

APPROVAZIONE DEFINITIVA DEL PUMS, BICICPLAN E MASTERPLAN DEL TPL

COMUNICATO STAMPA delle Associazioni FIAB NOVARA Amici della Bici, LEGAMBIENTE Circolo il Pioppo, NOVARA Green, PRO NATURA Novara

Avevamo riposto interesse ed attenzione alla fase di formazione del PUMS e dei piani connessi, Biciplan e Masterplan del TPL e pertanto ci eravamo proposti con le nostre osservazioni di elevare l'attenzione ai provvedimenti utili alla effettiva risoluzione di alcuni problemi aperti in città: **la riduzione della mobilità in auto, le facilitazioni per la mobilità pedonale e ciclabile in tutta la città, centro storico compreso, i provvedimenti per migliorare in misura adeguata le condizioni ambientali (aria e rumore) e la sicurezza per tutti gli utenti della strada, pedoni, ciclisti e automobilisti, in particolare estendendo gradualmente il limite dei 30 kmh in tutta la città,** provvedimenti con i quali nelle città virtuose si migliorano le condizioni ambientali, la fluidità e la sicurezza del traffico a bassa velocità, i tempi di spostamento, la riduzione del numero e della gravità degli incidenti.

Apprezzando il recepimento di alcune integrazioni e miglioramenti della rete del Biciplan, rete sostanzialmente già individuata nel PUT del 2014, dobbiamo ribadire in maniera costruttiva aspetti per noi molto rilevanti e non accolti nelle nostre osservazioni **quali la riduzione della velocità nella rete stradale** (condizione essenziale per ridurre l'incidentalità e facilitare l'uso della bicicletta), **gli interventi infrastrutturali indispensabili quali la ristrutturazione e adeguamento dei sottopassi ciclopedonali esistenti**, utili per riconnettere gli itinerari ciclabili e pedonali tra i quartieri e il superamento delle barriere ferroviarie che obbligano pedoni e ciclisti ad utilizzare i cavalcavia in pericolosa promiscuità con le auto. Per tutti questi, **compreso il nuovo sottopasso ciclopedonale proposto al PL di Via Marconi**, nelle controdeduzioni si è risposto che *"lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema"* (!!) mancando invece quel doveroso approfondimento che ne avrebbe potuto verificare la fattibilità e quanto meno segnalarne la necessità dell'intervento, diversamente da quanto indicato dal PUMS per l'area stazione e via Leonardo da Vinci, ove sono state predisposte ampie simulazioni dell'opera.

Non sono state accolte le proposte di dotare gli assi commerciali di viale Roma e corso Torino di una idonea rete ciclabile a servizio del commercio locale, nonostante che il rilievo da noi effettuato nel Settembre 2020 (c.so Torino-Biglieri, 23 Marzo-La Marmora, Risorgimento-Belletti, A. Costa) abbia certificato un incremento di passaggi di biciclette del 57% in più rispetto al rilievo 2015. **Neppure è stata posta attenzione alle relazioni ciclabili tra i quartieri Sacro Cuore e San Martino** sull'asse Rosmini-Pellegrini come pure tra i quartieri Nord-Est, Nord-Ovest e Santa Rita sull'asse via Pernate, Oxilia, Marconi.

Nel Centro storico non è stata presa in considerazione la proposta di regolamentare il transito ciclabile in doppio senso nei sensi unici (art. 7, c.1, punto i-bis CdS), ove ne risultasse la compatibilità, come già ampiamente adottato in altre città, vista anche la disponibilità dello studio di fattibilità predisposto nel PPCS del 2013.

Non è stata accolta la proposta di esplicitare nel Piano i recenti provvedimenti di modifica del Codice della Strada in favore della ciclabilità:

- Casa avanzata, di cui all'art.3, c.1, punto 7-bis e art.182, c.9-ter del CdS
- Corsia ciclabili, di cui all'art.3, c.1, punto 12-bis del CdS
- Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile, di cui all'art.3, c.1, punto 12-ter e art.7, c.1, punto i-bis del CdS

- Zona scolastica, di cui all'art.3, c.1, punto 58-bis e art.7, c.11-bis del CdS

<https://www.anci.it/limpegno-delle-citta-per-la-mobilita-sostenibile-il-video-racconto-di-anci/>

Per quanto attiene alla **stima degli investimenti del Biciplan, non è stata accolta la richiesta di allineare i valori agli effettivi costi in atto** o a quelli già sostenuti dal Comune di Novara per opere analoghe, il che farebbe lievitare il costo di investimento a valori superiori al 30% di quello stimato nei Piani.

E' stato completamente disatteso l'obiettivo della graduale riduzione della sosta e dell'occupazione dello spazio stradale urbano sia sulla rete principale che su quella di quartiere, al fine di consentirne effettivamente il miglioramento ambientale e il recupero per altre funzioni degli spazi. La motivazione opposta per le conseguenze economiche e giuridiche del contratto MUSA è del tutto superabile in quanto non si tratterebbe solo di ridurre gli spazi bensì di provvedere alla loro rilocalizzazione fermo restando l'utilità del sistema tariffario a rotazione. In tal senso la riduzione della sosta irregolare e il recupero degli spazi stradali non contrastano con le previsioni del piano Musa.

In tema di riduzione della sosta **il Piano non informa adeguatamente là dove omette di quantificare il numero dei posti di parcheggio che dovrebbero essere soppressi per realizzare le corsie riservate**, effettivamente indispensabili per la competitività delle nuove linee di trasporto pubblico **BRT Nord-Sud e BRT Est-Ovest**, le quali sommariamente svilupperebbero circa 3,2 km le prime e 6,9 km le seconde e che **potrebbero richiedere la soppressione di circa 1.500-1.700 posti auto sugli assi della viabilità interessata**.

Il Piano infine non ha affrontato il tema dell'integrazione funzionale e tariffaria del trasporto ferroviario con quello urbano, tema che è recentemente emerso a seguito degli accadimenti sulla stabilità dei ponti stradali.

Augurandoci che, nell'interesse della città e dei suoi cittadini, gli aspetti sopra elencati nonché quelli proposti nelle osservazioni possano trovare futura discussione ed integrazione, saremo come sempre disponibili ad ogni costruttivo confronto.

Novara 13 Novembre 2022