete le idee chiare minimamente su questo Piano generale del traffico urbano, prendete questa tabella, che sono gli unici numeri in essa contenuti, peraltro già nella programmazione dell'Ente, la stralciate perché, evidentemente, o la modificherete oppure coloro i quali l'hanno richiesta sono stati ingannati a loro volta. Perché è chiaro che da qui non discenderà altro che la modificazione della programmazione dell'Ente, in termini di spesa, in termini di scadenze. E visto che il collega Pirovano annuisce, sta confermando che non avete le idee chiare.

Assessore, lei ha portato un documento con gli unici numeri che vengono stralciati. È una cosa ridicola a dir poco. Ridicola. Una presa in giro per la città.

Di fatto quelle che sono le vostre aspettative di incasso, non avete una minima idea sulla spesa. Questo è quello che succede. E quindi, non sapendo né leggere né scrivere, vi nascondete.

L'unica cosa che vi esponeva ad una programmazione reale, la prendete e la nascondete. Forse perché vittime di voi stessi o vittime di alcuni di voi. Perché non è che non abbiamo assistito a quelle che sono state le vostre trattative interne.

Cioè, il vostro gruppo granitico è arrivato senza le idee chiare. L'assessore, che apparentemente si è proposto con le idee chiare, è diventato vittima della sua stessa maggioranza. L'unico numero che poteva sostenere la sua programmazione viene stralciato. Ed è proprio per il motivo per cui, lo dico al collega Coggiola, noi abbiamo presentato l'emendamento precedente e chiesto al Presidente di discuterlo proprio per richiamarli alla loro responsabilità.

Ed abbiamo così realizzato, attraverso la bocciatura dell'emendamento precedente, sicuramente da parte loro, da parte vostra l'approvazione, evidenziato la vostra irresponsabilità rispetto a questo atto, che ha una rilevanza, come atto amministrativo, assolutamente determinante per gli scenari e le prospettive della città, indipendentemente dal valore economico, per il quale voi vi nascondete.

Non facciamo altro che aspettarci che modificherete la programmazione dell'Ente, siamo curiosi di vedere come la modificherete.

E se questo era parte di questo strumento, ovvero di questa programmazione, dal punto di vista economico modificherete la programmazione dell'Ente, starete di conseguenza modificando quello che è lo strumento.

Tranne una cosa, le famose tariffe, le entrate, la famosa manovra fiscale per cui ficcate le mani nelle tasche dei cittadini, sia residenti che anche solo della conurbazione. E questo è quello che fate.

Ed è veramente grave. E non solo rispetto alla programmazione dell'Ente, caro Presidente, ma rispetto al Piano delle opere pubbliche, perché ci avete detto che sarebbe più opportuno che questo venisse discusso con il Piano delle opere pubbliche, di cui di fatto è parte integrante.

Ci state dicendo oggi che quello che ci portate tra qualche giorno non è quello depositato. Questo avete detto.

Rendetevi conto. Per la vostra battaglia navale, ha detto molto ma molto bene Andretta prima, per la vostra battaglia navale interna, siluri tirati contro la portaerei Rigotti, state sfasciando la città.

Ma la volete smettere di giocare! Caro Vicesindaco Fonzo, lei sorride. Vede, lei è lì legittimato da un gruppo che nel suo intervento precedente, perché sono esponenti politici, oltre ad essere singoli consiglieri comunali, sa che cosa ha detto prima il suo gruppo? Questa è la città meno camminabile che esista. È la più cementificata, Pagani, grazie a te! Grazie a te, grazie al tuo gruppo, grazie al tuo voto. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Perugini.

Ci sono altri interventi? Prego, consigliera Arnoldi.

CONSIGLIERE ARNOLDI. Io sono contenta per i colleghi giornalisti, perché finalmente c'è da notizia oggi, praticamente Piazza Martiri non si fa più. È questo qui il tema, no. Cioè, la notizia del giorno è questa.

Domani mattina io facessi ancora il mio mestiere e uscissi con i miei giornali, io direi questo. Oggi noi stralciamo questa tabella, perché sappiamo benissimo...

PRESIDENTE. Per cortesia.

CONSIGLIERE ARNOLDI. È sempre Spano.

Dicevo, finalmente c'è una notizia. Da tante ore siamo seduti qui, è una notizia che giornalmisticamente, non lo dico io a voi, ma è interessante, gustosa.

Però, prima di fare un titolo, a questo punto bisognerebbe capire bene. Perché è ben vero che noi togliamo, come dicevano i colleghi che mi hanno preceduto, la tabella da questo Piano, poi però dovremmo togliere questi finanziamenti dal Piano delle opere che ci è stato consegnato appunto l'altro giorno. Perché sennò che

coerenza c'è!

Noi sappiamo perfettamente, perché non è che stiamo qui a nasconderci dietro un dito, tecnicismi, tatticismi, il tema è che questa maggioranza non è coesa sulle modalità, sulla tempistica e sui finanziamenti che sono stati individuati per la realizzazione di Piazza Martiri, cioè di una banalità. Scusatemi, perché togliamo, mettiamo, disfiamo, giriamo, il nodo è quello lì.

La domanda, se io fossi un consigliere di maggioranza che deve votare questo Piano, che io mi porrei, di fronte ad un emendamento come questo, è: ma allora Piazza Martiri si fa o non si fa? Perché qui sembrerebbe di no.

I finanziamenti del Piano delle opere pubbliche, che andrà in discussione tra qualche giorno, sono previsti su Piazza Martiri, con le tempistiche che sappiamo, ci sono o non ci sono? E se non ci sono, come viene modificato il bilancio?

A me sembra che, a questo punto, l'approvazione di un emendamento come questo, fossi un consigliere di maggioranza, mi preoccuperei, al di là della fiducia che posso sicuramente avere nei confronti immagino del capogruppo, immagino dell'assessore, rispetto a quello che mi dice, perché è abbastanza evidente, immagino io, faccio fantapolitica, ma non è male ogni tanto, l'assessore avrà detto: tranquilli, voi votate pure questo P.G.T.U., perché tanto Piazza Martiri non è un tema all'attualità.

Ma siccome le cose avvengono a cascata, penso all'assessore Rigotti e al Sindaco, che è il comitato di pietra di questa discussione di oggi. Comitato di pietra nel senso politico del termine.

Nel senso che mi pare di avere capito che nell'ultimo anno il dibattito politico sulla città di Novara si sia parecchio incentrato sul tema dell'apertura o chiusura di Piazza Martiri, in che tempi, in che modi, con quali finanziamenti. Vi ricordo che al passato bilancio avevate stanziato due milioni di euro, che poi avete ridotto ad uno, su pressione della maggioranza.

Ora, francamente, si fa molta fatica a starvi dietro, noi dell'opposizione,

immaginiamo un consigliere di maggioranza, che poi quei provvedimenti lì li deve votare. Immagino tutta la città.

Fino a ieri voi avete detto che avreste chiuso Piazza Martiri dal 2014, con i primi interventi. Adesso no, pare di capire, almeno lo vedremo e lo verificheremo dopo, però si pensa già di posticipare questo intervento nel 2015-2016. Ma vi rendete conto!

Nel frattempo, però, approvate il Piano generale del traffico urbano che è un piano di breve periodo, perché deve essere attuato, mi correggerete se sbaglio, nell'arco di un paio di anni. C'è scritto nel piano, quindi io sto [...]

PRESIDENTE. [...]

SEGUE VOTAZIONE EMENDAMENTO che non viene approvato.

Passiamo adesso alla parte relativa, che è più creativa, più che ricreativa, che è la discussione che dobbiamo fare in merito alle controdeduzioni alle osservazioni presentate al P.G.T.U.

Anche qua, io mi atterrò, sostanzialmente, a quanto riferito dal nostro regolamento, poiché in realtà è vero che le osservazioni non possono essere sostanzialmente equiparate, e non sono degli emendamenti, ma mi supporta esattamente quanto avviene in Piano Regolatore Generale.

Ora, le osservazioni che sono state presentate sono esattamente in numero di nove. Io chiedo di porre la discussione sulle controdeduzioni alle osservazioni, verifico con voi naturalmente la procedibilità della discussione sulle controdeduzioni, accorpando la discussione in un unico tema, altrimenti dovremmo procedere ad una discussione singolare per ogni controdeduzione.

La mia proposta è quella di accorpare, in modo tale da avere una discussione unica su tutto il tema, sulle controdeduzioni alle osservazioni.

Se siete d'accordo di procedere in questa maniera, perché veramente noi non abbiamo mai votato nessuna controdeduzione alle osservazioni perché il P.G.T.U. non è mai arrivato in Consiglio comunale, quindi su questo aspetto siamo...

Esatto, adesso arriva. Se applico il criterio del Regolamento di Consiglio comunale, è del tutto evidente che il criterio fa riferimento a degli emendamenti. Ciò che mi soccorre, invece, è l'approvazione del Piano Regolatore, dove le osservazioni fanno parte di una delibera che la Giunta predispose alle osservazioni e viene discussa la controdeduzione presentata.

Ricordate, la delibera è predisposta esattamente all'interno della deliberazione che stiamo approvando. Laddove si fa parte, nella parte descrittiva, di elencare il numero di osservazioni e si fa presente il documento di controdeduzioni, che è questo, qui riassunto per me, che comunque è questo, che naturalmente è predisposto dalla Giunta, in cui ci sono le risposte.

Allora, quello che a me pare del tutto evidente è che di fronte a questa situazione, essendo posta nella parte descrittiva della deliberazione la parte relativa alle osservazioni, si dovrebbe semplicemente chiedere all'assessore di dare o una complessiva risposta su tutte e nove le osservazioni e votarle, oppure singolarmente su ognuna delle controdeduzioni.

Prego, consigliere Perugini.

CONSIGLIERE PERUGINI. Sull'ordine dei lavori, grazie Presidente. Scusi, se lei dice, dato che è uno strumento questo atto, e per analogia fa riferimento al Piano Regolatore, quindi vuol dire avere una delibera dedicata, non c'è. È dedicata ed esclusiva ed inserita nella delibera complessiva.

PRESIDENTE. In questo caso, le osservazioni sono state inserite in delibera, come parte descrittiva.

CONSIGLIERE PERUGINI. Esatto, appunto. E quindi, se è vero quello che lei ha detto, è un atto che non va bene.

PRESIDENTE. Perché?

CONSIGLIERE PERUGINI. Perché lei ha detto prima che per analogia avremmo dovuto avere una delibera dedicata. Od ho capito male?

PRESIDENTE. No.

CONSIGLIERE PERUGINI. Se ho capito male, c'è il verbale. Vuol dire che anche questo verrà trascritto tra sei anni, come l'altro del bilancio che stiamo ancora aspettando.

PRESIDENTE. La questione è che essendo posta questa parte delle osservazioni nella parte descrittiva della deliberazione, avendo l'assessore, in base di relazione introduttiva, già affrontato il tema delle controdeduzioni alle osservazioni, il problema che io ho con voi è come discutere e votare le controdeduzioni.

Ho chiesto quale era il criterio. Non posso considerare osservazioni ed emendamenti al P.G.T.U., posso considerarle, estensivamente, esattamente come avveniva e avviene nel Piano Regolatore, e cioè le osservazioni possono essere discusse singolarmente oppure raggruppate in una discussione unica e votate.

Ma cosa votiamo? Votiamo le controdeduzioni che la Giunta ha proposto alle osservazioni fatte.

CONSIGLIERE PERUGINI. Per carità, io mi rimetto a lei, le pongo il quesito, dia lei la risposta, tanto noi siamo qua ad alzare o a tenere basso il braccio.

Ci esprimiamo attraverso il voto, ma attenzione che il quesito che le pongo è anche un dubbio di legittimità sulle osservazioni e sul lato medesimo, che ovviamente rimane scritto a verbale.

PRESIDENTE. Siccome lei mi pone un problema di legittimità, io mi astengo.

CONSIGLIERE PERUGINI. C'è il segretario supplente.

PRESIDENTE. Dopo avere dato la parola al consigliere Zacchero, do immediatamente la parola al dottor Daglia, per eventuali chiarimenti.

Prego, consigliere Zacchero.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Grazie Presidente. Provo a fare una proposta, che secondo me risolve il problema.

Ossia, sulla questione di legittimità, che sollevava il consigliere Perugini, che è un problema che avrei io personalmente.

Siccome le osservazioni sono molteplici, così come le controdeduzioni, alcune di queste da me condivisibili ed altre no, mi spiega lei come posso fare io ad esprimermi serenamente su un pacchetto complessivo, all'interno del quale, magari, che ne so, il quaranta per cento mi soddisfano ed il sessanta no.

Io proporrei di andare sulle singole. Ci vuole un attimino di tempo in più.

Risparmiamo tempo adesso, perché sennò andiamo avanti mezz'ora prima che ne usciamo.

PRESIDENTE. Mi è stato chiesto un parere di legittimità, io chiedo naturalmente al dottor Daglia di dare supporto alla Presidenza.

SEGRETARIO GENERALE. Allora, sarà fatta una discussione generale per tutte le osservazioni ed una votazione per ognuna delle osservazioni.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Io ho la delibera qua sotto mano, ho l'ordine del giorno, su che basi votiamo le controdeduzioni, una per una, che non sono all'ordine del giorno e non sono una delibera di Consiglio comunale? O non è stata ritenuta delibera di Consiglio comunale, essendo delibera di Giunta?

Io vengo a votare in Consiglio comunale qualche cosa che mi si è dato all'ordine del giorno. Nel momento in cui le controdeduzioni non sono all'ordine del giorno ma sono un allegato, tra parentesi nelle premesse della delibera principale, io non so che cosa vado a votare, dal punto di vista formale.

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Prego. L'ordine del giorno in discussione è il P.G.T.U. E accatto al P.G.T.U. ci sono delle osservazioni. E quindi, come tali, le osservazioni diventano propedeutiche alla votazione finale sulla delibera.

Consigliere Spano.

CONSIGLIERE SPANO. Avrei bisogno di un chiarimento, se è possibile. Sono d'accordo anch'io, secondo me questa bisogna votarla integralmente, prendere o lasciare, con le osservazioni fatte dalla Giunta, perché il dispositivo della delibera dice: "Si approva con le osservazioni".

Però volevo capire lo scenario. Se noi adesso andiamo ad approvare una per una le osservazioni, se un'osservazione ad esempio la bocchiamo, che cos'è che vale?

PRESIDENTE. No, noi andiamo ad approvare le controdeduzioni.

CONSIGLIERE SPANO. E che cosa vale al posto di questa? Come diventa la delibera?

Se l'osservazione dice di mettere le strisce pedonali un po' qua, un po' là, si dice che non è soggetto del piano, bocchiamo l'osservazione e che cosa rimane, che mettiamo le strisce pedonali un po' qua e un po' là?

Mi sembra qualcosa che non è palpabile, che non funziona a pelle. Poi non ho tutte queste cose giuridiche per poterle tenere in piedi.

La Giunta ha fatto le sue osservazioni, ci ha presentato un P.G.T.U. che è quello, votiamo il P.G.T.U. con le osservazioni della Giunta, prendere o lasciare, a mio avviso.

Perché sennò non so che cosa rimane, una volta che ne bocchiamo una sì e una no...

Ma quello è stato un emendamento, là non saprei che cosa rimane. Veramente, non è politica la mia, è solo proprio una cosa pratica, non c'è niente di politico dietro, assolutamente.

PRESIDENTE. Do la parola un secondo all'assessore, per alcuni chiarimenti. Prego.

ASSESSORE RIGOTTI. Grazie. Possiamo poi anche sentire l'ingegnere Mondo, che ha avuto altre esperienze su questa procedura? No.

Nelle proposte che la Giunta fa, e sono contenute nella delibera, si dice: "Vengono poste in votazione singolarmente, per poi procedere alla votazione finale del Piano, l'osservazione numero uno, Carlo Piantanida, protocollo...".

Il Presidente pone in votazione la proposta contenuta nel documento di controdeduzione, che è quello che faceva vedere il Presidente prima. Documento di controdeduzione che è stato predisposto dall'ufficio e dal consulente, ingegnere

Mondo, che sviluppa una serie di considerazioni, laddove le osservazioni sono accoglibili, non accoglibili oppure non commentabili. Perché ci sono osservazione che non possono essere né sì né no ma sono quelle che sono.

La proposta è che per ogni osservazione venga approvato il testo contenuto e allegato alla delibera. Per ogni osservazione.

Testo che può essere di mezza pagina, di tre pagine, più pagine. È una controdeduzione che si può prendere o lasciare. Si può dire che il Consiglio, votando quella risposta, già inserita nella delibera, approva questa risposta o non la approva. E se non la approva, la deve emendare, naturalmente. Ovviamente deve dire qual è la risposta che si dà a quell'osservazione. Tenendo conto che ci sono osservazioni con dodici punti.

Allora, la risposta non è ad ogni punto, perché il documento già risponde puntualmente per ciascuno di questi punti...

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Sono d'accordo con Zacchero, perché se c'è un'osservazione con dodici punti, posso essere d'accordo con tre punti e in disaccordo per altri nove. Il problema è che cosa voto? La sua risposta. E allora mi rifiuto di votare, perché evidentemente è la sua risposta. Io voto la risposta sua alle controdeduzioni.

È chiaro che non ha senso procedere in questo modo, secondo me. Altrimenti che cosa discutiamo? Discutiamo non delle controdeduzioni ma della risposta dell'assessore alle controdeduzioni.

PRESIDENTE. Consigliere Reali.

CONSIGLIERE REALI. Colleghi, io vorrei richiamare me stesso e tutti al buon senso. Io lo voglio rileggere. Noi votiamo, al punto uno del dispositivo – e lo voglio leggere forte, Federico – di approvare, in via definitiva, il nuovo Piano

generale del traffico urbano P.G.T.U., della città di Novara, gennaio 2014, adottato con deliberazione della Giunta comunale, n. 12 del 17 gennaio 2014, aggiornato ed integrato, alla luce dei contenuti del documento di controdeduzioni sopracitato e costituito da un unico volume allegato al presente provvedimento.

Documento che questa mattina ci è stato spiegato punto per punto. Noi dobbiamo andare in dichiarazione di voto di questa delibera e nient'altro dobbiamo fare.

PRESIDENTE. Sempre per l'ordine dei lavori, consigliere Perugini.

CONSIGLIERE PERUGINI. Sì, sull'ordine dei lavori. Forse pensavo, chiedo scusa al collega Reali, perché pensavo che l'avesse letta, invece non l'ha letta la delibera. Perché poco prima dice che le stesse, e cioè le osservazioni, vengono poste in votazione singolarmente, per poi procedere alla votazione finale del Piano.

Che cosa abbiamo sollevato? Che ciascuna delle osservazione è fatta da alcuni sottopunti, su cui si può essere o non essere d'accordo. E la domanda che abbiamo posto alla Presidenza è se una delibera, impostata in questi termini, che – scusami – rende una fisarmonica, non un atto serio e concreto, ma pone in aula in votazione una fisarmonica, chiediamo se, così com'è fatto, Presidente, è legittimo oppure no.

Perché, come ha detto bene poco fa il collega Franzinelli, noi non intendiamo, così com'è impostata, votare le risposte dell'assessore.

Non siamo qui a votare quelle, siamo qui a votare le osservazioni e controdeduzioni, punto per punto, o sì o no, è legittimo o non è legittimo. Oppure si cambia la delibera. E la potete cambiare come volete, come vi pare, emendare, fate, disfate, tanto abbiamo capito già stamattina che non avevate le idee chiare, siamo alle sei e venti e non ci abbiamo ancora capito niente tutti insieme.

Perché noi non abbiamo capito ed è il motivo per cui poniamo il quesito alla

Presidenza: è legittimo o non è legittimo un atto impostato in questi termini?

Per cortesia non cominciamo con le sospensioni, perché non abbiamo intenzione di star qui a dormire. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Va bene, si procede come per gli emendamenti. Per cortesia, si può procedere così. Poiché la deliberazione è articolata sul fatto che, comunque, le osservazioni devono essere messe in votazione, si mettono in votazione ciascuna delle osservazioni.

Ora, se qualcuno lo chiedo, poi verificheremo la praticabilità e l'agibilità del volto per punti separati, perché è possibile che qualcuno lo chieda.

Detto questo, anche se qualcuno lo chiede, non credo che ci sia nulla di male ad una votazione per punti separati, ma occorre semplicemente questo. Da un lato, che c'è la presentazione della Giunta in merito all'osservazione. Un intervento a favore ed uno contro. E la votazione, naturalmente.

Poi, se ci sarà la richiesta di votazione per punti separati, questo dovrà essere oggetto di votazione per punti separati.

Dopodiché si procederà, finita questa parte, esattamente come stabilisce il deliberato della nostra delibera, di approvare, in definitiva, la deliberazione come modificata da questo documento di Giunta, relativo alle osservazioni.

Prego.

CONSIGLIERE DIANA. Presidente, per tornare solo un secondo sulla questione, nel momento in cui mi si chiede di votare tutte quante le controdeduzioni fatte dalla Giunta, quindi contenute in un unico documento, che la Giunta e l'assessore, stamattina, ha letto chiaramente e quindi ha messo il Consiglio nelle condizioni di conoscere il contenuto delle controindicazioni, io credo che per quanto riguarda i dubbi, rispetto ai punti sui quali si può essere o non essere

d'accordo, secondo me si risolve semplicemente se io quelle controindicazioni le ritengo in certi punti non confacenti a quello che è il mio giudizio e voto contro semplicemente. Non vedo qual è il problema.

Comunque io devo su ogni controdeduzione, contenuta all'interno di un documento, esprimere un voto e sulla delibera è indicato chiaramente.

Io la vedo così, in maniera molto più semplice. Grazie.

PRESIDENTE. Il problema che ha la Presidenza, è di ordine tecnico-giuridico. Poiché si fa riferimento, in sede di deliberazione, nella parte descrittiva, a tutte le osservazioni nelle quali si richiede una votazione, io sono vincolato al testo della deliberazione, per com'è stato formulato.

E come tale io sono obbligato a porre in votazione l'osservazione numero uno, adesso esemplifico, chiedendo naturalmente da un lato il parere della Giunta rispetto all'osservazione, dall'altro un intervento a favore della controdeduzione e dall'altro un parere contrario alla controdeduzione. Dopodiché metto in votazione la controdeduzione della Giunta.

Altrimenti io non so più come riallacciare, dopodiché, il mio ragionamento in ordine giuridico a quanto delibera sostanzialmente il testo che abbiamo noi davanti, che dice appunto di approvare, in via definitiva, il nuovo Piano generale del traffico urbano, aggiornato ed integrato alla luce dei contenuti del documento di controdeduzione, che io devo approvare. E lo devo approvare per i punti, come sono stati delineati in delibera, nella parte descrittiva. Capito!

Altrimenti ho un problema di coordinamento, tenuto conto che questa deliberazione va approvata come modificata dagli emendamenti che sono stati presentati in precedenza. Adesso è chiaro? Bene.

Prego, consigliere Perugini.

CONSIGLIERE PERUGINI. Grazie Presidente. Se i colleghi sono disturbati

da un'attività che si chiama irresponsabilità, possono anche andare.

Allora, Presidente, io le chiedo di chiarire solo un punto. Ad esempio, Lega Ambiente, assessore quanti punti erano, quante osservazioni erano, dodici?

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Lasciamogli formulare la domanda, per cortesia!

Per cortesia, fermi un attimo. Io ho il dovere di portare in approvazione una deliberazione che, per quella che sia la posizione di ciascun gruppo consiliare, deve essere formalmente regolare. Per cui, ciascuna discussione che viene fatta sull'oggetto, merita di essere attentamente valutata, perché non vorrei portare in approvazione alla delibera che poi, formalmente, non è efficace. E voi sapete che il diritto amministrativo impone che gli atti siano certi. Prego.

CONSIGLIERE PERUGINI. Grazie. Tant'è vero che, caro Presidente, se posso, riagganciandomi a quello che dice lei, andare avanti con gli atti amministrativi della città e non andare indietro vuol dire, per noi, se volessimo impugnare l'atto, basterebbe uscire, fate come volete, fate come vi pare, lo votate, andiamo ad impugnarlo e poi, se è giusto o sbagliato, lo scopriamo dopo, tanto non costa nulla.

Per voi che lo votate, e vi prendete la responsabilità, ma comunque senza inchiodare, come avete fatto su tante vicende, la Pubblica Amministrazione, se riusciamo a risolvere questo problema, voi per primi, che probabilmente lo sosterrate, siete a posto e le cose vanno avanti, a prescindere.

Quindi cinque minuti adesso mettono tranquillo il Presidente e tutti noi anche per il futuro.

La domanda è l'esempio dell'osservazione numero sette, che poi è classificata osservazione ma sono n osservazioni di Lega Ambiente, e quindi le dodici

osservazioni. Lei ci chiede il voto, così come descritto nell'atto, quindi quanto è stato proposto dall'assessore con relative risposte, ovvero omnibus, e non è più l'osservazione in termini tecnici, mi segue Presidente, che è stata sollevata dal soggetto ma è una valutazione sul soggetto. Quello che ha proposto quel soggetto, pure articolato su dodici questioni, promosso o bocciato.

È questo quello che io lo sto dicendo. Ed è legittimo quindi votare su chi non ha fatto un'osservazione ma n osservazioni, se l'atto finale dice che, tenuto conto delle osservazioni, dopo il voto?

PRESIDENTE. Il punto è semplice, il problema è questo. Se Legambiente avesse presentato non una osservazione divisa in nove punti ma nove osservazioni, io avrei messo in votazione nove osservazioni.

Poiché, da quello che desumo, e lo desumo da un testo, mi pare che i soggetti proponenti le osservazioni abbiano articolato le loro osservazioni in diversi punti, a me non può che rimanere facoltà di considerare i nove punti un'osservazione articolata su diversi temi, ma una osservazione. E quindi, come tale, metto in votazione quello.

Stiamo facendo le controdeduzioni. È chiaro che io metterò in votazione le controdeduzioni, ma l'esempio che mi ha fatto il consigliere Perugini richiedeva una premessa.

Se sono nove i punti di una osservazione, saranno probabilmente nove i punti delle controdeduzioni. Ma quei nove punti delle controdeduzioni sono in realtà la controdeduzione all'osservazione. Dopodiché la si può articolare, ma è del tutto evidente che c'è la votazione sulla osservazione numero sette, con un voto...

Il punto è equilibrare il testo della delibera nella parte descrittiva con il testo della deliberazione nella parte deliberativa.

CONSIGLIERE PERUGINI. Comunque chiudo, Presidente. Per

crystallizzare quanto lei ha detto, noi qui andremo a votare nove osservazioni...

PRESIDENTE. No, controdeduzioni.

CONSIGLIERE PERUGINI. No, osservazioni numero nove.

PRESIDENTE. Sì, ma noi votiamo la controdeduzione.

CONSIGLIERE PERUGINI. Nove controdeduzioni a nove osservazioni, giusto assessore. E non nove controdeduzioni a nove proposte contenenti n osservazioni. Abbiamo capito bene, è così?

PRESIDENTE. Sì.

CONSIGLIERE PERUGINI. Quindi trattasi di nove osservazioni e qui votiamo nove controdeduzioni. E questo è quello che è a verbale ed è il motivo per cui si va a votare così, giusto?

PRESIDENTE. Sì.

Prego, consigliere Reali.

CONSIGLIERE REALI. Presidente, io faccio questa proposta, pur rimanendo nel Regolamento che lei ha ben spiegato e che ovviamente condividiamo, però al fine di accelerare i lavori io le propongo di iniziare le votazioni con le dichiarazioni di voto dell'osservazione numero uno, dando per scontato che l'assessore non solo ha già spiegato questa mattina le posizioni della Giunta ma sono anche scritte nero su bianco, per cui di saltare la richiesta all'assessore di dire di ognuna che cosa pensa la Giunta, perché già l'ha spiegato

stamattina e sono anche scritte.

Passiamo alle dichiarazioni di voto, a partire dall'osservazione numero uno, fino alla numero nove. Grazie.

PRESIDENTE. A una condizione, naturalmente, che corrisponde alla votazione, per quanto riguarda di competenza della maggioranza, in coerenza con quanto stabilito dalla Giunta. Mi pare il minimo.

Se volete semplificare il lavoro, la semplificazione nasconde dietro sempre la possibilità di un tranello.

Io sono disponibile ad immaginare che i lavori possano procedere senza la lettura della posizione della Giunta, però se sono quindici minuti in più non muore nessuno. Se questa è una richiesta che tenta di snellire i lavori, a mio giudizio...

Va bene, d'accordo.

Io procedo, consentitemelo, sulla base della mia personale esperienza.

Osservazione numero uno, controdeduzioni alle osservazioni sul P.G.T.U. Il soggetto proponente l'osservazione, il signor Carlo Piantanida.

Chiedo all'assessore qual è la posizione e le controdeduzioni in merito all'osservazione numero uno, se è favorevole o contrario all'osservazione presentata.

ASSESSORE RIGOTTI. L'osservazione è accoglibile ma sarà tenuta in considerazione quando sarà sviluppato il Piano particolareggiato.

Non è attinente al P.G.T.U.

PRESIDENTE. Non è attinente al P.G.T.U.

Chiedo se ci sono degli interventi a favore o contrari? Se non è attinente, è evidente che c'è un giudizio della Giunta che dice no.

Non c'è nessun intervento? È accoglibile, ma sarà tenuta in considerazione

quando sarà sviluppato in via esecutiva il Piano particolareggiato del traffico nel centro storico.

Ci sono dichiarazioni di voto a favore o contro la controdeduzione?

CONSIGLIERE ANDRETTA. Noi, innanzitutto, dichiariamo il nostro voto favorevole, però non possiamo, visto che ci è data la possibilità di esprimerci, non sottolineare la contraddizione nella quale è caduta la Giunta nella definizione di questa controdeduzione.

Cioè, l'osservazione è accoglibile, ma sarà tenuta in considerazione quando sarà sviluppato, in via esecutiva, il Piano particolareggiato.

Per mio conto, se fosse approvabile, e quindi accoglibile, la si potrebbe fare già adesso. Non capisco questo continuo spostare nella linea del tempo nella futura approvazione.

Voglio dire, mi è stato chiesto di dare un parere, Presidente io...

PRESIDENTE. Per cortesia, possiamo stare in silenzio! ...

Sto cercando di consentire al consigliere Andretta di poter esprimersi.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Io ho terminato. Quello che volevamo dire, è che semplicemente il nostro gruppo, ritenendo una questione accoglibile, nel senso puro del termine, noi votiamo già ora in merito all'accoglimento. Grazie.

Escono dall'aula i Consiglieri Pronzello e Perugini. Rientra il Consigliere Gagliardi. Presenti 26.

PRESIDENTE. Ci sono altri interventi? No.

Metto in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 1.

(Intervento fuori microfono)

Per cortesia, silenzio in fase di votazione!

SEGUE VOTAZIONE EMENDAMENTO che viene approvato

Controdeduzione all'osservazione numero 2. Soggetto, signor Turco Paolo e Cro Paolo.

Possiamo avere l'indicazione della Giunta?

ASSESSORE RIGOTTI. Questa osservazione pone due questioni, la contrarietà all'aumento della sosta a pagamento nella cerchia dei Baluardi e la mancanza di un potenziamento del trasporto pubblico.

Sulla contrarietà all'aumento della sosta, che è il punto uno, l'osservazione non trova accoglimento, in quanto vengono confermate dall'Amministrazione le previsioni del Piano.

Sul punto due, mancanza di un potenziamento del trasporto pubblico, l'osservazione si accoglie introducendo al capitolo 9.3 e al capitolo 9.4 un'integrazione, che riguarda il nuovo servizio di navetta, finalizzato a favorire diverse categorie sociali ed economiche l'accessibilità nell'area centrale e l'integrazione dei parcheggi di interscambio con una serie di modalità per la loro attuazione.

PRESIDENTE. Da quello che desumo, sull'osservazione numero 2 la Giunta ha controdedotto negativamente sulla prima osservazione e favorevolmente sulla seconda.

Ci sono dichiarazioni in merito alla controdeduzione, nel suo complesso? Nel suo complesso mi obbliga, assessore, a fare due votazioni, perché io non posso

votare favorevolmente...

Mi state facendo andare fuori dalla grazia del Signore. Bravi, un conto è stare lì, un altro è stare qua.

Non interviene nessuno? Se non interviene nessuno, metto in votazione la controdeduzione come proposta dalla Giunta all'osservazione numero due.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 2 che viene approvata.

Controdeduzione numero 3. Osservazione presentata dal soggetto C.A.R.P. Onlus. Prego, assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. Per quanto riguarda i primi tre punti, la proposta dell'Amministrazione è di non accoglimento.

Provo a sintetizzarle: Piano che riguarda solo il centro di Novara, Piano non sostenibile in senso ambientale, Piano non sostenibile in senso viabilistico. La proposta della Giunta è di non accogliere queste osservazioni.

Mentre al punto quattro, Piano non sostenibile dal punto di vista economico, c'era quella proposta di tabella di integrazione della tabella 8-bis, che è stata oggetto di emendamento.

Rientra in aula il Consigliere Perugini. Presenti 28.

PRESIDENTE. Chiedo se ci sono interventi a favore o contrari alla controdeduzione?

Non ci sono dichiarazioni, quindi metto in votazione.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 3 che viene approvata.

Osservazione numero 4, presentata dal soggetto Associazione industriali di Novara. La parola all'assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. La Giunta in una prima parte ritiene non condivisibile riservare quote percentuali di parcheggi ai residenti. Questa parte dell'osservazione non è accolta.

Poi, in altre due parti, dove si propongono maggiori interventi di fluidificazione del traffico, questa parte non ha una risposta, perché è in sé una considerazione.

Mentre in una terza parte, dove chiede di eliminare la sosta a raso lungo le principali direttrici, anche questa è considerata condivisibile e accoglibile.

Mentre al punto quattro, creare nuove aree e strutture di parcheggi, in supporto alla zona a traffico limitato, anche questa è un'osservazione che non può avere una risposta specifica, in quanto già inserita nel Piano generale del traffico, nelle sue previsioni.

In sintesi, un non accoglimento sui parcheggi dei residenti, un accoglimento sull'eliminazione della sosta nelle direttrici, sugli altri due punti ci sono solo considerazioni di carattere generale.

Rientra in aula il Consigliere Pedrazzoli. Presenti 29.

PRESIDENTE. È del tutto evidente che la risposta che viene votata è la risposta della Giunta, la quale sul punto ha stabilito quello che ha appena dichiarato l'assessore.

Chiedo se ci sono interventi?

CONSIGLIERE COGGIOLA. Chiedo scusa, Presidente, torno su quella di prima per dire solo questo. Per rispondere al punto quattro, ai cittadini che ricevono

il C.A.R.P., non so chi era, che diceva che non c'è un fondamento economico, noi abbiamo riportato, come risposta, la famigerata tabella di cui...

Ah, è stata emendata. Però questa tabella emendata è quella che è la risposta che viene data ai cittadini. Alfredo, è questo che sto dicendo, l'abbiamo eliminato. Però è la risposta che stiamo dando ai cittadini e abbiamo già dato, anche il punto primo l'abbiamo già votato, quindi è già passato.

È per dire che tanto poco vero che sta in piedi, che riportiamo la tabella, la mettiamo in evidenza.

Era solo così, per dire che forse non è che abbiamo lavorato proprio... eravamo distratti, c'erano altre cose, c'erano i metri cubi, i metri quadri, i bilanci, insomma ci sono tante cose su cui stiamo lavorando. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Va bene.

Consigliere Andretta.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Noi, ovviamente, non possiamo condividere un'osservazione, e lo dico perché rimanga agli atti, una controdeduzione, la risposta della Giunta alle deduzioni ricevute. Che poi sia tecnicamente una controdeduzione, Presidente, grazie per la precisazione.

Io lo dico anche per il futuro, perché rimanga a verbale ma anche per le future questioni. Le risposte alle osservazioni, per mio conto, non possono essere dei pareri interpretativi da parte della Giunta. Cioè, nel momento in cui mi si dice che si ritiene possa essere sufficientemente supportata anche dall'attuale paragrafo otto eccetera, è un parere, ma che però non è esaustivo. E, soprattutto, non arriva alla conclusione di un ragionamento sulla quale il Consiglio comunale si possa poi, più o meno, favorevolmente portare in votazione.

Io capisco, oltretutto mi auguro che non sia stata fatta, è anche un modo chiaro per imporre alla Giunta di definire un parere sempre e comunque, ma soprattutto per

chiunque.

Perché io qua temo che, magari, a seconda di chi sia il mittente delle varie osservazioni, si risponda più in punta di penna o in punta di fioretto, che magari andando direttamente ad una conclusione.

Voglio dire, certamente non andiamo in questa situazione, ma credo che soprattutto su un atto così importante, avere un parere definitivo ed esaustivo, soprattutto da parte della Giunta, sia quanto meno doveroso.

Questo, lo ripeto, non tanto per questo aspetto, che non mi sembra poi particolarmente significativo, ma vale anche poi, soprattutto, per il futuro. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Ci sono altri interventi? No.

Prego i consiglieri comunali di entrare in aula. Per cortesia, in fase di votazione sarebbe opportuno stare seduti.

Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 4, relativa al soggetto Associazione industriali di Novara.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 4 che viene approvata.

Passiamo alla controdeduzione all'osservazione numero 5. Soggetto *International society doctor of environment*.

Prego assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. Al primo punto, il dottor Calgaro osserva che il Piano è debole sulla riduzione dell'inquinamento. L'osservazione non è accoglibile in questa fase.

Al punto due, il blocco della circolazione non è poco efficace. Anche questo

non è accoglibile.

Al punto tre, non premia sufficientemente le auto meno inquinanti. Non può essere accolta, in quanto non attinente al Piano generale del traffico. Peraltro, poi, riguarda interventi tariffari che sono di competenza di altra determinazione.

Sul trasporto pubblico, con navette dai parcheggi di interscambio, si rinvia a quanto accolto con le osservazioni dei signori Turco e Cro, quindi è accolta per questa parte, al punto quattro.

Prevedere il car sharing non auto elettriche non è accolta, non perché poco interessante ma in quanto già contenuta nel P.G.T.U. a livello di indirizzo.

Creare zone trenta. Anche questo non può essere accolto, in quanto il P.G.T.U. già le contiene.

Spostare i distributori di carburante in periferia non è accolta, in quanto non competente al P.G.T.U.

Promozione di eventi dimostrativi. Anche questa non è accolta, perché non è compito del P.G.T.U.

Escono dall'aula i Consiglieri Arnoldi e Pedrazzoli. Presenti 27.

PRESIDENTE. Consigliere Franzinelli.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Io credo che le risposte date dall'assessore meritino una non partecipazione al voto, in questo caso qua.

Com'è possibile rispondere ad un'osservazione dicendo: non la accolgo perché l'ho già fatta.

Io credo davvero che vi sia una contraddizione in termini nelle risposte che lei dà. Se le si dice "inserisca questo", si risponde: no, per me non va bene perché l'ho già fatto.

Io credo che se queste sono le risposte che lei dà alle osservazioni con queste

controdeduzioni, mi scusi ma io, sinceramente, ma lo dico dal punto di vista personale, non mi sento di votare una risposta che credo sia una presa in giro per il cittadino o per l'ente che ha presentato le osservazioni.

Io non partecipo al voto e non penso neanche il mio gruppo. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. La richiesta dell'osservante è di creare zone trenta chilometri all'ora. Si dice che l'osservazione non può essere accolta in quanto già contenuta nel P.G.T.U.

Scusi, si chiede di inserire nel P.G.T.U. zone destinate ad attuare il regime di trenta chilometri all'ora, si risponde che questa osservazione di inserire zone trenta in quanto ci sono già.

Scusi, consigliere Franzinelli, se l'avessimo accolta vorrebbe dire che il Piano generale del traffico non conteneva zone trenta, quindi avremmo dovuto modificarlo. Ma dato che le contiene già, non la accogliamo.

PRESIDENTE. Ci sono altri interventi?

Prego, consigliere Coggiola.

CONSIGLIERE COGGIOLA. Abbiamo capito adesso perché quella respinta era accoglibile, la numero uno. Ci abbiamo messo un attimino, ma è così.

Mi sembra un po' un "non disturbate il conducente" e continuiamo ad andare avanti.

Io lo dicevo oggi, come battuta, che i talebani sanno guidare gli aerei, pilotarli, però non sanno fare gli atterraggi. Avanti! Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione

numero cinque. Il soggetto è *International society doctor of environment*.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 5 che viene approvata.

Rientrano in aula i Consiglieri Pedrazzoli e Arnoldi. Presenti 29.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 6 che viene approvata.

Passiamo alla controdeduzione numero 6, prego assessore.

ASSESSORE RIGOTTI. L'osservazione al punto uno ritiene il lavoro inutile, in quanto esageratamente contenuto nel numero di duecento pagine. Questa osservazione non è accolta, in quanto è infondata.

Il Piano si concentra solo sul centro storico di Novara, punto due. Anche questa non può essere accolta, perché il Piano si estende ad altri ambiti che non sono solo il centro storico.

Osservazione al punto tre, riduzione del traffico e non sua razionalizzazione. Anche questa non è accolta, in quanto la razionalizzazione è una delle azioni della riduzione del traffico.

Punto quattro, accolta l'estensione della rete ciclabile al Bosco di Agognate.

Al punto cinque si chiede un Piano riguardante la segnaletica e non è accoglibile in questa fase perché rinviata a specifici piani di segnalamento.

Punto sei, accolta per quanto riguarda interventi specifici di moderazione del traffico sulle aree scolastiche, con integrazione alla tavola 16 del Piano generale.

Punto sette, osservazioni puntuali riguardanti il testo e le soluzioni contenute nel Piano particolareggiato. Non accolte in quanto non riguarda il Piano generale del traffico urbano.

PRESIDENTE. Grazie assessore.

Chi interviene? Non interviene nessuno. Metto in votazione la controdeduzione numero sei, soggetto proponente Pro Natura Novara.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 6 che viene approvata

Osservazione numero 7, soggetto proponente Legambiente di Novara.

Assessore, la posizione della Giunta.

ASSESSORE RIGOTTI. Osservazione Legambiente.

Il punto uno, Stadio Piola. Non è accolto, in quanto il Piano mantiene la sua validità nel P.G.T.U.

Al punto due, focalizzazione sui parcheggi, a discapito del sistema viario. Anche questa non è accolto, in quanto il Piano attiene nello specifico sul sistema anche viario, oltre che dei parcheggi.

Punto tre, criticità in relazione all'inquinamento atmosferico. Anche questo non è accolto, per le stesse ragioni che sono state formulate nelle precedenti osservazioni ISDE, relativamente alle competenze del P.G.T.U.

Punto quattro, trasporto pubblico, aspetti di problematicità e contraddittori, in particolare sull'incremento della velocità commerciale, con richiesta di corsie riservate. Non accolto, in quanto il Piano prevede interventi a favore del TPL.

Punto cinque, decremento dei parcheggi di interscambio. Non accolto, perché non sono previste riduzioni dei parcheggi di interscambio.

Logistica urbana, iniziative imprenditoriali pubblico/privata. Anche questo non è accolto, in quanto l'Amministrazione comunale ha in corso di attuazione un Piano con CIM e Camera di Commercio.

Riduzione delle auto e razionalizzazione dei flussi. Riduzione delle auto e razionalizzazione dei flussi non è accolto, in quanto le azioni di riduzione richiamate sono già tutte contenute ed elencate nel P.G.T.U.

Punto otto, parcheggio di Largo Bellini. Per il parcheggio di Largo Bellini si rinvia a quanto già contenuto nel Piano generale del traffico, al paragrafo otto.

Altrettanto sulla chiusura di Piazza Martiri, nessuna ambiguità sulla chiusura di Piazza Martiri, quindi non accolta questa precisazione.

Poi ci sono osservazioni specifiche e puntuali sull'attuazioni dei regimi di sosta e sulle tariffe e agevolazioni, che non sono di competenza del Piano generale del traffico.

PRESIDENTE. Grazie assessore.

Ci sono interventi?

Prego, consigliere Andretta.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Soltanto per annunciare il nostro voto contrario alle controdeduzioni ma anche per ricordare ai consiglieri di maggioranza che al punto otto si dice che non c'è ambiguità sulla chiusura di Piazza Martiri e che il P.G.T.U. di Piazza Martiri prevede l'intera pedonalizzazione.

Anche questo mi sembra comunque un principio abbastanza forte e vincolante, che potrebbe andare in controtendenza rispetto a quello che si è detto oggi.

Dopodiché lasciamo, ovviamente, libera facoltà. Visto il sistema di votazione.

Ma questo anche per dire sul discorso del sistema di votazione, probabilmente punto per punto avreste avuto anche voi una maggiore capacità di espressione, invece anche qua avete un pacchetto preconfezionato.

Il nostro voto, comunque, sarà contrario. Grazie Presidente.

ASSESSORE RIGOTTI. Chiedo scusa, c'è una puntualizzazione. La risposta è Piazza Martiri, nessuna ambiguità sulla chiusura di Piazza Martiri, il P.G.T.U. prevede che Piazza Martiri sia interamente pedonalizzata, lasciando la parte perimetrale dedicata alla viabilità.

Questo è quello che c'è sul Piano generale del traffico.

PRESIDENTE. Va bene, grazie.

Metto in votazione la controdeduzione all'osservazione numero sette, soggetto proponente Lega Ambiente.

SEGUE VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 7 che viene approvata.

Controdeduzione numero 8. Soggetto proponente Confesercenti di Novara.

Assessore, la controdeduzione.

ASSESSORE RIGOTTI. Per quanto riguarda i dodici punti dell'osservazione Confesercenti, sulla proposta di chiusura di Corso Cavour e Corso Italia, nei giorni prefestivi e festivi, l'osservazione è condivisibile però va rinviata all'attuazione del Piano di dettaglio dell'area centrale, alla regolamentazione della zona a traffico limitato.

Nel Piano generale del traffico, interventi specifici di questo tipo non sono previsti, pur individuando indirizzi di carattere generale sulla pedonalizzazione, ma non su orari o su giorni.

Sul trasporto pubblico locale, si conferma quanto controdedotto all'osservazione due, presentata dai signori Turco e Cro, quindi si accoglie l'incremento del servizio sul trasporto pubblico.

Per quanto riguarda gli interventi sugli assi principali, in coerenza con il P.U.M. e i servizi logistici, anche questa osservazione non trova riscontro nel P.G.T.U., in quanto non attinenti specificatamente le previsioni del Piano urbano della mobilità.

Sugli insediamenti residenziali altrettanto, sono aspetti che riguardano il Piano urbano della mobilità e il Piano regolatore generale.

Sull'allontanamento del traffico dal centro storico, coerente con il regime della sosta a pagamento, non si accoglie questa osservazione in quanto il criterio di allontanare dal centro il traffico parassitario è coerente con l'introduzione della sosta a pagamento.

Per quanto riguarda la sosta a pagamento, costo orario, tariffe giornaliere, sconti per acquisti, anche in questo caso è rinviato agli aspetti tariffari, non di competenza del Piano generale del traffico.

Al punto sette, se sia stato fatto un censimento dei residenti, posti auto, nell'area dell'ampliamento della ZTL, anche questo è rinviato ai dettagli del Piano particolareggiato, quindi non è di competenza del P.G.T.U.

Piazza Martiri, pedonalizzazione e nuovi parcheggi. Si chiede come verranno sostituiti i parcheggi di Piazza Martiri, ma è già indicato negli indirizzi del Piano generale la sostituzione in area Curia vescovile e nel potenziamento di Largo Colonna Bellini, attraverso la realizzazione nelle aree degli stalli esistenti.

Al punto nove, zona carico e scarico, richiesta di individuazione di un sistema di aree, proposte di localizzazione. Questo indirizzo è già contenuto nel Piano generale, che si limita a consigliare una regolamentazione delle attività e sarà dettagliatamente sviluppato nel Piano particolareggiato.

Timore dei commercianti, che l'estinzione della ZTL penalizzi una serie di attività commerciali in zona Perrone e Cavallotti. Si risponde che le modalità di attuazione e regolamentazione, anche a fasce orarie, in ZTL, saranno approfondite nella fase attuativa del Piano, non attenendo al P.G.T.U. l'aspetto di regolamentazione e di dettaglio.

Punto undici, si ritengono necessari i servizi di navette, per collegare la ZTL ad aree di parcheggio, oltre che ai parcheggi di interscambio. Questo è già stato accolto e si conferma l'accoglimento come da punto due dell'osservazione due.

Richiesta di interventi di manutenzione delle strade e controllo permessi. Per quanto attiene ovviamente i temi di manutenzione delle strade, di per sé

condivisibile, non può essere accolta negli indirizzi operativi e di pianificazione del P.G.T.U., in quanto si tratta di interventi di manutenzione che devono essere individuati poi nei specifici Piani di intervento, che non è il Piano generale del traffico.

PRESIDENTE. Grazie assessore.

Ci sono interventi? Consigliere Franzinelli.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Solamente per dire che questo è proprio il tipico esempio in cui le osservazioni sono disparate, sono veramente tante. Alcune possono essere condivise, alcune no, alcune controdeduzioni sono condivisibili ed altre no.

A me sembra emblematica la sua prima risposta, o punto uno o punto due, dove risponde che è accoglibile, benché sia solo un indirizzo e non sia attinente al Piano generale del traffico urbano. Una risposta più o meno così ha dato.

Quindi vuol dire che questa non è attinente ma è accoglibile. Quelle di prima, delle controdeduzione che abbiamo fatto prima, invece non essendo attinente era da respingere.

Ci sono, secondo me, esagerate contraddizioni nelle sue risposte, anche a quesiti simili e anche dal punto di vista procedurale.

Sinceramente è l'esempio di come non possiamo avere un'opinione unica su un'osservazione che contenga dodici punti. Io ritengo che sia assolutamente impossibile votarla, nel senso che non voteremo né a favore né contro e non parteciperemo al voto, un voto in cui si procede in questo modo. Grazie.

Esce dall'aula il Consigliere Zacchero. Presenti 28.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Franzinelli.

Ci sono altri interventi? No.

Metto in votazione le controdeduzioni al punto numero otto, soggetto proponente Confesercenti.

VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 8 che viene approvata.

PRESIDENTE. Arriviamo all'ultima osservazione. Chiedo all'assessore di illustrare le controdeduzioni. Soggetto proponente il Comune di Novara, Servizio mobilità.

Rientra in aula il Consigliere Zacchero. Presenti 29.

ASSESSORE RIGOTTI. Grazie. Si tratta di una serie di puntualizzazioni tecniche e di adeguamenti ed aggiornamenti cartografici.

Sono nove punti. Il primo punto, alla tavola 16, inserire gli ambiti di zona trenta, pedibus, già oggetto dell'accoglimento dell'osservazione Pro Natura.

Al punto due, alla tavola 20, inserire parcheggi in previsione della tavola 27. È un aspetto di visualizzazione che mancava nella tavola.

Al paragrafo 8.6.2 inserire l'ambito Movicentro e l'area di Piazza Garibaldi come ambito di potenziale estensione di aree di sosta strutturate, di strutture per la sosta.

Nella tavola 23 ovviamente comprendere questa delimitazione dell'area Movicentro anche per Piazza Garibaldi.

Nella tavola 24 inserire gli aggiornamenti della linea TPL, in quanto permaneva una linea navetta Fauser, che era stata soppressa l'anno scorso.

Al punto sei, tavola 25, aggiornare la tavola con gli aggiornamenti e le previsioni ciclabili delle opere anche in corso di attuazione.

Al punto sette, integrare, in base alla risposta all'osservazione due, che devo

andare a vedere qual è... che è quella che riguarda il capitolo 9391, sul servizio navetta, incremento trasporto pubblico sui parcheggi di interscambio.

A pagina quarantanove, righe sette e otto, integrare con “l’accesso consentito anche agli autorizzati”, in quanto la dizione parla solo di residenti in ZTL. Manca il riferimento anche agli autorizzati, quindi è un refuso.

Nelle tavole 13 e 14 c’è un altro refuso, che riguarda la previsione di Via Porta come strada interquartiere di attraversamento, che è invece in fondo cieco. C’è una correzione dell’ultimo tratto di Via Porta.

Sono tutte osservazioni puntuali, accolte con integrazioni alle tavole o al testo del Piano generale del traffico.

PRESIDENTE. Grazie assessore.

Prego, consigliere Franzinelli.

CONSIGLIERE FRANZINELLI. Io credo che se i cittadini ascoltassero quest’ultimo emendamento, credo davvero che si chiederebbero ma il braccio destro sa quello che fa il braccio sinistro, in questa Amministrazione?

Questo P.G.T.U. è una delibera dell’Amministrazione comunale, che è emendata dall’Amministrazione comunale, che è emendata dagli uffici dell’Amministrazione comunale, che evidentemente avranno visto, ritengo, il P.G.T.U. all’ultimo minuto. Perché, se non fosse stato così, avrebbero fatto le osservazioni internamente, diciamo così le avrebbero fatte alla sua persona, al suo assessorato o al consulente che ha redatto il P.G.T.U. e sarebbe già arrivato il P.G.T.U. emendato con questi errori materiali, chiamiamoli così.

Allora io mi chiedo: ma siamo davvero al paradosso. Meno male che in questo momento, o per sfortuna, caro Zacchero, non vi sono le telecamere che riprendono questo Consiglio comunale. Si emenda il P.G.T.U. dall’Ufficio tecnico del Comune!

Credo davvero che non possiamo votare, se non astenendoci da un paradosso

di questo tipo.

Io spero, davvero, che vi parliate tra di voi, assessori. E parli lei con gli uffici, magari prima di arrivare in Commissione e in Consiglio comunale con le delibere da modificare.

PRESIDENTE. Grazie.

Siccome non ci sono altri interventi... Prego.

CONSIGLIERE ANDRETTA. Per lasciare la dichiarazione di voto agli atti, forse anche qua si è un pochettino ecceduto nella valutazione complessiva del documento. Magari sarebbe bastato aprire un capitolo specifico “correzione di omissioni ed errori materiali” e forse sarebbe rimasto anche un po’ più votabile il testo.

E invece il fatto che sembra quasi, al pari di una qualunque associazione di categoria, un ufficio proprio del Comune, si prepara, è costretto a fare una nota correttiva, per ottenere la correzione, allora obiettivamente ha anche ragione il consigliere Franzinelli. Innanzitutto come mai siamo arrivati a questo tipo di determina, immaginando che una condivisione del testo e dell’elaborato avrebbe comunque avuto...

Cioè, scopro che uno degli errori è che Via Porta, che notoriamente è strada cieca, chiusa, senza uscita, era indicata come area di scorrimento. Evidentemente così non poteva essere.

Per carità, si può fallare. Assessore, anche magari un minimo di bagno di umiltà, dicendo che sono degli errori in cui si è incorsi nell’ambito della procedura, avrebbe magari anche reso un pochettino più umano il suo atteggiamento.

Invece far passare anche qua e farlo annegare nel burocratese, questo tipo di dichiarazioni, come se fosse una cosa banalissima e normalissima, anch’io mi sento di poter dire che, evidentemente, tanto banale e tanto normale, arrivare a questa

stregua non è.

Per cui, per il metodo con il quale è stata portata avanti questa controdeduzione, noi non partecipiamo al voto, ritenendola irricevibile, sicuramente nel metodo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Andretta.

A questo punto io devo mettere in votazione le controdeduzioni all'osservazione numero nove, soggetto proponente il Comune di Novara, Servizio mobilità.

VOTAZIONE CONTRODEDUZIONE N. 9 che viene approvata

PRESIDENTE. Terminato il capitolo delle controdeduzioni, passiamo alle dichiarazioni di voto.

Chi interviene per dichiarazione di voto? Consigliere Perugini.

CONSIGLIERE PERUGINI. Grazie Presidente. Vorrei innanzitutto rispondere alla domanda che ha fatto l'assessore nel corso del pomeriggio, riguardo al parcheggio di Largo Bellini, dove dice che sarebbe stato un bagno di sangue, insostenibile per l'Amministrazione, eccetera, eccetera. Ed ha chiesto se qualcuno, in quest'aula, avesse una soluzione alternativa, per poter realizzare tutta una serie di cose, diversa da coperture economiche dove, ha detto l'assessore, Stato, Regione, Comune, ha usato queste parole, avrebbero dovuto dare la copertura.

E noi la risposta per lei ce l'abbiamo, e penso che lei immagini quale sia la risposta. La risposta è un'autonomia fiscale innanzitutto e un'indipendenza da uno Stato che non ci dà assolutamente la possibilità di... Sto parlando con estrema serietà, assessore, perché se permette, quando argomentiamo, ma lo dico a lei e lo dico al Presidente, per dire ai colleghi che tendono a disturbare, perché forse

infastiditi da una realtà nuda e cruda, che è diversa dalla loro posizione politica, ma è la soluzione. E nella vita, come tutti sappiamo, o porti almeno una soluzione o fai parte del problema.

Lei ha fatto bene a porre a quest'aula il quesito e noi ci permettiamo di dirle quale sarebbe la soluzione. E ci piacerebbe vederla dalla nostra parte nel combattere questa battaglia. Perché combattendo questa battaglia e raggiungendone il risultato, sa che, probabilmente, avremmo le piste ciclabili lastricate d'oro! Lo sa che, probabilmente... Eh, ridete, ridete. Ridete, ma poi porrò una domanda. E ci sono sia in Consiglio che in Giunta dei professori, poi vediamo se, per caso, nella scuola funziona, come funziona questo Stato.

Sa che probabilmente avremmo le piste ciclabili lastricate d'oro, probabilmente avremmo dei parcheggi interrati adeguati, ad impatto ambientale ridotto ai minimi termini. Probabilmente auto a raso ce ne sarebbero ben poche e il trasporto pubblico locale sarebbe efficiente, funzionale e funzionante, per tutte le più diverse categorie. E quindi l'ambiente ne avrebbe un beneficio assoluto.

Per dire che è un esempio della qualità della vita, e quindi della vita di uno stato e di un paese, che è deteriorato da un sistema paese e da uno stato che è devastato. Scusate il gioco di parole e la ridondanza, ma questa è la verità.

Per rispondere quindi a lei, assessore, se qualcuno in quest'aula ha la soluzione, sì, la soluzione ci sarebbe, ma bisognerebbe camminare tutti nella stessa direzione. Invece, purtroppo, anche nell'occasione del P.G.T.U., voi correte da soli, per cercare di fare prima.

Da soli si fa prima, ma insieme si va più lontano. Questo è quello che voi dovrete considerare, anche nella vostra azione amministrativa.

E perché ho fatto l'esempio degli insegnanti nei termini della risposta data dall'assessore, che ripeto è una risposta seria e concreta. Va bene, giornalisti ce ne sono ancora, complimenti al Il Corriere di Novara che è ancora qua, pensavo che non ci fossero.

PRESIDENTE. Dichiarazione di voto.

CONSIGLIERE PERUGINI. Lo so, Presidente, ma purtroppo va argomentata. E se permette l'argomentiamo con la nostra posizione su tutto.

Perché, mi correggano gli insegnanti, nelle vostre classi voi avrete, riduciamo a due i vostri studenti, uno prende otto e l'altro prende quattro. Date sei a tutti e due oppure quello che prende otto viene promosso e quello che prende quattro viene bocciato?

In questo paese ci sono delle realtà dove qualcuno spende inopinatamente, qualcun altro invece cerca di razionalizzare, pure in assenza del mantenimento della fiscalità che produce quel territorio. Però succede che otto è il voto che deve essere dato a un territorio, quattro è il voto che meriterebbe l'altro territorio, il risultato è che qui non solo non prendono sei tutti e due, ma quello del quattro viene portato a sette e quello dell'otto finisce al cinque. Ed è regolarmente bocciato.

E mi rivolgo anche al Sindaco, che in sede ANCI, su questo... speriamo che non dica qui il contrario di quello che dice là e là il contrario di quello che dice qui. È una battaglia per la quale bisogna essere tutti uniti e andare oltre ogni schieramento, oltre ogni preconetto e pregiudizio.

È come la battuta che io ho fatto oggi delle proposte referendarie: leggetele, prima di dire no alle proposte della Lega. Ma lasciamo perdere questo, che nulla c'entra, Presidente, e cerco di andare a chiudere in quello che sto dicendo.

La risposta, quindi, sta lì dentro.

Nel merito squisito del Piano generale del traffico urbano, proprio perché quella che era l'impostazione originaria di questo Piano era completamente diversa e si sarebbe potuta realizzare se ci fosse un mondo diverso, o comunque con dei ragionamenti di tipo diverso, è difficile condividere quello che lei propone. Ancora di più avendo stralciato quella tabella.

Perché, se in linea di principio, quelli che sono gli obiettivi finali, potrebbero vedere una condivisione, così per com'è impostato non si può che essere contrari.

Noi le facciamo tutti i migliori auguri, ma sta camminando da solo, lei con la Giunta guidata da Ballarè, in un'azione che non dà soluzione ai quesiti – e vado a chiudere, Presidente – dei cittadini.

E su quello che vi ho detto come argomentazione, in termini di risposta a quello che lei diceva se esiste la soluzione, sappiate che l'assessore Dulio, che tratta la materia di bilancio e che con fatica, probabilmente, riesce ad interfacciarsi con voi, e talvolta non darvi risposta sulle cose buone o cattive che vogliate fare e per come le declinate, è più che d'accordo su quello che sto dicendo oggi. Forse non lo dirà pubblicamente. E allora, vede, assessore, la risposta c'è, e ci sarebbe per qualsiasi atto amministrativo. Idem il Sindaco.

Provate, dopo quello che approverete qui stasera, perché noi siamo contro, per com'è stato portato, provate a ragionare di fare quella battaglia, dopo questo atto. E di camminare tutti insieme, nella stessa direzione, perché allora non c'è P.G.T.U. che tenga, non c'è Amministrazione con parte politica che tenga ma ci sarebbero solo risposte per i cittadini.

Quindi, cara maggioranza, che verosimilmente voterà in modo favorevole a questo atto, sappiate che state firmando un assegno in bianco a questa Giunta, il cui prelievo arriverà solo ed esclusivamente dalle tasche dei cittadini.

PRESIDENTE. Grazie.

CONSIGLIERE PERUGINI. No, ho quasi concluso, signor Presidente. Mi dispiace per voi. Se sbagliate gli atti e perdetevi tempo non è colpa nostra.

Come abbiamo detto oggi, è assolutamente una manovra fiscale nelle tasche dei cittadini, aggiuntiva e nascosta dietro ad un Piano di mobilità, un Piano generale di traffico urbano, che non è la risposta. È un'azione scellerata.

Mi sarebbe piaciuto sentire, se fossero stati in opposizione, gli amici di Sel, i cementificatori, cosa avrebbero detto e che cosa avrebbero fatto.

Le chiedo cortesemente gli ultimi dieci, quindici secondi, Presidente. E vado a concludere nel ribadire il nostro voto contrario.

Le chiedo, però, se, ai sensi dell'articolo 54, possiamo procedere con il voto segreto, perché è un atto talmente rilevante e che è evidente, mi pare il punto due, è per gli atti rilevanti o per gli atti che riguardano le persone.

Io le chiedo se possiamo procedere con il voto segreto e quindi metterlo eventualmente in votazione. Grazie Presidente.

Noi vi diciamo che il nostro sarà un voto contrario, e anche il con voto segreto sarete in grado di riscontrarlo.

Voi fate quello che vi pare, ma evitate di continuare a prelevare soldi nelle tasche dei novaresi, perché non ce la fanno più. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Perugini.

Prima della votazione, risponderò.

Ci sono altre dichiarazioni di voto? Consigliera Arnoldi. Ricordo i cinque minuti.

CONSIGLIERE ARNOLDI. Direi che è stata, comunque, una giornata di dibattito importante questa, al di là di tutto e al di là delle varie posizioni.

A me, a noi, quello che spiace, onestamente, e glielo ho ribadito oggi, assessore, è che un lavoro che ha richiesto un così grande impegno, decennale direi, più che decennale, da parte di questa Amministrazione, intesa nel suo complesso, al di là dei colori politici, abbia poi un risvolto nei risultati di così basso profilo. Ma questo lo abbiamo già ribadito oggi.

Nel momento in cui andiamo a ripensare il tema della mobilità, che è un tema importantissimo, proprio per i termini che noi conosciamo, di difesa ambientale,

della qualità dell'aria, di vivibilità della città, dopo così tanti anni e soprattutto con i dati di un professionista di questa levatura, francamente come cittadino io mi sarei aspettata un sogno, mi sarei aspettata di poter finalmente sognare una città dalla mobilità diversa.

Una città dove io decido di prendere il bus, assessore, non se lei mi mette tanti parcheggi a pagamento ma se lei mi mette un bel tabellone con scritto: il tuo bus arriverà tra cinque minuti. Oppure, sul mio telefonino: qual è il percorso più breve per arrivare nel centro di Novara? Sono cose che non sono fantascienza. E Novara avrebbe potuto, secondo me, sviluppare un modello smart, veramente smart, in questo senso. Cosa che questo Piano, francamente, ad oggi, e mi auguro che succeda il contrario, nei passaggi successivi, non prende in considerazione.

È un Piano che dice: noi, per far sì che i cittadini non utilizzino le macchine, dobbiamo chiudere le piazze ed aumentare i parcheggi. È un Piano degli anni Settanta. Deve essere probabilmente molto...

PRESIDENTE. Perdonate, abbiate pazienza.

CONSIGLIERE ARNOLDI. Io ricordo che lei, come professionista, fu credo l'autore del Piano del 1989. Probabilmente, se noi andassimo a vedere i contenuti di quel piano, nella sua filosofia, e quelli successivi, non ci sarebbe tanta differenza.

E a me spiace che una Giunta, tutto sommato con un Sindaco anche così giovane, che si presenta con questo appeal molto renziano e innovativo, dall'apparenza innovativa, non abbia colto l'occasione straordinaria che arrivava a questo punto della propria storia, cioè quello di rappresentare finalmente un modello. Un modello assolutamente innovativo, assolutamente all'avanguardia.

Non noi prendere a modello città dove si va tutti in bicicletta, dove lo si può fare perché ci sono i servizi adeguati, ma rappresentare noi qualcosa di nuovo.

C'era la possibilità di farlo, c'erano i tempi per farlo. Avete scelto un Piano vecchio, con idee e contenuti vecchi. Siete rimasti al chiudere le piazze e andiamo tutti in bicicletta.

Io non credo che i novaresi apprezzeranno questo Piano e me ne dispiace, perché – ripeto – ha richiesto tanti anni di lavoro.

Per tutte queste motivazioni, ed anche per quelle che abbiamo più volte espresso oggi, voteremo ovviamente contro. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliera Arnoldi.

Consigliere Zacchero. Ricordo i cinque minuti.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Ma spero di mettercene di meno, guardi.

PRESIDENTE. Conto sul suo ottimismo.

CONSIGLIERE ZACCHERO. Ci proviamo. Come ho già detto nel corso di tutta la giornata, tre anni per produrre un documento che oggi viene emendato togliendo la parte più corposa, che è la tabella degli investimenti.

Tabella degli investimenti che vedremo se è stata tolta soltanto per curare qualche mal di pancia all'interno della maggioranza oppure se sono veramente vere le intenzioni di rivedere un attimino gli ambiti di spesa e la distribuzione della spesa nel tempo. Lo scopriremo presto, durante le Commissioni del bilancio.

Ulteriore punto di perplessità mio, su questa tabella, che peraltro è stata stralciata ma continua ad esistere immagino a livello di bilancio, sono i 130.000 euro per il parcheggio dell'area della Curia. Come ho già detto prima io vorrei vedere una convenzione fatta con la Curia, nero su bianco, per capire per quanto tempo, visto che ci dobbiamo mettere 130.000 euro sopra, a parte la follia di spostare di cinquanta metri le macchine, e già basterebbe questo per dire che non va

fatto, dopodiché vorrei capire per quanto tempo e chi gestirà gli incassi di quei parcheggi, prima di spenderci sopra 130.000 euro.

Ripeto, io sono completamente contrario all'impostazione su questo P.G.T.U., fatta in questo modo qua. E poi, per il resto, ne parleremo immagine nelle Commissioni di bilancio. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, consigliere Zacchero.

Consigliere Pirovano.

CONSIGLIERE PIROVANO. Grazie Presidente. Sarò brevissimo, vista anche l'ora e visto l'ampio dibattito, anche molto serio ed approfondito, che c'è stato oggi.

Io ho ascoltato con molta attenzione gli interventi dei miei colleghi di minoranza e devo dire che qualche considerazione vorrei farla.

Intanto noi oggi portiamo ad approvazione un Piano generale del traffico urbano che, come alcuni colleghi della minoranza hanno già avuto modo di sottolineare, questa città aspetta ormai da un decennio.

Io ricordo a più riprese colleghi che nella passata Amministrazione ricoprivano anche ruoli importanti in quell'esecutivo, colleghi che fino all'ultimo hanno cercato di portare ad approvare un Piano generale del traffico generale, avevano promesso di portarlo nell'ultimo Consiglio utile e non ci sono riusciti.

Io ho letto la frustrazione dai vostri interventi, e devo dire che a me spiace molto, perché oggi, Presidente...

PRESIDENTE. Per cortesia, ciò che vale per i consiglieri di minoranza, vale anche per i consiglieri di maggioranza.

CONSIGLIERE PIROVANO. Vede, Presidente, io capisco la difficoltà dei

colleghi di minoranza, perché – dicevo prima – quando si è cercato in tutti i modi, in due mandati, di approvare un Piano generale e non ci si è riusciti, oggi abbiamo anche avuto la visita dell'assessore, che per diversi anni ha ricoperto quel ruolo, e gli ho detto: guarda, stai tranquillo che quel sogno che tu avevi te lo realizziamo noi oggi.

Devo dire che, finalmente, oggi le promesse fatte nei decenni dall'ex assessore Teresio Colombo oggi gliele realizziamo noi.

Piazza Martiri. Noi oggi qui stiamo approvando il Piano generale del traffico urbano, non stiamo approvando Piano triennale delle opere pubbliche.

Abbiamo detto anche stamattina, nei vari interventi, che di opere pubbliche parleremo nelle Commissioni che da qui a qualche giorno ci troveremo ad affrontare e discuteremo anche di tariffe. Poi lì vedremo se i cittadini preferiscono l'attuale situazione o quello che noi proponiamo alla città.

Io sono convinto che stiamo portando un Piano generale che cambia completamente il modo di parcheggiare, il modo di vivere la città.

Piazza Martiri, noi non stiamo dicendo che non la chiudiamo più, non stiamo dicendo che non la pedonalizziamo più, stiamo facendo delle riflessioni. Faremo le opportune riflessioni, faremo le opportune valutazioni, dopodiché state sereni, e ve lo dico seriamente, che nel Piano triennale delle opere pubbliche, se ci sono da fare degli emendamenti che vanno in quella direzione, li faremo, li approveremo e vedrete maggioranza che cos'è capace di fare.

Presidente, io non ho nessuna difficoltà a dire che questa è una maggioranza compatta e che se c'è bisogno di un voto segreto per stasera, per dimostrare la compattezza e la serietà di questa maggioranza, noi non temiamo e non ci sottraiamo al voto segreto.

Io vi dico solo una cosa, cari colleghi: fatevene una ragione, perché noi amministreremo per i prossimi due anni e amministreremo molto bene. E questo Piano generale del traffico urbano ci consentirà il coraggio, perché qui ci vuole il

coraggio, quello che non avete avuto voi in dieci anni. Questa Amministrazione ha il coraggio di portare quegli atti che cambiano.

Guardate che molte volte, non avere coraggio e non decidere è molto peggio che decidere e magari perdere un minimo di consenso subito, ma a lungo termine si fa un favore a questa città. Ed è quello che stiamo facendo noi.

Io concludo ringraziando l'assessore Rigotti per questo lavoro. Assessore, in questi tre anni lei si è veramente prodigato in questo lavoro.

Oggi, se siamo qua, lo dobbiamo soprattutto a lei. Ha dovuto superare molte difficoltà, le abbiamo superate insieme, qualche volta lei ha dovuto mandare giù qualche boccone amaro e l'ha fatto. Molte volte ha dovuto fare due passi avanti, perché facendo un passo indietro poi abbiamo fatto due passi avanti.

Per cui, assessore, io la ringrazio per il lavoro fatto e sono sicuro che questo Piano generale del traffico urbano ci consentirà non solo di vincere le prossime elezioni ma di cambiare completamente la città. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Pirovano.

Consigliere Pedrazzoli.

CONSIGLIERE PEDRAZZOLI. Grazie Presidente. Non so cosa sogni l'assessore Colombo, ma non credo che sogni il Piano generale del traffico urbano.

Ora, qui avevamo un primo Piano generale del traffico urbano, che è risalente al 1989 ed era fatto bene per l'epoca. Non è che questa città sta aspettando da vent'anni il Piano generale del traffico urbano. Quello era fatto bene.

Io credo che questo invece non sia un Piano del traffico urbano adatto alla nostra città. Non è una questione... nasce male, è stato fatto male, prevede – a mio giudizio – una scarsa flessibilità con i parcheggi satellite. Ci sono i parcheggi a pagamento in centro, perché anche poi l'esposizione dell'assessore Rigotti questa mattina è stata incentrata parecchio su questo.

A mio giudizio stiamo andando nella direzione sbagliata per consentire alla nostra città di vivere.

Ringrazio anch'io l'assessore Rigotti, perché con l'approvazione del Piano generale del traffico urbano garantirà al centrodestra la vittoria delle prossime elezioni. Quale altro governo di cinque anni! Ma non sono io che lo certifico, sono i giornali che lo dicono, le classifiche. Peggio di così, è difficile fare.

Io sono contento che oggi venga approvato questo Piano generale del traffico urbano, perché è la fine di questa Amministrazione.

Voto contrario chiaramente. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Pedrazzoli.

A questo punto, poiché c'è la sollecitazione, da parte del consigliere Perugini, in merito alla votazione segreta, anche se non ci fossero i criteri numerici stabiliti dal Regolamento, non concederei il voto segreto per una ragione.

Concerne, indubbiamente, delle deliberazioni di rilievo, ma che hanno a che fare, come recita il nostro Regolamento, in particolare a questioni che riguardano persone o atti amministrativi in cui è evidente che è prevalente il contenuto etico o che riguarda l'attività di amministratori o di dipendenti del Comune.

La votazione segreta, come lei sa, è un atto assolutamente eccezionale. E in questo caso l'eccezionalità non sta nel contenuto dell'atto che andiamo a votare, che è abbastanza ordinario, altrimenti ogni atto, dal bilancio al P.R.G. richiederebbero la votazione segreta.

È in questo caso che io penso che la votazione debba essere palese, perché ogni volta che si fa la votazione segreta in realtà si rafforza la maggioranza.

Detto questo, la mia disposizione è di votare in maniera palese questa deliberazione, che è una deliberazione come tutte quelle che abbiamo votato. Non rappresenta una eccezionalità, non rappresenta elementi di carattere etico, né di attività relativa al funzionamento della macchina amministrativa e neppure del

comportamento degli amministratori o dei dipendenti.

Sulla mia dichiarazione, un minuto.

CONSIGLIERE PERUGINI. Indipendentemente dalle considerazioni politiche che lei ha fatto nella sua risposta, e che avevamo già capito all'inizio della risposta, noi riteniamo che sia un atto rilevante, però rispetto a questa sua interpretazione evidentemente, non volendo alzare il livello di ostilità, ad un certo punto, riteniamo che lei, a fine giornata, sia riuscito a dare un'interpretazione probabilmente corretta. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Consigliere Rossetti, il gioco politico implica la capacità di rispettare quelle che possono apparire delle richieste che vogliono essere una provocazione politica dal dare una risposta che non è una provocazione politica ma vuole essere un ordinato rispondere. Un minuto.

CONSIGLIERE ROSSETTI. Una breve dichiarazione in merito alla sua determina, chiamiamola così.

Mi tormenta, anche perché potrebbe essere un fatto che potrebbe creare precedente, io condivido a pieno la richiesta, la possibilità della richiesta da parte del consigliere Perugini, perché si parla di atti rilevanti oppure di atti che riguardano, eccetera, eccetera, così proseguendo.

Innanzitutto c'è una disgiunzione dei due concetti. Per mio conto il Piano generale del traffico poteva essere sicuramente un atto rilevante, tant'è che abbiamo detto che è da dieci anni che non se ne faceva più uno, non ne avevamo uno, più rilevante di questo. Oltretutto con tutto quello che riguarda la sua valenza economica ed anche da parte del punto di vista del traffico.

Mi permetto di accettare la sua determinazione in quanto tale, anche perché è

inutile. Rimarcare che, comunque sia, il capogruppo del Pd si era anche richiamato favorevole alla valutazione del voto segreto, mi sembra di aver capito che il gruppo della Lega non ne fa una questione diciamo così radicale nel prosieguo dei lavori, però semplicemente voleva lasciare questa dichiarazione a verbale per il futuro, semplicemente che non costituisca un precedente che possa, magari in casi ancor più rilevanti o ancor più incipienti, possa comunque determinare un qualcosa.

Mi permetto di lasciare la mia particolare contraddittorietà. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Basta così, grazie consigliere Rossetti.

Io metto in votazione la delibera. Calma! Metto in votazione la delibera posta al punto n. 3 dell'ordine del giorno, relativa a "Piano generale del traffico urbano – Gennaio 2014. Esame osservazioni, controdeduzioni, approvazione definitiva", come modificato dagli emendamenti approvati e come modificato dalle controdeduzioni approvate in sede di Consiglio, su proposta della Giunta.

Il Consiglio Comunale adotta la deliberazione n. 19, relativa al punto n. 3 dell'o.d.g., all'oggetto: "Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) – Gennaio 2014. Esame osservazioni, controdeduzioni e approvazione definitiva", allegata in calce al presente verbale.

PRESIDENTE. I lavori di questo Consiglio, nella giornata di oggi...

Per cortesia, seduti. Fino a quando non sospendo la seduta, si sta seduti.

Siccome i lavori di questa giornata sono stati particolarmente pesanti e la discussione è stata particolarmente intensa, poiché mi pare che tutti i gruppi consiliari siano stati particolarmente sollecitati ad una discussione, la più ampia possibile, io chiederei la disponibilità, stante l'ordine del giorno, che prevedeva non un orario di chiusura, di poter chiudere i lavori adesso, in modo tale da poter avere

poi un ordinato lavoro delle Commissioni, che sul bilancio cominciano a partire da domani. Va bene.

Chiudo i lavori e vi ringrazio.

La seduta termina alle ore 19,45.