

L'INFINITA STORIA DELLA SP. 11 NO-VC, MENTRE IN CITTÀ LANGUONO PROGETTI E OPERE BEN PIÙ UTILI PER LO SVILUPPO DEL NOSTRO TERRITORIO

Egregio Direttore

Abbiamo appreso dalla stampa novarese le recenti dichiarazioni del consigliere regionale Lanzo sulla scelta fatta dalla Regione di candidare al finanziamento dei fondi europei del Recovery Found una superstrada di quattro corsie da Novara a Vercelli.

Prendendo come riferimento la tangenziale nord di Novara in corso di esecuzione del costo a progetto di 95 mil.€ con uno sviluppo di 4,7 km, la proposta di superstrada da Novara all'innesto con la tangenziale di Borgovercelli a quattro corsie della lunghezza di circa 10 km, forse anche con minori opere d'arte, avrebbe comunque un costo rilevante e non inferiore ai 150-180 mil.€, a cui si accompagna un consumo di suolo agricolo di aree di 1a e 2a classe non inferiore a 500.000 mq.!!!

Ci chiediamo se l'obiettivo del Recovery Found sia quello di finanziare a questi costi la velocizzazione di un collegamento stradale di circa 10 km da percorrere con velocità medie di 100-120 km/h in 9-10 minuti per poi ritrovarsi accodati negli ingressi urbani dove le velocità crollano ai 20-30 km/h, oppure sia invece quello di promuovere un equilibrato e vantaggioso processo di integrazione modale e di efficientamento tra le diverse modalità di trasporto pubbliche e private nei diversi ambiti urbani ed extraurbani, senza per questo rinunciare ad un sostenibile ammodernamento dell'infrastruttura che si aspetta da oltre 20 anni, con la soluzione già prevista nel progetto esecutivo regionale a due corsie, coerente con la tipologia del tratto vercellese e sufficiente alla domanda di mobilità e trasporto, accantonato nel 2012 per carenza di risorse e contenziosi in atto con le proprietà fondiarie, che verrebbero ancor più incentivati con la soluzione paventata.

Ci chiediamo inoltre quale processo di condivisione abbia portato la Regione a scegliere e candidare queste opere, quanto siano stati coinvolti cittadini e associazioni, quali vantaggi conseguibili dai rilevanti investimenti, se e come sono stati stimati. Senza contare le richiamate ricadute ambientali nel consumo di suolo.

Pensando alla città di Novara, al suo territorio urbano e alle relazioni territoriali ci sembra che ben altri possano essere i temi e i bisogni infrastrutturali da portare a soluzione anche attraverso le risorse del Recovery Found. Ad esempio:

Il nodo e la rete ferroviaria urbana.

Discusso e studiato per diversi anni con dispendioso consumo di carte e poi definitivamente accantonato per mancanza di finanziamenti, oggi riemergono invece:

- le carenze del servizio di trasporto passeggeri FNM con una stazione marginalizzata e quasi inaccessibile ai pedoni, promiscua con i binari della linea merci diretta allo scalo del Boschetto. Una più che modesta soluzione che non ne promuove l'uso come "porta" per il collegamento aeroportuale, che in quanto tale può e deve essere migliorato eliminando i nodi del percorso insieme alla realizzazione della variante ferroviaria di Galliate (87 mil.€ in attesa di finanziamento) con l'obiettivo di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza Novara-Malpensa.
È altresì importante la realizzazione della stazione in linea dell'alta velocità che permetterebbe al Piemonte Orientale di essere collegato alla cosiddetta "metropolitana d'Italia".
- la scarsa funzionalità del sistema ferroviario per le merci che sovrappone in stazione i binari della linea To-Mi a quelli di Novara-Mortara da e per lo scalo Boschetto, procurando gravi interferenze tra le linee, al punto che RFI nei primi anni 2000 aveva presentato una prima soluzione "a salto di montone" all'altezza della Bicocca, bocciata dalla Regione per l'impatto ambientale, poi un'idea di passaggio della linea Mortara-Boschetto con galleria sotterranea in stazione, anch'essa accantonata senza altre soluzioni alternative.

Nessun approfondimento è stato invece richiesto a RFI anche in vista del ventilato potenziamento ferroviario indotto dal corridoio delle merci Reno-Alpi per farvi fronte con un piano di rilocalizzazione delle tratte ferroviarie interferenti;

- le penalizzazioni che gravano sui residenti per il frazionamento e la separazione indotta in città dalle **barriere ferroviarie e dai passaggi a livello**, sia della zona Santa Rita e quartiere Nord (via Marconi), sia in via Pernati-Biroli, che in via Beltrami, con i transiti di merci, anche pericolose, a dividere il quartiere. Confidando pazientemente nella realizzazione della variante ferroviaria nord denominata “*baffetto*” che però non ha previsto di portare le linee Novara-Vignale-Arona-Domo anch’esse attraverso il Boschetto alla unificazione con le FNM nella stazione di testa, dando in tal modo l’impulso da una parte ad un progetto di nuove stazioni integrate (questo si da finanziare!!!) e dall’altra all’eliminazione dell’intero transito ferroviario nel quartiere Nord e Nord-Est (anche questo da finanziare...).

Il collegamento tra il nuovo ospedale e la città.

Previsto dal Masterplan della città della salute che aveva ritenuto necessario “...*inserire un tracciato per una linea pubblica di accesso diretto dalle stazioni ai plessi ospedalieri ed ai poli di livello regionale della città, costeggiando il Centro Storico e innervando da nord a sud l’intero sistema urbano....con una tramvia in sede propria, capace di una alta sostenibilità ambientale*”.

Ad oggi il collegamento ospedale-stazione FS è stato soppresso senza giustificazioni e sostituito con un incremento di 1.500 posti auto negli autosilos della struttura ospedaliera, portandone la dotazione complessiva a 3.100 posti !!

Non si comprende per quale ragione le pubbliche amministrazioni siano tenute a richiedere compensazioni e miglioramenti infrastrutturali per annullare le “esternalità negative” nei nuovi insediamenti commerciali privati, mentre poi non affrontano con pari coerenza quelle delle opere pubbliche!!

Una scelta che mette la nuova città della salute all’indice nella qualità e sostenibilità ambientale del contesto urbano, incentivando forme di mobilità individuale che concorrono ad aggravare inquinamento e polveri sottili proprio in un’area dove la salute di tutti e in particolare dei pazienti dovrebbe essere più tutelata.

La tranvia si qualificherebbe come sistema intermedio tra mezzi su gomma e metropolitane; svolgerebbe un ruolo di linea di forza sull’asse Stazione-Cavour-Mazzini-23 Marzo-Piazza d’Armi in grado di attrarre utenza non solo per il nuovo ospedale ma anche per il complesso delle strutture universitarie, direzionali, commerciali e sanitarie dell’area centrale e della ZTL. Ad essa si integrerebbe il sistema del trasporto pubblico urbano ed extraurbano esistente, migliorabile con funzioni di rete di adduzione.

Tutto questo nella logica prevista dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti che ha previsto di ridurre del 20% entro il 2030 e del 50% entro il 2050, l’utilizzo di auto e moto; di elevare del 35% (dall’attuale 20% al 27%) entro il 2030 e dell’80% (dal 20 al 36%) entro il 2050 la mobilità urbana con il trasporto pubblico e di incrementare significativamente la mobilità ciclo-pedonale.

Un’opera pertanto in perfetta coerenza con gli obiettivi che si propone l’Europa con il Recovery Fund.

Ringraziamo per l’attenzione.

Novara, 24 Febbraio 2021

Legambiente Circolo Il Pioppo

Novara Green

Pronatura Novara

FIAB Novara AdB