

UNA NUOVA ERA

per il Trasporto Pubblico



Dal gennaio Duemila la Regione Piemonte, con un'apposita legge (la legge regionale 1/2000), ha attribuito al comune di Novara le competenze sulla programmazione dei servizi di trasporto pubblico urbano, non solo per il capoluogo, ma anche per San Pietro Mosezzo e i sei comuni limitrofi dell'Ovest Ticino (Cameri, Galliate, Romentino, Trecate, Cerano, Sozzago), che rientrano nella cosiddetta "Area di Conurbazione" della città. Si tratta di un'importante novità che, per la prima volta, affida al comune un ruolo decisivo nello sviluppo e nel coordinamento dei servizi nell'area, che ha come diretta conseguenza l'avvio di una gestione più efficiente ed estesa, e senza ulteriori costi per le comunità locali, e la creazione di servizi coordinati e commisurati con le esigenze dell'utenza.

Nell'immediato, considerando la complessità della nuova normativa – che a regime comporterà l'assegnazione di tutti i servizi urbani ed extraurbani tramite gara pubblica – la legge ha imposto al comune di Novara, "capofila" della Conurbazione, di redigere e attuare un "Programma dei Servizi" per il biennio 2001-2002, che consente di affidare ancora, senza gara, il trasporto pub-

Dall'1 gennaio 2001 inizia una nuova era per il trasporto pubblico di **Novara** e dei comuni di **Cameri, Cerano, Galliate, Romentino, San Pietro Mosezzo, Sozzago e Trecate.**

blico dell'area all'ex-municipalizzata Sun, aumentando i finanziamenti in rapporto alla validità degli interventi previsti dal Programma e degli obiettivi successivi. Nel biennio, la Sun, trasformata in Società per azioni, si dovrà rafforzare per essere più competitiva al momento delle gare pubbliche, previste nel 2003. Il Programma dei Servizi è stato redatto nei primi mesi del Duemila – dal Centro Studi Traffico di Milano (estensore anche del Piano urbano del traffico di Novara), in collaborazione con il Servizio Mobilità del Comune di Novara – e approvato nell'estate, per giungere infine a un Accordo di Programma fra la Regione e il Comune, siglato nell'ottobre scorso, che fissa l'inizio della sua attuazione a partire dall'1 gennaio 2001.

Il Programma è stato l'occasione per eliminare le inutili sovrapposizioni esistenti fra linee urbane, suburbane ed extraurbane, e quindi recuperare risorse per potenziare il servizio nelle aree e lungo le direttrici di maggiore necessità individuate dal nuovo Piano del Traffico di Novara. Ma il Programma pone anche le premesse per un Piano organico di riorganizzazione della rete del trasporto pubblico, da definire entro i prossimi due anni, che ottimizzi le risorse in base alle esigenze dell'utenza attuale e di quella potenziale. Infine, con il Programma del biennio successivo, 2003-2005, grazie al meccanismo delle gare, si migliorerà ulteriormente l'efficienza economica, il livello di utilizzo e la qualità del servizio in tutta la Conurbazione.

- Estensione del servizio urbano ai comuni limitrofi
- Biglietto unico
- Due nuove linee
- Prolungamento di tre linee esistenti
- Miglioramento dei percorsi di altre tre linee esistenti
- Aumento delle corse
- Riduzione delle necessità di interscambio
- Trenta nuovi autobus
- Aumento delle navette ecologiche (bus elettrici o ibridi)
- Integrazione con i parcheggi di prossima realizzazione
- Aumento delle frequenze, che nel centro saranno una ogni 10/12 minuti
- Frequenze regolari durante tutta la giornata, su tutta la rete
- Maggiore coinvolgimento dei clienti
- Ulteriori novità dal 2002

I servizi per la Conurbazione

L'aspetto più importante del Programma dei Servizi è l'estensione del trasporto pubblico urbano del capoluogo ai comuni della Conurbazione, servendo così un totale di 156 mila abitanti, pari a quasi metà della Provincia di Novara (341 mila).

L'estensione tiene conto di elementi come l'esistenza di un servizio suburbano, la vicinanza al capoluogo, l'ineadeguatezza delle linee extraurbane, la propensione da parte dell'utenza ad avvalersi di mezzi di tipo urbano ("arancioni") anziché quelli extraurbani ("blu").

Rispetto a oggi, il nuovo assetto del trasporto pubblico conferma le linee Sun per Galliate e Romentino, già concepite come linee urbane, rin-

viando eventuali modifiche a dopo una apposita campagna di sondaggi, prevista nel 2001; gli altri collegamenti sono invece trasformati, potenziati e integrati.

- Per Cameri si prolunga la linea 1 da Veveri in sostituzione dell'attuale servizio Stn (lasciando inalterate le corse per Arona-Domodossola), con aumento di corse e istituzione di un biglietto unico per tutta la Conurbazione.

- Per Trecate e Cerano si so-

stituisce la linea 8 con prolungamenti della linea 7, aumentando le corse e offrendo più possibilità di viaggio senza cambiare mezzo.

- Per Sozzago si realizza un nuovo prolungamento della linea 7, che raggiunge l'abitato senza passare per Trecate e Cerano.

- Per San Pietro Mosezzo nasce una nuova linea circolare che tocca le diverse frazioni e prosegue in città con utilizzo di un unico biglietto.

Il prolungamento della 1 a Cameri

La linea 1 viene prolungata di 4,4 chilometri dall'attuale capolinea di Veveri fino al municipio di Cameri, lungo il percorso oggi coperto dalla linea Stn, mantenendo inalterata la posizione delle fermate Stn.

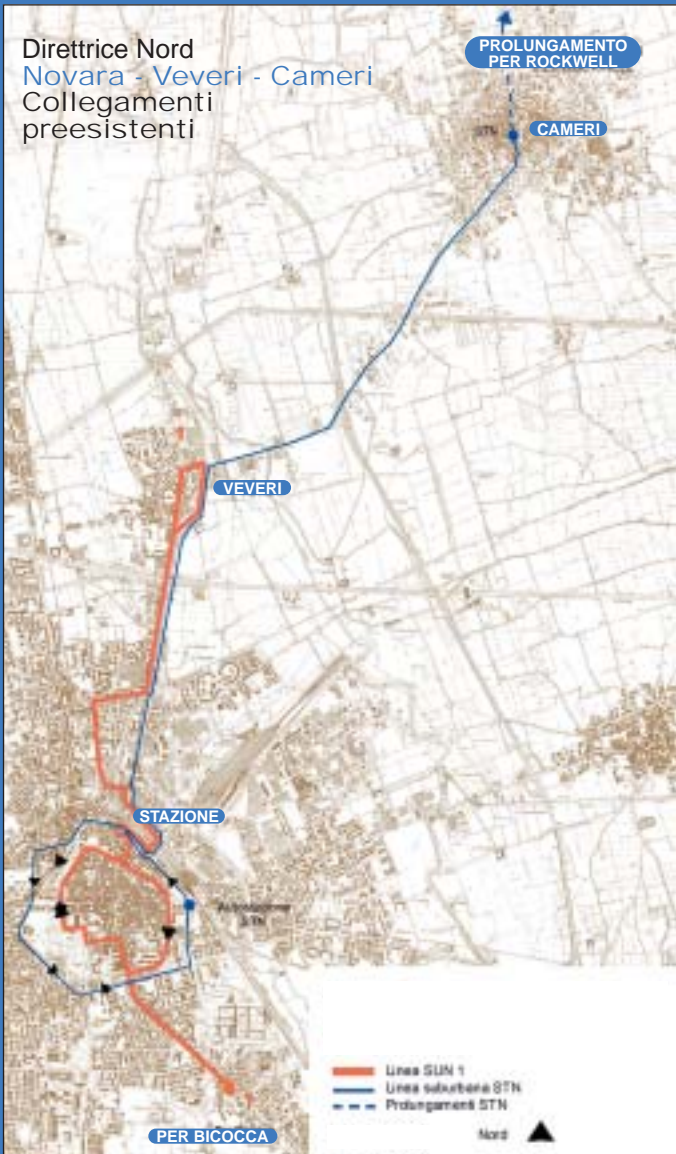
Una parte delle corse rimarrà comunque limitata a Veveri, mentre altre proseguiranno dal municipio alla Rockwell, rispettando gli attuali orari Stn. Il nuovo assetto, oltre a un au-

Con il nuovo anno il comune di Novara acquisisce le competenze per il trasporto pubblico

I servizi saranno coordinati e commisurati con l'utenza

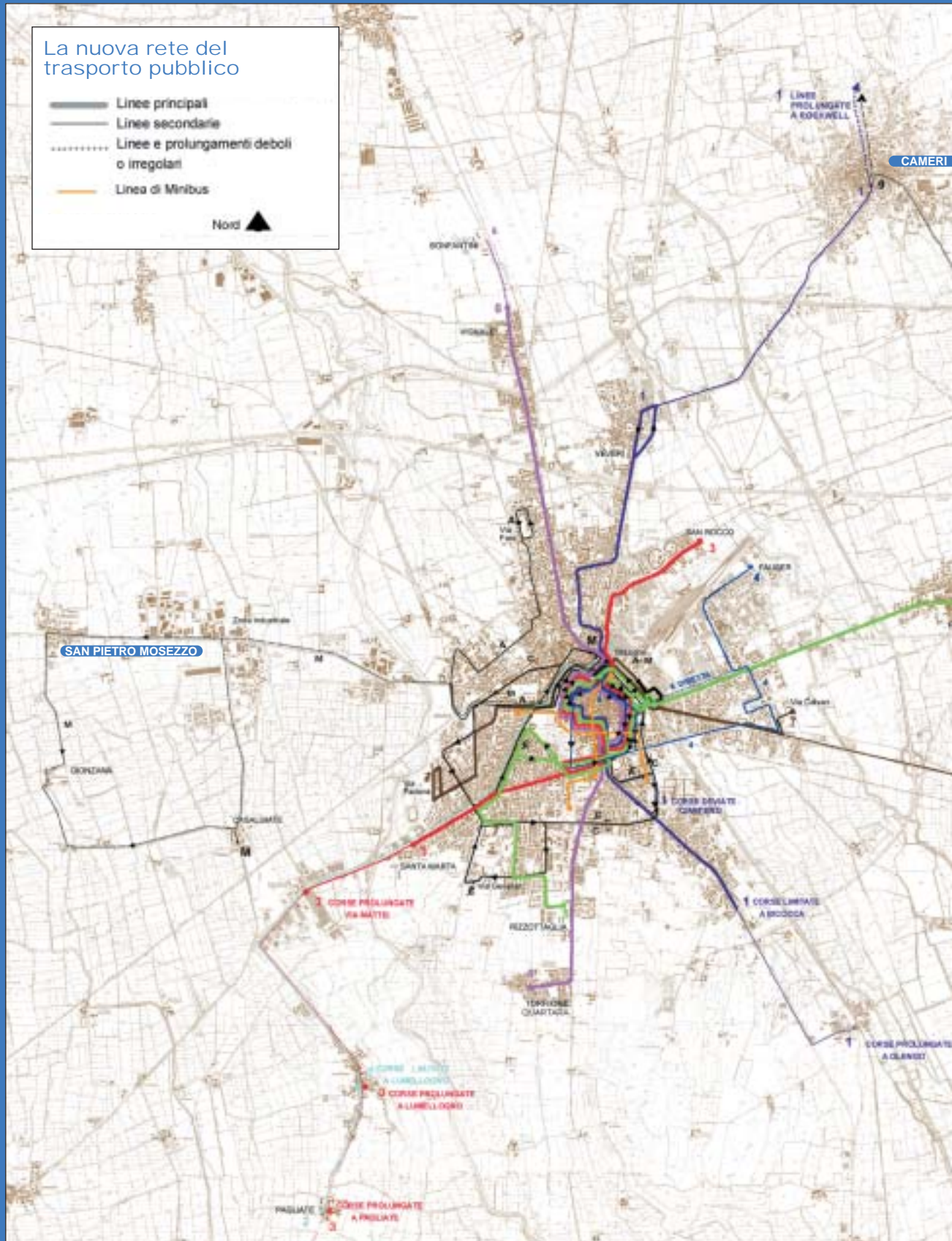
La gestione sarà economicamente più efficiente e senza ulteriori costi

Direttrice Nord
Novara - Veveri - Cameri
Collegamenti
preesistenti



La nuova rete del
trasporto pubblico

- Linee principali
- Linee secondarie
- Linee e prolungamenti deboli o irregolari
- Linea di Minibus



Direttrice Nord
Novara - Veveri - Cameri
Nuovo assetto
dal 2001



Direttrice Est
Novara - Trecale - Cerano - Sozzago
Collegamenti preesistenti



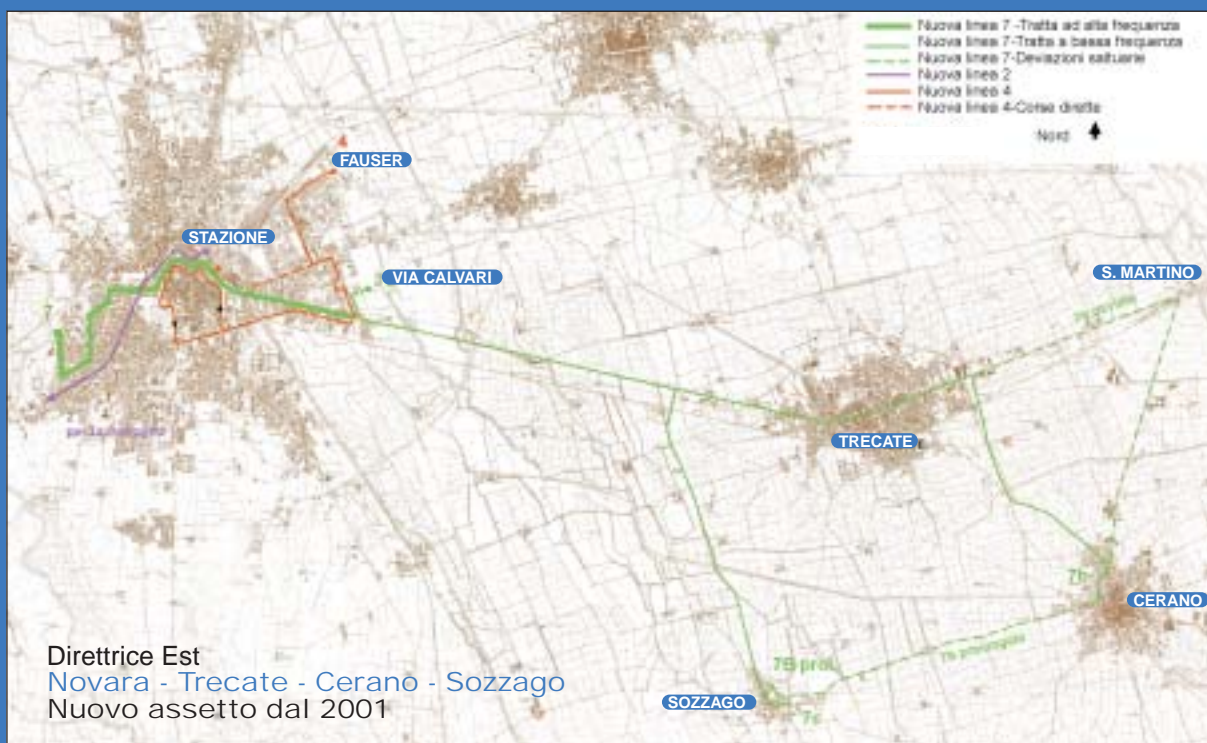
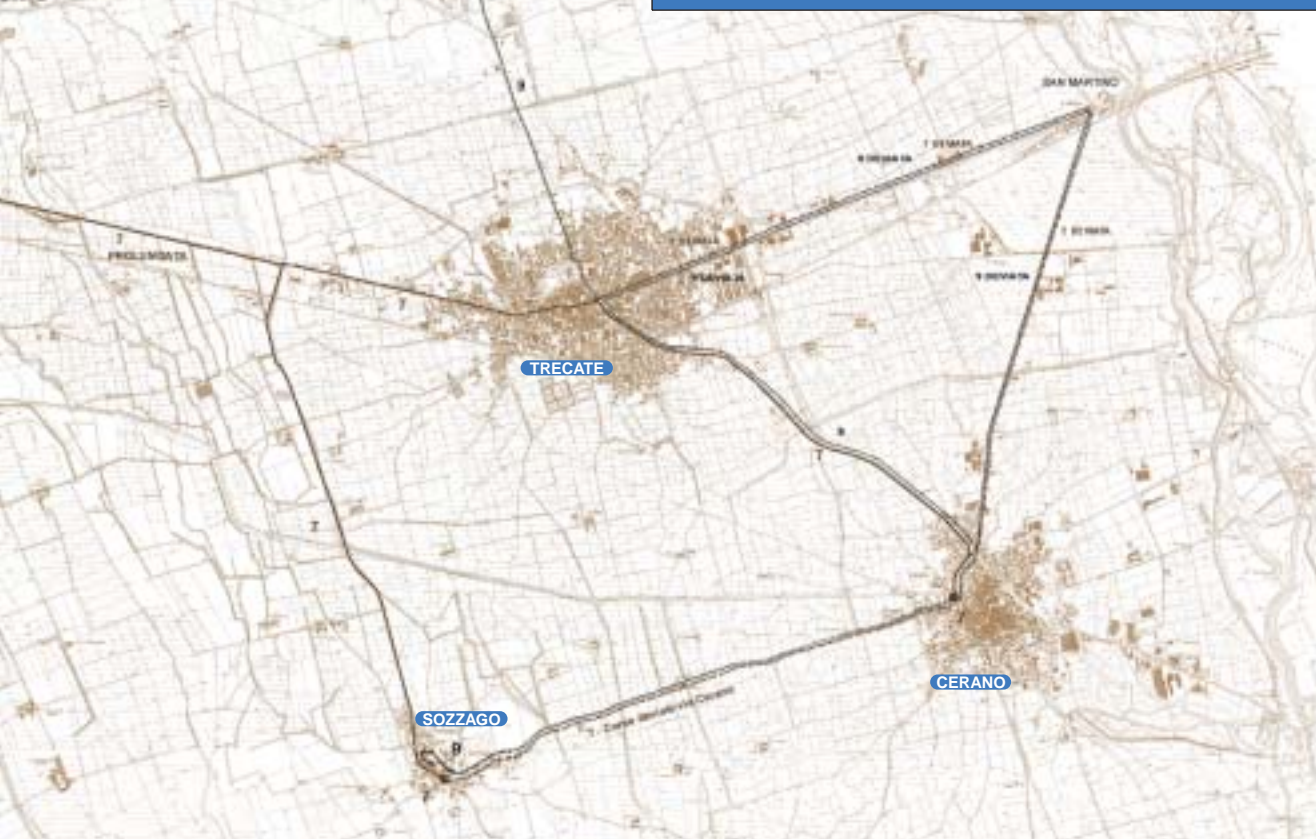
mento del numero di corse, consente un percorso più capillare nel centro di Novara e la possibilità di interscambio con le altre linee utilizzando lo stesso biglietto o abbonamento. Pur risparmiando sensibilmente sui costi di esercizio, si aumentano le corse da/per

Cameri in tutti i giorni dell'anno (da 33 a 43 il lunedì-venerdì scolastico, da 10 a 12 nei festivi), colmando alcuni vistosi "buchi" dell'attuale orario. Viene migliorato anche il servizio Veveri-Novara, che il lunedì-venerdì scolastico passa da 101 a 107 corse (circa mille corse annue in più).

Cosa cambia

Nel 2001, le nuove linee e l'aumento delle corse porteranno a 60.800 chilometri di percorrenze annue in più rispetto al 2000, con un servizio maggiormente efficiente e capillare

- Nel corso del 2001 si prevedono 322 mila corse annue, il sette per cento in più delle 290 mila corse Sun e delle 12 mila offerte da Stn e Fontaneto nel 2000.
- I miglioramenti non riguardano solo il comune di Novara, ma si estendono a tutto l'Ovest Ticino e a San Pietro Mosezzo.
- Sono inglobati nella rete urbana di Novara i collegamenti per Cameri e Sozzago, eliminando le attuali sovrapposizioni e ristrutturando le linee 1, 7 e 8.
- La linea 1 cambia in parte il percorso e rende più razionali i collegamenti fra Cameri e il centro di Novara.
- La linea 7, con nuovi percorsi, sostituisce la 8 nei collegamenti verso Cerano e Sozzago, ed è resa bidirezionale e più veloce a Novara, fra la Stazione e Barriera Albertina.
- Grazie al potenziamento della linea 7 si ristruttura la linea 2, che viene limitata alla tratta Stazione- Lumellogno.
- La tratta Stazione- Zona Industriale Fauser è servita da una nuova linea, la 4, che serve la zona di San Agabio.
- La linea 9 viene razionalizzata, sfruttando le coincidenze fra le altre linee per eliminare le tratte poco utilizzate.
- Nasce la nuova linea "M" fra la Stazione e San Pietro Mosezzo, inglobando gli attuali servizi della linea Operaia e della linea Regionale per Casalgiate.
- Sono potenziate le navette di minibus ecologici, con frequenze di una ogni 10/12 minuti fra i parcheggi attorno al centro storico (oggi limitati a sud ma presto estesi ai quattro punti cardinali), agevolando anche l'interscambio con gli altri autobus e con la ferrovia.
- La linea interna al Cimitero ha dal 2001 un servizio regolare di cinque ore al giorno, per tutti i giorni dell'anno.
- La circolare serale operaia diventa una linea per tutti.



Calvari (da 28.200 a 31.200 corse), mentre sulla tratta via Padova-Stazione si sale da 28.200 a 29.500 corse; inoltre il nuovo orario agevola l'interscambio con la ferrovia sia a Novara che a Trecate.

La linea 2, e la 4 per San Agabio

L'attuale linea 2 viene ristrutturata, limitandola al tratto fra la Stazione e Lumellogno, con alcune corse prolungate a Pagliate, e mantenendo i livelli di servizio attuali (da rivedere dopo il 2002).

Dalla Stazione si sviluppa invece la nuova linea 4, che porta alla Zona Industriale Fauser, con corse dirette o con corse passanti all'interno del quartiere San Agabio, migliorando notevolmente il servizio dell'attuale linea 7.

Il servizio della nuova linea è sperimentale, e si assesterà solo dopo l'effettivo riscontro del favore dell'utenza, che potrà comportare una diversa articolazione del servizio fra corse locali e corse dirette, e un potenziamento nelle ore di morbida.

Razionalizzazione della linea 9

La struttura della linea 9 rimane inalterata sulla tratta Cameri-Galliate-Romentino-Sozzago, in attesa di sondaggi sull'utenza che forniranno gli elementi per ristrutturarla; nel frattempo, dall'1 gennaio 2001 si ri-

ducono le corse sulle tratte inutilizzate da/per Cameri Aeroporto, garantendo il servizio mediante l'interscambio fra le linee 7 e 1.

Gli interventi per il 2002-2003 potranno portare a nuove modalità di esercizio e all'eventuale introduzione di servizi a chiamata, per i quali la Regione Piemonte ha garantito finanziamenti aggiuntivi; si approfondiranno inoltre le esigenze di integrazione con la linea delle Ferrovie Nord, oggi completamente scoordinata, e di collegamento con le strutture sanitarie, secondo l'indagine presso le famiglie che i comuni interessati avvieranno nei prossimi mesi.

La linea M per San Pietro Mosezzo

Il comune a ovest di Novara viene servito dalla nuova linea M, con un percorso unificato e modificato rispetto all'attuale Linea Regionale, sviluppandosi in un anello antiorario che serve la Zona Industriale e gli abitati di San Pietro, Gionzana e Casalgiate, mentre a Novara il tracciato e le fermate sono unificati con quelli della linea A, aumentando la fruibilità urbana.

L'integrazione tariffaria con Fontaneto permette inoltre di avvalersi della linea Novara-Biandrate, che serve la Zona Industriale e San Pietro.

Quanto alle frequenze, si aggiunge una nuova coppia di corse feriali, per un totale di ot-

La nuova linea 7 Novara-Sozzago

Sull'asse della Statale 11 nasce una nuova linea 7 che:

- ingloba la linea "diretta" Novara-Trecate-Cerano-Sozzago, con vantaggi per l'utenza di Sozzago oggi costretta a un lunghissimo giro;
- integra le attuali linee 7 e

8, considerando che tra via Calvari e il centro di Novara la linea 8 risulta un inutile duplicato della 7 (anche se effettua un percorso diverso);

- diventa bidirezionale nella tratta urbana Stazione-Barriera Albertina - lungo Baluardo Sella, abbandonando il giro tortuoso di oggi.

Il risparmio ottenuto con la nuova linea 7 viene "investito" per realizzare un'ulteriore nuova linea, la 4, a servizio di San Agabio; inoltre si offre la possibilità di interscambio con le nuove linee di minibus alla Barriera Albertina e alla Stazione, facilitando così l'accesso al

centro storico. Complessivamente, in ambito suburbano si passa da 10.600 a 12.100 corse annue per Trecate, da 9.700 a 11.100 per Cerano, da 5.700 (di cui solo 500 dirette) a 7.800 (di cui ben 6.000 dirette) per Sozzago; a livello urbano migliora la tratta Centro-via

to, di cui tre al mattino, due a mezzogiorno e tre alla sera; ulteriori nuove corse potranno essere previste dopo il monitoraggio che il comune avvierà nei prossimi mesi.

Dopo la sperimentazione prevista a sud-est di Novara, si valuterà, per il 2003, la possibilità di trasformare la linea in servizio a chiamata.

Estensione dei minibus ecologici

La linea di minibus elettrici in servizio dal 1999, che già oggi offre valide alternative di accessibilità al centro storico, nel corso del 2001 si prolungherà fino alla Stazione, attraverso corso Cavour, con corse ogni 10 minuti, completando sostanzialmente l'asse nord-sud di accessibilità al centro, sia per gli automobilisti, che possono parcheggiare in zona Stazione, sia per gli utenti della ferrovia e delle linee di autobus.

Nel 2001 nascerà anche una seconda linea, lungo l'asse est e ovest, dal Cimitero al centro storico, attraverso le vie Gatti, Perrone, Solaroli, Coccia, piazza Martiri, via XX Settembre, fino al Mercato Coperto e ai parcheggi dell'ex-Stadio.

Nella prima fase è prevista una frequenza di 12 minuti (limitata ai soli giorni feriali), con un aumento a 10 minuti da valutare dopo il monitoraggio dell'utenza.

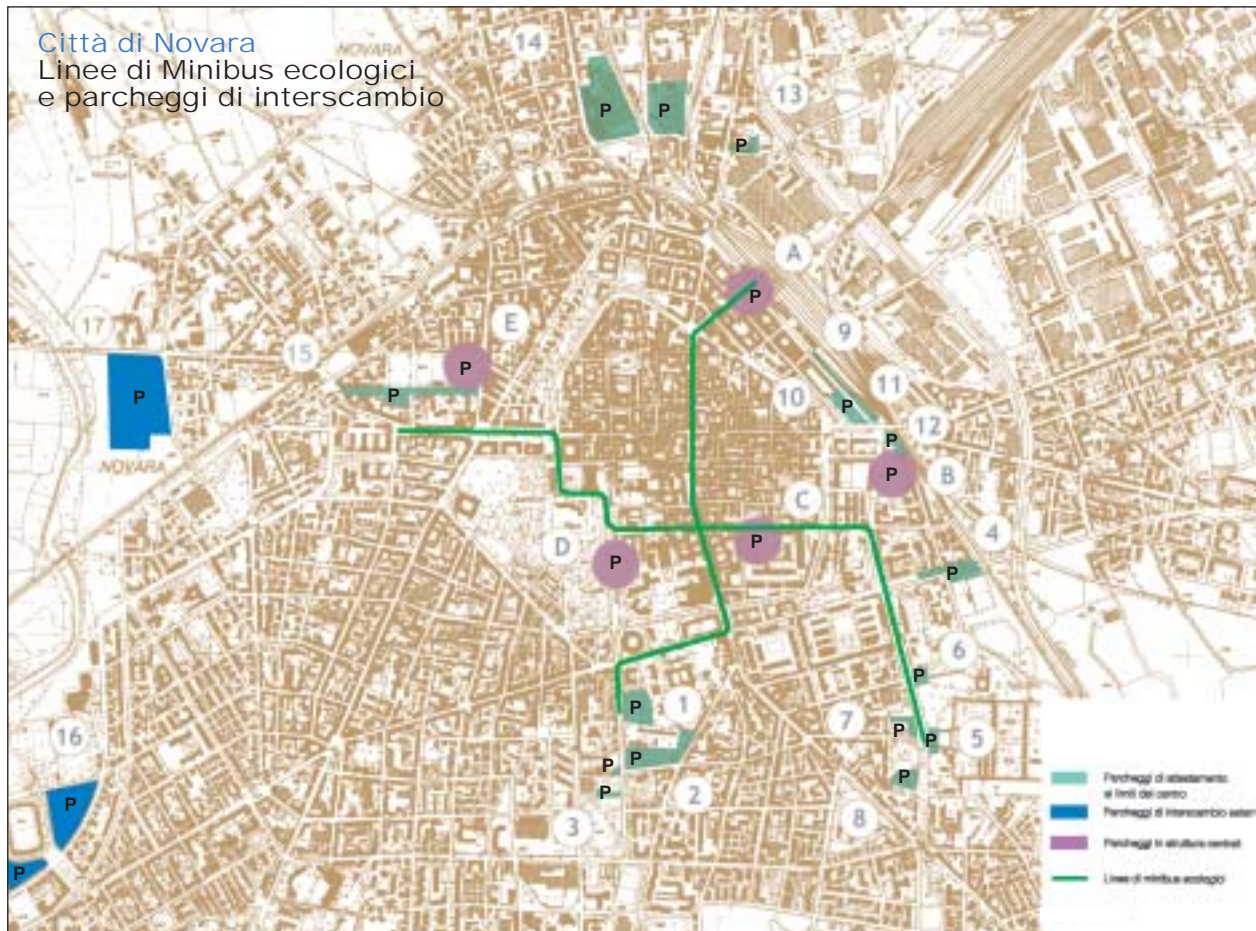
I servizi di minibus consentiranno inoltre di rendere bidirezionali le linee urbane che oggi servono il centro; in questo modo sono eliminate le tortuosità degli attuali percorsi, resi più chiari e utili per l'utenza, recuperando inoltre risorse che sono investite nell'aumento delle frequenze della linea 7 e, dal 2002-2003, di tutte le altre linee (alla luce dei monitoraggi previsti nel 2001).

Il servizio interno del Cimitero

Il minibus interno al Cimitero, realizzato dal comune di Novara considerando la notevole estensione dell'area e la sua fruizione soprattutto da parte di anziani, dal 2001 viene potenziato, passando dalle due ore al mattino dal lunedì al venerdì (e soli 90 minuti al sabato pomeriggio), a un nuovo assetto che prevede circa cinque ore di servizio, tutti i giorni dell'anno.

La Circolare serale operaia

Il servizio serale fra la Zona Industriale Sud-Ovest e i quartieri periferici di Novara, su un percorso circolare, attualmente riservato ai lavoratori, viene esteso a tutti, con un transito anche per la Stazione, e si svolge in un orario in cui il servizio ordinario è cessato (tra le 22.00 e le 23.00); nel 2002 sarà comunque ristrutturato, prevedendo eventualmente deviazioni a chiamata.



Gli interventi dopo il 2002

Nel 2001 è prevista una estesa campagna di monitoraggio nei comuni interessati, per coinvolgere maggiormente i cittadini e commisurare il servizio alle loro esigenze.

In seguito al monitoraggio, nel 2002 si prevede di garantire comunque l'entità complessiva (in termini di corse offerte), aumentando però i livelli di servizio, intervenendo sulla rete senza aumentare le percorrenze.

Inoltre si prevede:

- un servizio sperimentale di autobus a chiamata nell'area Olengo-Sozzago-Treccate;
- il potenziamento della linea 1 tra Bicocca e Veveri, anche per la necessità di servire il previsto parcheggio all'ex-casello della A4;
- la trasformazione in bidirezionali dei percorsi delle linee 1, 3 e 5 sui Baluardi, con utilizzo di corsie riservate;
- un assetto più funzionale della linea M per San Pietro Mosezzo.

Interventi per il 2003-2005

Tra il 2001 e il 2002 si procederà a valutare gli interventi da inserire nel successivo Programma dei Servizi 2003-2005, quali:

- modifica delle linee 6 e A, unificando i percorsi sui Baluardi, per evitare inutili parallelismi, e potenziando le tratte più cariche;
- eventuale accorpamento delle linee A e M in un unico programma di esercizio, con eventuale trasformazione in servizio a chiamata;
- verifiche di funzionalità delle linee 2 e 3 tra Novara e Lumellogno, inserendo eventualmente questi prolungamenti nell'ambito dei servizi per Casalgiate-San Pietro;
- verifiche di funzionalità della linea 4 ed eventuale trasformazione in linea a chiamata a San Agabio e nella

Zona Industriale Fauser;

- ristrutturazione della linea 9, estendendo eventualmente il servizio a chiamata previsto dal 2002 nella zona Olengo-Sozzago-Treccate fino a Cerano e a Romentino;
- ristrutturazione della circolare serale e valutazione di

possibili accordi con le cooperative taxi per servizi in orari successivi alle 21.00.

Efficacia, efficienza e qualità di servizio

Gli obiettivi a regime, con il Programma Triennale 2003-

2005, sono interrelati con gli obiettivi del Piano del Traffico, quindi non limitati alla semplice gestione del trasporto pubblico bensì finalizzati a migliorare l'intero sistema della mobilità, e cioè:

- l'efficacia del servizio, intesa come aumento della ca-

pacità del trasporto pubblico a conquistare nuova utenza;

- l'efficienza del servizio, intesa come migliore impiego delle risorse di gestione;
- l'integrazione modale e tariffaria, intesa come valorizzazione delle modalità alternative e complementari all'automobile attraverso interscambi e tariffe unificate;
- la qualità del servizio, per rendere più appetibile l'uso del mezzo pubblico;
- la sostenibilità ambientale, riducendo l'impatto ambientale sia a livello complessivo, con il trasferimento dal mezzo privato al mezzo pubblico, sia del trasporto pubblico (mezzi ecologici e tipo di percorsi).

Integrazione con il Piano del Traffico

L'attuazione del Piano urbano del traffico (Put) avviene nel biennio 2001-2002, quindi i benefici di miglioramento si realizzeranno gradualmente, a partire dal 2003.

L'aggiornamento del Programma dei Servizi per il 2002, sulla base dei monitoraggi previsti nel corso del 2001, comincerà a tener conto degli effetti dei primi interventi, ma sarà soprattutto il Programma Triennale dei Servizi 2003-2005 a prevedere la revisione dei percorsi, delle frequenze e dei tempi di percorrenza, tenendo conto delle trasformazioni del sistema della mobilità.

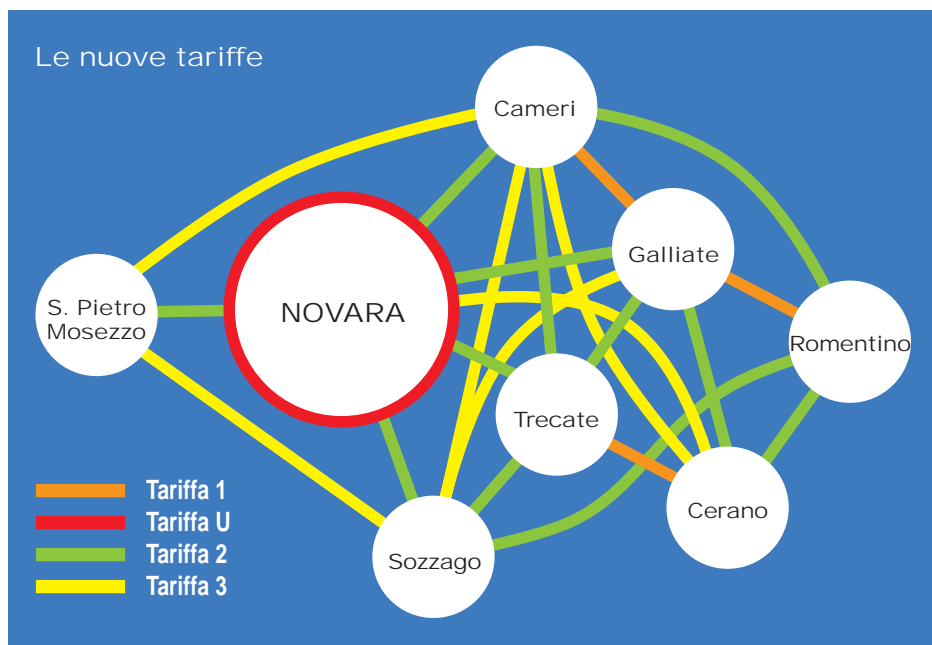
Il Put rilancerà il trasporto pubblico con azioni sinergiche che comprendono le già citate linee di minibus ecologici (previste anche dal Programma urbano parcheggi per servire i nuovi parcheggi ai limiti del Centro), le corsie preferenziali, l'asservimento semaforico lungo le direttrici principali, la realizzazione di alcuni servizi navetta sul Sistema ferroviario regionale e l'organizzazione di aree attrezzate per il parcheggio di interscambio alle stazioni ferroviarie.

Aspetti economico-finanziari

Grazie agli interventi di razionalizzazione e integrazione dei servizi e alla disponibilità di finanziamenti regionali, aumentati rispetto al passato, si migliora l'offerta di trasporto pubblico senza aumentare il disavanzo sostenuto dal Comune di Novara, anzi riducendolo.

Dal 2003 ci si pone l'obiettivo più ambizioso di annullare completamente tale disavanzo.

In ogni caso, l'utile fornito dalla gestione della sosta tenderà già da subito a equilibrare tale disavanzo, nella logica di un sistema di mobilità integrato fra mezzo privato e mezzo pubblico, specialmente considerando che la maggiore offerta di trasporto pubblico è prevista proprio per potenziare le navette di collegamento con il centro.



	Novara	San Pietro Mosezzo	Cameri	Cerano	Galliate	Romentino	Sozzago	Treccate
Novara	U	2	2	3	2	2	2	2
San Pietro Mosezzo	2	1	3	3	3	3	3	3
Cameri	2	3	1	3	1	2	3	2
Cerano	3	3	3	1	2	2	2	1
Galliate	2	3	1	2	1	1	3	2
Romentino	2	3	2	2	1	1	2	2
Sozzago	2	3	3	2	3	2	1	2
Treccate	2	3	2	1	2	2	2	1

	Biglietto semplice	Settimanale illimitato	Mensile illimitato
Tariffa 1	1.600 ⁽¹⁾	12.000	44.000
Tariffa U ⁽²⁾	1.400	14.000	52.000 ⁽³⁾
Tariffa 2	2.400	16.000	56.000
Tariffa 3	3.400	22.000	78.000

1. Biglietto valido 60 minuti a Novara
2. Tariffa nell'area comunale di Novara
3. Mensile scontato a lire 36.000 per giovani e ultra cinquantacinquenni

- Tra Pernate, Galliate e Romentino si applica la Tariffa 1
- Tra San Pietro Mosezzo, Casalgiate e Gionzana si applica la Tariffa 1
- Tra Cameri Aeroporto e Galliate si applica la Tariffa 3