



Al Comune di Borgomanero

Corso Cavour, 16

28021 Borgomanero (NO)

Borgomanero, 09 marzo 2017

COMUNE DI BORGOMANERO - PIANO URBANO DEL TRAFFICO

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

I sottoscritti Emanuele Cerutti e Piergiorgio Fornara, in qualità di Consiglieri comunali e rappresentanti del Gruppo Consiliare “Pro Borgo”, facendo riferimento alla Deliberazione della Giunta Comunale n. 12 del 07 febbraio 2018 con la quale è stato adottato il Piano Urbano del Traffico, presentano le seguenti osservazioni.

PREMESSA

Non si può che condividere quanto enunciato al punto 1.1 della “Relazione generale” del nuovo PUT ed in particolare che gli interventi previsti dal Piano riguarderebbero principalmente:

“la riorganizzazione dell’utenza debole, la messa in sicurezza di intersezioni e tronchi stradali, la disciplina della circolazione e della sosta veicolare, la fluidificazione della circolazione dei mezzi collettivi, la delimitazione di Zone a traffico limitato, di aree pedonali e di zone 30”.

Anche quanto enunciato negli obiettivi di cui all’art.2 ci trova d’accordo:

per esempio “la necessità di recuperare gli spazi urbani, oggi fortemente compromessi dallo stazionamento e dalla circolazione veicolare, soprattutto nelle aree più centrali dei centri abitati”.

Purtroppo va osservato che a dette encomiabili enunciazioni di massima, non è dato seguito sia nelle analisi che nelle proposte di intervento contenute nel PUT.

A - QUADRO CONOSCITIVO

OSSERVAZIONE 1: MANCATA CORRISPONDENZA FRA PIANO URBANO DEL TRAFFICO ED IL PIANO REGOLATORE GENERALE E PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

Come enunciato negli obiettivi della Relazione generale, deve esservi una *“forte interazione del PUT con la pianificazione di livello superiore e con quella urbanistica”*. E ancora *“La redazione del Piano è stata effettuata sulla base degli strumenti urbanistici vigenti, degli studi e dei progetti in corso, nonché delle opere di recente realizzazione”*.

Dall'esame del quadro conoscitivo spicca invece la mancata corrispondenza di alcune previsioni del Piano Urbano del Traffico con quelle del Piano Regolatore Comunale e del Piano Territoriale Provinciale.

PIANO REGOLATORE GENERALE

Va innanzitutto ricordato che nella versione del PUT sottoposta all'esame della Commissione Urbanistica i sottopassaggi ferroviari erano totalmente assenti negli elaborati: è stata necessaria la segnalazione del nostro rappresentante per rendere edotti di tale grave lacuna gli estensori del Piano e gli stessi Amministratori!

Oltre a ciò, segnaliamo che nel PUT non viene riportata la previsione del PRG di quella che potremmo definire la *“circonvallazione interna nord-est”* di Borgomanero. L'asse stradale che dalla nuova rotatoria di Viale Libertà/sottopasso di via Arona/via F.lli Maioni, attraverso un nuovo ponte sull'Agogna si collega alle vie mons. Cavigioli e Pennaglia, e da questa, con il collegamento con Via Gozzano all'altezza della rotatoria dell'intersezione, con via Simonotti, costituisce un fondamentale percorso di aggiramento dell'area Nord dell'abitato e di più agevole collegamento con la zona dell'Ospedale.

PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

Il Piano del Traffico della seconda città della Provincia non può non prevedere il completamento della tangenziale, con l'inserimento negli elaborati del *“lotto zero”* tra la rotatoria della strada Provinciale 229 e la provinciale 192 Biellese.

Il vigente Piano Territoriale Provinciale considera il *“lotto zero”* tra le principali infrastrutture per la mobilità del medio novarese, anche quale *“segmento da integrare nel collegamento pedemontano dell'Italia Nord Occidentale”* (v. art. 5.2 delle NTA del PTP e tav. C *“infrastrutture e rete per la mobilità”* del PTP).

PROPOSTA

Inserire le suddette previsioni negli elaborati del PUT.

OSSERVAZIONE 2: OFFERTA DI SOSTA

La Relazione generale afferma che *“particolare importanza assume la progettazione della distribuzione delle aree di sosta”*.

Tuttavia, l'unico elaborato presente nel PUT è riferito all' *“Offerta di sosta nell'area centrale”* (v. tav.2.2).

Su questo argomento, che si ritiene fondamentale per la mobilità urbana di Borgomanero, appare limitativo e non esauriente che le analisi effettuate siano circoscritte alla sola area centrale.

Considerando l'attuale congestione del "centro storico" e la sua destinazione prevista dal PUT a "Zona a traffico limitato" ed a "Zona 30", appare evidente che l'area della prima periferia, ossia quella immediatamente circostante al centro, sia quella maggiormente interessata ad ospitare le future aree per la sosta.

Particolarmente grave è, tra l'altro, l'omissione nel quadro conoscitivo dell'esistente parcheggio pubblico di 247 posti auto dell'Esselunga (oggi reso a pagamento a seguito di una discutibile decisione presa in tal senso dalla precedente Amministrazione Comunale e confermata dall'attuale): un'area che, come tutti sanno, è fortemente carente nell'offerta di parcheggi pubblici essendo fruita da un gran numero di utenti legati alla forte concentrazione di attività economiche e residenziali ed alla presenza non ignorabile dei servizi ospedalieri dell'ASL NO, al cui distretto, com'è noto, fanno capo oltre 150.000 abitanti (è il maggiore della Provincia di Novara).

La stessa Relazione generale constata che *"nelle immediate vicinanze dell'ospedale la sosta libera è scarsa, in quanto il grande parcheggio multipiano è a pagamento, e in via Zoppis e in corso Sempione la sosta è a disco orario. Gli utenti dell'ospedale devono quindi prevalentemente utilizzare i parcheggi di interscambio al di là del torrente Agogna"*.

Sono infine totalmente assenti nelle analisi dell'offerta di sosta i dati numerici, i soli che consentirebbero di avere una cognizione esatta dell'attuale offerta di posti auto e di programmare i futuri interventi.

PROPOSTA

Estendere le analisi all'area della prima periferia e fornire dati numerici sull'offerta esistente.

OSSERVAZIONE 3: LIVELLO DI SERVIZIO NELL'ORA DI PUNTA (Tav. 2.6.1 – 2.6.2)

Le due tavole evidenziano, in particolare, tre zone critiche nelle ore di punta: l'area della rotatoria di Via Novara/Viale Marconi/Via Alfieri (erroneamente definita Viale Marconi), l'area di Piazza 25 Aprile/Via Vittorio Veneto, e l'intersezione tra via Maggiora e via Franzi/via Papa Giovanni XXIII.

Spicca l'assenza di un'analisi delle aree attorno alle strutture scolastiche dell'asse Viale Dante/via Moro, particolarmente congestionate nelle ore di apertura e chiusura delle attività scolastiche.

Nonostante le criticità evidenziate dal quadro conoscitivo, peraltro carente, si rileva la sostanziale assenza, nel quadro progettuale, di studi e proposte per la soluzione delle criticità stesse.

PROPOSTA

Estendere le analisi alle zone delle strutture scolastiche.

OSSERVAZIONE 4: TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (tav. 2.8)

L'elaborato grafico illustra la sola posizione delle fermate dei BUS, mentre non sono riportati (come invece lo erano nel PGTU/2002 Tav. 7.1) i percorsi delle autolinee.

Non risulta alcuno studio su come utilizzare il Trasporto Pubblico Locale extraurbano anche in funzione del Trasporto Pubblico urbano.

Non è stata evidenziata graficamente la ferrovia "Santhià/Arona" nonostante che la linea sia oggi soggetta a semplice "sospensione del servizio" e non soppressa e nonostante l'avvenuta adesione del Comune al "Comitato dei Sindaci per i pendolari del territorio" che vede tra i propri obiettivi principali la ripresa del servizio sulla linea stessa.

PROPOSTA

Aggiornamento dell'elaborato grafico con l'illustrazione del tracciato dei percorsi delle autolinee, degli orari e dei relativi gestori.

Predisposizione di un nuovo elaborato nel Quadro progettuale che preveda le possibilità di utilizzazione delle fermate BUS e dei percorsi esistenti, in vista di un utilizzo di linee e mezzi anche in funzione del trasporto pubblico urbano, con le eventuali proposte di modifiche di linee, tracciati e orari e di predisposizione delle strutture e della segnaletica necessarie.

B - QUADRO PROGETTUALE

OSSERVAZIONE 5 E PROPOSTE: SCHEMA DI CIRCOLAZIONE(TAV. 3.3.1-3.3.2-3.3.3)

Spicca l'assenza di soluzioni per ovviare alla principali criticità emerse dal quadro conoscitivo.

Circonvallazione interna nord est

Per alleggerire il traffico dell'area di piazza 25 aprile, va inserita nel PUT la previsione del PRG della "circonvallazione interna nord-est": rotatoria tra Viale Libertà-sottopasso del foro Boario/via Arona- via F.lli Maioni, nuovo ponte sull'Agogna, via Pennaglia, nuovo collegamento con Via Gozzano, che, come già detto, costituisce un importantissimo percorso di aggiramento dell'area Nord dell'abitato, di collegamento più agevole con la zona dell'Ospedale (attualmente penalizzata dalla "strozzatura" del ponte Araldo) e tra il centro di Borgomanero e la frazione San Marco (attraverso il nuovo sottopasso ferroviario di via Pennaglia)

Lotto zero della tangenziale

Per alleggerire il traffico dell'area dell'intersezione Via Novara/Viale Marconi/Via Alfieri, e dell'area di via Franzi, va inserito nel PUT il completamento della tangenziale con il già previsto "lotto zero" tra la Provinciale 229 alla rotatoria di via Novara e la provinciale 192 Biellese.

Con la realizzazione del sottopassaggio ferroviario del Foro Boario e la sostanziale chiusura al transito di via F.lli Maioni, appare superflua la previsione di una nuova rotatoria nell'area antistante ai Vigili del Fuoco.

Non si comprende la necessità di una nuova rotatoria nell'intersezione Via Novara/Via degli Ontani, quando sembrerebbe invece necessaria nell'intersezione Via Novara/Via Ghiglione.

Zone 30

Sono circoscritte ai soli nuclei storici e ad una limitata zona a sud del centro: nessuna "zona 30" è prevista nelle aree residenziali ovest (tra Borgomanero e santo Stefano) e nelle aree nord (zona Ospedale, c.so Sempione ed aree residenziali tra Borgomanero e la frazione Santa Croce), tutte zone densamente abitate e servite da una rete viabile le cui carreggiate risultano di sezione particolarmente ridotta.

OSSERVAZIONE 6 E PROPOSTE: ITINERARI CICLOPEDONALI (Tav. 3.4.1 – 3.4.2)

Le piste ciclabili di questo Piano non sono molto diverse da quelle dei vecchi Piani e dei Piani per le piste ciclabili adottati dalla precedenti Amministrazioni.

Come in questi Piani mancano completamente gli studi e le proposte del sistema di circolazione ciclabile delle aree centrali e dell'immediata periferia, che costituiscono di fatto le aree più densamente abitate.

La proposta più ovvia, che ci aspettavamo di trovare all'interno del PUT, sarebbe stata la revisione del sistema dei sensi unici e degli stalli di sosta lungo le carreggiate, al fine di ricavare lo spazio utile per realizzare le "corsie" ciclabili o ciclopedonali: nel PUT non c'è nessuna analisi e nessuna proposta in merito.

Non è illustrata alcuna soluzione tecnica per agevolare e rendere più sicura la mobilità ciclabile, tant'è vero che la soluzione proposta consiste solo nella "marcia ciclabile in promiscuo"

Particolarmente carente appare la proposta per la zona di Viale Dante, un'area estremamente critica per la mobilità essendo frequentata da un gran numero di studenti, ove la prevista ciclabile non è risolta tecnicamente e risulta interrotta al parco Resistenza, mentre invece si riterrebbe necessario il suo prolungamento fino alle Scuole elementari e all'area della piscina e del Liceo scientifico

Altrettanto insoddisfacente pare la mancanza di previsione di corsie ciclabili di accesso all'area dell'Ospedale, pur trattandosi di un'area estremamente frequentata.

Soppressioni PL

La soppressione dei passaggi a livello comporterà l'allungamento dei percorsi ciclopedonali, rendendoli più disagiati e probabilmente non accessibili ai disabili (la pendenza massima dell'8% con ripiani orizzontali ogni 10 mt di sviluppo non sembra essere stata rispettata).

Area ZTL del centro storico

Viene proposta la soluzione della “marcia ciclabile in promiscuo”. Significa che non esiste alcuna proposta per la soluzione del problema oggi riscontrabile della marcia in contromano delle biciclette.

Tutto rimane come adesso, dato che il PUT sembra mantenere la fascia di parcheggi a lato dei 4 corsi.

Si rileva la necessità di estendere le piste ciclabili fino ai confini comunali in particolare di Briga Novarese, di Cureggio ed all’area della Baraggiola.

OSSERVAZIONE 7 E PROPOSTE: SEZIONI TIPO (tav. 3.5)

Le sezioni tipo sono veramente scarse: sarebbe necessaria la predisposizione di indicazioni riferite a situazioni reali, per i casi in cui il PUT prevede piste ciclabile in carreggiata, ma anche per le situazioni in cui è prevista la marcia ciclabile in promiscuo e per le quali invece si suggerisce la predisposizione di “corsie ciclabili” (v. i quattro corsi ed i precorsi di accesso al Centro indicati nella precedente Osservazione 7).

VAS

Tra gli elaborati non è presente la Valutazione ambientale strategica, nonostante si sia riscontrato che in un caso analogo (Comune di Domodossola,) la Regione Piemonte ne abbia stabilito l’obbligo. In questo modo ci sembra che sia mancata, soprattutto, la fase di partecipazione alle scelte dei soggetti interessati e dei cittadini, che avrebbero potuto essere, peraltro, assai utili.

CONCLUSIONI

Borgomanero, la seconda città della Provincia per numero di abitanti, posta al centro di una conurbazione di oltre 100.000 abitanti, è una città caotica; ha tra i più alti tassi di motorizzazione della Regione, pari a 64,1 autovetture ogni cento abitanti: i 21.776 abitanti possiedono 17.751 veicoli di cui 13.967 autovetture.

In occasione dell’adesione del Comune di Borgomanero alla Settimana Europea della Mobilità (16-22 settembre 2017), il Sindaco ha affermato che tra i suoi impegni vi era la presentazione del nuovo Piano Urbano del Traffico.

Ci si aspettava quindi da questo Piano una chiara indicazione per una futura politica della mobilità rivolta alla progressiva disincentivazione dell’uso dell’auto a favore della mobilità ciclabile e pedonale e del trasporto pubblico, così come peraltro enunciato nella parte iniziale della Relazione.

Avremmo voluto vedere un approfondimento, in particolare, sulla redistribuzione dell’utilizzo delle superfici delle carreggiate stradali a favore di chi si muove a piedi e in bicicletta.

Invece ci sembra di leggere un Piano già vecchio, che poteva forse essere pensato così 15-20 anni fa.

Sappiamo tutti che nel mondo occidentale, in Europa, ma anche nel nostro Paese, si è consolidata una coscienza collettiva che dà per acquisita la necessità inderogabile del miglioramento in generale della qualità della vita nelle città, della riduzione degli sprechi energetici, dei gas serra e dell’inquinamento da polveri sottili, ossidi di azoto, ozono, idrocarburi.

Il 27 maggio 2013 è stato approvato dal Comune di Borgomanero il Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES), che a sua volta ha preso atto di queste problematiche.

Il dibattito sulla mobilità sostenibile è andato molto avanti, tanto che i Comuni più sensibili stanno adottando Piani del Traffico rivolti prioritariamente alla mobilità “sostenibile” (PUMS: piano urbano per la mobilità sostenibile).

Ma in questo Piano non si vede nessun indirizzo serio per una vera mobilità sostenibile e per la riduzione dell’inquinamento urbano, poiché si limita a sostenere che *“le possibilità di intervento attraverso l’adozione di misure atte a riorganizzare la circolazione stradale sono relativamente contenute, in quanto sensibili miglioramenti sono conseguibili attraverso nuove tecnologie per l’abbattimento delle emissioni a bordo dei veicoli”*; parrebbe invece evidente che l’incentivazione della mobilità sostenibile ed il contenimento della mobilità automobilistica siano i più efficaci strumenti da attuarsi.

Non ci sono indicazioni, in tale ottica, sulla possibile estensione a tutta la settimana della ZTL nel centro storico, nonostante che tra gli obiettivi del Piano vi sia il *“rispetto dei valori ambientali”*.

Un piano redatto, sembrerebbe, affrettatamente e con analisi insufficienti se non, a volte, sbagliate.

Oltre a quanto sopra indicato, si chiede:

- la sospensione dell’approvazione del Piano
- il suo riesame a seguito dell’approfondimento delle analisi e delle soluzioni del Quadro progettuale
- la presentazione del Piano ai cittadini del Centro e delle Frazioni.

Emanuele Cerutti

Piergiorgio Fornara