



**Comune di Novara**

**VERSO UN PIANO STRATEGICO:  
OBIETTIVI, METODO E PROGRAMMA DI LAVORO**

Marzo 2006

---

**Indice**

PREMESSA.....	2
<b>1. L'AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO .....</b>	<b>3</b>
1.1 Dinamiche di sviluppo territoriale.....	3
1.2 I programmi infrastrutturali del novarese nel quadro interregionale .....	5
1.3 Le strategie del comune capoluogo.....	6
<b>2. VERSO UN PIANO STRATEGICO .....</b>	<b>8</b>
2.1 Obiettivi generali.....	8
2.2 Impostazione del Piano Strategico .....	8
2.3 Gli ambiti di lavoro del Piano Strategico .....	9
2.4 I temi del Piano Strategico per la regione urbana novarese.....	9
2.5 Il processo di pianificazione strategica, le attività e i prodotti .....	11
2.6 Il Piano della Mobilità.....	12
2.7 Le relazioni con altri processi e politiche .....	12
2.8 La governance del piano .....	13
2.9 Cronoprogramma delle attività.....	15

## **PREMESSA**

Lo *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE)*, il terzo *Rapporto sulla coesione economica e sociale*, il *Regolamento per la programmazione comunitaria 2007-2013*, attribuiscono alle città, in particolare a quelle di media dimensione, un ruolo trainante nella costruzione della competitività e nella coesione dell'Unione. Nel quadro della Programmazione Comunitaria, vengono identificati nelle città i nodi di eccellenza dell'armatura infrastrutturale del territorio europeo e alle città medie viene riconosciuta una specifica propensione a collaborare con altre realtà urbane e, di conseguenza, avere una forte capacità propulsiva di sviluppo all'interno di più vasti sistemi territoriali di riferimento.

A livello nazionale, il Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha promosso lo strumento del *Piano Strategico* e del complementare *Piano Urbano della Mobilità* a sostegno dell'azione delle città-leader nella valorizzazione delle esternalità generate dai Corridoi Transeuropei.

A partire dalle sue prime formulazioni verso la fine degli anni '80, lo *strategic planning* di tipo aziendale applicato alle politiche di governo territoriale, appariva una prospettiva fertile per alcune sue caratteristiche di fondo: l'enfasi sui risultati, l'attenzione alla competitività, la centralità della dimensione del consenso e della costruzione dei partenariati, l'orientamento alla produzione di innovazione, l'approccio flessibile al trattamento dei problemi decisionali. Dopo i primi contributi teorici, sono state condotte numerose sperimentazioni di pianificazione strategica per città, aree metropolitane e regioni. Uno sguardo alle pratiche consente di far emergere una serie di indicazioni interessanti. Più di quindici anni di esperienze hanno definitivamente reso esplicito che i piani strategici non sono piani urbanistici. Il piano strategico si presenta come *policy statement* ovvero come dichiarazione sulle politiche che si intendono intraprendere. E' un documento di natura multi-dimensionale che attraversa diverse politiche. Indica campi di intervento, anticipa azioni praticabili, costruisce progetti, identifica attori a sostegno dei progetti. Non ha natura ordinativa, non regola cioè le destinazioni d'uso dei suoli; non ha funzione prescrittiva, ovvero non contiene prescrizioni e non pone vincoli; non ha "forza di legge". Il suo carattere programmatico e non prescrittivo ne determina, all'interno della struttura amministrativa italiana, sia il valore che il limite. Valore, in quanto può introdurre in un sistema particolarmente frammentato e complesso, quale il sistema istituzionale-amministrativo italiano, uno strumento di costruzione di una visione strategica di sviluppo condivisa, limite, in quanto deve essere costruito e governato da una struttura burocratica orientata più ad agire per conformità piuttosto che in modalità concertativa.

La redazione del *Piano Strategico* da parte di Novara, individuata dal Ministero quale città leader di un sistema territoriale particolarmente interferito dai tracciati infrastrutturali transeuropei (Corridoio 5 e Corridoio 24), rappresenta l'occasione per procedere alla costruzione di un modello di sviluppo, *vision*, condiviso tra i diversi attori (istituzionali, sociali e economici) le cui scelte e capacità di innovazione condizioneranno lo sviluppo futuro del territorio novarese.

Il Piano Strategico dovrà contribuire ad individuare l'ambito territoriale, le politiche, le alleanze, i progetti, gli attori, le modalità di condivisione e di *governance*, in grado di *accrescere il livello di competitività del territorio novarese* nel contesto europeo, verso cui, le condizioni di accessibilità e prossimità saranno, nell'immediato futuro, rese particolarmente favorevoli dallo sviluppo delle reti infrastrutturali transeuropee. L'obiettivo dovrà essere quello di rendere Novara e il suo territorio riconoscibile a livello internazionale come ambito territoriale in grado di affrontare competitivamente, facendo sistema, e all'insegna dello sviluppo sostenibile, governando i processi trasformativi, le sfide poste dai mercati globali.

## 1. L'AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

### 1.1 Dinamiche di sviluppo territoriale

Il *Documento Programmatico del P.T.R. della Regione Piemonte*, recentemente redatto nel gennaio 2006, dedica uno specifico approfondimento alla cosiddetta *congiunzione nord regionale* che ben rappresenta e descrive le dinamiche di trasformazione a cui è sottoposto il territorio di indagine.

*“Teatro delle trasformazioni sono i territori posti a cavallo del Ticino e ricompresi nelle province di Varese, Milano e Novara in cui già nel passato, e in fasi successive, si sono verificati consistenti fenomeni di industrializzazione, di urbanizzazione e di convergenza delle infrastrutturazioni stradali e ferroviarie, che collegano tra loro, e con i valichi alpini, i capoluoghi piemontese, lombardo e ligure. A rendere dinamico e strutturalmente instabile questo contesto (“naturalmente” destinato a essere progressivamente integrato nella grande area metropolitana milanese) hanno contribuito, negli ultimi anni:*

- *l'impianto ex novo e/o la rilocalizzazione di attività produttive e di servizio provenienti dalle aree urbane contermini;*
- *l'insediamento delle Facoltà e dei Dipartimenti dell'Università degli Studi del Piemonte Orientale a Novara;*
- *varie iniziative pubbliche e private destinate a incentivare l'innovazione tecnologica, ad accrescere il patrimonio residenziale e la gamma delle attività commerciali;*
- *l'adeguamento alle caratteristiche hub dello scalo aeroportuale di Malpensa;*
- *la realizzazione della rete AC Torino-Milano e la programmazione dell'interconnessione di quest'ultima con la città di Novara (attraverso la realizzazione di due nuove stazioni capaci di fungere sia da attestamento per tutte le reti qui convergenti, sia da collegamento diretto con lo stesso aeroporto di Malpensa);*
- *il potenziamento, in corso, della rete ferroviaria di collegamento tra il porto di Genova e il Sempione (in direzione Basilea e di Anversa/Rotterdam);*
- *il potenziamento del Centro Intermodale Merci di Novara;*
- *la realizzazione, presso Boffalora, della bretella di collegamento dell'autostrada Torino-Milano con l'aeroporto di Malpensa;*
- *il trasferimento presso Rho del centro fieristico milanese;*
- *la realizzazione della terza corsia dell'autostrada Torino-Milano.*

*Questo insieme di interventi, se connessi tra loro e con le maglie di supporto dell'armatura urbana, della viabilità stradale, delle reti ferroviarie, dei trasporti pubblici e con alcuni parcheggi di attestamento ancora in fase di definizione, configurano l'affermazione di una potente infrastruttura al servizio dell'intermodalità e del corridoio europeo V: un insieme di nodi logistici generatori di un sistema di smistamento plurimodale “completo”, cioè capace di assicurare quelle condizioni (assai rare anche a scala continentale) che producono l'interscambio gomma/treno/aereo a persone, merci e mezzi sulle lunghe, medie e corte distanze. Questa occasione irripetibile, connessa ai mutamenti che avvengono negli scenari economici e trasportistici “globali”, riposiziona questo territorio non solo nell'ambito regionale e macroregionale, ma altresì a scala europea innescando opportunità insediative per un ventaglio assai ampio di operatori, non solo locali.*

*Un ulteriore indicatore delle potenzialità di sviluppo economico-produttivo dell'ambito territoriale derivante dalla sua particolare localizzazione, è dato dal rapido incremento dei volumi di merci movimentate nel CIM (Centro Intermodale Merci) di Novara e dalla capacità dello stesso di assicurare, con il vicino scalo ferroviario, il trasbordo degli autotreni sui vagoni ferroviari destinati ad attraversare il territorio svizzero in cui il trasporto merci su gomma è limitato da severe imposizioni normative.*

*(...)*

*La rilevanza di questi processi può essere già ora evocativa delle cosiddette "cascate dei benefici" (ripple effects) che, a partire dai suddetti nodi, vanno delineandosi sui territori compresi entro un'isocrona di 60°. In particolare:*

- *attività di servizio che contribuiscono al funzionamento diretto dei nodi infrastrutturali (attività di ristorazione, commerciali, di deposito, di spedizione e di direzione delle compagnie di trasporto, di manutenzione di secondo livello delle apparecchiature e dei vettori ecc.);*
- *attività destinate a fornire i servizi alle persone, alle merci e ai mezzi in transito (ricettivo-alberghiere, espositivo-congressuali, di import-export, di confezionamento e di smistamento delle merci, di assemblaggio dei semi lavorati e dei prodotti finiti ecc.);*
- *infine, negli spazi più esterni, quelle attività connotate da rapporti più episodici o meno diretti con le nodalità infrastrutturali e che nel contempo si avvalgono di prestazioni aggiuntive prodotte da filiere produttive e di servizio geograficamente molto diffuse (come le attività direzionali della logistica e delle aziende di distribuzione, di servizio per le imprese, di assistenza e di manutenzione di terzo livello delle apparecchiature e dei vettori).*

*Sul territorio in esame può rilevarsi, in sostanza, l'avvenuta realizzazione di oltre un centinaio di grandi interventi immobiliari destinati a ospitare magazzini, parcheggi custoditi, attrezzature alberghiere e residenze, soprattutto nei comuni attigui a un insieme di nodi la cui trama infrastrutturale è già idonea a garantirne l'accessibilità diretta. E' quindi in corso una sorta di "occupazione", funzionalmente indifferenziata, del territorio adiacente ai nodi, la quale prospetta sia la rapida saturazione della disponibilità insediativa, sia un "espianto" delle specificità ambientali e degli ordinamenti urbani che si erano storicamente prodotti, sia ancora la proposizione di un ruolo di semplici comparse, o di spettatori disarmati, per gli ambiti maggiormente periferici.*

### **Le potenzialità territoriali**

*La percezione dei benefici potenziali derivanti da una "ottimale" distribuzione delle funzioni off-site e di quelle generabili dal loro moltiplicarsi nel variegato mosaico delle economie locali piemontesi e lombarde comprese entro la succitata isocrona, sta però suscitando, come si è visto, attese molteplici. Nell'area urbana novarese si prefigura, in particolare, la possibilità di consolidare la "transizione industriale positiva", in parte già in atto, tramite l'accentuazione dei processi "sostitutivi delle imprese che ne avevano fatto, in passato, un polo industriale fordista. Vi si intravede altresì la possibilità di realizzare nuove sinergie tra l'Università e gli apparati di ricerca, realizzati nelle fasi più intense dell'industrializzazione. Inoltre, la costruzione del polo fieristico di Rho, delle nuove stazioni ferroviarie, degli insediamenti industriali, terziari e universitari fanno prospettare il centro storico della città e le zone collinari di pregio come mete o riferimenti alternativi alle più costose e congestionate aree centrali della metropoli milanese. Più in generale, infine, le ricadute sul sistema produttivo sono assunte come una occasione per accelerare la crescita demografica, la presenza di nuove figure professionali e il ricambio dei modelli culturali e di consumo.*

### **Le criticità territoriali**

*La percezione di queste potenzialità induce peraltro a individuare alcune debolezze strutturali proprie del sistema territoriale in oggetto. Esso appare innanzitutto incapace di sostenere gli aumenti del traffico locale lungo il versante pedemontano, lungo le aste vallive minori che convergono su di esso e lungo l'ambito territoriale che da Novara si prolunga nel V.C.O. Si rileva altresì la debolezza della rete dei collegamenti urbani tra la città di Novara e quella di Vercelli, da un lato, e dall'altro con i centri della Lombardia occidentale (con Rho, in particolare, dove è localizzato il nuovo polo fieristico). Per valorizzare adeguatamente le opportunità che vengono a prodursi risulterebbe altresì indispensabile riconsiderare attentamente le reti e le condizioni di operatività dei trasporti lacuali che collegano i poli urbani lungo i tre versanti costieri. Si rileva altresì la mancanza di una rete connettiva tra i parchi e i poli scientifici e tecnologici presenti nell'area e verso i quali sono stati dirottati, nel recente passato, ingenti investimenti pubblici. E' altresì palese la debolezza organizzativa degli sportelli unici per le attività produttive, qualora venissero loro affidate le funzioni di sostegno alla programmazione e all'organizzazione degli insediamenti industriali e commerciali dei comuni minori. E' altresì critica la capacità di garantire la tutela e la salvaguardia delle aree incluse nel Parco del Ticino, peraltro riconosciuto dall'Unesco quale ambito Map a "elevato patrimonio biologico". Più in generale, si evince la difficoltà delle collettività locali a intessere relazioni di reciprocità e di condivisione delle opportunità. L'orientamento ai rapporti con il mercato maturato nei contesti produttivi locali perpetua e ripropone, infatti, comportamenti interistituzionali di natura marcatamente localistica e atteggiamenti difensivi del tutto inadeguati a sostenere alleanze e forme di cooperazione e di coordinamento su base territoriale allargata.(...)"*

Nel quadro su delineato, risulterà di fondamentale importanza, in termini di adeguato sostegno alle politiche di sviluppo territoriale, in questa azione di grandi investimenti da parte delle Autorità centrali, la risposta che le istituzioni locali ed il capitale privato sapranno proporre al volano degli investimenti pubblici. In questo contesto, la città di Novara, già particolarmente premiata in termini di accessibilità autostradale (A4 e A26) e del trasporto aereo (Malpensa), avrà la concreta opportunità di operare un significativo salto di qualità in termini di sviluppo urbano e territoriale, se saprà approfittare delle opportunità offerte dalle trasformazioni al suo contorno, divenendo un nodo significativo, rinnovandosi, riqualificandosi e sviluppando la capacità di attrarre risorse ed investimenti mirati ad un preciso progetto di sviluppo, nel nuovo sistema internazionale delle reti di comunicazione.

### 1.2 I programmi infrastrutturali del novarese nel quadro interregionale

A specificazione delle linee generali sopra richiamate del documento programmatico regionale, si riassumono i punti salienti del programma di sviluppo infrastrutturale capaci di condizionare radicalmente le prospettive di sviluppo futuro del novarese. La sua particolare posizione geografica, baricentrica rispetto agli assi di comunicazione N-S Genova-Sempione-Nord Europa e O-E Portogallo-Spagna-Francia-Pianura Padana-Trieste-Est Europa, lo pone in una condizione di assoluta centralità rispetto a dinamiche in atto di potenziamento dei sistemi di trasporto ferroviario di interesse non solo sovra-locale, ma addirittura sovra-nazionale.

La linea ferroviaria ad Alta Capacità Torino-Milano, di cui la tratta Torino-Novara, recentemente inaugurata, consente di collegare l'Aeroporto Internazionale di Malpensa con la capitale piemontese, costituendosi quale tratto di un progetto più generale di collegamento veloce ferroviario trans-europeo: il cosiddetto **Corridoio 5** ovvero il collegamento ferroviario Lisbona-Lione-Torino-Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev. La priorità data dalla Commissione europea a questo progetto, inserendolo nell'elenco di opere finanziate nel rapporto "Iniziative per la crescita", renderà di fatto nel giro di pochi anni (2015) il territorio novarese non solo sensibilmente più "vicino" a Lione e Barcellona, ma anche a Vienna, Budapest e Praga.

Un'ulteriore opera ferroviaria interessante il territorio novarese è stata già oggetto di un primo finanziamento da parte del CIPE: il collegamento Genova-Novara-Sempione che proseguendo poi fino a Rotterdam, **Corridoio 24 o Corridoio dei due mari**, dovrebbe rafforzare, a tempi brevi (2011-12) il traffico merci dal Mediterraneo verso il centro ed il nord Europa. Questo progetto prevede, per quanto riguarda l'ambito novarese, il raddoppio della linea ferroviaria Novara-Borgomanero-Domodossola caratterizzando Novara quale nodo italiano primario della cosiddetta "autostrada viaggiante" del trasporto delle merci.



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### 1.3 Le strategie del comune capoluogo

Il Comune di Novara ha recentemente adottato, dicembre 2004, il **nuovo Piano Regolatore Generale Comunale**. Lo strumento urbanistico, attualmente in fase di approvazione da parte della Regione Piemonte, restituisce una istantanea del quadro generale di sviluppo del territorio comunale, sottolineandone punti di forza e debolezza al fine di orientarne, con le sue scelte, lo sviluppo futuro. Dalla Relazione Illustrativa, in particolare, si evince:

(...)

*Il ruolo di nodo principale nel sistema infrastrutturale padano in relazione agli **assi infrastrutturali europei** che Novara potrà assumere nei prossimi anni, dipenderà solo in parte dalla sua posizione geografica. Gli operatori internazionali della rete infrastrutturale hanno infatti a disposizione, negli ultimi anni, un ventaglio di opportunità localizzative molto maggiore che in precedenza, potendosi oggi rivolgere ad una ampia gamma di siti per sviluppare le proprie esigenze di intermodalità o di stoccaggio. Nei prossimi anni il consolidarsi del ruolo di Novara quale nodo prioritario, dipenderà in parte significativa dalla capacità di operare scelte che, al passo con le esigenze della rete infrastrutturale europea, consolidino la sua dotazione di attrezzature in grado di rendano sempre conveniente confermare e potenziare l'intermodalità di Novara.*

*Una tale prospettiva di competizione a livello internazionale impone una **buona capacità di 'governance'** delle forti trasformazioni del sistema esistente che provocheranno impatti robusti e alteranti gli equilibri preesistenti. Ne deriva sul territorio la necessità di una attenzione complessa e articolata su numerosi ed importanti aspetti socioeconomici che il Piano non deve trascurare ma piuttosto aggredire con contributi sul piano organizzativo e delle attrezzature:*

- *il sistema delle attività economiche dovrà confrontarsi con le prospettive di sviluppo di un consistente settore dei **servizi diretti al trasporto e alla mobilità**, compresi quelli di livello superiore (servizi ai servizi: teleportuali, di ricerca logistica etc);*
- *un **nuovo orizzonte delle relazioni** che, allargandosi ad una dimensione territoriale sino ad oggi inusitata (ben superiore alla provincia), propone il confronto con interlocutori di sempre maggiore dimensione (Ferrovie, Autostrade, Aeroporti, ecc..). In questo ampliamento delle relazioni emerge **la vacuità dei confini amministrativi**, imponendo ai progetti trasformativi decisori pubblici e privati in un hinterland che continua ad allargarsi;*
- *una **nuova organizzazione di città** che deve fare marketing di se stessa non solo per sviluppare una buona dotazione di servizi di accueil (rivolti a chi transita,) ma anche per costruire un'offerta di qualità urbana complessiva rivolta a chi si insedia (e ovviamente anche a chi è già insediato).*

*Il **carattere ambientale** che si sta consolidando nel sistema urbano di Novara presenta una significativa differenza tra:*

- *la **fascia sud-ovest**, in cui resiste un'agricoltura della piana irrigua, con aree di qualche interesse ambientale suscettibili di valorizzazione e con isolati comparti di insediamenti produttivi per lo più staccati dai modesti centri abitati, ancora con forti caratteri rurali. La fascia continua senza soluzione nella grande piana agricola vercellese e pavese, con analoghe condizioni di produttività e di complessità nell'organizzazione delle acque;*
- *la **fascia nord est**, che raccorda, con una serie di centri ravvicinati e in crescita, l'urbanizzazione novarese con quella lombarda, secondo un modello di morfologia insediativa puntuale e discreta, che fortunatamente presenta solo rare derive urbanizzative lungo strada o di dispersione urbana.*

(...)

*Tale carattere ambivalente costituisce un connotato singolare della città capoluogo che può meglio organizzare le relazioni con il suo hinterland valorizzando strategicamente le vocazioni dell'uno e dell'altro tipo di territorio anche per migliorare la qualità stessa della vita urbana.*

*La solidità dello sviluppo novarese è confermata, dalla **stabilità demografica** (è tra i pochi capoluoghi dell'Italia settentrionale a non veder calare la propria popolazione, sostanzialmente stabile nell'ultimo trentennio) e del sistema delle imprese.*

*Il comune è, equilibratamente correlato allo sviluppo dell'hinterland (comprendendo i comuni di Oleggio, Bellinzago, Cameri, Trecate, Romentino, Galliate, S.Pietro Mosezzo e gli altri minori della fascia sud), che crescono significativamente nello stesso periodo sino ad una dimensione complessiva paragonabile a quella di Novara (85 mila abitanti) e con un rallentamento negli anni '90 fino ad un trend di lieve crescita, simile a quella del capoluogo.*

(...)

*La **distribuzione dei servizi a livello urbano** sembra oggi consolidare un corretto sistema di polarizzazioni del capoluogo, equilibrato da una buona dotazione di servizi distribuiti anche nei centri maggiori dell'hinterland, la cui efficienza può forse essere migliorata con **politiche di coordinamento intercomunale e di utilizzo in rete, di alcune attrezzature superiori** (presidi sanitari, centri assistenziali, centri sportivi, biblioteche, centri di loisir o commerciali etc.).*

(...)

*Diversamente dal quadro dei servizi, relativamente stabile, sembra molto più complessa la dinamica di riorganizzazione del settore industriale e artigianale, per il quale non si può constatare altro che un **consolidamento del polo produttivo**, relativamente fuori dall'ombra di Milano: l'area risulta all'ottavo posto in Italia (e seconda solo a Milano nelle regioni Lombardia e Piemonte) nell'indice di sviluppo economico e sociale pubblicato recentemente da Confindustria.*

*All'interno di questo polo si riscontra invece una rilevante dinamica di rilocalizzazione o nuova localizzazione nel breve raggio, priva sino ad ora di specializzazioni e di flussi riconoscibili. Probabilmente questa 'imprevedibilità' delle strategie del settore è anche dovuta alla forte vitalità delle imprese che lo compongono, affidata quasi sempre ad una flessibilità produttiva e di investimento, fin troppo a lungo trattenute nelle rigidità di quartieri industriali vecchi di settant'anni.*

(...)

*In ogni caso non sembra possibile prospettare un credibile progetto di **riorganizzazione delle localizzazioni degli insediamenti produttivi** se non mettendo in gioco l'intero hinterland. In questa prospettiva essenziale un ridisegno funzionale non solo della distribuzione delle nuove aree produttive ma anche:*

- *dell'**assetto infrastrutturale** che alimenta gli insediamenti produttivi esistenti e che è sempre più fondamentale per il loro stesso sviluppo, fondato sull'esportazione da parte di piccole e medie industrie, per le quali l'accessibilità e la flessibilità anche dei contenitori fisici sono fondamentali;*
- *delle **attrezzature connesse al sistema produttivo**, che non sono solo servizi alle imprese, ma si stanno sempre più allargando alla ricerca, alla formazione, alla qualità ambientale e della vita in genere sui luoghi di lavoro e nell'integrazione con la parte residenziale della città.*

(...)

*La '**progettualità**' rispetto ai grandi temi della ristrutturazione dell'armatura territoriale ed urbana, indicatore fondamentale per giudicare la capacità della città a reggere le sfide del nuovo processo di sviluppo, sembra brillare a Novara rispetto al Piemonte, ma è sicuramente trascurabile rispetto al ribollire, delle iniziative nell'area metropolitana milanese (secondo quanto emerge dall'indagine prodotta per il PTCP).*

*Le recenti iniziative programmatiche per la riqualificazione urbana e le decisioni maturate sull'Alta capacità e sul nodo ferroviario della città (compreso il raccordo con Malpensa) tendono a migliorare significativamente la situazione, rivelando una buona capacità imprenditoriale di coordinamento che comunque stenta ad estendersi al contesto sovracomunale, ambito ormai necessario per una razionale organizzazione delle risorse e dei servizi.*

*In ogni caso manca sicuramente un **quadro di riferimento organico dei progetti strategici**, che permetta di valutare le efficacie, gli sprechi, le potenziali contraddizioni per la città di queste azioni trasformatrici incisive e durature, fornendo i materiali per definire le condizioni di compatibilità e, se possibile, di sinergia. Per attivarlo vanno rimosse le tradizionali paratie stagne che circondano ogni progetto di settore, vanno valutate per tempo le alternative possibili e indicate le condizioni irrinunciabili che incidono sulla struttura urbana, fornendo all'interlocutore un sistema relativamente certo dei requisiti 'duri', e ,di quelli contrattabili, entro il quale sono possibili in tempi brevi accordi strategici e politiche cooperative.*

(...)

## 2. VERSO UN PIANO STRATEGICO

### 2.1 Obiettivi generali

Le pagine seguenti definiscono l'impianto e una prima traccia di programma di lavoro per l'attivazione di un percorso di pianificazione strategica, promosso dall'Amministrazione comunale di Novara, che può contribuire a definire e sviluppare un insieme di questioni tra loro connesse.

#### Questioni di governance interistituzionale.

L'attività di pianificazione strategica può consolidare, intensificare ed irrobustire i dispositivi di sussidiarietà verticale tra i diversi livelli di governo - europeo, nazionale, regionale, provinciale e comunale - le relazioni tra la Provincia, il Comune capoluogo e gli altri Comuni, ma anche contribuire alle relazioni della regione urbana con altri contesti territoriali a scala nazionale e internazionale.

#### Questioni di governo territoriale.

La costruzione di un processo di pianificazione strategica può contribuire a delineare una ipotesi di governo coerente con le caratteristiche e le risorse specifiche della regione urbana novarese (a partire dalla definizione condivisa dei nuovi tracciati infrastrutturali, di una politica di sviluppo economico-produttivo, dal rapporto tra Novara e il territorio, ...). Questa ipotesi di governo non può essere dedotta da decisioni legislative né calata dall'alto, ma deve essere concretamente sperimentata mettendo in gioco attori e risorse specifiche del contesto territoriale.

#### Valorizzazione e messa in rete di progetti in atto o attivabili.

L'Amministrazione comunale di Novara può attraverso il PS farsi promotrice e coordinatrice di progettualità, proprie e di altri attori rilevanti, in grado di orientare e governare i processi di sviluppo territoriale di area vasta. L'attività di pianificazione strategica dovrebbe essere pensata come un cantiere che permette innanzitutto di ripensare in chiave strategica progetti già attivati o in via di attivazione, ma anche di produrre nuovi progetti significativi su questioni centrali per lo sviluppo e l'abitabilità della regione urbana.

#### Consolidamento, messa in rete e rafforzamento del capitale conoscitivo disponibile per tutti gli attori.

L'attività di pianificazione strategica può essere un dispositivo che contribuisce a mettere in rete e a stimolare risorse progettuali provenienti da una molteplicità di luoghi e contesti.

### 2.2 Impostazione del Piano Strategico

Il Piano Strategico rappresenta il disegno politico di medio e lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività del territorio in chiave sovra-locale. Esso deve configurare la visione che la città vuole esprimere per il proprio futuro, le sue aspirazioni, le sue vocazioni e, di conseguenza, declina gli obiettivi e le azioni atte a rafforzare sia l'intero sistema territoriale, come nodo di eccellenza all'interno della rete infrastrutturale nazionale e europea, sia le linee di azione a livello locale. Esso studia e definisce i potenziali di eccellenza espressi dalla città e dall'area vasta che la sottende, trova i *cluster* strategici e i punti di forza con i quali il territorio può competere, intesi come potenziali di attrattività sul mercato globale, scopre le specificità, i peculiari *appeal* rappresentati dalla capacità di produrre qualità territoriale (dal punto di vista economico, della coesione sociale, culturale ed ambientale), dalla sapienza nell'amministrare, dalla propensione all'innovazione, dalla possibilità di ispirare attività di impresa come motore di sviluppo.

Il PS si configura, non come uno strumento istituzionalizzato e codificato nelle competenze e nelle procedure, bensì come *agenda*:

- finalizzata allo *start-up* di un processo innovativo di sviluppo e suo governo, improntato alla gerarchizzazione selettiva di progetti strategici e al superamento della prassi e della separatezza delle competenze amministrative;
- *adattativo*, ovvero in grado di strutturarsi rispetto alle peculiarità proprie del contesto territoriale di riferimento, non assoggettata a confini amministrativi, a geografia variabile. Spetta alla città leader individuare l'area vasta più idonea a creare, tramite le opportune alleanze, le migliori strategie per accrescere la competitività;
- *flessibile nel tempo* e predisposta alla valutazione, sia dei risultati progressivamente conseguiti, sia dei mutamenti dei fattori che possono decretarne la rivisitazione, anche a seguito degli effetti determinati dall'attuazione del PS stesso;
- *orientato ai risultati* e quindi verificato e declinato nelle relazioni intercorrenti con gli strumenti di pianificazione e programmazione, con relativo assetto di competenze, prevedendone gli

eventuali punti di contrasto e, insieme, anticipandone le strategie e modalità di ricomposizione.

La costruzione del Piano Strategico non sarà basata su una relazione lineare e consequenziale tra scenari, strategie e azioni, ma piuttosto si contraddistinguerà quale processo di pianificazione che necessariamente si misuri e si coordini con l'insieme delle attività "strategiche" che già sul territorio si sono attivate e si stanno attivando al fine di renderle tra loro efficaci e coerenti.

Il programma di lavoro che viene proposto non ha alcuna pretesa di internalizzare o di sovrapporsi a queste attività che devono procedere in modo autonomo, ma intende, da un lato, offrire loro suggestioni, materiali di lavoro, quadri di riferimento e, dall'altro, accogliere segnalazioni di criticità da affrontare, di punti di attenzione da tenere in conto, di priorità da individuare.

Svolgendo questa azione, il processo di pianificazione strategica aspira a diventare un fattore di crescita e maturazione delle competenze, affinché si diffonda una modalità di lavoro che provi a riconnettere costantemente azioni quotidiane e scenari strategici del mutamento territoriale. Ma anche uno strumento sperimentale a servizio della Conferenza dei Comuni, in cui cioè chiamare il Comune leader, i Comuni contermini e la Provincia a lavorare insieme.

### **2.3 Gli ambiti di lavoro del Piano Strategico**

In termini generali la pianificazione strategica è una azione volontaria e collettiva, orientata alla costruzione di un consenso, il più ampio possibile, intorno a linee strategiche condivise. Per essere efficace richiede la costruzione di una visione d'insieme, interpretativa e prospettica, ma anche in grado di essere selettiva, individuare priorità, anticipare progetti.

Il Piano strategico può coerentemente identificare i seguenti ambiti di lavoro:

**le visioni e gli scenari:** rappresentazioni del territorio novarese in grado di fornire delle interpretazioni rilevanti della sua articolazione territoriale, di riconoscere specificità e reti di relazioni, di individuare il perimetro della regione urbana di riferimento, di offrire dei quadri di riferimento per le politiche, ma anche capaci di disegnare una visione di futuro e dunque di svolgere una funzione generativa per l'azione;

**la governance del Piano:** individuare la formula più idonea a rendere, da un lato, il processo di formazione del Piano Strategico il più possibile partecipato e condiviso, dall'altro a definire le modalità di costruzione delle decisioni e di assunzione delle relative responsabilità.

**le azioni:** politiche, progetti e proposte operative che si caratterizzino per la fattibilità e la concretezza. Queste azioni possono essere già state avviate e promosse dall'Amministrazione comunale o da altri attori. Alcune di esse saranno centrate sul riconoscimento delle pratiche d'uso che caratterizzano il contesto territoriale, daranno corpo all'articolazione territoriale delle politiche per la competitività; altre ancora si concentreranno sull'innovazione istituzionale e sulla sperimentazione di forme di governo del territorio. Alcune azioni incideranno localmente sulla condizione di abitabilità, altre affronteranno temi e problemi estesi ad un territorio più allargato. Lo scopo è di mettere in rete, sostenere e accompagnare progettualità già avviate e qualificate, ripensandole in una prospettiva "strategica".

**i progetti pilota:** esplorazioni progettuali orientate a produrre nuove ipotesi e consolidare la capacità innovativa degli attori coinvolti nella costruzione del Piano. L'obiettivo è contribuire al processo di generazione di nuove idee, attivando progetti innovativi sui temi dello sviluppo sostenibile, della qualità sociale e territoriale, della capacità istituzionale e di governo.

Il processo di pianificazione strategica dovrà costantemente alimentare una relazione fertile tra dimensione di scenario e dimensione dell'operatività, utilizzando la prima per orientare la seconda ma traendo anche, dalla messa a punto di iniziative concrete, indirizzi utili per mettere alla prova e ridefinire gli scenari e le immagini di riferimento.

### **2.4 I temi del Piano Strategico per la regione urbana novarese**

In via preliminare, in coerenza con la sua impostazione, il Piano Strategico assume, quali temi rilevanti di indagine e di approfondimento, quanto definito nel documento condiviso e sottoscritto nel luglio 2005 dalla Provincia di Novara, dal Comune di Novara, dall'Università del Piemonte Orientale, Camera di Commercio di Novara e da diverse associazioni di categoria e rappresentanze sociali (AIN, API, Cia, Coldiretti, Confartigianato, CNA, Confcommercio, Confagricoltura, Confesercenti, Unicom, Legacoop, Confcooperative, CGIL, CISL, UIL) il cosiddetto **Patto per lo sviluppo**. In particolare:

- Azioni e politiche volte ad affermare il *valore del lavoro e delle risorse umane e professionali nell'occupazione* e l'importanza delle risorse del territorio per i servizi, la formazione e la conoscenza, la *mobilità e la capacità di relazioni a livello internazionale* nella nuova dimensione dell'economia europea e mondiale;
- Azioni e politiche volte a sostenere la *qualificazione e l'innovazione del sistema delle PMI* che rappresentano un fattore fondamentale dello sviluppo produttivo;
- Azioni e politiche volte a sostenere la collocazione competitiva della nostra realtà produttiva nella *specializzazione tecnologica e della qualità*, della capacità di ideare e progettare, realizzare nuovi prodotti, *nuovi processi produttivi*, nuove forme organizzative;
- Azioni e politiche volte a *qualificare i servizi* che dovranno garantire *ai settori produttivi* (manifatturiero, terziario e agricolo) una maggiore competitività e all'interno del territorio di area vasta una *maggiore capacità di attrarre nuove attività economiche*;
- Azioni e politiche volte alla *valorizzazione del settore agro-alimentare*, in particolare nella sua azione di rafforzamento, per puntare sui mercati facendo leva sulla qualità, l'identità, la tracciabilità, l'origine e la sicurezza dei prodotti. (...)

#### **a. Formazione e valorizzazione delle risorse umane**

*Promuovere l'evoluzione del sistema produttivo verso una organizzazione territoriale ed economica fondata sull'eticità delle produzioni, sulla conoscenza e sullo sviluppo qualitativo delle risorse umane, nell'ambito della quale la formazione, l'istruzione tecnica e l'istruzione universitaria abbiano una funzione di volano dello sviluppo, che deve essere realizzata sinergicamente, attraverso la collaborazione dei poteri locali, delle forze sociali, delle strutture formative e dell'Università, con un'attenzione particolare ai contenuti dell'ormai prossima riforma dei fondi strutturali.*

*Implementare politiche del lavoro finalizzate ad offrire sicurezza e sostegno alle fasce più deboli del mercato, valorizzando l'esperienza d'inserimento lavorativo realizzata dalla cooperazione, ed a garantire ai lavoratori ed alle aziende efficaci servizi di orientamento e di inserimento professionale, anche tramite la costituzione di un apposito osservatorio. Così come è necessario valorizzare il lavoro femminile come risorsa indispensabile affrontando i problemi delle strutture sociali, oggi inadeguate, che pongono difficoltà concrete nella conciliazione tra lavoro e famiglia.*

*Realizzare una rete territoriale tra i soggetti pubblici e privati coinvolti al fine di porre in essere servizi in grado di incrementare l'utilizzo delle risorse per le attività di ricerca, di innovazione e di trasferimento tecnologico, nella prospettiva di una maggiore disponibilità di sovvenzioni al riguardo che diventeranno disponibili per gli operatori novaresi.*

#### **b. Qualificazione e innovazione del sistema delle imprese**

*Puntare sulla crescita delle imprese nell'ambito di organizzazioni produttive distrettuali, sia con riferimento alle dimensioni sia per lo sviluppo di un modello produttivo diffuso, nel quale perseguire l'integrazione e la qualificazione delle reti di impresa, intese come reti di cooperazione produttiva di qualità, programmando in modo accurato la quantità e la qualità delle zone del territorio provinciale destinate agli insediamenti e garantendo servizi a sostegno della nascita di nuove imprese anche in forma di incubatori, con una particolare attenzione alle forme imprenditoriali cooperative ed alla attività del terzo settore, quali esperienze in grado di coniugare esigenze di risposta occupazionale e di promozione della qualità sociale del territorio.*

*Sostenere la crescita della capacità di investimenti in innovazione e internazionalizzazione, con il consolidamento e lo sviluppo di intese con il sistema del credito bancario e di consorzi fidi, per garantire l'accesso ad un volume di risorse finanziarie significative e alle migliori condizioni per il sostegno agli investimenti e per diffondere cultura e strumenti finanziari per la capitalizzazione e la crescita di imprese.*

#### **c. Attrarre nuovi investimenti sul territorio**

*Sostenere la promozione del sistema territoriale provinciale, in modo coordinato con gli Enti Locali, la CCIAA e tutte le associazioni di categoria, ai fini dell'attrazione di nuovi investimenti, della razionalizzazione e dello sviluppo del sistema distributivo, con particolare attenzione alla piccola distribuzione, nonché del rafforzamento delle attività turistiche tradizionali e dello sviluppo di quelle emergenti.*

*Sostenere lo sviluppo delle infrastrutture, modernizzando e qualificando il sistema dei servizi a rete nel suo complesso tra cui anche l'infrastruttura telematica avanzata per facilitare le iniziative degli operatori economici.*

*Sviluppare azioni di marketing attraverso la creazione di reti e la realizzazione strumenti manageriali (Agenzia Territoriale), che siano in grado di organizzare la capacità propositiva dei soggetti che attualmente gestiscono le strutture promozionali, coordinandone e perfezionandone le attività per aumentare l'attrattività delle zone provinciali dal punto di vista produttivo, turistico ed insediativo.*

#### **d. Migliorare l'architettura di governo territoriale**

*Sviluppare e potenziare i servizi dell'e-government e perseguire ulteriormente la semplificazione e lo snellimento amministrativo della Pubblica Amministrazione.*

#### **e. Governare lo sviluppo del sistema della mobilità e della logistica**

*Governare lo sviluppo della rete di mobilità e di logistica sostenibile, funzionale alle priorità di sviluppo condivise dal sistema degli attori locali ed integrata con gli assi di comunicazione europea e con le infrastrutture del territorio provinciale, ponendo una particolare attenzione allo sviluppo di attività imprenditoriali aventi per scopo la gestione integrata delle modalità di trasporto di merci e di passeggeri.*

#### **f. Governare lo sviluppo del territorio all'insegna della sostenibilità ambientale**

*Sostenere un uso equilibrato e responsabile del territorio, evitandone il consumo e favorendo il recupero delle aree dismesse, per realizzare un sistema di gestione del territorio equo, sostenibile e innovativo con politiche per un ambiente di qualità quale motore dello sviluppo, ponendo in essere sistemi efficaci per la gestione dei rifiuti e per una riduzione dell'inquinamento atmosferico anche attraverso l'incremento dell'utilizzo di energie alternative.*

*Promuovere la salvaguardia e lo sviluppo del settore agricolo quale fattore principale di integrazione del territorio, dell'identità dei luoghi e dello sviluppo economico creando i distretti rurali di qualità allo scopo di promuovere i prodotti tipici e incentivare la fruizione del territorio, anche attraverso lo sviluppo dei servizi agrituristici e di turismo rurale, nonché favorendo una stretta integrazione tra aziende produttrici e industria agro-alimentare e il sistema distributivo. Favorire l'applicazione della legge di orientamento finalizzata alla valorizzazione delle produzioni, alla fornitura di servizi ai cittadini in ambito rurale ed alle pubbliche amministrazioni.*

### **2.5 Il processo di pianificazione strategica, le attività e i prodotti**

Il processo di costruzione del Piano Strategico si svilupperà in un arco temporale di 6 mesi. Le singole fasi, della durata di 2 mesi ciascuna, metteranno a fuoco, prioritariamente, anche se non esclusivamente, uno degli ambiti di lavoro che abbiamo in precedenza identificato:

*prima fase* - si caratterizzerà per la centralità imputata al lavoro di costruzione delle visioni condivise; nello stesso tempo si avvierà l'attività di esplorazione e riconoscimento delle pratiche d'uso del territorio e si cominceranno ad identificare i temi sui quali sperimentare i "progetti pilota". Allo stesso tempo saranno affidate le attività di redazione del *Piano della Mobilità* che procederanno in parallelo con lo sviluppo del Piano Strategico.

In questa fase saranno avviate le attività di interazione con attori e osservatori privilegiati, verranno organizzati specifici momenti di confronto e di collaborazione con rappresentanti del mondo istituzionale, sociale, economico e culturale novarese, saranno identificate forme di integrazione tra le immagini e gli scenari proposti e l'insieme delle azioni attivate e attivabili. Verrà reso operativo, al fine di sostenere al meglio tutte le attività di comunicazione e promozione inerenti il Piano Strategico, uno specifico *sito Web*.

Il prodotto di questa prima fase sarà un *Documento strategico preliminare* contenente un repertorio di immagini e scenari, che potrà essere presentato e divulgato pubblicamente.

*seconda fase* - vedrà una centralità del lavoro sulle azioni, identificando un repertorio di possibili iniziative attivabili in tempi brevi. La costruzione del campo delle azioni e dei progetti avverrà in stretto contatto con le altre attività di natura "strategica" attivate e sarà condotta attraverso una ricostruzione delle azioni già in campo, della loro fattibilità e la definizione di un *Repertorio di azioni e progetti* che potrà essere presentato attraverso un ulteriore evento pubblico.

*terza fase* - si concentrerà sulla definizione delle condizioni di fattibilità di alcuni progetti in maniera tale da consentire di avviare concretamente quelli che abbiamo chiamato *Progetti pilota* e, insieme, potrà consentire di ri-orientare gli scenari di riferimento del piano strategico e di generare ipotesi circa ulteriori iniziative possibili. Lo scopo della terza fase è proporre e promuovere veri e propri Studi di fattibilità su progetti innovativi, in grado di generare nuove idee progettuali e congiuntamente di delineare le coalizioni che le possano sostenere. Questa fase potrebbe concludersi con la presentazione di questi Studi e del *Piano Strategico* presentati pubblicamente in un grande Convegno pubblico.

## 2.6 Il Piano della Mobilità

Il *Piano della Mobilità* costituirà lo strumento che, finalizzato a definire i progetti materiali e immateriali per individuare e valutare modalità, economicità e sostenibilità del sistema dell'accessibilità al territorio novarese, concorrendo in maniera significativa a costruire le condizioni di attrattività e superamento dei fattori critici, finalizzandosi alla valorizzazione della massima qualità fruitiva della città e del territorio. Il Piano della Mobilità sarà concepito come parte integrante del Piano Strategico, come strumento di ricerca e verifica di soluzioni fattibili per il sistema della mobilità, definendone le condizioni attuative in termini di tempi, costi, fattori di successo e fattori di crisi. In sintesi il Piano della Mobilità:

- si svilupperà in un *orizzonte temporale di medio/lungo termine* e comprenderà un insieme organico di interventi materiali (accessibilità fisica, viabilità, intermodalità, logistica delle merci,..) e immateriali (piani di gestione, percorsi di formazione,..) diretti al raggiungimento di specifici obiettivi in coerenza con il Piano Strategico orientati a valicare le previsioni;
- si caratterizzerà quale strumento finalizzato a ricercare *soluzioni volte a fluidificare e facilitare l'accessibilità*, in maniera differenziata, selettiva e sostenibile (nei tempi, negli orari, nei luoghi, nelle modalità, nei fruitori) tramite un insieme organico di azioni per il governo logistico dei flussi (di medio, breve e brevissimo raggio) di persone e merci;
- agirà in *sinergia e complementarità con il Piano Strategico* (risultandone il primo strumento operativo), valutando e definendo le condizioni necessarie a garantire la compatibilità tra esigenze della mobilità e i diversi interventi previsti e ritenuti strategici;
- ricercherà la *massima attrattività della città e del territorio* attraverso il miglioramento e potenziamento delle condizioni di accessibilità e fruizione della stessa, imprimendo incisività e efficacia, diventandone parte integrante, del Piano Strategico

Il PUM pur dovendo ricercare interazioni con il Piano Generale del Traffico (PGT) e con il Piano Urbano del Traffico (PUT) comunale per il breve periodo, dovrà essere lo strumento che si rivolge all'area vasta, definendo politiche e interventi strategici per la mobilità a medio e lungo termine in stretta sinergia con il Piano Strategico, di cui rappresenta, nel corso della elaborazione contestuale, anche strumento di valutazione delle scelte da questo operate in termini di soddisfacimento – date o previste – della domanda di accessibilità (di breve, medio e lungo raggio) da esse generate.

## 2.7 Le relazioni con altri processi e politiche

In considerazione della particolare rilevanza dei programmi infrastrutturali per il nordovest italiano, in parte coincidenti nel Nodo di Novara, l'area in questione è stata oggetto nell'ultimo periodo di numerosi programmi e progetti di soggetti, sia pubblici che privati, settorialmente interessati alle trasformazioni in corso. In particolare, oltre al completamento della *linea T.A.V. tra Torino e Milano* (oramai realizzata tra Torino e Novara e in cantiere per la tratta Novara-Milano) e la *linea Novara-Malpensa di F.N.M.*, sono in elaborazione progetti anche alternativi riguardanti:

- la linea ferroviaria *Genova-Domodossola*;
- il *corridoio ferroviario Huckepack* dell'autostrada viaggiante;
- la *razionalizzazione delle connessioni ferroviarie* delle linee minori in prossimità del capoluogo.

A tali infrastrutture ferroviarie si associano, con tutte le variabilità e le alternative dipendenti dalle scelte di rete, programmi e progetti di nodo:

- il cosiddetto *Movicentro* quale struttura in cui risolvere l'intermodalità ferro-gomma per ottimizzare il sistema passeggeri della Stazione Centrale di Novara;
- la *stazione in linea di Novara* sulla linea AV/AC in interconnessione con la stazione F.N.M. per Malpensa;
- il completamento e potenziamento del *Centro Intermodale Merci C.I.M.*

Inoltre sono in discussione alcune scelte localizzative strategiche per insediamenti produttivi nei comuni dell'interland del capoluogo e le localizzazioni conseguenti alla formazione dei nuovi caselli autostradali e del completamento delle tangenziale di Novara.

Tali programmi, avanzati sino ad ora in modo non sempre coordinati e non sempre verificati a priori con le linee strategiche regionali, provinciali e del capoluogo, sono da riportare a coerenza entro un quadro di sinergie territoriali.

Alcuni strumenti di governance per gestire al meglio tale difficile processo sono già stati delineati entro accordi interistituzionali quali:

- il *Patto per lo sviluppo* sottoscritto da Provincia, Comune, Università e diverse rappresentanze di categoria;
- la *Società di Trasformazione Urbana* varata dal Comune di Novara e da allargare ad altri soggetti pubblici e privati.

## 2.8 La governance del piano

Il processo di pianificazione strategica richiede una regia complessa. Nella prima fase di studio del Piano Strategico dovranno essere definite le modalità di controllo dell'operazione, prevedendo la costituzione del *Comitato di Coordinamento Tecnico-Istituzionale del Piano Strategico* quale struttura di indirizzo che, all'interno di un processo allargato e partecipato, definirà l'area di intervento, gli attori da coinvolgere e il calendario delle operazioni. Il percorso di costruzione della visione strategica dello sviluppo deve fondarsi sul processo di Ascolto, di Alleanze, di Partenariati Politici, Istituzionali, Sociali, Economici, Culturali e Ambientali.

Il Comitato di Coordinamento Tecnico-Istituzionale si raccorderà con i *Tavoli tecnici* costituiti in attuazione del *Patto per lo Sviluppo*, accordo sottoscritto nel luglio 2005 tra la Provincia, il Comune di Novara, l'Università e le rappresentanze di categoria. Ai già costituiti tavoli tecnici di approfondimento

- Tavolo tecnico *Capitale Umano*
- Tavolo tecnico *Attrattività e Marketing*
- Tavolo tecnico *Semplificazione Amministrativa*
- Tavolo tecnico *Ricerca e Innovazione*

il Comitato di Coordinamento Tecnico-Istituzionale del Piano Strategico potrà affiancare ulteriori tavoli di orientamento programmatico, quali

- Tavolo tecnico *Infrastrutture, Mobilità e Logistica* in grado di verificare e confrontarsi periodicamente con lo stato di indagine e avanzamento del Piano Urbano della Mobilità
- Tavolo tecnico *Ambiente e Sviluppo Sostenibile* (da collegare e connettere al processo Agenda 21 già attivati dalla Provincia di Novara e dal Comune di Novara)

La costruzione del Piano Strategico sarà assistita dall'Ufficio di Coordinamento Tecnico-Istituzionale che, di concerto con l'Amministrazione Comunale leader e con gli altri soggetti istituzionali coinvolti, verificherà ogni singola fase (la costruzione dei quadri conoscitivi, l'individuazione degli scenari possibili, il Documento strategico preliminare, le proposte di Piano,..), governandone lo sviluppo. Inoltre ciascuna delle fasi di redazione del Piano sarà oggetto di continue valutazioni e verifiche con tutti gli attori direttamente interessati e più in generale con la Comunità (mediante Forum, Focus

Group, Convegni, Seminari, Workshop, Assemblee, Opuscoli Illustrativi, Pubblicazioni, Sito Web, etc.). L'esito delle indagini conoscitive e delle proposte di intervento avranno cadenze diverse e saranno estese a tutti i soggetti istituzionali interessati, in funzione del grado di interazione con il Piano stesso.

L'Ufficio di Coordinamento tecnico-istituzionale del Piano (Fig. 1) si avvarrà del *Servizio di Assistenza Tecnico-Scientifica* all'interno del quale si dovranno collocare consulenze specialistiche per affrontare tematiche di particolare complessità.

Nel percorso di formazione del Piano dovrà essere raccolta la disponibilità degli Attori locali a partecipare a modalità strutturate di discussione ed elaborazione delle strategie per la Città, attraverso appositi Gruppi di Progetto. Il coinvolgimento dei soggetti nel processo di Pianificazione Strategica sarà formalizzato, a conclusione dell'iter di redazione del Piano Strategico, attraverso la sottoscrizione di uno specifico *Accordo di Piano*: tutto il percorso sarà comunicato e concertato tra i diversi soggetti istituzionali per un condiviso obiettivo di governance, rappresentato nell'Accordo che sostanzia le scelte strategiche. Sarà l'*Accordo di Piano d'Area* che costituirà la base per una nuova diversa modalità di approccio al governo del territorio in linea con gli indirizzi regionali e starà nei contenuti innovativi e negli strumenti amministrativi coerenti che vi saranno progettati, il punto di successo per l'attivazione delle scelte condivise.

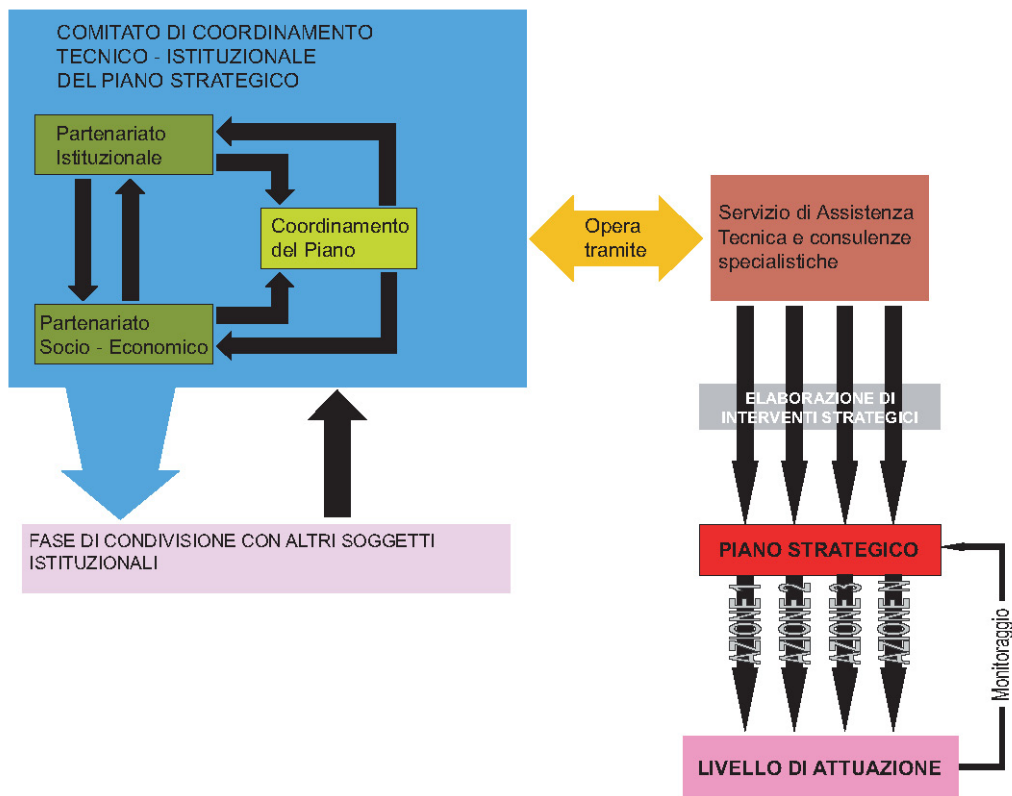


Fig.1 Schema indicante organigramma e funzioni principali.

## 2.9 Cronoprogramma delle attività

### marzo 2006

Costituzione del **Comitato di Coordinamento Tecnico-Istituzionale** del Piano Strategico

### 31 marzo 2006

Presentazione del **Programma operativo** del Piano Strategico

Attivazione del **sito Web** del Piano strategico

### aprile – maggio 2006

Inizio delle fasi di costruzione del Piano Strategico

Affidamento delle **Consulenze specialistiche** e del **Piano Urbano della Mobilità**

Costituzione del **Servizio di Assistenza Tecnica-Scientifica del Piano Strategico**

Calendarizzazione dei momenti di confronto con i **Tavoli tecnici**

**Invito ai soggetti istituzionali** (Provincia, Comuni,..) a partecipare ai momenti concertativi e a presentare iniziative e progetti in corso compatibili con i temi del Piano Strategico.

Calendarizzazione dei **momenti concertativi con i soggetti istituzionali e con la Comunità**

Predisposizione dei **Quadri conoscitivi** e individuazione **ambito territoriale di riferimento del PS**

Elaborazione delle **linee strategiche e degli obiettivi** previsti nel Piano Strategico

### 31 maggio 2006

Presentazione del **Documento strategico preliminare**

### giugno – luglio 2006

**Individuazione delle azioni** da sviluppare e sostenere nel Piano Strategico

Selezione delle iniziative in corso e definizione dei **Progetti Pilota**

### 31 luglio 2006

Presentazione del **Repertorio di Azioni e Progetti**

### settembre-ottobre 2006

Approfondimento e **verifica della fattibilità di Azioni e Progetti Pilota**

### 31 ottobre 2006

Presentazione dei **Progetti Pilota** del Piano Strategico

Adozione e presentazione del **Piano Strategico**

### novembre 2006

Sottoscrizione tra gli Attori interessati dell'**Accordo di Piano d'Area** relativo all'attuazione del Piano Strategico.