



Comune di Novara
Settore Governo del territorio mobilità

Piano della Logistica Sostenibile

Documento di controdeduzione

Novembre 2023

Premessa

Nel periodo di pubblicazione del PULS di Novara, dal 17 luglio 2023 al 15 agosto 2023, è pervenuto al comune di Novara un unico documento contenente osservazioni al piano. La società Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali (AICAI) ha presentato le proprie proposte di modifica/integrazione nella sezione relativa agli scenari di progetto prospettati per il Comune di Novara.

A valle del riscontro della osservazioni, è stato avviato l'iter che porta all'approvazione del piano della logistica che prevede un passaggio in Commissione Consiliare ed un passaggio in Consulta Ambiente.

In sede di 6^a Commissione Consiliare Permanente (6 ottobre 2023) è stato richiesto di poter ricevere ulteriori osservazioni nei successivi 15 giorni a valle della Consulta Ambiente del 16 ottobre 2023.

È stata, quindi, concessa una finestra temporale dal 17/10/2023 al 31/10/2023 per l'acquisizione di ulteriori proposte e osservazioni al PULS adottato (rif. Avviso Pubblico prot. 121380/2023 del 17 ottobre 2023)

Sono state acquisite n° 3 documenti di osservazione.

A seguire si riporta per ciascuno dei documenti e dei punti osservati la risposta estesa. Nelle risposte si indicano i contenuti che hanno riscontro nella documentazione di piano per l'approvazione relativamente alle parti accolte.

Osservazione

Risposta

Riscontro al documento di AICAI

Il presente documento prende atto di quanto presentato nel documento trasmesso entro i termini di pubblicazione del piano (17 luglio 2023-15 agosto 2023) ed analizza punto per punto le proposte.

Complessivamente nel documento sono contenute richieste/osservazioni **PARZIALMENTE ACCOLTE**.

- definire con maggior chiarezza le modalità di intervento e modulazione degli scenari, idealmente privilegiando quelli con impatto minore

L'approccio dell'intera proposta di piano è volto all'implementazione per successivi step degli interventi proposti privilegiando quelli di impatto minore. Infatti, lo scenario "ottimale" di tipo aperto è da considerare applicato per successive fasi a partire dall'implementazione di stalli per il carico/scarico merci, per poi passare alla regolamentazione degli accessi ed infine alla prenotazione degli stalli ed eventuale realizzazione di "mini-hub". Questo è reso evidente nelle conclusioni del piano.

- rivedere le aree di potenziale applicazione del CDU e valutare l'impatto sulla concorrenzialità di tale sistema sul mercato.

Le aree individuate tengono conto di un'analisi conoscitiva delle caratteristiche territoriali e socioeconomiche di Novara e del suo nucleo abitato centrale per il quale il PULS ha



individuato le strategie tali da regolamentare i flussi dei veicoli commerciali, con la finalità di ridurre i flussi di traffico e le emissioni.

Nelle conclusioni del piano, è stato definito come assetto ottimale quello configurato per lo scenario “medium” con un sistema aperto di distribuzione all’interno dell’area di City Logistics. Il sistema “chiuso”, proprio di sistemi distributivi organizzati sui Centri di Distribuzione Urbana (scenario “hard”), è inserito come opportunità da approfondire da parte di soggetti interessati che opereranno tutte le opportune analisi di economicità e concorrenzialità del caso. Nelle documento di piano PULS per l’approvazione è stato evidenziato questo aspetto.

Rispetto ai tre scenari si sottolinea inoltre quanto segue

- Scenario soft – occorre approfondire le tempistiche delle fasce temporali di accesso, in quanto le attuali finestre tagliano fuori i tempi di distribuzione dei corrieri. Inoltre, non appare chiaro perché limitare la circolazione anche agli elettrici (rappresenta una mancata premialità). Rispetto all’estensione del tempo massimo di distribuzione, 30 minuti andrebbero valutati rispetto alla densità di presenza di aree di carico e scarico (potrebbero essere adeguati o troppo pochi rispetto alla grandezza del territorio servito).

Le finestre temporali, e in generale per la regolamentazione degli ingressi e dei tempi di permanenza, possono essere definite attraverso atti amministrativi in via sperimentale.

- Scenario medium – la prenotazione delle aree di carico e scarico può essere effettivamente di utilità ma occorre vedere nel dettaglio le modalità di implementazione.

Le modalità di implementazione saranno definite da operatori economici del settore, all’interno della documentazione PULS sono inseriti riferimenti di alcuni di essi. **Nelle conclusioni del documento di piano PULS per l’approvazione è stato evidenziato questo aspetto.**

- Scenario hard – come anticipato, si contesta. Nel caso si può immaginare la definizione di aree mini-hub che gli operatori possano usare anche dietro corresponsione di affitto, applicando la segregazione della merce (si veda progetto Madrid 360).

Il sistema “chiuso”, proprio di sistemi distributivi organizzati sui Centri di Distribuzione Urbana (scenario “hard”), è inserito come opportunità da approfondire da parte di soggetti interessati che opereranno tutte le opportune analisi di economicità e concorrenzialità del caso. Per quanto riguarda i “mini-hub” questa possibilità è inserita in specifico paragrafo della relazione come intervento che può essere associato anche a tipologie di sistemi “aperti” come quello prescelto.

Riscontro al documento del gruppo consiliare M5S

Nel documento prot. 127290/2023 del 31-10-2023, il gruppo consiliare M5S allega le osservazioni al piano della logistica sostenibile, nella finestra temporale concessa per ulteriore acquisizione di contributi al piano adottato del mese di ottobre 2023.

Di seguito l'analisi puntuale delle richieste di modifica formulate e le eventuali modalità di recepimento.

Considerando indispensabili “decarbonizzare” tutte le filiere logistiche attraverso l'utilizzo di mezzi alimentati da fonti energetiche rinnovabili e dato che l'amministrazione intende sviluppare l'utilizzo di veicoli a zero emissioni (mezzi a biometano, idrogeno, cargo bike) nella logistica urbana.

Si richiede di aggiungere a p.49, prima riga dopo “elettrici”, “... e *cargobike, alternativa concreta ai veicoli classici per gli operatori del settore*”.

La richiesta è ACCOLTA, la frase è stata modificata come a seguire:

...il PULS definisce delle politiche di “premialità” per chi utilizza specifiche categorie di veicoli (come i veicoli elettrici e *cargobike, alternativa concreta ai veicoli classici per gli operatori del settore*) e l'incremento di spazi per le operazioni di carico/scarico.

Considerando indispensabili “decarbonizzare” tutte le filiere logistiche attraverso l'utilizzo di mezzi alimentati da fonti energetiche rinnovabili e dato che l'amministrazione intende sviluppare l'utilizzo di veicoli a zero emissioni (mezzi a biometano, idrogeno, cargo bike) nella logistica urbana.

Si richiede di aggiungere a p.49, dopo “carico/scarico.”, la seguente frase “*si prevede la pubblicazione di un bando esplorativo per individuare operatori logistici e corrieri che possano offrire un servizio di consegne nel centro storico con cargo bike*”

La richiesta è NON ACCOLTA. Nella sezione conclusiva del piano è già contenuto riferimento a successivi passaggi da sviluppare a valle dell'approvazione dello stesso specificando che per la fornitura degli elementi necessari alla City Logistics sono necessari approfondimenti specifici.

Si richiede di aggiungere a p.49, dopo “carico/scarico.”, la seguente frase “**Saranno attuate politiche per incentivare le consegne a piedi all'interno del centro storico**”

La richiesta è ACCOLTA, con l'ampliamento dell'area pedonale sarà necessaria la consegna a piedi per alcune aree, e saranno previste adeguate misure per far sì che questo sia possibile.

Considerando indispensabili “decarbonizzare” tutte le filiere logistiche attraverso l'utilizzo di mezzi alimentati da fonti energetiche rinnovabili e dato che l'amministrazione intende sviluppare l'utilizzo di veicoli a zero emissioni (mezzi a biometano, idrogeno, cargo bike) nella logistica urbana.

Si richiede di sostituire a p.49 “*Si propone il libero accesso dalle 6:00 alle 17 per massimo 30 minuti ai veicoli elettrici*”, con la frase: “**Si propone l'accesso dalle 6:00 alle 10:30 e dalle 15:00 alle 17:00 per massimo 30 minuti ai veicoli elettrici**”



La richiesta è PARZIALMENTE ACCOLTA. A seguito del dibattito in commissione consiliare e in consulta ambiente si è proposto di istituire fasce orarie anche per i mezzi elettrici, con possibilità di più ampia fascia temporale rispetto agli altri mezzi.

Considerando indispensabili “decarbonizzare” tutte le filiere logistiche attraverso l'utilizzo di mezzi alimentati da fonti energetiche rinnovabili e dato che l'amministrazione intende sviluppare l'utilizzo di veicoli a zero emissioni (mezzi a biometano, idrogeno, cargo bike) nella logistica urbana.

Si richiede di aggiungere a p.49 la frase: **“Si propone il libero accesso dalle 6:00 alle 17 alle cargo-bike”**

La richiesta è ACCOLTA. Non sono previste limitazioni per le cargo bike.

Considerando che l'amministrazione dovrebbe mettere a disposizione degli spazi in apposite zone interamente destinate agli operatori impegnati nelle consegne food e delle cargo-bike (spazio salubre dove saranno a disposizione bevande, stazione di ricarica per mezzi elettrici, colonnine usb per la ricarica dei telefoni, Wi-fi gratuito e un banco con attrezzi per la gestione in autonomia di piccole riparazioni e manutenzioni) presso le quali gli operatori potranno usufruire di un momento di sosta e “ricarica” (in tutti i sensi) tra un viaggio e l'altro.

Si richiede di aggiungere a p.52 riga 5 dopo “sarà oggetto di concertazione.”, la frase: **“Si propone l'introduzione di aree di ristoro all'interno del centro storico. Spazi pensati come un punto di sosta per i corrieri in bicicletta, al fine di offrire servizi essenziali come bagno, parcheggio per biciclette, punti di ricarica per telefoni, WiFi gratuito e bevande”**

La richiesta è NON ACCOLTA. Al momento tutte le principali società di consegne di operatori in bicicletta (che attualmente svolgono il servizio nel territorio comunale), sono state contattate dagli uffici comunali per cercare soluzioni per migliorare le condizioni di soste dei loro lavoratori. Non si ancora riusciti a prendere contatti con le suddette società, ma è intenzione dell'amministrazione ottenere un loro contributo, pertanto non si ritiene di inserire una proposta così dettagliata nel PULS.

Riscontro al documento del Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS

Nel documento prot. 127757 del 02/11/2023, il Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS allega le osservazioni al piano della logistica sostenibile, nella finestra temporale concessa per ulteriore acquisizione di contributi al piano adottato del mese di ottobre 2023.

Di seguito l'analisi puntuale delle richieste di modifica formulate e le eventuali modalità di recepimento.

Osservazione 1 - Proposta modifica introduzione cap. 6

Aggiungere dopo le parole “possibili misure” la seguente frase “Si assume quale scenario da perseguire quello definito come hard”.



Aggiungere, dopo le parole “portatori di interessi in tema di logistica” le seguenti: “ai soggetti con competenze in materia ambientale e al Pubblico interessato, costituito dalle organizzazioni di categoria e dalle associazioni ambientaliste”.

Obiettivo dell'amministrazione è arrivare nel più breve tempo possibile allo scenario ottimale, che sarà messo in evidenza all'interno del documento di piano per l'approvazione, attraverso una progressione di azioni. Il coinvolgimento delle associazioni di categoria e dei portatori di interesse è già stato avviato con incontri, nella fase propedeutica di redazione del piano ed è tutt'ora in corso.

La prima richiesta è NON ACCOLTA, in quanto lo scenario ottimale non prevede l'applicazione di un sistema “chiuso” quale quello introdotto nello scenario hard.

La seconda richiesta è PARZIALMENTE ACCOLTA.

Osservazione 2 – Proposta di modifica scenario soft, par. 6.1

Stralcio delle parole “Nel caso di Novara si ipotizza la definizione” e loro sostituzione con “Istituzione”.

Aggiungere l'indicazione dell'impegno ad attuare immediatamente quanto previsto dal PRQA con riguardo alla limitazione alla circolazione dei mezzi all'interno della LEZ.

Sarà sostituito il “si ipotizza” con “si propone”.

Per quanto riguarda l'immediata attuazione della LEZ, si precisa che è in fase di definizione, attraverso l'adesione a bando regionale (*Progetto Aree a limitazione del traffico per motivi ambientali – finanziamento MITE RIN DEC 207/2019*), la possibilità di creare varchi per controllare gli accessi nelle viabilità d'ingresso, al fine di limitare alle auto più inquinanti di accedere nell'area centrale.

La richiesta è PARZIALMENTE ACCOLTA.

Osservazione 3 – Proposta di modifica scenario soft, par. 6.1

Si chiede di rendere affermativa la scelta di adottare piazzole mutanti entro il 2023 e per il solo periodo transitorio necessario all'attuazione dello scenario hard da realizzare entro il 2025.

Si chiede di rendere affermativa la scelta di installare parcel lockers e di definire un termine attuativo temporalmente breve.

Si chiede di dare priorità all'installazione dei sensori, come indicato al punto 6.2, per un migliore impiego del personale della Polizia municipale.

Piazzole mutanti sono già presenti nel territorio comunale, e sono stati avviati studi per l'incremento delle stesse.

Sono già in corso confronti con gli operatori per l'installazione di parcel lockers a Novara, sia per quanto riguarda il numero che le aree in cui collocarli. Si presume di poter attuare l'intervento nel giro di pochi mesi (3-5 mesi).

L'amministrazione intende applicare a stretto giro le misure relative allo scenario soft, l'installazione di sensori continua ad essere demandata ad una fase successiva.

La richiesta è nel complesso PARZIALMENTE ACCOLTA, si ribadisce che lo scenario ottimale non prevede l'applicazione di un sistema “chiuso” quale quello introdotto nello scenario hard.

Osservazione 4 – Proposta di modifica scenario soft, par. 6.1

Si chiede di introdurre quale termine temporale attuativo della dotazione dei sistemi di controllo il 2024 e di intenderlo come fase transitoria assumendo quale obiettivo ultimo l'attuazione dello scenario hard entro il 2025.

La richiesta è complessivamente **PARZIALMENTE ACCOLTA** e sarà riscontrata nella conclusioni del documento.

L'attuazione della prima fase del PULS avverrà nel 2024, come già comunicato dall'Assessore in sede di Commissione, Consulta e organi di stampa. Fattore fondamentale è la dotazione della videosorveglianza nella ZTL, per il quale l'impegno di spesa verrà fatto entro il 31/12/2023. Si prevede di poter giungere allo scenario "medium" entro il 2026 e di conseguenza la possibilità di avere lo scenario "ottimale" (comprensivo di mini-hub) entro lo stesso anno. Per poter applicare lo scenario hard, previa valutazione della fattibilità dell'architettura di sistema anche da dal punto di vista economico, occorre un tempo maggiore (6-8 anni).

Le aree di sosta mutanti sono già in fase di definizione e apporteranno un sicuro miglioramento. Qualora la sperimentazione dia esiti positivi, si potrà procedere con le fasi successive per il controllo della disponibilità degli stalli.

Osservazione 5 – Proposta di modifica scenario medium, par. 6.2

Si chiede che il Piano indichi l'azione delle piazzole "intelligenti" di carico/scarico in termini di scelta attuativa da conseguire entro il 2024 e di stralciare la frase relativa al rimando ad una successiva concertazione.

La richiesta è **NON ACCOLTA**.

L'intenzione dell'Amministratore è di adottare il sistema di "piazzole intelligenti", non è però possibile garantire l'attuazione entro il 2024. La fase di "concertazione" riguarda la scelta della tipologia di sistema di rilevamento e controllo degli stalli che allo stato di fatto non è possibile definire, rimandando quindi all'interlocuzione con operatori del settore.

Osservazione 6 – Proposta di modifica scenario hard e approfondimento mini-hub

Si chiede di precisare che si assume tale scenario hard quale obiettivo di Piano e di definire quale orizzonte temporale attuativo il 2025.

Si chiede di precisare che i CDU saranno realizzati in aree già urbanizzate / edificate, anche attraverso interventi di recupero di fabbricati e spazi dismessi

La richiesta è complessivamente **NON ACCOLTA**.

L'attuazione della prima fase del PULS avverrà nel 2024, come già comunicato dall'Assessore in sede di Commissione, Consulta e organi di stampa. Si prevede di poter giungere allo scenario "medium" entro il 2026 e di conseguenza la possibilità di avere lo scenario "ottimale" (comprensivo di mini-hub) entro lo stesso anno. Per poter applicare lo scenario hard, previa valutazione della fattibilità dell'architettura di sistema anche da dal punto di vista economico, occorre un tempo maggiore (6-8 anni). La localizzazione dei CDU e dei mini-hub è dettata dalle posizione strategica delle aree individuate, per le prime l'accessibilità alle grandi infrastrutture di comunicazione e per le seconde la localizzazione rispetto agli addensamenti commerciali forti.

Osservazione 7 – Aree mercatali par. 6.5

Integrare il Piano con la puntuale descrizione degli interventi di riqualificazione contemplati dal PULS per le aree mercatali.

La richiesta è **NON ACCOLTA**. Gli interventi sono programmati per quanto riguarda l'area mercatale di via Pasteur, per le altre aree si propone l'introduzione di parcel lockers. La riqualificazione degli spazi dedicati alle attività nei giorni stabiliti è da intendersi quale azione generale per la "qualità degli spazi urbani" dedicati alle attività mercatali.

Osservazione 8 – Il Ruolo dei comuni par. 6.6

Nel piano si indica l'opportunità che il Comune valuti in prima battuta se la circolazione di determinate categorie di veicoli debba essere vietata o possa essere semplicemente limitata nel tempo alla luce dei vincoli strutturali e dell'interesse pubblico tutelato.

Si chiede di Indicare tra le due opzioni quella che il Piano individua come da perseguire con riferimento alle diverse situazioni strutturali urbane e viabilistiche e al preminente obiettivo di tutelare la salute umana.

La richiesta è **NON ACCOLTA** perché il comune valuterà considerando disposizioni regionali e normativa vigente, oltre che le diverse situazioni strutturali urbane e viabilistiche e il preminente obiettivo di tutelare la salute urbana.

Osservazione 9 – par. 6.7 verso i 4 quadranti della logistica novarese

Il Piano afferma che "per tutte le aree logistiche, sarà necessario migliorare ed organizzare i servizi annessi al trasporto (linee TPL, ciclabili, sharing, ...) dedicati ai numerosi addetti che gravitano presso di esse" ma rimanda al PGTU, quale sede di definizione delle previsioni per il raccordo alla rete ciclistica in direzione dei poli logistici, e alla prossima gara del trasporto collettivo che sarà bandita dall'Agenzia della mobilità piemontese, per l'attivazione di servizi di trasporto collettivo dedicato.

Di fatto, il Piano, non definisce proprie specifiche azioni riguardanti i citati aspetti organizzativa dei servizi.

Il Piano individua quali aspetti di sostenibilità l'autosufficienza energetica e la sostenibilità ambientale dei plessi, come indicato nella Bozza di Piano per la Logistica sostenibile novarese approvato con la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 16/11/2020, e la valutazione dei servizi alle persone ed ai plessi necessari al funzionamento delle strutture al fine di integrare i medesimi negli atti pianificatori e programmatori.

Si propone di stralciare il paragrafo 6.7 in quanto non definisce specifici obiettivi e azioni di sostenibilità correlate alla logistica di cui alle quattro macroaree citate.

La richiesta è **NON ACCOLTA**. Il paragrafo ha lo scopo di inquadrare il sistema della logistica oltre le aree URBANE, considerando l'esistenza di insediamenti logistici attivi e in corso di sviluppo all'interno del territorio comunale, indicando che per la sostenibilità ambientale sono importati anche aspetti di connessione in mobilità sostenibile dal centro e dai principali hub intermodali al queste aree.

Osservazione 10 – Cap 7 Conclusioni

Integrare il testo con la precisazione che il Piano opta per lo scenario hard e indicare i termini temporali di attuazione.

La richiesta è PARZIALMENTE ACCOLTA riscontrata nelle conclusioni riportando quanto segue. L'attuazione della prima fase del PULS avverrà nel 2024, come già comunicato dall'Assessore in sede di Commissione, Consulta e organi di stampa. Si prevede di poter giungere allo scenario "medium" entro il 2026 e di conseguenza la possibilità di avere lo scenario "ottimale" (comprensivo di mini-hub) entro lo stesso anno. Per poter applicare lo scenario hard previa valutazione della fattibilità dell'architettura di sistema anche da dal punto di vista economico, occorre un tempo maggiore (6-8 anni).

Osservazione 11 – Misure di concertazione per il City Logistics di Novara

Stralciare la frase "Una fase sperimentale dovrà essere ad ogni modo propedeutica a qualsiasi tipologia di scenario, eventualmente integrato/modificato" e integrare con la frase "Il Piano assume quale scenario strategico quello definito come hard"

La richiesta è PARZIALMENTE ACCOLTA. Nella revisione del piano sarà interamente rivista la sezione relativa alla scelta dello scenario "ottimale" e sviluppi futuri evidenziando ancor più l'attuazione degli interventi proposti in maniera progressiva e sperimentale al fine di definire la migliore soluzione adatta per tutte le categorie di utenti.

Osservazione 12 – Esiti della partecipazione par. 7.3

Si chiede di adeguare il testo aggiornandolo allo stato attuale dell'iter e di integrarlo, in sede di stesura finale del documento da portare in approvazione, evidenziando il contenuto delle osservazioni presentate e di quelle già recepite nel testo finale.

La richiesta è ACCOLTA, i documenti saranno aggiornati.