

## OSSERVAZIONE N°1

DOCUMENTO	<input type="checkbox"/> Relazione di Piano <input type="checkbox"/> Tavola N° _____	Capitolo
		Pagina

### Motivazione

Le osservazioni predisposte dal Consiglio dell'Ordine degli Architetti PPC delle Province di Novara e VCO riguardano concetti generali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile presentato in data 20 dicembre 2021 e degli allegati alla delibera n. 434 del 09.12.2021, quindi diventa difficile individuare capitoli specifici di osservazioni alle relazioni e alle tavole.

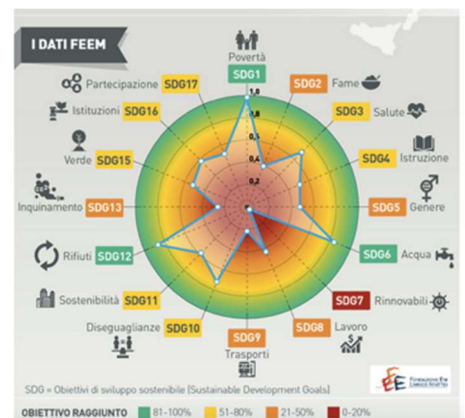
Si rimane a disposizione per successivi confronti e verifiche previsti prima dell'approvazione del suddetto PUMS.

### Proposta modifica/integrazione

La proposizione del PUMS del Comune di Novara con i tre piani direttamente connessi (Biciplan, piano delle zone 30, piano del trasporto pubblico) ha iniziato il proprio percorso nel 2020 e segna un primo punto di arrivo nel processo di redazione con l'adozione, da parte della Giunta Comunale, degli elaborati facenti parti del Piano e del Documento Tecnico Preliminare, quest'ultimo elaborato propedeutico alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica. In merito alla procedura di VAS si evidenzia che, a seguito della Redazione del Rapporto Ambientale, secondo quanto stabilito dall'articolo 11 del Codice dell'ambiente, dovranno essere svolte consultazioni e in dettaglio, a norma del comma 5bis dell'articolo 13 e dell'articolo 14, dovrà essere messa a disposizione la proposta di PUMS, il Rapporto Ambientale e la Sintesi Non Tecnica, ai fini di consentire, mediante osservazioni, l'espressione sui citati documenti.

Il PUMS prevede una attuazione in due fasi con una prospettiva temporale al 2025/26 e 2030/31. Una prospettiva che molto opportunamente coincide con gli impegni che il nostro paese ha sottoscritto sui temi dello sviluppo sostenibile (Agenda 2030 del 2015) ed il recente accordo europeo sul clima del 11.12.2020.

Per rispettare gli impegni sui temi dello sviluppo sostenibile e dell'emergenza climatica non abbiamo molto tempo. Pochissimi anni (meno di due mandati amministrativi) se vogliamo davvero contribuire a ridurre di almeno il 55% le emissioni dei gas serra e raggiungere tutti gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, su cui la città di Novara registra, secondo i dati elaborati dalla Fondazione Enrico Fermi,



positivi risultati esclusivamente sulla raccolta dei rifiuti e sulla qualità dell'acqua, con gravissimi ritardi e carenze sui temi delle energie rinnovabili (obiettivo 7), del lavoro dignitoso e della crescita economica (obiettivo 8), dell'inquinamento e del clima (obiettivo 13), dell'innovazione e delle infrastrutture e trasporti (obiettivo 9), del suolo e del verde (obiettivo 15).

Il Comune di Novara, in tema di lotta ai cambiamenti climatici, nel 2012 ha aderito al Patto dei Sindaci e nel 2013 è stato redatto il Piano d'azione per l'energia sostenibile "2020 novara" che fissava l'obiettivo di una riduzione minima del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub> al 2020, rispetto al dato del 1998; in particolare, un ruolo significativo nella riduzione dei gas climalteranti era assegnato, dal PAES, alle azioni riguardanti la mobilità (PGTU, trasporti, Progetto City Logistic, mobilità elettrica), con un peso del 45% sulle riduzioni totali previste, pari a 56.919 tonnellate di CO<sub>2</sub> risparmiate su un dato complessivo di prevista riduzione di 125.134 tonnellate di CO<sub>2</sub>. A inizio 2022 sarebbe opportuno svolgere un bilancio sui risultati conseguiti (doveva essere svolto anche il monitoraggio) e rilanciare l'impegno assunto considerando che, nel frattempo, il quadro di riferimento è significativamente mutato con l'evoluzione nel Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia, il riferimento al nuovo strumento denominato Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) e un obiettivo minimo da conseguire mediante il citato Piano definito in una riduzione di almeno il 40% delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030 (che a breve sarà riallineato al citato nuovo target europeo del 55%). Si evidenzia la coincidenza della citata soglia temporale con quella definita dal PUMS, che dovrebbe essere colta per costruire una maggiore sinergia di azione.

In questo senso i temi cosiddetti ambientali devono essere posti al centro delle preoccupazioni e delle attenzioni di tutti e, giustamente, la strategia del PUMS appartiene alla più generale strategia per una **Novara città sostenibile** (obiettivo 11 dell'Agenda 2030) anche attraverso le opportunità offerte dal Piano del traffico (di cui sembra essere prossimo il deposito), il piano della sosta (con la necessaria revisione del MUSA) e, in misura certamente più rilevante, il nuovo PRG, di cui sembra essere iniziato il percorso formativo ed al quale i piani in oggetto dovranno necessariamente adeguarsi.

La città di Novara si trova, infatti, in un momento storico e nelle condizioni forse più favorevoli per proporre e mettere in atto una particolare, intensa partecipata e condivisa trasformazione del proprio territorio verso la "sostenibilità".

In questa prospettiva il nostro Ordine auspica che Novara sappia "ascoltare" i consigli ed i suggerimenti del PTR, per evitare la progressiva dipendenza da Milano che determina l'insediamento di attività e funzioni consumatrici di spazio, a basso valore aggiunto, attratte principalmente dalla buona accessibilità associata a valori fondiari immobiliari più bassi di quelli lombardi e sappia, invece, assumere e rappresentare quel ruolo che il PTR indica come possibile, necessario ed utile, di un "livello funzionale superiore" nell'ambito del quadrante nord-est della Regione Piemonte (882.000 abitanti con le quattro province di Novara, Vercelli, Biella e VCO) e puntare su Università, centri di ricerca, ospedale, imprese innovative nei settori della chimica verde, delle fibre, farmaceutica, plastica biodegradabile, servizi finanziari e servizi all'impresa.

Il nostro Ordine auspica, in questo senso, che i temi della formazione, della ricerca, dell'innovazione, della cultura e dell'ambiente (i temi ed i punti di forza più tradizionali nella storia della città), possano ridiventare centrali nelle politiche di governo del territorio e di sviluppo economico e sociale delle nostre comunità e si augura che il nuovo PRG della città di Novara possa essere sviluppato con la massima partecipazione e condivisione sin dalle prime fasi di elaborazione e:

- abbia come riferimento territoriale l'Ambito di integrazione Territoriale (AIT4) del Piano Territoriale Regionale, soprattutto con riferimento a:
  - le politiche industriali e del lavoro, con l'obiettivo di aumentare gli investimenti nei settori strategici dell'economia verde e garantire per l'intero territorio e le generazioni future la crescita di livelli occupazionali qualificati, stabili e duraturi; sconfiggere la disoccupazione, la povertà e la fame; garantire la parità di genere e l'integrazione sociale;
  - gli incentivi per una agricoltura ecologica, per proteggere la biodiversità ed assicurare a tutti noi una alimentazione sana, a km zero; per promuovere la diffusione di un modello alimentare sostenibile; per abolire il glifosato e di altri pesticidi e diserbanti pericolosi per l'uomo, gli animali, l'ambiente; per salvare le api.
  - la tutela e l'uso responsabile delle risorse idriche;
  - la salvaguardia, la tutela e la valorizzazione del territorio e del paesaggio contenendo i fenomeni di dispersione insediativa;
  - applicare i principi di una economia circolare;
  - migliorare l'efficienza energetica dei nostri edifici e delle nostre città.
- riduca drasticamente il consumo di suolo riportando entro limiti "ragionevoli" (come nei piani precedenti) i confini delle aree edificate ed edificabili a diversa destinazione d'uso, assicuri la stabilità della popolazione residente e privilegi interventi di recupero, riuso e rigenerazione urbana. Le pratiche di rigenerazione urbana costituiscono, infatti, un potenziale strumento per orientare le trasformazioni della città verso criteri

di sostenibilità ambientale, e la nostra città presenta ed offre ampie necessità/opportunità di intervento: tanto nella prospettiva di un sostanziale intervento nei quartieri, nelle aree frazionali e nelle aree periferiche che presentano condizioni di degrado urbanistico, economico, sociale, paesaggistico ed ambientale (avendo come riferimento, per esempio, anche il tema della città dei 15 minuti, dell'efficientamento energetico, della densificazione e della riduzione del consumo di suolo), quanto con riferimento ai tanti capannoni vuoti e, soprattutto, alle aree industriali dismesse di Sant'Agabio (ambito T4 di PRG), alle aree di proprietà pubblica delle Caserme Cavalli e Passalacqua, dell'ex macello, delle attuali sedi dell'Ospedale, del Centro Sociale di viale G. Cesare, ecc.;

- garantisca più verde e più parchi dentro la città (anche con la salvaguardia e l'uso delle aree ancora libere ed avendo come riferimento gli obiettivi della "Strategia Nazionale del verde urbano": passare da metri quadri a ettari ed adottare le foreste urbane come riferimento strutturale e funzionale del verde urbano, in conformità agli indirizzi del Piano Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici); assicuri la messa in opera di più alberi (con l'ultimo G20 e per il contrasto al cambiamento climatico è stato raggiunto un accordo internazionale per la messa in opera entro il 2030 di mille miliardi di alberi), su aree immediatamente limitrofe al perimetro dell'abitato (la green belt) e all'interno del tessuto edificato a cominciare dalle aree residenziali a più alta densità abitativa e dai luoghi "sensibili" della città: gli ospedali, le università, le scuole, le Residenze Socio Assistenziali, i musei, i centri e le attività culturali, le attività ed i Centri di ricerca, ecc.;
- preveda il migliore utilizzo possibile dell'intero patrimonio pubblico che la città mette a disposizione (le caserme Cavalli e Passalacqua, le aree e le cascine dell'Ospedale, l'ex macello, il centro sociale di viale Giulio Cesare, ecc.) privilegiando le destinazioni pubbliche ed il soddisfacimento dei fabbisogni della città (con riferimento ai temi della formazione, della ricerca, dell'innovazione, della cultura, dei servizi e della residenza popolare);
- faccia propria una significativa "riforma" complessiva della mobilità urbana, partendo proprio dai Macro obiettivi delle linee guida e dalle azioni del PUMS, con particolare riferimento al nuovo Ring, alle cerniere di mobilità, agli interventi di messa in sicurezza, fluidificazione e regolazione della circolazione, al potenziamento della rete del TPL con le nuove linee di forza (il BRT, con tutte le necessarie verifiche di concreta fattibilità e tutti gli approfondimenti utili a garantire i risultati attesi), alle nuove aree pedonali ed alle Low Emission Zone (che devono però essere previste ed attuate in termini diffusi ed anche nelle frazioni e in tutti i quartieri della città), al Biciplan.

Si ritiene che la parte relativa all'analisi conoscitiva, base di partenza per una corretta impostazione della strategia del PUMS, possa essere migliorata ampliando i profili considerati e meglio legandoli alle diverse opzioni delle trasformazioni urbane; confermando l'impostazione finalizzata a distinguere e identificare i punti di forza, i punti di debolezza e le opportunità (a cui dovrebbero affiancarsi le minacce), l'aggiunta di un quadro riassuntivo e sistematico degli stessi, rappresentativi dello scenario attuale, affiancato a quello degli obiettivi generali e specifici del PUMS di Novara, renderebbe più chiara la relazione consequenziale. Gli obiettivi specifici attualmente elencati nei documenti del PUMS, fatta eccezione per un solo caso, coincidono esattamente con quelli già definiti dalle Linee Guida nazionali; gli obiettivi proposti a livello nazionale possono essere certo assunti anche a livello locale ma in tale caso sembra venire meno una specifica attenzione al contesto, con una declinazione più attenta alla realtà locale e derivante dal quadro conoscitivo.

Con riguardo ai target riportati nella Relazione Generale, ovvero la riduzione di 11 punti percentuali del peso della mobilità di auto e moto (portandola al 50%), grazie ad una variazione di +6 punti per la mobilità dolce e di +5 punti per il TPL, visti gli esempi riportati nello stesso documento per città di dimensione analoga e simile ripartizione modale di partenza, si riscontra che il valore indicato è identico a quello previsto per Pavia ma inferiore di 5 punti a quello di Varese e di 8 punti a quello di Ferrara e che il risultato ultimo previsto è inferiore di 8 punti rispetto alla situazione attuale di Bolzano (42% di auto e moto). A fronte delle urgenze ambientali determinate dal cambiamento climatico che richiedono una forte riduzione delle emissioni, considerata l'incidenza negativa di queste sulla salute e tenuto conto delle opportunità di riqualificazione urbana-ambientale per la disponibilità, nella città di Novara, di significativi spazi dismessi e di futura dismissione (attuale Ospedale) da rigenerare, si ritiene dovrebbe essere presa in considerazione l'assunzione di un obiettivo più ambizioso.

Il PUMS delinea la restituzione dello scenario attuale, dello scenario di riferimento e dello scenario di Piano, anche ai fini della verifica dei risultati conseguibili, in particolare in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e dell'inquinamento acustico; nella definizione degli scenari si considerano quattro trasformazioni urbane (Amazon, che potrebbe essere già associata allo scenario attuale, nuovo ospedale, logistica in Sant'Agabio, ex Officine DeA) ma tralasciandone altre, di pari rilevanza per incidenza sulla mobilità in generale e sulla mobilità sostenibile.

In particolare, le possibili trasformazioni urbanistiche che “generano modifiche al sistema della mobilità nell’ora di punta del mattino di un giorno feriale medio” con pesature e valutazioni in merito agli effetti delle trasformazioni che dovrebbero correggere le matrici O/D per il modello di simulazione del traffico, oltre agli otto interventi presi in considerazione dal PUMS (le “principali trasformazioni urbanistiche” probabilmente indicate nella prospettiva del solo scenario 2025/26), dovrebbero comprendere anche le aree dei nuovi insediamenti commerciali di corso XXIII marzo e corso Risorgimento (in corso) e, nella prospettiva dello scenario 2030/31, fra le altre, le aree dell’Ospedale in corso Mazzini e viale piazza d’Armi, le aree dell’ex macello, le Caserme Cavalli e Passalacqua, le aree dismesse di Sant’Agabio destinate alla formazione del Polo Tecnologico (ambito T4), oltre a quota parte delle tante aree edificabili di PRG a destinazione residenziale o produttiva (MixR e Mix P).

Per quanto attiene agli obiettivi e alle azioni del PUMS si annota che non sono definite priorità attuative; si ritiene che, a fronte di un numero considerevole di interventi, in particolare per quanto attiene alle nuove rotatorie, e dell’eventualità che non si rendano disponibili le risorse necessaria ad attuarli nei tempi previsti, dovrebbe essere svolta una valutazione secondo scenari alternativi di attuazione, correlati ai risultati conseguibili, in modo da privilegiare quelle che consentono di ottenere i maggiori benefici sotto il profilo ambientale e della salute umana e anche in termini di riqualificazione e vivibilità degli spazi urbani. In termini generali si annota, sulla base di quanto emerge dalle indagini svolte (l’82% degli spostamenti con O/D interna al comune di Novara ha distanze inferiori ai 5 km e per la metà dei casi si tratta di tratti inferiori ai 3 Km) e tenendo conto degli obiettivi del PUMS di riduzione della quota parte del traffico di auto e moto a favore del TPL e degli spostamenti pedonali e ciclabili, che dovrebbero essere perseguite, in prima istanza, le azioni relative al rafforzamento dell’offerta del TPL, alla maggiore dotazione e interconnessione di piste ciclabili, all’estensione delle aree pedonali e delle zone 30.

Fra le azioni e interventi proposti dal PUMS, a parere di questo Ordine, sono certamente da riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare:

- a) il progetto della città dei 15 minuti, anche con interventi di densificazione delle aree esistenti e delle aree di trasformazione e nuovo impianto e diffusi interventi di riqualificazione delle periferie, dei quartieri e delle frazioni, per assicurare ai residenti l’accessibilità, a piedi o in bicicletta, ai servizi primari della residenza: la scuola per i propri figli, un’area verde, un parco, un negozio di alimentari, il medico di base, la farmacia, ecc. e una buona integrazione/relazione con le diverse parti della città a mezzo del trasporto pubblico;
- b) la definizione delle zone 30 che dovrebbero essere utilmente estese all’intero territorio urbano, tenuto conto che nelle zone 30 migliorano le condizioni ambientali (sappiamo tutti che l’intera pianura padana, la Provincia e la città di Novara sono fra le zone più inquinate del pianeta e che, a causa dello smog muoiono in Italia oltre 65.000 persone/anno) con una significativa riduzione delle emissioni dei gas tossici, dei gas climalteranti e delle polveri sottili (quelle che non vediamo ma che respiriamo in abbondanza; che entrano nei nostri polmoni e nel nostro sangue; che causano infarti e arteriosclerosi; che arrivano al nostro cervello e non ci fanno diventare certo più intelligenti).  
Con le zone 30 è assicurata la massima capacità della strada; il traffico veicolare è scorrevole; i tempi di percorrenza in auto si riducono (la velocità media della auto oggi in città è largamente inferiore ai 30 km/ora specie nelle ore di punta).  
Con le zone 30 è “sostenibile” la pacifica convivenza ciclista-pedone-auto; sono drasticamente ridotti gli incidenti stradali ed i danni alle persone ed alle cose; sono giustamente agevolati i trasferimenti urbani con l’uso della bicicletta (entro i 5 km. di percorrenza la bicicletta rimane il mezzo più rapido, più ecologico, più salutare - insieme alla mobilità pedonale - ed anche il più flessibile: consente infatti di variare a proprio piacimento il percorso e di fermarsi ovunque, anche per la spesa quotidiana).
- c) la risoluzione del “nodo stazione” avendo come riferimento da un lato l’obiettivo di promuovere ed incentivare, per le provenienze “esterne”, il sistema delle relazioni regionali ed interregionali (le cinque reti ferroviarie ed il vasto sistema infrastrutturale viario) e l’uso del trasporto pubblico su ferro e su gomma; dall’altro, e per questo, la conferma del progetto di PRG per la formazione del Movicentro, avendo particolare cura di assicurare anche la necessaria accessibilità alla zona delle stazioni con adeguate aree attrezzate per la sosta di auto, moto e biciclette per il folto gruppo dei pendolari in uscita. Insieme la necessità di migliorare il sistema delle relazioni urbane, soprattutto per pedoni e ciclisti, con particolare riferimento ai passaggi a livello ancora oggi esistenti in via Marconi, ai cavalcavia ferroviari di San Martino, Sant’Agabio e di via XXV Aprile e ai sottopassi di via Maestra e via Pietro Micca;
- d) la progressiva riduzione dell’offerta di posti auto e l’aumento della tariffazione della sosta (quale concreti e reali disincentivi all’uso dell’auto e per favorire il ruolo delle cerniere di mobilità-nodi di interscambio) soprattutto ma non solo nelle aree centrali (le zone del MUSA con le priorità di Piazza

Martiri e di viale Turati) tanto in riferimento agli auspicati e misurabili effetti delle “cerniere di mobilità” e delle linee di forza del TPL (il BRT) quanto con riferimento alle modifiche della domanda interna anche in relazione alle trasformazioni urbanistiche in corso di attuazione: per tutte è certamente utile il richiamo alla realizzazione della nuova città della Salute ed al trasferimento dell’Ospedale Maggiore che, anche con la possibile nuova destinazione dell’area di Corso Mazzini (auspicabilmente all’uso pubblico e ad attività di formazione, ricerca, innovazione e cultura), riduce fortemente la propria potenzialità attrattiva e determina una forte riduzione della domanda di sosta.

Insieme sarà poi necessaria, anche per le caratteristiche del nostro sistema stradale e con la auspicabile condivisione delle attività insediate, la totale riduzione della sosta lungo tutti gli assi viari interessati dalle linee del TPL (per assicurare la formazione delle indispensabili corsie preferenziali) e, insieme, la progressiva riduzione delle aree di sosta nelle zone residenziali con particolare riferimento (e priorità) alle zone a maggiore densità abitativa, con l’obiettivo di realizzare diffusi interventi di riqualificazione dello spazio pubblico (per ampliare le aree pedonali, di sosta, incontro e socializzazione), diffusi interventi di forestazione urbana (per migliorare il microclima delle singole zone, aumentare le zone d’ombra e migliorare le condizioni della mobilità ciclabile e pedonale); la sperimentazione delle “strade residenziali” a priorità pedonale e ciclabile;

- e) la proposta della linea BRT con le due alternative di attestamento sul parcheggio presso Esselunga di C.so della Vittoria o presso il parcheggio in C.so Risorgimento a lato della tangenzialina (che si annota avere una capienza limitata) si ritiene che per riuscire ad incrementare l’utenza, oltre all’elemento di novità rappresentato dal mezzo, dovrebbero garantire una maggiore velocità di esercizio e puntualità di orario, oggi resa difficoltosa per i flussi di traffico elevati in alcune fasce orarie, in particolare aggravati nel tratto in ingresso al centro per i semafori del sottopasso e sovrappasso ferroviario, e dall’assenza di corsia preferenziale. Si annota, inoltre, che le tratte del BRT, come riportate nei documenti del PUMS, non servirebbero le frazioni di Vignale e di Veveri e anche gli istituti scolastici Bonfantini e Ravizza, da una parte, e la frazione del Torrion Quartara, dall’altra, oggi coperte dalle linee urbane 1 e 6.
- f) le cerniere della mobilità – nodi di interscambio, sicuramente fondamentali per limitare il traffico in ingresso nell’area urbana dirottandolo sul TPL o su soluzioni di mobilità dolce, si annota che non considerano il parcheggio presso Ipercoop, che potrebbe assorbire i flussi provenienti dalla zona dell’est Sesia e dalla direttrice della Valsesia e che non tengono conto dei consistenti flussi in ingresso dalla tangenziale su via Generali che causano congestioni su Viale G. Cesare;
- g) la previsione di estensione delle aree pedonali interessa solo la zona del centro storico, per altro con esclusione del settore nord-ovest che si ritiene dovrebbe essere parimenti coinvolto, ma non aree residenziali o con concentrazione di servizi pubblici in zone esterne ed in tal senso si auspica una riconsiderazione anche per le potenzialità di riqualificazione di spazi urbani; per garantire una reale pedonalizzazione del centro storico si deve gestire in modo totalmente diverso il flusso delle merci e a tale fine il PUMS prevedendo una azione indirizzata alla City Logistic che al momento viene descritta solo con riguardo alla necessità di acquisire informazioni sulla domanda e offerta e all’individuazione delle indagini da effettuare mentre nel caso dell’azione riguardante i parcel locker (depositi temporanei e punti di ritiro degli acquisti on line) viene delineata una collocazione solo in corrispondenza delle cerniere di mobilità, in punti molto esterni, a fronte di una situazione attuale che vede una diffusa distribuzione in tutte le aree cittadine (presso supermercati, benzinai, giornali, ecc.) che deve essere oggetto di ridefinizione in un quadro complessivo il cui percorso richiede un coinvolgimento attivo dei soggetti privati;
- h) il biciplan definisce un disegno complessivo della rete ciclabile urbana e periurbana e costituisce una azione strategica per conseguire l’auspicato spostamento di quote di mobilità verso quelle sostenibili ma, come in parte emerso anche dalle risposte ai questionari, per essere efficace deve garantire condizioni di sicurezza, collegamenti efficaci, elevato livello di interconnessione tra i tratti e con i principali servizi pubblici e una reale accessibilità (oggi spesso non garantita a causa della frequente sosta dei veicoli nei tratti di ciclabili delimitate solo da segnaletica orizzontale); si evidenzia, in generale, che gli itinerari indicati in diverse situazioni non definiscono un asse di collegamento diretto dalle periferie al centro (es. C.so Vercelli, C.so XXIII Marzo/Bicocca) e che alcuni quartieri (es. S. Cuore, Sant’Agabio, Rizzottaglia) risulterebbero privi o molto carenti di tali percorsi interni.