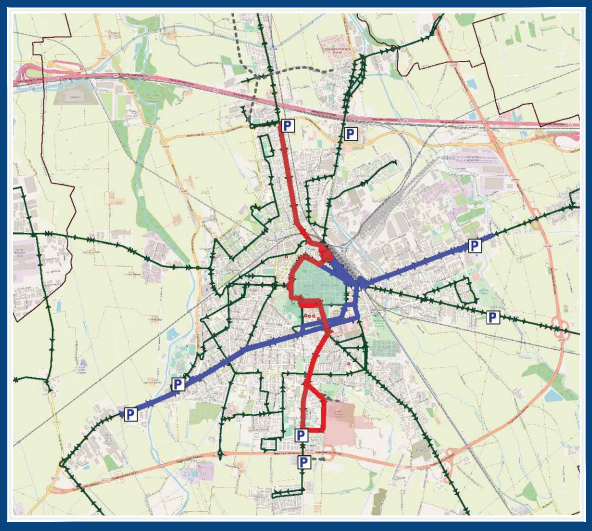
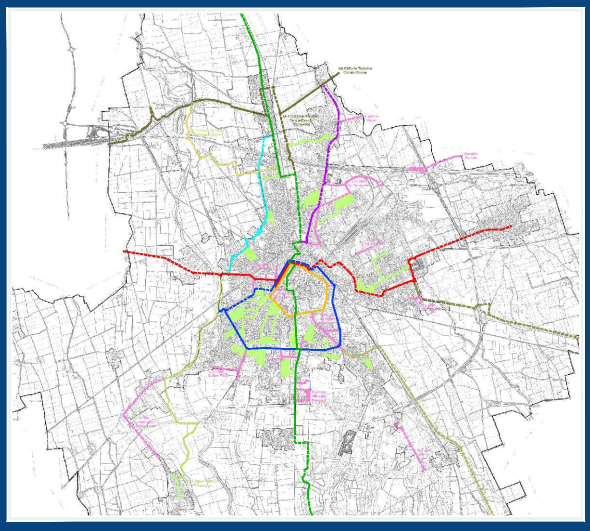
# COMUNE DI NOVARA

## PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELL'AREA URBANA DI NOVARA (P.U.M.S.) E PIANI DI SETTORE AD ESSO FORMALMENTE E FUNZIONALMENTE CONNESSI





*Fase IV*
*Controdeduzione delle osservazioni pervenute al Biciplan e Piano delle Zone 30 e al Masterplan del TPL*

*C32CR021*

Gintagma LVM STUDIO ASSOCIATO

*Ottobre 2022*

PREMESSA....2
*Osservazioni al Biciplan e Piano delle Zone 30*....2
*Osservazioni al Masterplan del TPL*....3
1. IL FORMAT DEL BICIPLAN....4
1.1. Osservazioni....4
1.2. Controdeduzioni....4
2. LA RETE DEGLI ITINERARI CICLABILI PRINCIPALI E DI QUARTIERE....5
2.1. Osservazioni....5
2.2. Controdeduzioni....5
3. ZONE 30 DI QUARTIERE E ITINERARI DI QUARTIERE....6
3.1. Osservazioni....6
3.2. Controdeduzioni....7
4. MOBILITÀ CICLABILE NEL CENTRO STORICO E NELLA ZTL....8
4.1. Osservazioni....8
4.1. Controdeduzioni....8
5. CASE AVANZATE PER BICICLETTE (ART. 182, C. 9-TER DEL CDS)....9
5.1. Osservazioni....9
5.1. Controdeduzioni....9
6. CORREZIONI DA APPORTARE ALLO STATO DI FATTO DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE....10
6.1. Osservazioni....10
6.1. Controdeduzioni....10
7. LA STIMA DEGLI INVESTIMENTI....11
7.1. Osservazioni....11
7.1. Controdeduzioni....11
8. SPECIFICAZIONI NEL MASTERPLAN DEL TPL....13
8.1. Osservazioni/Controdeduzioni....13

## PREMESSA

### *Osservazioni al Biciplan e Piano delle Zone 30*

In data 09/06/2022, sono pervenute al Comune di Novara, delle osservazioni a seguito dell'Adozione del Biciplan e del Piano delle Zone 30, presentate da FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo.

**Per facilità di lettura e comprensione, si riportano le osservazioni mosse dalle diverse associazioni, alle quali seguono, puntualmente, le controdeduzioni.**

Viene riportata letteralmente, la premessa inserita all'interno del documento delle Associazioni:

"Nel Gennaio 2022 in occasione della pubblicazione del PUMS 2021 la associazioni Fiab Novara AdB, Novara Green, Pro Natura Novara e Legambiente Il Pioppo, che associano numerosi cittadini novaresi che si muovono in città e nel territorio prevalentemente in bicicletta, avevano già presentato un articolato dossier di osservazioni e contributi progettuali, finalizzati a rendere le proposte del Piano effettivamente aderenti alle esigenzedelle persone che vorrebbero muoversi di più in città in bicicletta e in modo sicuro, facile e diffuso.

Nella versione adottata recentemente dalla Giunta con la delibera n. 239/2022 solo una parte dei nostri contributi sono stati accolti, altri non sono stati condivisi ma non troviamo però traccia delle relative motivazioni. In tal senso ci piacerebbe che venissero esplicitate.

In ogni caso in queste osservazioni ne riassumiamo nuovamente i punti principali auspicando che, anche attraverso un confronto che vorremmo avere più diretto e collaborativo, si possano meglio argomentare le proposte che abbiamo presentato."

**Le controdeduzioni sono state classificate nel seguente modo:**

| | |
|---|---|
| **ACCOLTA** | Osservazione che entra nel merito dei contenuti del BICIPLAN E PIANO DELLE ZONE 30 e il cui contenuto è perfettamente in linea con le strategie di Piano. |
| **PARZIALMENTE ACCOLTA** | Osservazione che entra nel merito dei contenuti del BICIPLAN E PIANO DELLE ZONE 30 e il cui contenuto è in parte in linea con le strategie di Piano. |
| **NON ACCOLTA** | Osservazione che entra nel merito dei contenuti del BICIPLAN E PIANO DELLE ZONE 30 il cui contenuto è NON in linea con le strategie di Piano.<br>Oppure, osservazione/considerazione estranea ai contenuti del BICIPLAN E PIANO DELLE ZONE 30 |

### *Osservazioni al Masterplan del TPL*

Successivamente, in data 12 luglio 2022, durante la fase di pubblicazione del documento, è pervenuta un'unica osservazione riguardo il documento di settore relativo al Masterplan del TPL da parte del Comune di Romentino, sito all'interno della conurbazione di Novara.

Tale osservazione è stata parzialmente accolta, in quanto entra nel merito dei contenuti del Masterplan e il contenuto è in gran parte in linea con le strategie di Piano.

L'osservazione con relativa controdeduzione è riportata in coda al documento.

Si specifica, inoltre, che il documento di Masterplan del TPL, a seguito del periodo di pubblicazione per l'adozione è stato integrato secondo indicazioni derivanti del gruppo interdisciplinare per la redazione del PUMS di Novara, dell'azienda di trasporto e della Giunta che tengono conto degli sviluppi futuri di rete in vista della nuova gara del trasporto collettivo che dovrà essere bandita dall'Agenzia della mobilità piemontese.

# 1. IL FORMAT DEL BICIPLAN

## 1.1. Osservazioni

Il Biciplan è stato rappresento con un insieme di linee, poligoni e spezzate di itinerari tracciati sulla carta della rete stradale della città alla scala 1:15.000.

Per far comprendere ai cittadini come e dove potranno prevedibilmente essere collocati i percorsi destinati alla loro mobilità in bicicletta, **meglio sarebbe disporre di sintetiche e forse anche sommarie simulazioni tipologiche con riferimento ai tratti stradali in esame**, ad esempio: **sul marciapiede?** (e preferibilmente non a scapito dei pedoni!); **in carreggiata a fianco delle auto parcheggiate?** (ma a condizione di prevedere una riduzione della velocità degli automezzi!), **al posto di una fila di auto in sosta?** (per dare finalmente una priorità alla mobilità sostenibile e al miglior utilizzo dello spazio pubblico);
I Biciplan di Reggio Emilia, Lodi, Castellanza, Collegno per citarne solo alcuni, comprendono sintetiche o dettagliate simulazioni di questo tipo. **Nel Biciplan di Novara questo utile supporto esemplificativo può essere previsto, almeno per alcuni tratti delle ciclabili principali.**

## 1.2. Controdeduzioni

L'osservazione è **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

All'interno del Biciplan è possibile comprendere come e dove potranno prevedibilmente essere collocati i percorsi destinati alla loro mobilità in bicicletta. Per quanto riguarda le simulazioni tipologiche, si rimanda ai Piani di dettaglio in cascata all'Approvazione del Biciplan.

All'interno della relazione, e nello specifico nel Capitolo "Il concept di progetto", vengono esplicate con chiarezza le strategie principali del Piano.

# 2. LA RETE DEGLI ITINERARI CICLABILI PRINCIPALI E DI QUARTIERE

## 2.1. Osservazioni

Seppur siano state recepite le nostre osservazioni la dove erano stati omessi alcuni tratti importanti, si presentano ancora deviazioni di cui non si comprende la ragione, soprattutto per chi in bicicletta sta percorrendo l'itinerario, ad esempio:

a) **la Ciclabile A in c.so Milano, proveniente da Trecate, si ferma all'altezza di via Morazzone** per poi riapparire da p.zza M. Brustia al Canale Q. Sella: perché un allungamento di 1.200 mt a fronte di un percorso rettilineo di 780 sul corso? Ed inoltre perché non utilizzare l'esistente strada vicinale parallela a c.so Milano?
b) idem **per la Ciclabile 7 in c.so 23 Marzo ove si obbliga ad una ingiustificata deviazione in via Caviggioli**: perché un allungamento di 420 mt. a fronte di un percorso rettilineo di 200?
c) **la Ciclabile 04 Pernate-S. Agabio in c.so Trieste si interrompe in via Wild**, devia in via Pigafetta, svolta in via Bovio e finalmente dopo una deviazione di 850 mt a fronte di un percorso rettilineo sul corso di 425, riprende il suo itinerario logicoverso il centro. Perché costringere le persone in bicicletta a fare questo sacrificio privandole di un percorso protetto, diretto e più breve sul corso?
d) **riproponiamo la prosecuzione della Ciclabile 2 in uscita da Pernate dalla via Turbigo** per collegarsi alla ciclabile di via Novara in Galliate, aggirando la rotatoriaSS 341 ed entrando nel sottopasso di via delle Mondine;
e) **ribadiamo l'opportunità di far proseguire la ciclabile di via Martino della Torrein via Fauser** al fine di favorire anche con le opportune agevolazioni del Bike2Work l'uso della bicicletta agli addetti delle aziende Isagro, Novamont, Radici Ch. e altri.

## 2.2. Controdeduzioni

L'osservazione è **PARZIALMENTE ACCOLTA.**

Si precisa puntualmente, in riferimento alle osservazioni sopra riportate, che:

a) si ritiene che la soluzione prospettata tenga debitamente conto delle esigenze di utilizzo dei tratti ciclabili esistenti, della sicurezza del tracciato a servizio del quartiere, degli edifici scolastici, delle attrezzature pubbliche e della attività commerciali presenti, considerato che il tratto di Corso Milano non ricadente nel percorso, non rileva la presenza di attrattori;
b) si ritiene che sia mantenuto un regime di maggiore sicurezza evitando l'attraversamento di un tratto stradale la cui sezione non consente la coesistenza di spazi ciclabili e veicolari in sicurezza;
c) si ritiene che sia mantenuto un regime di maggiore sicurezza evitando l'attraversamento di un tratto stradale la cui sezione non consente la coesistenza di spazi ciclabili e veicolari in sicurezza;
d) d)si ritiene che sia mantenuto un regime di maggiore sicurezza utilizzando le strade bianche esistenti completate dal progetto incluso nell'accordo con RFI in merito alle mitigazioni TAV - Strada Buonarroti;
e) la planimetria delle piste ciclabili è stata aggiornata con l'inserimento del tratto di Via Fauser, già progettato dall'Ufficio Progettazione Strade e approvato in via Definitiva con Delibera di Giunta Comunale n. 117 del 21.03.2022.

# 3. ZONE 30 DI QUARTIERE E ITINERARI DI QUARTIERE

## 3.1. Osservazioni

Prendiamo favorevolmente atto che sono state doverosamente accolte le proposte di ampliamento degli ambiti di talune delle Zone 30.

Nella rete della mobilità di quartiere e di interquartiere permangono però le criticità già evidenziate e non risolte nella prima versione del Biciplan e in particolare:

a) **i quartieri N-O e S. Rita** potrebbero trovare un deciso miglioramento sia delle relazioni verso il centro che di interquartiere se fosse attrezzata la **direttrice viaFara, via Locchi, via Oxilia, via Campano con via Marconi**, prevedendo in quest'ultima la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale da tempo atteso daiquartieri e compartecipato con RFI. Alla pag. 2 delle precedenti osservazioni abbiamo già documentato la coda delle persone a piedi e in bicicletta, oltreché ovviamente anche in auto, in attesa dell'apertura del PL della linea ferroviaria;

b) con la chiusura durante i transiti ferroviari dei PL di via Beltrami e Pernati i quartieriN-E, N-O e San Rocco mantengono relazioni pedonali tra loro e con il centro solo attraverso **i sottopassi di via Redi, via Pernati-delle Rosette e via Maestra** che presentano attualmente problematiche di accessibilità in bici e di sicurezza ambientale. La loro riqualificazione e adeguamento ciclopedonale è certamente possibile e **ne chiediamo l'inserimento nelle previsioni infrastrutturali e di investimento del Biciplan;**

c) in particolare il sottopasso di **via Maestra** sull'itinerario Ciclabile 1 se ristrutturato, ampliato nelle rampe ciclabili, facilitato nelle pendenze e adeguatamente dotato di illuminazione e videosorveglianza**, consentirebbe di evitare il sottopasso veicolare di c.so Risorgimento (altamente pericoloso e con pendenze non adeguate alla ciclabilità**) **raggiungendo piazza Cavour da via Magenta e da viaSolferino** in linea diretta e sicura;

d) nei **quartieri S. Martino e S. Cuore** le relazioni interquartiere sono ostacolate dai sensi unici contrapposti di **via Rosmini e via Pellegrini** in cui è frequente verificarela presenza di ciclisti in contromano. Ribadiamo la necessità di attrezzare un itinerario ciclabile tra i due quartieri razionalizzando le soste sulle suddette vie;

e) nel Quartiere S. Cuore e in particolare **sull'asse commerciale di via Roma non viene affrontato il problema della sicurezza della mobilità ciclabile** costretta tra due file di auto parcheggiate **di cui quella sul lato Nord del tutto illegale einterferente con i transiti del TPL, ma purtroppo sempre tollerata;**

f) è stata **parzialmente accolta** la proposta di un itinerario interquartiere Est-Ovest nella zona Sud da c.so Vercelli a M. S. Gabriele, ma **è mancante del tratto di viaTorgano, Gorizia, Ortigara, Premuda, Mercantini, Spaventa-23 Marzo** di indubbia utilità nelle relazioni del quartiere con il plesso scolastico di via Premuda,l'area verde-sportiva di via Poerio e le aree commerciali e sportive di via Tommaseo;

g) non viene data risposta alla proposta di **regolamentazione con corsia ciclabile del transito delle biciclette in via Andrea Costa**, nonostante che questo asse commerciale e di penetrazione al centro risulti molto frequentato dalle persone in bicicletta e siano disponibili spazi sulla carreggiata.

### 3.2. Controdeduzioni

L'osservazione è **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

a) L'osservazione è accolta e si condivide l'efficacia, che l'intervento potrebbe avere. Sarà compito dei progetti di dettaglio, in cascata al PUMS, sviluppare il progetto del sottopasso ciclabile

b) Il Biciplan è un piano di natura strategica e non affronta tematiche specifiche e di dettaglio come la riqualificazione e adeguamento delle opere esistenti

c) Il Biciplan è un piano di natura strategica e non affronta tematiche specifiche e di dettaglio come la riqualificazione e adeguamento delle opere esistenti

d) L'obiettivo di ridefinire le limitazioni della circolazione per i veicoli a motore riguarda un perimetro di intervento che va oltre le finalità specifiche del Biciplan, che ha come obiettivo l'organizzazione dei percorsi della mobilità dolce

e) Il Biciplan è un piano di natura strategica e ha valutato le situazioni esistenti considerando la loro fruizione a norma, pertanto non affronta tematiche relative alla gestione dell'esistente.

   Sono stati individuati dal Biciplan degli itinerari prioritari che, per garantire la mobilità dolce, non hanno interessato alcuni assi di penetrazione veicolare che non presentavano adeguate caratteristiche.

   L'obiettivo di ridefinire le limitazioni della sosta e circolazione per i veicoli a motore riguarda un perimetro di intervento che va oltre le finalità specifiche del Biciplan.

f) Le zone oggetto di osservazione sono servite da zone 30 che permettono il collegamento ciclabile 1 e la ciclabile 4, quindi il completamento del collegamento est-ovest può avvenire attraverso questi assi.

g) È in previsione una ciclabile lungo Via A. Costa, parte dell'Itinerario 4

# 4. MOBILITÀ CICLABILE NEL CENTRO STORICO E NELLA ZTL

## 4.1. Osservazioni

Non è stata presa in considerazione **la proposta di regolamentare il transito ciclabile in doppio senso nei sensi unici del Centro Storico ove questo ne risulti compatibile**, transiti che di fatto già avvengono ma senza una regolamentazione appropriata e con il rischio di conflitti tra automezzi e persone a piedi e in bici.

## 4.1. Controdeduzioni

L'osservazione è **NON ACCOLTA**.

La possibilità di circolare su strade a senso unico nel doppio senso di marcia per le biciclette risulta essere pericolosa in particolare negli incroci e nei passi carrai. Potrebbe essere presa in considerazione tale soluzione solo in un contesto di zona 30 particolarmente esteso ove non sia possibile risolvere la circolazione con altre soluzioni.

# 5. CASE AVANZATE PER BICICLETTE (ART. 182, C. 9-TER DEL CDS)

## 5.1. Osservazioni

Nella precedente osservazione depositata nel gennaio 2022 è stata segnalata per alcune intersezioni semaforizzate l'opportunità di prevedere la realizzazione della "**Casa Avanzata**" per ciclisti, area di attestamento ciclabile per **rendere visibili i ciclisti agli automobilisti e agevolarli nella possibilità di svolta,** indicata anche nella relazione del Biciplan al paragrafo 2.11 tra gli interventi previsti dalle recenti modifiche al Codice della strada, ma **non localizzati nella cartografia del Piano**.

Riteniamo che sia opportuno che il Piano, così come è stato previsto per le intersezioni da trasformare in rotatoria, **indichi e dove è possibile esemplifichi in una o più intersezioni l'inserimento della "casa avanzata" per ciclisti**, **utile raccomandazione per le fasi attuative di rinnovo della segnaletica orizzontale.**

Tra le intersezioni segnalate nelle osservazioni precedenti o che potrebbero presentarne condizioni di fattibilità, richiamiamo le seguenti:

a) **C.so della Vittoria-Piazza Cavour**. In questo caso, come da foto allegata, all'attestamento semaforico vengono attualmente destinate due corsie di svolta a sx, raramente impegnate entrambi se non per confluire insieme in B.do Partigiani. L'intersezione è interessata da tre itinerari ciclabili: B.do Partigiani, B.do Q. Sella e c.so Cavour. Le persone in bici dirette in c.so Cavour vengono costrette tra due file di auto o transitano sul marciapiede in entrambe le direzioni, come documentato nella foto.
Riteniamo indispensabile che in questo ambito così come anche in altri casi il Biciplan dia indicazione per istituire una **casa avanzata per biciclette** con corsia laterale di accesso.
ed inoltre:

b) **C.so Torino-V.le Buonarroti**, già oggetto di progetto preliminare per la realizzazione di pista ciclabile di Via Biglieri

c) C.so della Vittoria-Via Beltrami, C.so della Vittoria-Via Gibellini, C.so Trieste-Via De Amicis-Via Bovio, C.so Milano-Via S. Giulio, V.le Allegra-V.le Volta, V.le Pasquali-Via A. Costa, C.so Risorgimento-V. Le Dante, Cavalcavia P. Milano-L.go S. Lorenzo, C.so 23 Marzo-Via Spaventa, V.le Roma-V.le Buonarroti-Via Silone.

## 5.1. Controdeduzioni

L'osservazione è **PARZIALMENTE ACCOLTA**.

Come già evidenziato nell'osservazione stessa, il Biciplan ha indicato in relazione le "case avanzate" tra gli interventi attuabili nel completamento della rete ciclabile di Novara. Sarà compito dei progetti di dettaglio, in cascata al PUMS, valutare in quali situazioni adottare la soluzione proposta.

# 6. CORREZIONI DA APPORTARE ALLO STATO DI FATTO DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE

## 6.1. Osservazioni

Nel paragrafo 3.2.1 **vengono considerate esistenti le ciclabili di via Monterosa**, da via Biandrate a via Valsesia **e di via Casorati** da via Procaccini a via Poletti, per complessivi 1,00 km circa. Come è verificabile dalle foto allegate trattasi di marciapiedi di 1,50-1,80 mt di sezione, incompatibili con gli standard normativi vigenti per uso ciclabile e ciclopedonale e non dotati di segnaletica prescritta.
Diversamente in **via Cernaia** è rappresentata una ciclabile da realizzare, ma è presente da 15 anni la pista ciclabile monodirezionale.

## 6.1. Controdeduzioni

L'osservazione è **ACCOLTA**.

Per i tratti di ciclabile di Via Monterosa tra via Biandrate a via Valsesia e di via Casorati da via Procaccini a via Poletti, si rileva un errore di rappresentazione nelle tavole C32B0012 e C32B0022 dove i tratti in progetto sono stati segnati già realizzati.
Analogamente la ciclabile di via Cernaia, correttamente segnata come esistente nella tavola C32B0012, è erroneamente rappresentata da realizzare nella tavola C32B0022 e nelle tavole di dettaglio.

# 7. LA STIMA DEGLI INVESTIMENTI

## 7.1. Osservazioni

Dall'incrocio dei dati della Tabella C32-Biciplan Lunghezze e della Tabella di pag. 107 Riassuntiva del passaggio realizzativo, rileviamo come:

a) **Ciclabili principali:** i 29,20 km (numerate da 1 a 7) delle tratte di nuova realizzazione risultano stimati con un costo medio a km di 86,70 €, con valori variabili da un massimo di 102-113.000 €/km per i nuovi tratti Ciclabili di via Biandrate, Solferino, Milano, Trieste, 23 Marzo, della Vittoria, a un minimo di 47.000 €/km per v.le Allegra, Pasquali e via Mameli. **Questo dato non troverebbe riscontro con la media dei costi delle opere eseguite o approvate o appaltate dal Comune di Novara** per i tratti di v.le Galilei (circa 303.000 €/Km) e c.so Risorgimento-Europa-Americhe oggi in corso (circa 278.000 €/km), con valori per altro non adeguati ai recenti aumenti del settore delle costruzioni (+20%).
La **ciclabile di via Biglieri**, ad esempio, con allargamento e rifacimento del marciapiede e con uno sviluppo di 200 mt viene stimata nel Biciplan in 17.000 €, a fronte di un costo da computo metrico a base d'appalto previsto nel 2015 dagli uffici in 70.000 €.
**Da ciò potrebbe derivare un costo di investimento complessivamente superiore al doppio di quello stimato nel Piano.**

b) **Ciclabili Turistiche**: fermo restando la correzione dell'errore nella somma complessiva che è pari a 2.127.000 € anziché 1.452.000 €, deve essere considerato che **la praticabilità degli itinerari sulle alzaie dei Canali Cavour e Q. Sella**, oggi esclusi dal transito ciclabile, **è condizionata alla realizzazione delle protezioni e dei parapetti nonché della sistemazione del sedime ciclabile,** il cui adeguamento potrà far lievitare la stima di un valore almeno pari o superiore al 50% degli importi previsti.

c) **Le riqualificazioni dei sottopassi (**via Redi, via Pernati, via Magenta, via Valsesia) **e la realizzazione ex novo in via Marconi** per le ragioni già illustrate e a cui si rimanda, andrebbero considerate nel quadro degli investimenti, utili a favorire e migliorare la ciclabilità urbana principale e di interquartiere. Per tali opere potrebbero essere stimato un importo di almeno 1,5-2,0 mil€.
Fermo restando i 12,9 mil€ stimati dal Biciplan per realizzare i 35,3 km di Zone 30, nel complesso si può ragionevolmente ritenere che con l'adeguamento della stima ai valori più rispondenti a quelli effettivi, i costi potrebbe far lievitare gli investimenti necessari da 18,5 a 24,5 mil€.
Tutto ciò premesso, si chiede che nel Biciplan siano esplicitati gli importi unitari tipo adottati per la stima dei tratti di nuova realizzazione, adeguandoli per quanto possibile ai valori delle opere similari in corso, anche evidenziando, come richiesto al punto 1, le tipologie di sistemazioni previste o prevedibili a cui questi sono da associare.

## 7.1. Controdeduzioni

L'osservazione è **NON ACCOLTA**.

Il Biciplan è un piano di natura strategica e individua, su valori parametrici €/m, dei possibili costi d'intervento a seconda della tipologia di pista ciclabile di nuova realizzazione. Sarà compito dei progetti di dettaglio, in cascata al PUMS, ed in particolare dei DPP alla basa dare una stima compiuta dei costi d'intervento a fronte

delle scelte progettuali intraprese. La tabella riassuntiva riportata in relazione ha come base le condizioni più comuni d'intervento partendo da costi standardizzati basati su valori delle singole lavorazioni ricavati da Prezzari Regionali: la valutazione precisa dell'effettivo importo di un'opera sarà definita nei diversi gradi di progettazione necessari alla realizzazione dell'opera.
Nello specifico si rileva che l'attuale improvviso aumento dei costi nel settore non è da considerarsi un parametro da tenere in considerazione in un piano d'indirizzo quale è il Biciplan. Le variazioni dei valori saranno valutate nei progetti di dettaglio che dovranno necessariamente esporre conteggi basati sul Prezzario Regione Piemonte in vigore, quindi con oscillazioni diverse dal massimo del 20% esposto nel Decreto Aiuti.

## 8. SPECIFICAZIONI NEL MASTERPLAN DEL TPL

A seguire si riportano gli elementi salienti dell'osservazione pervenuta dal Comune di Romentino riguardo il Masterplan del TPL con relativa controdeduzione.

### 8.1. Osservazioni/Controdeduzioni

A) Le linee 4 e 9 sono a servizio della conurbazione e necessitano di essere ristrutturate, sia in termini di ridistribuzione delle corse che per la revisione dei percorsi.

Nel Masterplan non sono esplicitate modifiche alla rete di secondo e terzo livello attuale, anche in ambito extraurbano, alla luce dell'attivazione dei nuovi BRT.

Il Comune di Romentino rileva che il servizio attuale deve essere riorganizzato fisicamente ed economicamente quanto prima.

**Parzialmente accolta.**

All'interno del Masterplan del TPL è stato inserito riferimento ai riverberi del nuovi sistema BRT per le linee a servizio della conurbazione, specificando che le nuove linee BRT andranno ad integrare le linee esistenti le quali andranno necessariamente riviste per evitare servizi in duplicazione.

La richiesta specifica di modifica dei percorsi delle linee 4 e 9 dovrà essere approfondita attraverso l'attivazione di tavoli tecnici e studi mirati per la revisione di percorsi ed eventuali rafforzamenti in vista della prossima gara del trasporto collettivo a cura dell' Agenzia della mobilità piemontese.

B) Viene richiesto espressamente che **venga preferito come cerniera di mobilità/capolinea del BRT il parcheggio del Pala Igor di corso Trieste.** La soluzione "ottimale" individuata anche dal Masterplan permetterebbe di concentrare l'utenza dell'attuale linea 4 extraurbana sul capolinea del nuovo BRT. Pertanto, vi è la necessità di potenziare e ristrutturare il restante collegamento tra i comuni dell'ovest Ticino (Cameri, Galliate, Romentino, Trecate) con un nuovo collegamento ad anello (pala Igor-Pernate-Romentino-Trecate-Romentino-Galliate-Cameri-Galliate-Romentino- Pernate-Pala Igor). La ristrutturazione ha carattere urgente data la necessitò di implementate il collegamento con Galliate, data la presenza dell'ospedale e servizi sanitati. all'ASL di Trecate, e l'accesso alle stazioni ferroviarie, di Galliate e Trecate, che permettono il collegamento con Novara e Milano.

Il Comune di Romentino prospetta l'attivazione di un tavolo di lavoro per modifiche ai servizi di TPL propedeutica all'attivazione dei nuovi BRT e per la revisione della tariffazione.

**Parzialmente accolta.**

La soluzione ottimale di attestamento al Pala Igor della nuova linea BRT Est-Ovest tiene conto anche dell'interoperabilità con le linee suburbane per la conurbazione. Di fatto, una parte del tracciato BRT ricalca quello della Linea 4 lungo corso Trieste. Gli elementi progettuali prospettati per la revisione dei servizi suburbani e di potenziamento delle connessioni dovranno essere affrontati con specifico tavolo tecnico che coinvolta la conurbazione, il gestore dei servizi e l'Agenzia della mobilità piemontese in vista della gara del TPL.

All'interno del Masterplan del TPL è stato inserito riferimento ai riverberi del nuovi sistema BRT per le linee a servizio della conurbazione, specificando che le nuove linee BRT andranno ad integrare le linee esistenti le quali andranno necessariamente riviste per evitare servizi in duplicazione.

**Sede Italia** - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071  Fax 075/6090722
**Sede Lettonia** – Lāčplēša Iela 37, Riga
**Sede Turchia** – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul
**Sede Albania** - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it  -  www.sintagma-ingegneria.it