

Modulo 2

Assessorato al Turismo
Direzione Promozione della Cultura del Turismo e dello Sport
Settore Offerta Turistica e Sportiva
Via Avogadro,30 - 10121 Torino

**RELAZIONE DI SINTESI DELLO STUDIO DI
FATTIBILITA'**

IN BICI A PELO D'ACQUA NEL NOVARESE

Quadro conoscitivo generale e area interessata dallo Studio

L' **Agenzia Turistica Locale (ATL) della Provincia di Novara** propone in questa sede lo svolgimento di uno Studio di Fattibilità relativo a un intervento di **potenziamento, miglioramento e messa in sicurezza di un insieme di itinerari ciclabili** che si sviluppano sul territorio di proprio riferimento, come individuati dal **"Progetto di Rete ciclabile di interesse Regionale"** (D.G.R. n. 22-1903 del 27/07/2015).

Gli interventi in progetto interessano **55 comuni**, in questa sede rappresentati dall'ATL della Provincia di Novara, **ente senza fini di lucro** responsabile dell'organizzazione a livello locale dell'attività di **accoglienza, informazione e promozione turistica del territorio**. In particolare, l'ATL è nata con l'intento di fornire assistenza ai turisti, promuovere e realizzare iniziative per la valorizzazione delle risorse turistiche locali, nonché manifestazioni ed eventi diretti ad attrarre i turisti e a favorirne il soggiorno sul territorio. Nella sua opera l'Agenzia, in quanto Consorzio, ha l'appoggio e la collaborazione di numerosi soci, del settore pubblico e privato che, credendo nell'importante risorsa rappresentata dal turismo, hanno aderito alla ATL fornendole una solida base su cui sviluppare il turismo novarese, puntando sull'arte, l'architettura, l'enogastronomia, la natura, le tradizioni del territorio.

L'ATL conta **46 soci**: la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, la CCIAA della Provincia di Novara, 31 Comuni della Provincia di Novara, l'Ente gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, Ente gestione delle aree protette della Valle Sesia, Ente gestione delle riserve pedemontane e delle terre d'acqua, Associazione Amici del Parco della Battaglia, Associazione Gruppo Folkloristico Manghin e Manghina, Associazione Turistica Pro Loco di Ghemme, Associazione Turistica Pro Loco di Galliate, Associazione Turistica Pro Loco di Novara, Automobile Club Novara, Federazione Provinciale Coltivatori Diretti Novara, Confesercenti Novara e VCO, Arpitesca.

In particolare, gli itinerari interessati dagli interventi di cui dovrà essere verificata e valutata la fattibilità sono parte dei percorsi denominati **"Via del Mare"**, **"Via del Ticino"**, **"Pedemontana"** e **"Explorando Canale Cavour"**, relativamente alle tratte che si sviluppano all'interno dei comuni facenti parte del territorio di competenza dell'ATL di Novara¹.

- **Via del Mare**: rappresenta la principale direttrice ciclabile che attraversa la Regione Piemonte da Nord a Sud, toccando i maggiori comparti turistici regionali quali in comprensorio dei Laghi, i Sacri Monti, le Langhe e il Monferrato arrivando fino al mare. Intercetta le principali direttrici est-ovest, dalla Pedemontana di Biella, al Canale Cavour,

¹ È opportuno precisare che l'itinerario "Explorando Canale Cavour" non sarà oggetto, nell'ambito di questo progetto, di interventi strutturali, bensì soltanto di promozione da parte dell'ATL, in quanto esso ricade nell'ambito di competenza della Coutenza Canali Cavour. Ciò non esclude tuttavia la possibilità da parte dell'ATL di effettuare azioni di comunicazione e promozione.

Eurovelo 8 con Vento e la Via Francigena/Via dei Pellegrini, i circuiti in Langa e la Via Provenzale.

- **Via del Ticino e Lago Maggiore** (nb: gli interventi oggetto di Studio riguardano esclusivamente la Via del Ticino): il tracciato può essere visto come una variante alla Via del Mare, e si snoda sulla sponda dei Laghi Maggiore e Orta, comparto turistico rilevante per la Regione e già oggetto di un protocollo d'intesa dei 22 Comuni affacciati sulle sponde del lago Maggiore e Orta (Bike to Like) e ricade nell'ambito di competenza delle Province del VCO e di Novara e del Distretto Turistico dei Laghi. Prosegue poi lungo la sponda del fiume Ticino per ricongiungersi con il Canale Cavour e la Via del Mare in Provincia di Novara.
- **Pedemontana**: l'itinerario Pedemontano si configura come il proseguimento sul territorio regionale di un percorso cicloturistico che attraversa le zone pedemontane delle Alpi, ai piedi dell'arco alpino da Trieste sino al Lago Maggiore che nel territorio va dal Sesia al Ticino (da Romagnano Sesia a Castelletto Sopra Ticino).
- **Explorando Canale Cavour**: l'itinerario percorre le acque e le terre del riso, unendo i parchi e le aree metropolitane di Torino e Milano, attraverso le alzaie dei canali che percorrono la pianura tra Piemonte e Lombardia, tra Po e Ticino, grazie allo straordinario tracciato di 82 km del Canale Cavour fatto costruire a metà Ottocento dal Conte Camillo Benso di Cavour. Il percorso ben si lega alla filosofia del Progetto Vento e consente di chiudere un anello che intercetta Eurovelo 8 e la Via del Mare. Non si prevedono su questo itinerario interventi strutturali ma solo promozionali.

I tracciati oggetto di intervento si caratterizzano prevalentemente per la percorrenza lungo **strade bianche** e strade interessate da **flussi veicolari molto contenuti**, ma in alcuni brevi tratti i percorsi si sviluppano lungo strade ad alto scorrimento veicolare, implicando criticità dal punto di vista della sicurezza e della fruibilità degli itinerari.

Inoltre, ad oggi essi non sono strutturati, organizzati e promossi come itinerari unitari facenti parte della rete ciclabile regionale e non dispongono di strutture e servizi a supporto della fruizione da parte dell'utenza turistica. Di conseguenza, essi costituiscono un **potenziale ad oggi sfruttato soltanto in minima parte**.

Tali tratte ricadono nel territorio di competenza amministrativa di numerose Amministrazioni Comunali, di seguito richiamate.

Via del Mare, Comuni di:

- Bolzano Novarese
- Gozzano
- Briga Novarese
- Borgomanero
- Cureggio
- Fontaneto d'Agogna

(con estensione a Bogogno, Cressa, Suno, Mezzomerico, Vaprio d'Agogna)

- Cavaglio d'Agogna
- Cavaglietto
(con estensione a Ghemme, Sizzano, Fara, Briona)
- Barengo
- Momo
- Caltignaga
- Novara
- Granozzo con Monticello
- Casalino
- Vinzaglio
(con estensione a Garbagna, Vespolate, Tornaco, Borgolavezzaro)

Via del Ticino, Comuni di:

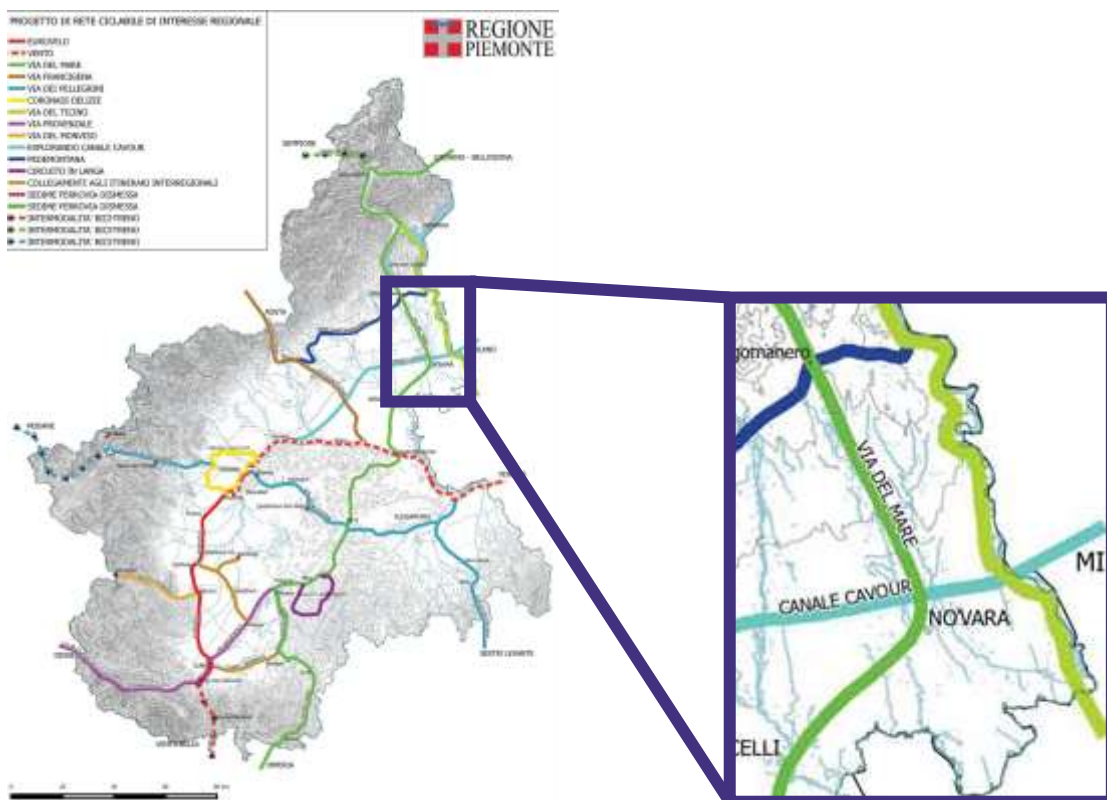
- Cerano
- Trecate
- Romentino
- Galliate
- Cameri
- Bellinzago
- Oleggio
- Marano Ticino
- Pombia
- Varallo Pombia
- Borgo Ticino
- Castelletto Ticino
- Dormelletto
- Comignago

Pedemontana, Comuni di:

- Romagnano Sesia
- Prato Sesia
- Cavallirio
- Boca
- Maggiora
- Cureggio
- Borgomanero
- Gattico
- Veruno
- Comignago
- Borgo Ticino
- Castelletto Ticino

Explorando Canale Cavour

- Recetto
- San Nazzaro Sesia
- Vicolungo
- Biandrate
- Casalbeltrame
- San Pietro Mosezzo
- Novara
- Cameri
- Galliate



Tratte degli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale interessati dal progetto: in verde scuro la Via del Mare, in verde chiaro la Via del Ticino, in blu la Pedemontana. L'itinerario Canale Cavour, indicato in azzurro, non sarà oggetto di intervento strutturale ma solo promozionale in quanto di competenza della Coutenza Canali Cavour.

Il territorio della Provincia di Novara, all'interno del quale sono previsti gli interventi in progetto, è connotato da un sistema di **offerta turistica** che si sviluppa in **diversi ambiti: arte e storia, cultura, natura, sport e divertimento, sapori e tradizioni, shopping, itinerari.**

Le proposte di fruizione legate allo sport e alla natura, nonché gli itinerari cicloturistici, si collocano quindi tra le principali attrazioni del territorio.

Per quanto riguarda in particolare gli **itinerari cicloturistici**, la Provincia di Novara offre 14 diversi itinerari, che si snodano sul territorio per centinaia di chilometri, offrendo **opportunità differenziate** adatte a vari target di utenza: da percorsi in pianura che si snodano tra le vallate e i centri abitati e non prevedono particolari abilità tecniche, fino a percorsi più impegnativi con sviluppo in territori collinari. Tutti gli itinerari prevedono la **stretta interrelazione tra la fruizione sportiva e quella culturale**, attraversando paesaggi e centri storici e toccando beni storico-architettonici sempre segnalati e descritti all'interno delle guide cicloturistiche predisposte dall'ATL.



Riconoscendo l'importanza del cicloturismo per lo sviluppo turistico e socioeconomico del territorio, l'ATL ha infatti predisposto diversi materiali di comunicazione e informazione (guide, brochure, opuscoli, cartine, ...), sia in formato cartaceo sia mediante risorse web.

Tra le più interessanti proposte promosse dall'ATL della Provincia di Novara nell'ambito del cicloturismo vi è senza dubbio l'offerta **treno + bici**, che **ad oggi** comprende **due itinerari**:

- **Treno + bici nell'Ovest Ticino Novarese**: da Arona sul Lago Maggiore, attraversando boschi e colline moreniche, siti palafitticoli (Patrimonio Unesco) sino a Pombia e da qui nel Parco della Valle del Ticino sulla pista ciclabile del sentiero E1 sino a Galliate e al capoluogo di provincia, Novara.
- **Treno + bici Medio-Alto Novarese**: dal lago d'Orta, limite nord della provincia, lungo la direttrice Borgomanero (Via del Mare) che si estende nel paesaggio dei vigneti delle Colline Novaresi, che conta oltre 10 borghi vitivinicoli, e da qui al capoluogo attraversando a sud la pianura risicola.

Gli interventi che si intendono sottoporre a Studio di Fattibilità intendono quindi prendere avvio dalla **valorizzazione delle risorse esistenti** – che dispongono di importanti potenzialità in termini turistici - per poi valutare le più efficaci azioni finalizzate al **potenziamento del sistema cicloturistico** locale nel suo complesso.

I principali interventi previsti, di cui lo Studio provvederà a verificare la fattibilità e a definire le migliori modalità attuative e gestionali sono i seguenti:

- **Treno + bici**: potenziamento degli itinerari bici + treno, già ad oggi attivi lungo la Via del Mare e lungo la Via del Ticino e dimostratisi di gran successo sia per l'utenza turistica nazionale sia per quella internazionale. Tali itinerari offrono infatti al ciclista la possibilità di effettuare l'andata o il ritorno dell'itinerario caricando la bicicletta sul treno. In questo modo le possibilità di fruizione e la varietà di paesaggi attraversati sono doppi, in quanto a parità di km percorsi in bicicletta il ciclista ha la possibilità di sviluppare l'itinerario in sola

andata effettuando il ritorno comodamente in treno, o viceversa. Inoltre i comuni attraversati dagli itinerari sono collocati lungo linee ferroviarie, consentendo al ciclista di percorrere solo parte dell'itinerario e di ritornare, o di proseguire (ad esempio nel caso di comitive dirette alla stessa meta i cui membri abbiano diverse capacità tecniche), in treno.

- **Messa in sicurezza degli itinerari ciclabili oggetto di intervento**, in particolare per quanto riguarda le tratte che attualmente si sviluppano lungo assi stradali ad alto scorrimento, al fine di realizzare percorsi in sede propria o raccordi sicuri con le tratte che già ad oggi si sviluppano lungo strade minori.

- **Segnaletica e cartellonistica**, sviluppata secondo un'immagine coordinata pienamente congruente con il sistema ciclabile di interesse regionale, finalizzata a garantire la continuità informativa e a migliorare la fruizione dei percorsi.

- **Punti informativi**: infopoint distribuiti in punti strategici degli itinerari interessati dal progetto, costituiti da bacheche in legno con copertura riportanti informazioni generali sulla rete di itinerari ciclabili e di dettaglio sul rispettivo itinerario.



- **Stazioni di ricarica per e-bike**: stazioni di ricarica per e-bike, a supporto dei numerosi ciclisti che già ad oggi percorrono gli itinerari con e-bike e della domanda indotta. Tali stazioni potranno inoltre essere dotate di punti di ricarica per cellulari, offrendo all'utenza un ulteriore servizio.



- **Ciclostazioni**: stalli coperti per biciclette ubicati in posizioni strategiche rispetto ai punti di interesse presenti lungo gli itinerari, dotati di pompa per gonfiare le gomme, cavalletto con attrezzi per le principali riparazioni e distributore automatico di ricambi.



- **Aree sosta camper**: 4 piccole aree attrezzate per la sosta camper, realizzate secondo criteri di accessibilità e di compatibilità con l'ambiente e con il paesaggio.

- **Bike-hostel**: 4 strutture ricettive (ubicate in edifici pubblici) tali da rispondere a tutte le principali esigenze dei ciclisti: costi contenuti, servizi di ricovero biciclette in piena sicurezza, noleggio, ciclofficina.



- **Comunicazione, informazione e promozione**: materiali informativi relativi agli itinerari ciclabili oggetto di intervento, atti a potenziare e migliorare la fruibilità turistica del territorio da parte dell'utenza.

Tutti i suddetti interventi si svilupperanno lungo le tratte di competenza dell'ATL di Novara dei tre itinerari della rete ciclabile di interesse regionale sopra riportati - Via del Mare, Via del Ticino, Pedemontana - e consentiranno di interconnettersi, in piena sicurezza ed efficienza, con la rete EUROVELO e con la rete VENTO.

È opportuno precisare che l'itinerario "Explorando Canale Cavour" non sarà oggetto, nell'ambito di questo progetto, di interventi strutturali, bensì soltanto di attività di comunicazione e promozione da parte dell'ATL, in quanto esso ricade nell'ambito di competenza della Coutenza Canali Cavour. Ciò non esclude tuttavia la possibilità da parte dell'ATL di effettuare azioni di comunicazione e promozione al fine di promuovere in modo unitario questo insieme di itinerari.

Lo Studio valuterà inoltre le possibilità di integrazione all'itinerario di interesse regionale di ulteriori tracciati di significato locale di collegamento con risorse di eccellenza che assumono un significato rilevante in un'ottica di incremento della frequentazione cicloturistica.

Nell'ambito dello studio verranno verificati i percorsi esistenti che potranno essere connessi all'itinerario di interesse regionale, valutando la necessità di eventuali opere di sistemazione, nonché l'attivazione di servizi dedicati al turista, in analogia con quanto effettuato per il più esteso tracciato individuato dal "Progetto di rete ciclabile di interesse regionale" approvato dalla Giunta Regionale.

Lo Studio rientra quindi tra le tipologie di intervento previste dal Piano di Attuazione 2015, in quanto valuterà la fattibilità di:

- ***Interventi di realizzazione, potenziamento e miglioramento dei percorsi ciclabili piemontesi individuati nel documento "Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale" approvato con D.G.R. n. 22 – 1903 del 27.07.2015.***

Inoltre, i principali Enti d'area vasta coinvolti dal progetto di cui verrà verificata la fattibilità hanno sottoscritto un **protocollo d'intesa** intitolato "In Bici a pelo d'acqua nel Novarese. Segnalare, attrezzare, completare e promuovere gli itinerari cicloturistici novaresi nel sistema della rete ciclabile di interesse regionale. Azioni per lo sviluppo, la rivitalizzazione e il miglioramento dei territori turistici locali", al fine di attivare e garantire le dovute sinergie tra le Amministrazioni coinvolte.

Tale documento è stato sottoscritto, in data 10 marzo 2016 dall'ATL di Novara, dall'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore, dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Novara, dalla Provincia di Novara, dal Comune di Novara e dalla FIAB Novara – Amici della Bici.

Inoltre hanno aderito al progetto con atto di delibera i seguenti Comuni:

1. Bellinzago Novarese
2. Bogogno
3. Bolzano Novarese
4. Borgomanero
5. Briga Novarese
6. Cameri
7. Casalino

8. Castelletto sopra Ticino
9. Cavaglietto
10. Comignago
11. Cressa
12. Fara Novarese
13. Fontaneto d'Agogna
14. Galliate
15. Ghemme
16. Maggiora
17. Novara
18. Oleggio
19. Prato Sesia
20. Recetto
21. Romagnano Sesia
22. Romentino
23. San Nazzaro Sesia
24. Sizzano
25. Suno
26. Trecate
27. Unione Terre d'Acque (Tornaco, Vespolate e Borgolavezzaro)
28. Vaprio d'Agogna
29. Veruno
30. Vicolungo
31. Vinzaglio

Hanno poi aderito con lettera di sostegno i seguenti Comuni:

- Cureggio
- Grignasco
- Sizzano
- Unione Terre d'Acque
- Pombia

Lo Studio esamina pertanto la fattibilità di interventi che rientrano in forme di **collaborazione istituzionale** tra enti già siglate al momento della presentazione dell'istanza di contributo, rispondendo al criterio di **priorità** individuato dal Piano di Attuazione 2015.

Valutazione delle condizioni di mercato della domanda e dell'offerta

Il mercato domanda-offerta di prodotti agroalimentari tipici e di qualità presente sul territorio oggetto di intervento è costituito da diversi elementi, di seguito sinteticamente richiamati a partire da un breve inquadramento delle principali attrazioni turistiche del territorio.

La Provincia di Novara può essere suddivisa in tre grandi macro-aree di offerta (Fonte: *Rapporto Flussi Turistici anni dal 2010 al 2014* della Provincia di Novara):

- 1) il **bacino Lago d'Orta**, con un rilevante numero di esercizi extra alberghieri e 4.411 posti letto totali;
- 2) il **bacino Lago Maggiore**, che presenta l'offerta turistica maggiormente variegata: è ormai l'unico a presentare un albergo a cinque stelle in tutta la Provincia e anche quello con maggior numero di campeggi e villaggi turistici, con un'offerta di posti letto pari al 72,23% del bacino;
- 3) il **bacino ATL di Novara**, che continua a rappresentare l'offerta alberghiera più significativa con 3.900 posti letto (comprende circa la metà delle strutture alberghiere di tutta la Provincia), ed un aumento delle strutture extralberghiere (più 7 esercizi rispetto all'anno 2013).

In particolare, l'ATL di Novara può offrire ai turisti 48 hotel di varie categorie di stile e atmosfera, tra cui 13 hotel 4 stelle di altissimo livello sul territorio di cui 6 nella Città di Novara e 2 molto attivi e di charme nell'immediata periferia.

Di particolare rilevanza sono le due strutture ricettive molto importanti site nella zona collinare e nelle vicinanze dei laghi, all'interno di due importanti Golf Club inseriti nei circuiti internazionali.

Sono presenti 47 agriturismi, anche di charme, che offrono oltre al soggiorno, servizi di ristorazione, attività culturali, laboratori di degustazione, noleggio bici e possibilità di escursioni nella campagna circostante.

In continuo aumento è l'ospitalità offerta dalle strutture B&B (48 in tutto) in ambienti informali, accoglienti e arredati con gusto.

Sempre richiesti e quotati sui maggiori siti di prenotazione online, sono presenti sul territorio affittacamere (24) e appartamenti (6). Ridotta è la presenza di campeggi per l'attività dei turisti all'aria aperta, che ammonta a sole due unità.

Il principale elemento attrattore del territorio in esame, sotto il profilo **NATURALISTICO**, è senza dubbio l'insieme delle **Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore**. L'ente gestore (operante dal 2012) ha unito sotto un unico soggetto i preesistenti Parchi e Riserve del Lago Maggiore e il Parco Naturale piemontese della Valle del Ticino.

Partendo da Nord, il primo tratto di Parco interessa la Provincia del Verbano Cusio Ossola, per entrare nel territorio provinciale di Novara sulle rive del lago con la Riserva Naturale dei Canneti di Dormelletto (157 ettari



Carta del Parco del Ticino che interessa la Provincia di Novara

di canneti, prati e zone umide di notevole importanza paesaggistica e naturalistica) e nell'entroterra aronese con il Parco Naturale dei Lagoni di Mercurago (473 ettari di boschi, brughiere e una ricca zona umida di paludi e stagni), oltre ad insediamenti palafitticoli.

Procedendo verso sud, segue la Riserva Naturale del Bosco Solivo (320 ettari di zona dolcemente ondulata di particolare rilevanza paesistica ed arborea).

Il parco presenta notevoli testimonianze archeologiche del periodo golasecchiano, romano e preistorico: il sito palafitticolo preistorico è stato recentemente riconosciuto **Patrimonio mondiale dall'Unesco**.

Il **Parco Naturale della Valle del Ticino piemontese**, istituito nel lontano 1978, copre oggi una superficie di 6561 ettari che si estende su una stretta fascia lungo la riva nord-occidentale del Ticino, dall'uscita dal Lago Maggiore fino al confine regionale. Insieme al Parco lombardo del Ticino costituisce il **parco fluviale più grande d'Europa**, e inserita nella **rete Natura 2000**.

La Valle del Ticino nel suo insieme (piemontese e lombardo) è stata riconosciuta nel 2002 come **Riserva della Biosfera MAB**: programma avviato dall'UNESCO negli anni '70 volto migliorare il rapporto tra uomo e ambiente e ridurre la perdita di biodiversità. L'area MAB Unesco del Parco del Ticino interessa complessivamente 97.200 ha per circa 100 Km di lunghezza, includendo il territorio di 83 Comuni.

All'interno del Parco, sono stati individuati 14 itinerari differenti per il trekking.

All'estremità nord-ovest del territorio provinciale, interessato solo marginalmente, vi è l'**Area Protetta della Valle Sesia** che conta circa 15 itinerari di fruizione differenti e la **Riserva Orientata delle Baragge** che comprende 6 comuni a vocazione vitivinicola.

Ad ovest sul fiume Sesia il **Parco del Sesia e delle Terre d'Acqua** con la **Riserva naturale della Palude di Casalbeltrame**, zona di grande interesse per praticare il birdwatching.

Uno dei grandi attrattori del territorio è sicuramente il **TURISMO ENOGASTRONOMICO** potendo godere di numerosi prodotti tipici:

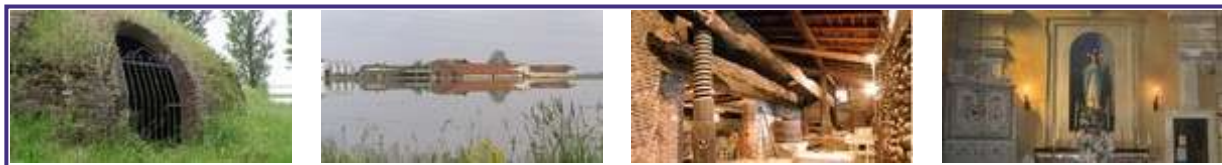
- il formaggio **gorgonzola**, di cui Novara è capitale;
- il **riso** di diverse varietà, tra cui il Carnaroli ed i neri Venere e Artemide, due risi speciali molto usati da chef internazionali e stellati e la cui produzione è a Casalbeltrame;
- i **vini** delle colline Novaresi DOCG (rosso Ghemme) e numerose DOC bianche e nere (nebbioli);
- i celebri biscottini di Novara (nati nel 1852) da cui Mario Pavesi ha tratto ispirazione per produrre gli ormai famosissimi **Pavesini** (biscotto più venduto al mondo).

Molte delle località in cui si concentrano le produzioni tipiche sopra citate, si trovano lungo itinerari e tracciati di rilevanza regionale o sovra-regionale, quali:

- l'itinerario del "**Canale Cavour**", che interessa il Comune di Casalbeltrame e le terre del riso;
- la rete ciclabile della "**Via del Mare**" che qui si snoda tra risaie e vigneti;
- la rete ciclabile "**Pedemontana**" che attraversa le colline dei DOC eDOCG;

- la rete ciclabile “**Explorando Canale Cavour**” che attraversa la pianura risicola.

La **rete diffusa di Cascine e Mulini** di pregio storico- architettonico, esalta la vocazione agricola del territorio (ad esempio il Mulino Vecchio di Bellinzago Novarese) e arricchiscono l’**OFFERTA CULTURALE** in associazione con il turismo enogastronomico ed il cicloturismo (ad esempio Cascina Argine a Cameri, il Torchio antico di Carpignano Sesia, Cascina Buzzoleto Vecchio a Garbagna Novarese, la Ghiacciaia *comunale* di San Nazzaro Sesia, ecc).



Non meno rilevante la presenza sul territorio di *Castelli e ricetti* (es. il Castello Visconteo Sforzesco a Galliate e il Castello di Ghemme), *Chiese e santuari* (es. la Chiesa di San Vittore e Battistero di S. Giovanni di Agrate Conturbia, la **Chiesa Parrocchiale dei Santi Bartolomeo e Gaudenzio a Borgolavezzaro progettata dall’Antonelli nel 1835**, l’abbazia fortificata di San Nazzaro Sesia, ecc.), *Ville* (es. Villa Caccia e Museo Etnografico a Romagnano Sesia e Villa Clerici Cicogna e parco a Trecate), *Oratori Pievi ed abbazi romaniche*.



La principale offerta culturale vede protagonista la Città di Novara, con in primo piano la Cupola di San Gaudenzio visitabile fino ad un'altezza di 65 metri, il complesso monumentale del Broletto nel cuore della città con la Galleria d'Arte Moderna Giannoni, il Battistero paleocristiano più antico del Piemonte e una ricca offerta di oratori e pievi romaniche con affreschi coevi.

Altro punto di attrazione è legato all'**ATTIVITÀ SPORTIVA** e al **TEMPO LIBERO** per cui il territorio può offrire una **location di importanza mondiale dedicata al Motocross** (Maggiora) nonché il **più importante bacino artificiale Waterski del nord Italia** (Recetto) che attrae fruitori da tutta Europa per competizioni nazionali e internazionali.

Numerosi impianti sportivi nel capoluogo e sul territorio che ospitano competizioni di livello nazionale e internazionale, oltre alla presenza di 4 **golf club** due dei quali di importanza internazionale (Castelconturbia e Bogogno). Nel 2016 Novara ospiterà il **Mondiale di pattinaggio artistico roller**, occasione per aprire la città ad un pubblico internazionale.

La vicinanza ai laghi d’Orta e Maggiore è strategica per il **TURISMO SU DUE RUOTE** nel territorio delle colline vitivinicole e nell’area del Parco del Ticino, principalmente per la presenza di camping con grande capacità ricettiva dove alloggiano i turisti europei molto attivi nell’attività outdoor. Come indicato in precedenza, numerosi sono i tracciati ciclabili che il territorio può offrire.

Le **piste ciclabili realizzate lungo le acque del Novarese**, sulle alzaie dei canali del consorzio irriguo Est Sesia, rappresentano **l’asse portante della mobilità dolce** del territorio provinciale. Queste piste ciclabili, con i loro 56 km di sviluppo, collegano i due fiumi (Sesia e Ticino) delimitando il territorio provinciale, per valorizzare il territorio attraverso gli aspetti di eccellenza, dalle aree protette ai beni artistici e architettonici, alle tipicità enogastronomiche.

Il **CICLOTURISMO** sul territorio ha visto un trend di costante crescita nel periodo 2013-2015, con un incremento medio annuale del 10% circa, prodotto dal movimento di turisti sia di prossimità, sia del mercato interno e sia dagli stranieri. Anche in virtù della connessione degli itinerari ciclabili novaresi con i valichi svizzeri, sono molti i turisti stranieri che fruiscono degli itinerari novaresi, il particolare per quanto riguarda la Via del Mare e la Via del Ticino, che consentono di interconnettersi con l'itinerario VENTO e con la rete EUROVELO.



Nel solo periodo da marzo ad ottobre 2015 i cicloturisti transitati presso i punti informativi dell'ATL di Novara sono stati oltre 5.000 a cui bisogna aggiungere i cicloturisti a corto raggio, già informati e autonomi, e quelli a lungo che raggio già informati o che attingono informazioni alla struttura presso cui soggiornano.

Numerosi sono i cicloturisti che soggiornano presso i campeggi del Lago Maggiore e del Lago d'Orta che si recano in giornata presso il Parco del Ticino, le Colline vitivinicole del Novarese, i borghi e la città di Novara.

Ultimo ma non meno importante è lo spostamento sul territorio legato allo **SHOPPING**. Son infatti numerosi gli **outlet di grandi marche** presenti nel Novarese legati alle grandi tradizioni industriali del territorio (Sambonet, Barazzoni, Colombo Cashmere, Togna, Loropiana, Liolà, Agnona, Zegna, Ragno), ai prodotti enogastronomici locali (vino, riso, formaggi e dolci) e allo shopping più in generale con l'Outlet di Vicolungo.

Non a caso, i **flussi turistici** sul territorio sono **in aumento**, sia per quanto riguarda gli arrivi, sia per quanto riguarda le presenze.

Lo Studio di fattibilità analizzerà e valuterà la dinamicità del sistema turistico del territorio coinvolto, descrivendone in termini quali-quantitativi lo stato attuale e le prospettive di evoluzione e approfondendo, in particolare, il settore del cicloturismo.

Tra i principali temi e aspetti che verranno compiutamente analizzati e valutati all'interno dello Studio vi sono:

- Beni e servizi di natura turistico-ricettiva (ricettività, ristorazione, accoglienza);
- Beni e servizi di natura turistico-sportiva, in particolare nell'ambito del cicloturismo;
- Flussi turistici e tempo medio di permanenza, ripartiti per anno, per tipologia (età, provenienza, etc..) e per struttura (alberghiera/extra-alberghiera).

L'analisi della domanda e dell'offerta turistica, condotta con particolare riferimento al settore sportivo e cicloturistico, consentirà di ottenere un quadro d'insieme da porre alla base dell'individuazione della necessità di intervenire nel potenziamento e nella valorizzazione del comparto del cicloturismo.

OFFERTA DIRETTAMENTE RIFERIBILE AGLI INTERVENTI IN PROGETTO

Per quanto riguarda l'offerta di **servizi riferibili direttamente agli interventi in progetto**, la Provincia di Novara offre un insieme articolato di proposte cicloturistiche, alcune delle quali si sviluppano già ad oggi lungo gli itinerari che saranno oggetto di intervento, mentre altre offrono possibilità di fruizione complementari. Lo Studio valuterà approfonditamente gli elementi di offerta e la relativa competizione o complementarietà con gli interventi in progetto. È tuttavia possibile già in questa fase rilevare che l'offerta di itinerari cicloturistici nella provincia di Novara, differenti rispetto a quelli oggetto di intervento, possa considerarsi come una solida base di partenza su cui costruire un prodotto molto forte e significativamente interconnesso con le principali vie di accesso alla porzione nord della Regione Piemonte, anche in ragione della rilevanza strategica e strutturale degli itinerari oggetto di intervento. Le strutture ricettive presenti sul territorio attraversato dagli itinerari cicloturistici potranno entrare in competizione con i bike-hostel in progetto, ma questi ultimi saranno ideati per rispondere direttamente alle esigenze dei cicloturisti, ponendosi in modo fortemente competitivo rispetto all'offerta attuale.

ALTERNATIVE

Le alternative progettuali verranno estesamente analizzate e valutate all'interno dello Studio e riguarderanno i seguenti aspetti:

- **Tipologico:** verranno valutate possibilità alternative, tra cui in particolare l'eventualità di soddisfare bisogni analoghi mediante soluzioni tipologiche differenti e/o di carattere immateriale.
- **Tecnico-funzionale:** le alternative riguarderanno possibilità di organizzazione degli spazi, scelte costruttive, materiali, aspetti funzionali e distributivi.
- **Localizzativo:** verranno individuati diversi possibili luoghi presso cui realizzare gli interventi in progetto, sulla base di tre principali criteri: accessibilità; visibilità; distribuzione sul territorio.
- **Gestionale:** buona parte degli interventi in progetto (messa in sicurezza degli itinerari, infopoint, segnaletica e cartellonistica, bicistazioni, stazioni di ricarica per e-bike) non implica particolari attività di natura gestionale, fatta eccezione per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Per quanto riguarda invece i bike-hostel, che implicano maggiori e più complessi oneri gestionali, verranno prese in esame e valutate diverse modalità di gestione e per ciascuna verrà considerato il relativo coinvolgimento, più o meno diretto, degli Enti pubblici interessati dal progetto.

Tra le alternative verrà considerata anche l'"alternativa zero", ovvero l'eventualità di non procedere con la realizzazione degli interventi in progetto.

L'esame delle alternative verrà effettuato individuando un insieme di criteri ed attribuendo un sistema di pesi che consenta di pervenire ad una valutazione il più possibile oggettiva ed equilibrata.

Valutazione degli aspetti organizzativi e attuativi

Considerata la tipologia di interventi previsti, gli aspetti di carattere organizzativo e gestionale non sono da considerarsi particolarmente onerosi o complessi per quanto riguarda buona parte degli interventi previsti. Gli interventi di messa in sicurezza, la realizzazione di bici stazioni, infopoint e stazioni di ricarica per ebike, la segnaletica e la cartellonistica non implicano infatti attività di gestione di particolare entità, se non per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e le attività di comunicazione e promozione. Per quanto riguarda queste ultime, è possibile prevedere il potenziamento del ruolo dei soggetti già oggi coinvolti nell'ambito del protocollo d'intesa, al fine di garantire l'efficienza degli itinerari cicloturistici potenziati e sostenere il concreto sviluppo del territorio.

Più rilevanti sono invece gli aspetti organizzativi e attuativi relativi alla fase di esercizio dei bike hostel di cui lo Studio dovrà verificare la fattibilità.

Benché i bike hostel risultino estremamente importanti e fortemente strategici ai fini dell'effettivo miglioramento e potenziamento degli itinerari ciclabili e della loro fruibilità, la loro fattibilità e sostenibilità nel tempo dipende da numerosi fattori, tra cui quelli organizzativi e attuativi risultano particolarmente rilevanti.

Tra i principali elementi aspetti organizzativi e attuativi che dovranno essere presi in considerazione riguardo ai bike hostel vi sono i seguenti:

- **Giorni e orari di apertura:** verranno ipotizzate e prese in esame diverse possibili combinazioni di periodi dell'anno, giorni e orari di apertura al pubblico, considerandone le implicazioni di carattere organizzativo e gestionale. Tali valutazioni costituiranno, assieme alla valutazione delle condizioni di mercato della domanda e dell'offerta, il fondamento per la successiva fase di previsione della sostenibilità dei costi e della copertura finanziaria.

Lo Studio di Fattibilità provvederà a formulare e valutare in dettaglio le possibili alternative, quantificando i relativi oneri. Sin d'ora si può escludere la limitazione dei giorni di apertura ai giorni feriali, in quanto i flussi turistici si concentrano prevalentemente nel fine settimana.

- **Personale:** lo Studio di Fattibilità valuterà le esigenze relative al personale previsto per i bike hostel, con riferimento ad esempio a:
 - accoglienza;
 - ristorazione;
 - pulizia e preparazione delle camere;
 - ricevimento e stoccaggio dei prodotti e dei materiali informativi;
 - riparazione biciclette;
 - organizzazione di eventi;
 - gestione contabile e amministrativa.

Ciascuno dei suddetti compiti presuppone specifiche competenze e professionalità, che verranno definite e quantificate dallo Studio. Ulteriori elementi di valutazione saranno definiti e analizzati dallo Studio.

Inoltre, per quanto riguarda i distributori automatici di ricambi da collocarsi presso le bicistazioni, lo Studio dovrà verificare e definire le migliori modalità di funzionamento, ad esempio per quanto riguarda la manutenzione dei distributori e l'approvvigionamento dei ricambi, al fine di garantire la massima efficienza gestionale.

Questi e ulteriori aspetti di carattere logistico connessi all'avvio e al funzionamento degli interventi in progetto verranno definiti e valutati all'interno dello Studio di Fattibilità.

Considerati gli oneri di carattere organizzativo e gestionale, lo Studio di Fattibilità valuterà la possibilità di affidare la gestione dei bike hostel e dei distributori automatici ad un soggetto collettivo senza fini di lucro, incaricato congiuntamente dai 49 Comuni interessati dal progetto, in quanto una gestione collettiva da parte dei suddetti enti pubblici risulterebbe difficilmente praticabile.

Il modello gestionale definito in questa fase costituirà uno degli elementi fondativi dell'analisi di fattibilità economico-finanziaria.

Valutazione della convenienza economica e sociale

Benché in linea di massima si possa affermare che le ricadute degli interventi in progetto siano più che positive e che il loro valore aggiunto territoriale sia elevato, lo Studio di Fattibilità dovrà valutare debitamente i costi e i benefici per la collettività connessi alla realizzazione dell'opera.

La valutazione di fattibilità economico-sociale, che prenderà in esame i costi e i benefici sociali connessi alla realizzazione degli interventi in progetto, avrà quale fine la verifica del grado di utilità dell'opera per la collettività. La valutazione sarà strutturata analogamente all'analisi finanziaria ma terrà altresì conto dei costi e dei benefici non finanziari, ovvero esterni o indiretti.

Al fine di agevolare la valutazione, la situazione "con intervento" verrà comparata all'alternativa 'zero', ovvero alla situazione senza intervento.

In linea generale, i benefici per la collettività derivanti dalla realizzazione degli interventi sono da riferirsi a due tipologie di beneficiari - l'utenza turistica e la popolazione residente - e possono essere riassunti come segue:

▪ **Benefici - vantaggi:**

- Per l'utenza turistica: maggiori opportunità di fruizione turistica offerte dal territorio e dal completamento dei servizi proposti; miglioramento delle condizioni di sicurezza e di fruibilità degli itinerari;
- Per la popolazione residente: rafforzamento dell'identità territoriale e di miglioramento della qualità della vita, direttamente connessa allo sviluppo del sistema

socio-economico (anche in termini occupazionali) derivante dal presumibile incremento dei flussi turistici.

Per quanto riguarda invece i **costi** sostenuti dalla collettività, o gli **svantaggi** derivanti dalla realizzazione dell'opera, essi sono da riferirsi prevalentemente alla popolazione residente e sono sostanzialmente da ricondursi all'eventuale consumo di suolo e agli eventuali impatti paesaggistici e ambientali derivanti dalla realizzazione degli interventi e dall'installazione delle strutture in progetto.

Lo Studio provvederà ad effettuare stime e quantificazioni monetarie di tutti i costi, diretti e indiretti, sostenuti dalla collettività per la realizzazione e l'esercizio degli interventi in progetto. Trattandosi di opere pubbliche, tutti i costi sostenuti e i benefici derivanti sono da considerarsi di interesse della collettività.

Tra i principali elementi che saranno oggetto di valutazione vi saranno:

- **Costi diretti:**
 - Costo di realizzazione delle infrastrutture e allestimento delle strutture in progetto;
 - Costi di manutenzione ordinaria;
 - Costi di manutenzione straordinaria;
 - Costi di gestione.
- **Costi indiretti:**
 - Consumo di suolo (in caso di realizzazione di nuove strutture);
 - Impatto paesaggistico delle strutture (se di nuova realizzazione);
- **Benefici diretti:**
 - Ricavi dai pernottamenti presso i bike hostel;
 - Ricavi dalle vendite di accessori e ricambi;
- **Benefici indiretti:**
 - Aumento dei flussi turistici;
 - Aumento dell'occupazione.

Questi ed ulteriori elementi verranno presi in considerazione all'interno dello Studio di Fattibilità, che procederà con l'effettuazione di un'analisi costi benefici di complessità proporzionale alla tipologia e all'entità delle opere in progetto.

L'esito dell'analisi costi-benefici condotta consentirà di stimare i risultati attesi dalla realizzazione degli interventi in progetto verificando nel concreto la loro effettiva utilità per il territorio provinciale e regionale.

Individuazione dei punti di forza, delle minacce e delle opportunità offerte dal territorio di riferimento

Il territorio interessato dal progetto dispone di un ricco insieme di punti di forza e di opportunità ma allo stesso tempo è gravato da elementi di debolezza e minacce che, se non verranno opportunamente affrontati, potranno incidere negativamente sulla fattibilità e sulla sostenibilità nel tempo dell'opera.

Con particolare riferimento all'oggetto specifico dell'intervento, ovvero al comparto agroalimentare e alle sue potenzialità per lo sviluppo turistico del territorio, lo Studio di Fattibilità individuerà e analizzerà tutti gli elementi di forza e di debolezza, nonché le minacce e le opportunità del territorio di riferimento, al fine di garantire la capacità del progetto di fare leva sugli elementi di forza e sfruttare le opportunità per affrontare nel modo migliore gli elementi di debolezza e le minacce.

Di seguito si richiamano sinteticamente i principali elementi di forza e di debolezza, le opportunità e le minacce relativi al territorio oggetto di intervento e riferiti all'oggetto specifico di intervento (valorizzazione a fini turistici delle produzioni agroalimentari artigianali locali), che verranno valutati estesamente all'interno dello Studio di Fattibilità:

▪ Punti di forza:

- Presenza di itinerari cicloturistici già ad oggi promossi dall'ATL e frequentati da numerosi ciclisti;
- Itinerari facenti parte di reti regionali e transnazionali, in particolare per quanto riguarda la via del Mare, che connette la Liguria con l'Oltralpe attraverso due valichi che conducono in Svizzera: Sempione e Ponte Ribellasca;
- Collegamento con la ciclabile dalla sponda occidentale del Lago Maggiore, offrendo l'opportunità di intercettare il consistente bacino di domanda che interessa il Lago Maggiore, che comprende numerosi turisti del centro-nord Europa appassionati di cicloturismo;
- Forte caratterizzazione paesaggistica e ambientale relativa ai paesaggi attraversati dagli itinerari: sistema delle aree protette, delle zone Unesco e delle vie d'acqua presenti, paesaggi vitivinicoli;
- Marcato interesse delle amministrazioni pubbliche del territorio e dell'associazionismo locale per il potenziamento della rete ciclabile e per la promozione del cicloturismo.

▪ Punti di debolezza:

- Scarsa dotazione di servizi di supporto alla fruizione lungo gli itinerari ciclabili (aree di sosta coperte, infopoint, etc..);
- Alcune parti degli itinerari ciclabili si sviluppano, seppure per brevi tratti, lungo strade ad alto scorrimento, implicando criticità dal punto di vista della sicurezza;

▪ **Opportunità:**

- Crescente interesse della domanda turistica verso forme di turismo attive, a basso impatto ambientale e attente alle specificità dei territori;
- Presenza sul territorio di numerose altre iniziative di sviluppo, sia nel settore del turismo sportivo, sia, più in generale, in ambito turistico;

▪ **Minacce:**

- Forte competizione esercitata da territori dotati di sistemi di offerta affini ma meglio strutturati e promossi;
- Variabilità della domanda in funzione delle condizioni atmosferiche (in particolare nel caso in cui si verificano stagioni particolarmente piovose).

Previsione della sostenibilità dei costi e della copertura finanziaria

La valutazione della sostenibilità dei costi e della copertura finanziaria verrà condotta all'interno dello Studio di Fattibilità e sarà riferita non solo alla fase di realizzazione ma soprattutto alla fase di esercizio.

Analogamente all'analisi della convenienza economico-sociale, la valutazione di fattibilità finanziaria verrà effettuata con riferimento ad un arco temporale medio-lungo (20 anni), al fine di garantire l'effettiva sostenibilità nel tempo delle opere in progetto.

Per la valutazione di fattibilità economico-finanziaria sarà essenziale considerare il bilancio domanda-offerta precedentemente individuato, in quanto tali dati consentiranno di fondare le valutazioni economico-finanziarie su previsioni attendibili e debitamente quantificate.

Il modello gestionale precedentemente definito costituirà un altro elemento fondativo dell'analisi economico-finanziaria, ponendo gli elementi e le condizioni di cui in questa fase verranno quantificate le voci di costo e di ricavo.

Lo studio valuterà inoltre le possibili forme di finanziamento delle opere in progetto quali l'accesso a finanziamenti pubblici comunitari, nazionali e regionali o a finanziamenti erogati da fondazioni bancarie, o ancora il coinvolgimento di soggetti privati.

Buona parte delle opere in progetto sarà di natura squisitamente pubblica e non sarà in grado di generare ricavi; in ragione del fatto che gli interventi in progetto (messa in sicurezza, infopoint, bici stazioni, stazioni ricarica ebike, ...) non saranno in grado di generare ricavi, esse possono essere considerate come opere fredde. I bike-hostel saranno invece in grado di generare ricavi e possono essere considerati come opere tiepide, ovvero in grado di coprire parzialmente gli investimenti iniziali con i ricavi generati dalla gestione.

Le principali voci relative a costi e ricavi che verranno prese in considerazione per ciascuna delle tipologie di strutture in progetto vi sono:

- **Costi di realizzazione:** lavori di realizzazione delle opere e degli allestimenti in progetto, comprensivi di spese tecniche.
- **Costi di esercizio:**
 - **Personale:** personale impiegato per la gestione delle strutture in progetto (bike hostel);
 - **UtENZE:** illuminazione, riscaldamento, refrigerazione, linea dati e telefono;
 - **Beni di consumo:** beni di consumo impiegati per l'attività di esercizio dei bike hostel;
 - **Parti e ricambi per biciclette:** ricambi e parti che verranno messi in vendita presso i distributori automatici e presso i bike-hostel;
 - **Affitto:** canoni di locazione qualora le strutture pubbliche vengano affidate in gestione; è opportuno precisare che, nell'ipotesi che la gestione venga affidata a un soggetto collettivo senza finalità di lucro, le strutture potranno essere affidate in comodato d'uso o dietro corresponsione di un canone di entità molto contenuta;
 - **Manutenzione:** costi sostenuti per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le tipologie di interventi in progetto.
- **Ricavi:**
 - **Pernottamenti:** ricavi generati dai pernottamenti dell'utenza turistica presso i bike-hostel;
 - **Noleggio biciclette:** ricavi generati dall'attività di noleggio biciclette esercitata presso i bike-hostel;
 - **Ricambi:** ricavi generati dall'acquisto di ricambi presso i distributori automatici e i bike hostel.

La definizione e la quantificazione di tali voci varierà in funzione della tipologia di intervento in esame e consentirà di ottenere un quadro complessivo dei costi e dei ricavi e dell'incidenza di ciascuna tipologia sul totale dei costi e dei ricavi.

L'analisi economico-finanziaria provvederà quindi a verificare e valutare la situazione finanziaria degli interventi in progetto lungo l'orizzonte temporale considerato, individuando il Margine Operativo Lordo (MOL), gli ammortamenti, il Reddito Operativo, fino a giungere all'individuazione del Valore Attuale Netto (VAN) e del Tasso Interno di Rendimento (TIR), che costituiranno gli indicatori di redditività dell'investimento e che consentiranno di verificare l'effettiva sostenibilità dell'iniziativa.

Lo Studio provvederà inoltre ad effettuare un'analisi di rischio, ipotizzando possibili condizioni di incertezza cui il progetto potrà andare incontro, relativi ad esempio ai tempi di realizzazione delle opere, alla variabilità della domanda, all'ingresso di competitor, all'evoluzione dei costi, etc...

Filiera

Lo studio di cui si propone la candidatura in questa sede è finalizzato alla valutazione della fattibilità delle opere di miglioramento di un percorso cicloturistico unitario e delle rotte ciclabili significative ad esso connesse.

In tal senso, il soggetto proponente e gli altri soggetti coinvolti intendono valutare le migliori modalità di attuazione di una **proposta di fruizione coordinata e riconoscibile**, evitando la frammentazione dei differenti tratti degli itinerari ciclabili individuati, al fine di proporre all'utente un percorso ben identificabile e fortemente caratterizzato.

Inoltre, al fine di garantire l'**unitarietà degli interventi** in progetto, verranno definiti alcuni elementi comuni a tutti gli itinerari oggetto di intervento, tra cui:

- **Linea grafica coordinata** per gli elementi informativi e della segnaletica;
- **Caratteristiche comuni** dei **bike hostel** e punti noleggio:
 - Insegne;
 - materiale informativo a disposizione dell'utenza;
 - requisiti delle aree deputate al ricovero delle biciclette;
 - caratteristiche delle attrezzature per l'ancoraggio delle biciclette;
 - servizi specifici dedicati all'utenza in bicicletta (spogliatoi, menu, opportunità ricettive; ecc.);
 - modalità di noleggio biciclette;
 - aree deputate alle piccole riparazioni eseguite direttamente dagli utenti;
 - attrezzature rese disponibili per l'utenza;
 - Individuazione dei punti tappa con servizio di manutenzione e riparazione assistita;
- **Caratteristiche coordinate** delle **bicistazioni** coperte:
 - tipologia costruttiva e materiali;
 - caratteristiche delle attrezzature per l'ancoraggio delle biciclette;
 - attrezzature rese disponibili per l'utenza;
- **Caratteristiche coordinate** delle colonnine per la **ricarica** delle **e-bike**.

Tutte le opere di cui verrà valutata l'utilità mediante lo Studio di Fattibilità saranno pianificate secondo una logica sinergica che sappia dimostrare in maniera diretta il **rapporto con il territorio**, anche con riferimento ai tratti di connessione interni al territorio provinciale e con la rete ciclabile di livello regionale.

Come anticipato, infatti, gli itinerari oggetto di intervento fanno parte della rete ciclabile regionale, costituendo tratte di tre itinerari: la via del Mare, la Via del Ticino e la Pedemontana.

La proposta progettuale oggetto di studio si integra, infatti, in maniera diretta con le strategie definite dal **“Progetto di rete ciclabile di interesse regionale”** approvato dalla Giunta regionale con Deliberazione n. 22-1903 del 27 luglio 2015.

A livello nazionale, gli itinerari “Via del Mare” e “Pedemontana” sono inseriti nella rete ciclabile nazionale **“Bicitalia”**.

Inoltre, gli interventi in progetto dovranno essere condotti in **continuità e connessione con gli altri percorsi ciclabili di rilevanza regionale**, e in particolare con quanto condotto nelle tratte ricadenti nei **territori provinciali adiacenti** a quello di competenza dell’ATL di Novara, ovvero a nord il territorio di competenza dell’**ATL del Distretto dei Laghi** e a sud e sud ovest i territori di competenza dell’**ATL Valsesia Vercelli** e dell’**ATL di Alessandria (Alexala)**. Lo Studio provvederà quindi a valutare tutte le possibili sinergie e modalità di interazione interistituzionale, in particolare per quanto riguarda le suddette ATL, con cui è già stato avviato un dialogo che ha condotto a un’intesa in merito allo sviluppo coordinato dei rispettivi progetti di intervento.

Per quanto riguarda invece il **territorio locale**, ovvero la Provincia di Novara, gli interventi si collocano in continuità con un insieme di iniziative già condotte e in essere, che, muovendo dal riconoscimento dell’importanza del settore cicloturistico per lo sviluppo socioeconomico del territorio e per la promozione di forme di turismo a basso impatto ambientale, ne hanno supportato e ne supportano lo sviluppo e il potenziamento. Inoltre, lo Studio di Fattibilità individuerà e valuterà le possibilità di interazione con l’associazionismo locale, tra cui in particolare la **FIAB** e le **Pro Loco** dei comuni attraversati dagli itinerari, che già ad oggi hanno manifestato l’interesse per l’iniziativa e il supporto alla sua realizzazione.

Gli interventi in progetto si pongono quindi come un **insieme di iniziative strettamente interrelate ed integrate, in piena sinergia con le iniziative e con le strategie programmatiche, dal livello locale locali a quello sovra locale, regionale, nazionale e comunitario**.

Lo studio valuterà inoltre il livello di integrazione degli interventi proposti mediante la verifica della possibile attivazione o del potenziamento di filiere della domanda e dell’offerta.

Fattibilità tecnica

Lo Studio di fattibilità valuterà dettagliatamente la fattibilità tecnica degli interventi in progetto, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti:

- **Stima parametrica dei costi di realizzazione del progetto**: tale stima sarà comprensiva di tutte le spese relative ai lavori di realizzazione degli interventi e allestimento delle strutture in progetto, calcolando inoltre i costi relativi alle spese tecniche, agli

imprevisti, all'eventuale acquisizione di aree, agli allacciamenti e al collaudo, oltre all'IVA calcolata secondo la percentuale prevista per ciascuna voce di costo.

- **Disponibilità delle aree:** lo Studio effettuerà le opportune valutazioni in ragione della tipologia di intervento. In estrema sintesi:
 - lavori di sistemazione e messa in sicurezza degli itinerari, segnaletica e cartellonistica: non sarà necessario effettuare indagini in merito alla disponibilità delle aree, in quanto gli itinerari si sviluppano su suolo pubblico. Qualora, in ragione di esigenze di sicurezza, fosse necessario prevedere piccole deviazioni per garantire la percorrenza su strade bianche interessate da bassi flussi di traffico, lo studio provvederà a valutare la disponibilità delle aree e, in caso di indisponibilità, ad effettuare le relative considerazioni in merito alla fattibilità e ai tempi, delineando possibili alternative;
 - bike hostel: considerata la presenza, sul territorio oggetto di intervento, di numerosi edifici di proprietà pubblica attualmente in disuso, lo Studio valuterà, tra le alternative, la possibilità di insediare le strutture in progetto presso edifici pubblici già esistenti e attualmente in disuso;
 - punti informativi, ciclo stazioni, aree sosta camper e stazioni di ricarica per e-bike: lo Studio individuerà la migliore ubicazione di queste strutture, privilegiando soluzioni che prevedano l'installazione su suolo pubblico e al contempo garantendo l'efficace distribuzione territoriale delle bacheche;
 - **Opere di urbanizzazione:** considerata la tipologia di interventi previsti, si ritiene che la loro realizzazione non implichi la necessità di realizzare opere di urbanizzazione.
 - **Compatibilità urbanistica:** per ciascuno degli interventi in progetto verrà valutata la compatibilità con le disposizioni degli strumenti urbanistici vigenti, tra cui in particolare i PRG dei rispettivi Comuni. Considerata la tipologia di interventi e il fatto che essi si collochino lungo gli itinerari ciclabili esistenti, si ritiene che lo Studio di Fattibilità non vada incontro a particolari criticità dal punto di vista della compatibilità urbanistica.
 - **Impatti e vincoli paesaggistici e ambientali:** lo Studio procederà con la verifica dell'eventuale necessità di richiedere pareri, autorizzazioni o nulla osta e della necessità di assoggettare il progetto a valutazioni d'impatto. Qualora tali autorizzazioni, pareri o valutazioni fossero da ritenersi eccessivamente onerose in termini di fattibilità degli interventi o di impatti su aree sensibili, lo Studio valuterà la possibilità di formulare alternative progettuali così da garantire la scelta degli interventi in grado di generare un impatto contenuto;

Considerata la natura e l'entità degli interventi in progetto e del territorio oggetto di intervento, si ritiene che la valutazione della fattibilità tecnica degli interventi non vada incontro a particolari criticità.

Tempi

La valutazione dei tempi di esecuzione di ciascuna fase sarà strettamente relazionata alla valutazione di fattibilità tecnica descritta al punto precedente, che fornirà gli elementi sulla base dei quali effettuare la stima dei tempi di realizzazione di ciascuna fase.

In questa fase verranno descritti puntualmente i passaggi procedurali che dovranno essere effettuati per giungere alla realizzazione dell'opera e calcolati i rispettivi tempi di esecuzione.

I principali passaggi procedurali che verranno presi in considerazione in questa fase sono:

- **Progettazione delle opere**, con riferimento ai tre livelli successivi richiesti dalla normativa vigente;
- **Autorizzazioni e nulla osta**: richiesta ed ottenimento di eventuali pareri, permessi e nulla osta, comprensivo del calcolo delle tempistiche specifiche definite per ciascuna procedura che si renderà necessaria;
- **Verifiche di compatibilità**: azioni di verifica della compatibilità degli interventi con i vincoli urbanistici, ambientali e paesaggistici;
- **Valutazioni di impatto**: qualora necessarie, dovranno essere definite le procedure e i tempi di esecuzione di eventuali valutazioni di impatto;
- **Procedure di affidamento**: tempi di espletazione delle procedure di affidamento degli incarichi di progettazione e di realizzazione delle opere;
- **Esecuzione dei lavori e collaudo** delle opere realizzate, con riferimento agli interventi di tipo infrastrutturale ed alla realizzazione dei lavori finalizzati all'avvio di nuovi servizi all'utenza (acquisto ed installazione di attrezzature, costruzione bici stazioni e stazioni di ricarica e-bike, eventuale ristrutturazione ed allestimento dei Bike Hostel).

Per ciascuna delle suddette fasi verranno prese in considerazione tutte le casistiche di possibile previsione, al fine di stimare i tempi necessari alla realizzazione dell'iniziativa con un elevato grado di precisione.

La stima dei tempi necessari per l'attuazione di ciascun passaggio confluirà nell'elaborazione di un cronoprogramma complessivo che consentirà di ottenere una visione completa del programma di investimenti valutato.

Per quanto riguarda l'elaborazione dello studio di fattibilità qui proposto, esso avrà luogo nel corso del corrente anno, concludendosi entro il 31 dicembre 2016, in conformità con quanto stabilito dal Piano Annuale di Attuazione 2015 – Seconda Parte.

Aspetti finanziari

<i>Fonte delle risorse con cui si farà fronte al costo di redazione dello Studio di Fattibilità</i>	<i>Costo</i>
FONDI PROPRI	€ 10.000.....
FONDI DI TERZI (specificare)	€.....
CONTRIBUTO REGIONE PIEMONTE RICHIESTO AI SENSI DELLA L.R. n. 4/00 % 80*	€ 40.000
<u>TOTALE (IVA ESCLUSA)</u>	€ 50.000
IVA	€ 11.000
<u>TOTALE</u>	€ 61.000

* La percentuale di contributo è calcolata nella misura dell'80% del totale IVA esclusa in quanto per il richiedente l'IVA non costituisce un costo di esercizio e pertanto viene recuperata.