



COMUNE di NOVARA

6[^] COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

(Ambiente - Mobilità e Trasporti - Sviluppo sostenibile - Politiche energetiche - Tutela e diritti degli animali - Ciclo integrato dei rifiuti e delle acque - Qualità dell'aria)

Il giorno sette del mese di novembre dell'anno duemilaventidue si riunisce in convocazione la 6[^] Commissione Consiliare Permanente alle ore 9.00 presso la Sala Consiliare di Palazzo Cabrino, via Fratelli Rosselli 1, a seguito della nota di convocazione n. prot. 0111134/2022 del 26/10/2022 e la nota di rettifica n. 0112438 del 28/10/2022, recapitate via mail al signor Sindaco, ai componenti della 6[^] Commissione e a tutti i soggetti interessati.

L'ordine del giorno, trasmesso unitamente alle convocazioni, prevede i seguenti punti in discussione:

1. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Approvazione,
2. Biciplan e Piano delle zone 30 - Approvazione,
3. Masterplan del TPL- Approvazione.

Presiede la seduta il Presidente della 6[^] Commissione, il Sig. Umberto Piscitelli, che dà inizio alla seduta alle ore 9.10.

Il presidente prende la parola e procede all'appello.

Risultano presenti:

Umberto Piscitelli, in qualità di Presidente,
Teresa Armienti, in qualità di Assessore alle Politiche per la Sostenibilità ambientale e della Mobilità,
Allegra Emanuela, in qualità di commissario,
Palmieri Pietro, in sostituzione di Astolfi Maria Luisa,
Crivelli Andrea, in qualità di commissario,
Esempio Camillo, in qualità di commissario,
Fonzo Nicola, in qualità di commissario,
Gambacorta Marco, in qualità di commissario e vice presidente,
Arduino Pasquini in sostituzione di Graziosi Valentina,
Iacopino Mario, in qualità di commissario,
Napoli Tiziana, in qualità di commissario,
Picozzi Gaetano, in qualità di commissario,
Renna Francesco, in qualità di commissario,
Spilinga Cinzia, in qualità di commissario.

Risulta collegata da remoto la professionista Ing. Lorenza Di Martino della Società Sintagma S.r.l, redattrice dei Piani.



Sono presenti alla seduta anche:

Arch. Maurizio Foddai, Dirigente del Servizio Governo del Territorio - RUP

Arch. Donata Leone, Istruttore Direttivo Tecnico del Comune di Novara.

Risultano assenti all'appello:

Baroni Piergiacomo, in qualità di commissario,

Caressa Franco, in qualità di commissario

Astolfi Maria Luisa, sostituita da Palmieri Pietro

Gagliardi Pietro, in qualità di commissario

Graziosi Valentina, sostituita da Arduino Pasquini

Iodice Anna Clara, in qualità di commissario

Ragno Michele, in qualità di commissario

Ricca Francesca, in qualità di commissario

Si sottolinea che i commissari Baroni P., Caressa C., Iodice A.C., Ragno M. e Ricca F. si presentano in commissione dopo l'inizio della stessa, in orario tra le ore 9.15 e le ore 9.35. Risultano quindi presenti alla seduta.

Visto l'argomento posto all'ordine del giorno, presiede il Presidente Piscitelli che, accertato il numero legale, dà inizio alla seduta e cede la parola all'Assessore Armienti.

Assessore Armienti

Introduce l'argomento della Commissione odierna, l'analisi delle osservazioni del Biciplan e Piano delle zone 30 e del Masterplan del tpl. Il Biciplan di Novara prevede 13 itinerari ciclabili di progetto ed una serie di ciclabili di quartiere con funzione di collegamento al sistema urbano classificati secondo la legge Decaro sulla mobilità ciclistica, così suddivisi:

- itinerari ciclabili prioritari, destinati al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico;
- itinerari ciclabili secondari, all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- vie verdi ciclabili, destinate a collegare le aree verdi ed i parchi della città, le aree rurali, le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti degli itinerari ciclabili prioritari e secondari.

Si prende atto dell'arrivo di Iodice A.C. e di Ragno M. alle ore 9.15.

Si prendono in considerazione le **osservazioni dalla 14 alla 25** in merito ai temi del Biciplan pervenute durante il periodo di pubblicazione del PUMS.

Osserv. n. 14: descrive ed osserva criticità su alcuni punti ciclabili esistenti. Non accolta in quanto la manutenzione delle piste ciclabili esistenti non è materiale trattato dal PUMS.

Osserv. n. 15: osserva la mancata connessione con pista ciclabile tra la zona della Bicocca e la rotonda El Alamein. Accolta. Il progetto delle piste ciclabili è stato integrato con quanto proposto mediante l'inserimento della ciclabile dallo svincolo della tangenziale a via dell'Abbadia.

Osserv. n. 16: presentata da parte di un privato cittadino che propone l'istituzione del doppio senso di marcia ciclabile su strade a senso unico. Non accolta per motivi di sicurezza. Si sottolinea però che si potrebbe considerare tale soluzione in un contesto di zone 30.

Osserv. n 17 e 18: osservazioni simili riguardo l'estensione delle zone 30 all'intero territorio urbano. Presentano delle perplessità in quanto si ritiene che le zone 30 siano



individuare con l'unico scopo di ampliare le piste ciclabili senza la necessità di alcuna opera o segnaletica dedicata. Non accolte, le zone 30 già estese nel Biciplan prevedono interventi strutturali che realmente obbligano a ridurre la velocità consentendo spostamenti ciclabili e pedonali sicuri.

Osserv. n. 19: chiede di aumentare i collegamenti ciclabili in alcuni quartieri soprattutto lungo gli assi di collegamento diretto tra le periferie ed il centro. Parzialmente accolta: sono stati ampliati i collegamenti ma si fa presente che non è sempre possibile creare piste ciclabili in sede propria e protetta sugli assi principali della circolazione urbana e per questo si è deciso di incrementare le zone 30.

Osserv. n. 20 e 24: presentate da associazioni ambientaliste e dal Circolo PD circa la previsione di un ampliamento delle ciclabili e delle zone scolastiche, la riqualificazione dei sottopassi ciclabili, la manutenzione e segnaletica, moderazione del traffico e collegamento con i comuni contermini. Parzialmente accolte, le zone 30 e gli itinerari ciclabili sono stati ampliati rispetto alla prima previsione del PUMS tenendo conto dei tratti esistenti e dei collegamenti di progetto. Precisa che le case avanzate, come da osservazione presentata dalle associazioni ambientaliste verranno considerate successivamente. Si chiarisce che le osservazioni, dove accoglibili, sono state accolte: la planimetria risulta infatti ben diversa da quella redatta in sede di adozione del PUMS. Si fa inoltre presente che una migliore manutenzione sarà fatta nei progetti esecutivi di dettaglio.

Allegra E.

Chiede se l'osservazione riguardante le case avanzate e zone 30 sia stata parzialmente accolta.

Assessore Armienti

Afferma che le case avanzate sono state inserite come strumento utile all'interno del documento ma non è stato specificato il luogo in cui verranno collocate. Si devono infatti trovare delle zone sicure dove poterle realizzare in via sperimentale.

Si prende atto dell'arrivo di Ricca F. alle 9.32.

Allegra E.

Specifica che le case avanzate sono una novità solo per la città di Novara e che il cambiamento nell'atteggiamento dei cittadini verso le stesse è possibile solo introducendole sul territorio.

Assessore Armienti

Precisa che l'azione deve essere mirata ed organizzata con i vigili urbani. Nelle riunioni svolte per la *European Mobility Week 2022* si è concluso che si sarebbero studiate successivamente proprio perché serve trovare una zona di sperimentazione che sia sicura rispetto all'affluenza delle macchine. L'introduzione è possibile ma deve essere gestita con le modalità giuste.

Spilinga C.

Sottolinea come in realtà i ciclisti applichino già la casa avanzata pur senza la sua effettiva presenza.

Assessore Armienti

Conferma che gli studi particolareggiati verranno vagliati in futuro e continua con la presentazione delle osservazioni.

Osserv. n. 21: come la 15 e la 19, è stata presentata da alcune associazioni ambientaliste che chiedono di aumentare i collegamenti ciclabili in alcuni quartieri eliminando dei parcheggi a lato strada. L'osservazione risulta parzialmente accolta, le piste ciclabili sono state rammagliate con le esistenti. Non si ritiene di prevedere piste ciclabili non protette



sugli assi principali della circolazione ma negli attraversamenti delle vie si prevederanno zone 30.

Piscitelli U.

Ricorda che per gli interventi è necessario richiedere la parola e chiede se si voglia aprire il dibattito prima della conclusione della presentazione delle osservazioni da parte dell'assessore.

Assessore Armienti

Inizia la presentazione dell'osserv. n. 22: presentata da un privato cittadino.

Allegra E.

Sottolinea che è stata presentata dal consigliere comunale Baroni P..

Assessore Armienti

Specifica che l'osservazione è stata recepita come presentata dal privato cittadino e non dal consigliere comunale. L'osservazione presentata propone l'estensione delle zone 30 nelle zone indicate in tavola 2 del Biciplan. Parzialmente accolta, sono già state ampliate le zone 30 nelle aree periferiche e inserite piste ciclabili per meglio collegare le zone della città.

Si prende atto dell'entrata di Cafessa F. alle ore 9.40.

Osserv. n. 23: chiede di modificare la viabilità di certe strade a favore della mobilità ciclistica. Parzialmente accolta, si ribadisce come il Biciplan non intervenga sulla modifica della viabilità. Si fa presente inoltre che con l'attività di rammagliatura si è costituita ad una buona "superficie" di piste ciclabili sul territorio.

Osserv. n. 24: presentata dal circolo PD, come l'osservazione n. 20. Parzialmente accolta: sono state valutate le osservazioni e alcune sono infatti parte dell'aggiornamento Biciplan.

Osserv. n. 25: chiede di collegare meglio gli itinerari ciclabili e osserva che la manutenzione risulta scarsa. Osservazione parzialmente accolta, gli aspetti manutentivi non sono oggetto del PUMS.

Si sono poi affrontate le osservazioni presentate da Fiab, Novara Green, Pro Natura e Circolo Legambiente il Pioppo durante il periodo di pubblicazione del Biciplan e Piano delle Zone 30:

- Format del Biciplan: viene definito come un insieme di linee spezzate caratterizzato da itinerari tracciati sulla carta. Sarebbe stato meglio disporre di sintetiche e sommarie simulazioni tipologiche con riferimento ai tratti stradali in esame. Parzialmente accolta: l'assessore chiarisce che nel Biciplan è possibile comprendere dove potranno prevedibilmente essere collocati i percorsi per la mobilità in bicicletta. Per le simulazioni tipologiche delle realizzazioni si rimanda ai Piani di dettaglio della progettazione strade. Gli obiettivi del PUMS e Biciplan sono specificati e classificati ma i dettagli verranno vagliati dall'ufficio competente.

- Rete di itinerari ciclabili principali e di quartiere con 5 punti precisi:

La ciclabile in c.so Milano, arrivando da Trecate, si ferma all'altezza di via Morazzone e devia per circa 400m. Si chiede il perché di questo allungamento e perché non usare la strada vicinale esistente parallela a corso Milano. L'assessore spiega che la soluzione opera una deviazione considerando i tratti ciclabili esistenti a servizio del quartiere, andando così a servire un complesso scolastico, un parco giochi e delle attività commerciali. L'allungamento del percorso non risulta eccessivo ed è più sicuro.

Lo stesso dubbio è espresso per la ciclabile 7 in c.so 23 Marzo dove si obbliga ad un allungamento di 400m in via Cavaggioli a fronte di un percorso rettilineo di 200m. Anche in questo caso l'allungamento è effettuato per questioni di sicurezza.



Riguardo la ciclabile 4 si chiede la motivazione della deviazione, da via Wild in via Pigafetta e poi in via Bovio, che porta a percorrere 850m invece che di 425m. L'assessore specifica che il percorso è interessato dai fondi del PNRR e i 400 m di deviazione verso l'interno del quartiere sono per consentire il passaggio in sicurezza.

Per quanto riguarda la prosecuzione della ciclabile 2 in via Turbigo, per aggirare la rotonda della statale 341 e rientrare al sottopasso di via delle Mondine, si afferma che il progetto proposto nel Biciplan è già avviato in base anche agli accordi con RFI in corso, in merito alle mitigazioni della tav.

Si richiede la possibilità di far proseguire in via Fauser la ciclabile di via M. della Torre per favorire l'uso della bici ai dipendenti di Novamonte, Isagro ecc.. Risulta prevista un'effettiva estensione della pista ciclabile con l'estensione del tratto di via Fauser.

Sono state poi presentate le osservazioni sugli itinerari di quartiere: Nord-Ovest e Santa Rita potrebbero migliorare la loro relazione con il centro tramite una migliore organizzazione della via Marconi con un sottopasso ciclopedonale. L'osservazione è stata parzialmente accolta e sarà compito dei progetti di dettaglio sviluppare il progetto per il sottopasso, si sottolinea però che non è possibile realizzare un sottopasso veicolare.

Napoli T.

Domanda se in previsione della costruzione della rotonda di via Oxilia si preveda di realizzare una rotonda anche in viale Dante con l'eliminazione del semaforo all'uscita del sottopasso.

Assessore Armienti

Sottolinea che dovrà essere valutato lo spazio fisico necessario. Per via Marconi si valuterà la disponibilità di spazio per il sottopasso ciclabile ma risulta impossibile quello veicolare. Dovranno essere valutate le possibili soluzioni per le rotonde di via Pernati e v.le Dante.

L'osservazione alla lettera B riguarda i passaggi a livello di via Pernati e via Beltrami e i quartieri Nord-Est, Nord-Ovest e San Rocco che presentano problematiche di accesso al centro in bici in sicurezza. Si chiede di mantenere i sottopassi per agevolare il passaggio in sicurezza. Questo aspetto non è di competenza del Biciplan. Il Biciplan è un piano di natura strategica che non affronta progetti di dettaglio come la riqualificazione e l'adeguamento delle opere esistenti.

L'osservazione alla lettera C sulle zone 30 di quartiere e gli itinerari di quartiere chiede la ristrutturazione del sottopasso di via Maestra. Si ribadisce quanto già affermato per la lettera B circa la natura del Biciplan.

Per il Quartiere Sacro Cuore e San Martino si sottolinea la presenza di ciclisti spesso contromano lungo i sensi unici di via Rosmini e via Pellegrini. Si precisa che ridefinire le limitazioni della circolazione per i veicoli a motore esula dalle finalità specifiche del Biciplan.

E' parzialmente accolta la proposta di un itinerario interquartiere nella zona Est-Sud (zona C.so Vercelli- via M.S. Gabriele) ma sono mancanti collegamenti di quartiere nella zona del c.so 23 Marzo che risulterebbero di "indubbia utilità". Si osserva che è prevista l'istituzione delle zone 30, che permettono il collegamento tra gli assi.

La lettera G afferma che non viene data risposta alla regolamentazione delle ciclabili in via A. Costa ma in realtà è in previsione una ciclabile lungo la via, è stata corretta l'erronea indicazione lungo via Mameli.

Sulla mobilità ciclabile nel centro storico e nella ztl un'osservazione afferma che non si è prevista la regolamentazione della ciclabilità nei due sensi nei sensi unici del centro storico. Osservazione non accoglibile, la possibilità di circolare su strade a senso unico nel doppio senso di marcia per le biciclette risulta essere pericolosa. Si valuterà tale soluzione solo con in particolari contesti di Zone 30.



Per le case avanzate si ribadisce che si andranno ad individuare incroci su cui sperimentarle.

L'ultima segnalazione riguarda un errore sulle ciclabili di via Monterosa tra via Biandrate, via Valsesia e via Casorati e via Poletti. Si è provveduto a correggere la rappresentazione grafica. L'osservazione è dunque accolta.

Altra osservazione riguarda la stima degli investimenti. si chiede informazioni sulla correttezza di previsione e sulla necessità di maggiori fondi. I progetti di dettaglio andranno a definire correttamente la previsione dei costi a fronte delle scelte progettuali intraprese.

Napoli T.

Domanda quali sono le tempistiche operative.

Arch. Foddai M.

Spiega che il PUMS è uno strumento di pianificazione quindi contiene le previsioni degli interventi che dovranno rientrare nel piano della programmazione economica e progettuale. L'amministrazione individuerà le opere prioritarie e le distribuirà nell'arco degli anni.

Napoli T.

Domanda se ci si possa quindi riferire all'anno prossimo.

Assessore Armienti

Afferma che la priorità è l'approvazione e la trasmissione del PUMS al Ministero per poter avere accesso ai fondi. Le modifiche e gli scostamenti che si renderanno eventualmente necessari verranno effettuati in futuro.

Arch. Foddai M.

Ricorda che se in fase esecutiva si dovessero presentare variazioni, a meno che non si tratti di stravolgimenti, si potranno realizzare.

Piscitelli U.

Cede la parola al commissario Baroni.

Baroni P.

Fa presente che su corso Torino/ via Roma con la previsione della ciclabile si potrebbe favorire il commercio e liberare parte della strada dalla presenza di auto.

Assessore Armienti

Ribadisce che con il Biciplan non si prevede la modifica alla viabilità, alcuni attraversamenti di corso Torino saranno Zone 30, con rallentamenti ma non con piste ciclabili perché ritenute non sicure.

Baroni P.

Afferma che i ciclisti comunque utilizzano quel tratto nonostante la mancanza di sicurezza.

Assessore Armienti

Afferma che si rende quindi necessario un controllo da parte dei vigili per la sosta irregolare.

Allegra E.

Chiede informazioni circa la stima dei costi.

Assessore Armienti

Risponde che Sintagma S.r.l ha eseguito una stima dei costi su base parametrica. Con i piani esecutivi si andranno a definire gli effettivi costi per ciascun intervento e a reperire i fondi necessari.

Allegra E.

Ribadisce che quindi non esistono fonti certe di finanziamento.

Spilinga C.

Afferma che prima è necessario approvare il PUMS e poi partecipare ai bandi e



presentare il piano al Ministero per reperire i fondi.

L. di Martino- Sintagma S.r.l

Interviene affermando che sono state fatte delle stime parametriche in base alla tipologia costruttiva da adottare considerando un importo chilometrico di interventi da applicare per le piste ciclabili e per intervenire con il traffic calming.

Piscitelli U.

Domanda se ci siano ulteriori interventi o se si possa passare al punto successivo. Non essendoci altri interventi cede la parola all'assessore Armienti per le osservazioni sul Masterplan del tpl.

Assessore Armienti

Nel Masterplan del tpl è stata svolta la ricognizione delle linee del tpl attuale e l'ipotesi di intervento per l'istituzione di linee di Bus Rapid Transit (BRT) lungo gli assi Nord-Sud e Est-Ovest della città. Sintagma S.r.l., dall'elaborazione dei dati, ha dedotto che le linee attualmente esistenti, vista la loro utilità ed utilizzo, non possano essere soppresse. Si inserisce quindi l'ipotesi di BRT, e, con il contributo di SUN S.p.A., l'estensione del servizio tpl di Novara ad altri comuni della conurbazione, verso i grandi poli commerciali, come le aziende Amazon ed Igor, e verso Garbagna Novarese, Casalino, Granozzo e Caltignaga che hanno avanzato la proposta di entrare nella conurbazione. Si precisa che la proposta di estensione del tpl agli altri comuni debba essere comunque valutata con l'Agenzia della mobilità piemontese. L'attenzione è posta quindi sul BRT, un sistema di tpl che consente il percorso di una determinata linea in modo più veloce e continuo, con una frequenza di 10-12 min e con un maggior numero di mezzi presenti sul percorso. E' un percorso che si deve differenziare dalle altre linee, deve essere visivamente individuabile con pensiline e grafica specifica di modo che sia comprensibile che sia riconoscibile rispetto alle linee esistenti. Per questo motivo le osservazioni che chiedono di allungare la linea BRT non sono state accolte, proprio perché esistono già le linee esistenti. Sono state previste le 2 alternative di percorso, con i progetti di fattibilità tecnico-economica, si valuterà la soluzione ottimale. le ipotesi proposte prevedono il parcheggio di interscambio in c.so della Vittoria sfruttando il parcheggio Esselunga e c.so Risorgimento sfruttando il parcheggio del Penny Market. Si fa comunque presente che, dalle analisi trasportistiche svolte, il carico di passeggeri è maggiore da c.so della Vittoria. La direzione sarà inoltre la stessa, verso la stazione, quindi il percorso sarà diverso solo nel tratto iniziale. L'altra linea proposta, da Est ad Ovest, prevede 2 ipotesi: come capolinea il parcheggio del centro sportivo del Terdoppio oppure il parcheggio Decathlon ad Est e il parcheggio di v.le Kennedy ad Ovest. La soluzione che risulta migliore prevede la partenza dal parcheggio del Terdoppio, considerato molto più fruibile. Per la realizzazione delle nuove linee di BRT sarà necessario reperire le risorse economiche necessarie. Si utilizzeranno i mezzi elettrici che SUN S.p.A sta acquistando con i finanziamenti ministeriali.

Le osservazioni al tpl, ricevute durante la fase di pubblicazione del PUMS, sono dalla 86 alla 101.

Osserv. n. 86: propone di far passare le linee BRT in pieno centro storico tra c.so Cavour e v.le Mazzini. Non accolta in quanto non si ritiene di consentire il passaggio di un mezzo ad alta frequenza per il centro storico visto che si prevede un ampliamento della ztl e della zona pedonale.

Osserv. n. 87: propone la prosecuzione della linea filoviaria verso Veveri e Vignale. Non accolta in quanto la linea filobus non è prevista ed inoltre l'allungamento tramite linee BRT non sarebbe compatibile con lo scopo del BRT stesso che non deve sostituirsi alle normali linee di tpl.

Osserv. n. 88: domanda se scegliendo una o l'altra ipotesi relative ai capolinea ed ai



percorsi del BRT non si penalizzerebbe uno dei due quartieri quindi propone di promuovere entrambe le soluzioni con orari sfalsati. Non accolta in quanto non ci sarebbe una penalizzazione di un quartiere o un altro visto che le linee del tpl servono comunque i 2 quartieri. Il BRT serve a collegare i 4 assi della città, i 4 poli, ma le linee di trasporto esistenti funzionano efficacemente. Si vuole incentivare il parcheggio di interscambio.

Osserv. n. 89: propone l'utilizzo di filobus da 15 m per un trasporto maggiore di passeggeri. Non accolta, non è una previsione di competenza del Masterplan del tpl. Quando si attuerà il progetto si valuterà la soluzione migliore, considerando che la flotta verrà sostituita con mezzi elettrici dismettendo i mezzi diesel grazie ai fondi del ministero.

Allegra E.

Chiede se sono stati stimati i parcheggi da eliminare per realizzare le linee del BRT. E se sono previste corsie preferenziali.

Arch. Foddai M.

Risponde che nella fase di attuazione saranno valutate le opportune modifiche da realizzare alla viabilità per la creazione di corsie preferenziali.

Assessore Armienti

Spiega che nella fase discorsiva dell'elaborato, Sintagma S.r.l ha previsto la realizzazione di corsie preferenziali ma afferma che per velocizzare il transito del BRT si potranno prevedere anche modifiche ai semafori oltre che corsie riservate per agevolare il passaggio del BRT. Le corsie preferenziali infatti sono solo una delle metodologie previste per migliorare le prestazioni del trasporto su gomma, come stabilito dalle linee guida del BRT.

Allegra E.

Specifica che sembrerebbe che ci siano incongruenze per quanto concerne le corsie riservate e chiede se esista uno studio relativo ai tratti in cui il BRT avrà una corsia preferenziale e in cui verranno eliminati i parcheggi.

Arch. Foddai M.

Il BRT non è condizionato esclusivamente dalle corsie preferenziali.

Allegra E.

Chiede se non esista uno studio relativo ai tratti in cui il BRT avrà una corsia preferenziale e in cui verranno eliminati i parcheggi.

Arch. Foddai M.

Risponde che non si può pianificare a priori ma si deve vedere nel tratto specifico cosa si può fare.

Spilinga C.

Fa presente che non è dunque detto che il percorso del BRT sia tutto riservato quindi sarebbe poco "rapid" in questo caso.

Allegra E.

Riassume il discorso affermando che in alcuni tratti della città se non si eliminano i parcheggi, non si realizzerà la corsia preferenziale e quindi non si farà il BRT.

Arch. Foddai M.

Presenta l'esempio dei tram delle città di Milano e Torino che non sempre si vedono riservati una corsia preferenziale. Si cerca dunque un compromesso in base alla conformazione della viabilità.

Assessore Armienti

Interviene a chiarire che nell'elaborato definitivo del Masterplan sono state date già alcune indicazioni di previsione dei tratti in cui è possibile inserire, allo stato attuale, le corsie preferenziali in particolare in via San Francesco d'Assisi e tratto di corso della Vittoria.



Renna F.

Presenta una considerazione sul progetto BRT, in particolare chiede se, dato che verranno usati i parcheggi di due supermercati, non si corra il rischio di eliminare i parcheggi a fruizione dei clienti di Esselunga e Penny Market a favore degli utenti BRT. La mancanza di un numero adatto di parcheggi potrebbe sortire l'effetto di far rinunciare al mezzo pubblico. Propone quindi un attento esame del numero dei parcheggi.

Arch. Foddai M.

Risponde che i parcheggi dei supermercati sono dotati di parcheggi pubblici secondo gli standard urbanistici. Inoltre i parcheggi realizzati si sono rivelati sovrabbondanti. Il PUMS vuole ridurre l'afflusso di traffico automobilistico all'interno della città per incentivare gli automobilisti al disuso dell'auto favorendo i mezzi di mobilità dolce/condivisa tramite la fruizione di servizi come i parcheggi.

Assessore Armienti

Sottolinea la presenza delle cerniere di interscambio.

Arch. Foddai M.

Ricorda come il Biciplan presenti le piste ciclabili come metropolitana quindi una bicipolitana potrebbe diventare davvero un'alternativa all'auto.

Piscitelli U.

Chiede se ci siano altri interventi e cede la parola all'assessore.

Assessore Armienti

Prosegue la presentazione delle osservazioni:

Osserv. n. 90: chiede di incrementare le corse tpl nelle ore di punta. Accolta.

Osserv. n. 91: un privato cittadino afferma che il progetto dell'area dell'ex centro sociale può interferire sul passaggio del BRT. Non accolta, non si ritiene che il BRT venga ostacolato dal progetto di riqualificazione dell'Ex centro sociale. Inoltre il PUMS prevede già collegamenti ciclabili e pedonali lungo via Monte San Gabriele e via Spreafico.

Allegra E.

Spiega come secondo lei alcune osservazioni vengano superate perché non di pertinenza stretta col Piano ma abbiano in realtà la funzione di ricordare i progetti previsti in questo comune anche se non strettamente correlati al Masterplan.

Assessore Armienti

Nel PUMS è stata aggiornata la planimetria relativa all'area oggetto dell'osservazione del cittadino.

Osserv. n. 92 e 94: chiedono informazioni sulla reale fattibilità del progetto BRT e sulla possibilità di garantire una maggiore velocità di esercizio e puntualità di orario. Parzialmente accolta. Si precisa che il BRT non intende sovrapporsi e sostituirsi alle linee 1 e 6 e che l'analisi trasportistica è utilizzata come elemento basilare per la successiva formulazione di una proposta progettuale più dettagliata;

Osserv. n. 93: sottolinea l'auspicabile servizio di infomobilità tramite app. Accolta, Sun S.p.A si sta già attrezzando in questa direzione.

Osserv. n. 95: chiede di eliminare la sosta ed istituire la corsia unica monodirezionale su corso Risorgimento e corso della Vittoria in relazione al BRT. Non accolta, non si possono stabilire quanti parcheggi eliminare e quali modifiche stabilire.

Osserv. n. 96: chiede di verificare la fattibilità del solo tpl in piazza Martiri e la modifica della viabilità veicolare circostante. Non accolta.

Osserv. n. 97: chiede di estendere il percorso fino alle frazioni di Veveri, Vignale e Torrion Quartara. Non accolta, il BRT non deve sostituire le linee 1 e 6 ma funge da alternativa.

Osserv. n. 98, 99: ritengono che per garantire l'efficienza e attrattività del servizio BRT la migliore opzione sia quella di sviluppare un percorso in sede propria. Non accolta, si



ribadisce infatti che il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con una valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.

Iacopino M.

Domanda informazioni circa le tempistiche di attuazione del piano.

Assessore Armienti

Ricorda che si prevede l'attuazione in 2 orizzonti temporali di medio-lungo termine di 5-10 anni ma che la realizzazione dipende dalle linee di finanziamento che si riusciranno a reperire. La priorità rimane comunque l'approvazione.

Osserv. n. 100: si riferisce ai collegamenti ferroviari con le città di Milano e Torino per tempi più brevi di collegamento. Non accolta, questo aspetto non è materia del PUMS. Si sono comunque già svolte delle riunioni con l'Agenzia della mobilità piemontese ma non si ha potere di decisione in merito. Sun S.p.A. risulta comunque destinataria di bandi per finanziare la sostituzione della flotta e dismettere i mezzi maggiormente inquinanti.

Renna F.

Chiede se la dismissione dei mezzi sarà avviata anche se i mezzi risultano ancora efficaci.

Assessore Armienti

Spiega che la dismissione partirà dai mezzi più datati e più inquinanti.

Durante il periodo di pubblicazione del Masterplan del tpl è pervenuta un'unica **osservazione** dal comune di Romentino che fa presente che le linee 4 e 9, a servizio della conurbazione, necessitano di una ristrutturazione. Parzialmente accolta. All'interno del Masterplan del TPL è stato specificato 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.

Piscitelli U.

Domanda se ci siano ulteriori interventi e ricorda che è stata chiesta la disponibilità per la data del 22 novembre alle ore 15 per una commissione riguardo la rottura collettore nella frazione di Pernate.

Non essendoci altri interventi da parte di nessuno in riferimento all'ordine del giorno il Presidente Piscitelli chiude la seduta alle ore 11.10.

La Segretaria

Il Presidente 6^a Commissione