



Comune di Alessandria

ASSESSORATO ALLO SVILUPPO TERRITORIALE E STRATEGICO
Pianificazione strategica e infrastrutturale
Urbanistica e pianificazione territoriale
Pianificazione energetica - Politiche della mobilità

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ

DOCUMENTO DI INDIRIZZO METODOLOGICO
E STRATEGICO PER LO SVILUPPO DEL PIANO

NOTA IMPORTANTE

Il presente documento è messo a disposizione della Commissione Consiliare competente per costituire base di lavoro per la migliore definizione del documento definitivo. Non è un provvedimento ufficiale ed attuativo. Si invita a tenere conto di ciò anche per l'eventuale condivisione con altri soggetti dei contenuti del documento.

Maggio 2016
(rev07 luglio 2016)

Sommario

PREMESSA	
La situazione attuale	
I ritardi e gli squilibri da recuperare	
Criticità da affrontare a scala più vasta	
Per una modifica strutturale delle scelte di mobilità.....	
IL PUMS PER ALESSANDRIA	
Gli strumenti normativi di riferimento	
Una strategia coordinata	
Come organizzarsi per svilupparlo	
Le fasi di lavoro	
Iter amministrativo	
Pianificazione condivisa	
Il contenuto del piano, gli indicatori, il monitoraggio	
ASPETTI ECONOMICO – FINANZIARI	
GLI INDIRIZZI	
Alessandria più vivibile e sicura	
Alessandria più accessibile	
Alessandria capoluogo	
Mobilità Smart e Green economy	
Mobilità, equità sociale, diritto a nuove libertà	
Mobilità sostenibile	
LE STRATEGIE	
1. Una visione di “area vasta” del sistema	
2. Ridisegnare il sistema di TPL	
3. Potenziare, in coordinamento con la Regione, i collegamenti ferroviari	
4. Organizzare la nuova viabilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile	
5. Sicurezza stradale, pedonalità e isole ambientali	
6. Facilitare e sostenere la ciclabilità	
7. L'accesso all'area urbana, il centro storico e la sua attrattività	
8. Rendere efficiente il sistema della sosta	
9. Una nuova logistica delle merci urbane.....	
10. Superare le barriere per una città accessibile a tutti	
PREMESSA	

La situazione attuale

Alessandria è città dalla realtà territoriale complessa: è infatti il comune più esteso dell'intera Regione (204 kmq) con una popolazione distribuita (oltre che nel centro urbano) in 14 sobborghi, e una densità abitativa pari a 465,63 ab/kmq, tra le più basse dei Comuni capoluogo di provincia.

Il territorio alessandrino presenta una situazione oro-geografica particolarmente sfavorevole alla dispersione e quindi alla diluizione degli inquinanti, fatto che comporta considerevoli superamenti dei limiti di legge in particolare del PM10 rendendosi necessario un ripensamento profondo del sistema dei trasporti e della mobilità.

Questa città ha tutte le potenzialità per superare la fase che ha caratterizzato gli anni passati, che l'ha vista stare distante dai grandi processi di riqualificazione ambientale ed urbana che altre città hanno invece dimostrato di saper cogliere.

Le strategie e le azioni, pubbliche e private, nell'ambito della mobilità, sono un campo di prova eccezionale per recuperare in qualità urbana. La sfida, anche in discontinuità culturale con il passato, ora è quella di assicurare un equilibrio effettivo tra domande di mobilità, qualità della vita, protezione ambientale e salute.

I ritardi e gli squilibri da recuperare

La Regione Piemonte ha operato una drastica riduzione dei contributi sui servizi di TPL per il triennio 2013-2015, ed in particolare di quelli destinati ai servizi urbani di Alessandria per una cifra pari a circa €. 800.000, con un'incidenza di circa il 20% rispetto al trasferimento precedentemente previsto.

Si evidenzia che il sistema adottato risulta particolarmente penalizzante per la situazione del Comune di Alessandria per le sue caratteristiche territoriali e di densità abitativa. Si deve infatti considerare che il territorio comunale ha superficie di 204 kmq (il più esteso della Regione), e che la popolazione è distribuita – oltre che nel centro urbano – in 14 frazioni con popolazioni rispettive da circa 500 (Villa del Foro, il meno popoloso) a circa 7.200 abitanti (il più popoloso). Tale condizione configura una situazione assai più prossima a quella della "conurbazione"

Il trasporto pubblico paga comunque ritardi dovuti anche a politiche che hanno favorito l'utilizzo del mezzo privato e, di conseguenza, trascurato lo sviluppo di azioni per favorire modalità alternative. A causa della scarsa protezione dei percorsi del mezzo pubblico, non solo in termini di corsie preferenziali, ma anche di gestione della viabilità (gerarchizzazione della rete e preferenziazione semaforica), la velocità commerciale media delle linee urbane, valutata all'anno 2015 è pari a 17,84 Km/h riducendo la competitività del mezzo pubblico nei confronti del mezzo privato. Le modifiche apportate alla rete nel corso degli ultimi due decenni per estendere il servizio a nuove zone non hanno modificato l'impianto di base, determinando progressive perdite di efficienza del sistema.

La bassa velocità commerciale si riflette anche sulla gestione economica del sistema, aumentando notevolmente i costi operativi.

Il notevole impegno di spazi pubblici da parte delle auto in sosta o in movimento ha penalizzato lo sviluppo di spazi urbani di qualità e penalizzato la mobilità ciclistica e pedonale, oltre al trasporto pubblico. Vi è inoltre il tema del rispetto delle regole. Un comportamento di guida che ponga al centro l'attenzione alla sicurezza e il rispetto dello spazio pubblico costituisce non solo un fattore di civiltà, ma anche un indicatore di sviluppo sia economico che sociale. Velocità adeguate alla classificazione funzionale della rete rappresentano infatti minore rischio per tutti, pedoni e ciclisti in primis; il rispetto del divieto di sosta garantisce la sicurezza della circolazione e permette lo sviluppo degli spazi restituiti alle loro funzioni; l'eliminazione della sosta non regolamentata rende più sicuro e efficiente il sistema complessivo della mobilità.

Criticità da affrontare a scala più vasta

Il sistema della mobilità alessandrina è al centro di un'area urbana che va ben al di là dei confini comunali. La gravitazione della domanda di mobilità delle persone e delle merci sul nodo di Alessandria investe quindi sia le reti di competenza dell'Amministrazione comunale sia un quadro di competenze ben più ampio.

Il nuovo PUMS dovrà favorire la valutazione e la sintesi fra i diversi progetti e i differenti approcci alla soluzione dei problemi storici del nodo ferroviario di Alessandria, la miglior distribuzione degli spostamenti di scambio, operare una revisione complessiva della rete del TPL.

Occorre sviluppare una strategia volta a integrare il sistema di mobilità cittadina con la rete di infrastrutture di livello sovracomunale favorendo le opportunità di allontanamento del traffico di attraversamento dall'area urbana.

Per una modifica strutturale delle scelte di mobilità

Gli spostamenti pendolari che interessano Alessandria sono circa 52.000, oltre il 60% dei quali intracomunali, il 27% circa proviene dall'esterno ed è diretto in città e il rimanente 13% ha origine ad Alessandria e destinazione in un altro comune (i pendolari che ogni giorno entrano in città sono più del doppio rispetto a quelli che dalla città si recano verso altri comuni).

Il mezzo di trasporto privato risulta di gran lunga il più utilizzato sia per gli spostamenti interni alla città che negli scambi con l'esterno

La percentuale più bassa di spostamenti con il trasporto pubblico si osserva in città dove complessivamente i pendolari che lo utilizzano sono il 14% contro il 26% di coloro che si spostano verso altri comuni e il 30% dei pendolari che ogni giorno raggiungono Alessandria dall'esterno. Anche in città la prevalenza dei mezzi individuali è certamente determinata dalla preferenza riservata all'auto privata (come conducente o passeggero) che è utilizzata nel 60% dei casi.

Se si distinguono gli spostamenti per lavoro da quelli per studio emergono alcuni elementi interessanti.

Nel primo caso, infatti, è ancora evidente la netta prevalenza dei mezzi privati sia negli scambi con l'esterno che negli spostamenti interni.

Negli spostamenti in ingresso e in uscita da Alessandria l'uso dell'auto come conducente tocca quote pari al 75%, dato che scende pur rimanendo elevato al 60% negli spostamenti interni.

Il quadro cambia se si analizzano gli spostamenti effettuati per raggiungere il luogo abituale di studio per i quali, a causa delle caratteristiche socio-economiche e l'età degli studenti, la quota di utilizzo dell'auto come guidatore è nettamente più bassa rispetto a quanto osservato nei casi precedenti. La percentuale minore si osserva, come è ovvio, per gli spostamenti interni alla città (7%) mentre cresce se si considerano gli studenti che da Alessandria si spostano verso altri comuni (12,7%) e, ancora di più, quelli che arrivano in città dall'esterno (19,4%).

È tutt'altro che trascurabile, con oltre il 40%, la quota di studenti che vengono accompagnati in auto all'interno della città al contrario di quanto accade per gli studenti pendolari che vengono accompagnati solo in percentuale irrilevante. Una diversa ripartizione a seconda della tipologia dello spostamenti si osserva per gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con altri mezzi che supera il 31% nell'area urbana mentre conta soltanto poche unità negli scambi con l'esterno.

Complessivamente è tra gli studenti che il mezzo pubblico raggiunge il maggiore utilizzo anche se le quote modali differiscono sensibilmente tra gli spostamenti interni e quelli di scambio. Nel primo caso, infatti, utilizzano il mezzo collettivo poco meno di un terzo degli studenti mentre la percentuale sale notevolmente se si analizzano gli spostamenti in ingresso ad Alessandria per i quali vale il 60% e soprattutto quelli in uscita per i quali si raggiunge il 65%.

Il parco veicolare relativo al comune di Alessandria è composto di circa 75.000 unità di cui circa l'80% autovetture, con un tasso di motorizzazione all'anno 2011 di 602,5 autovetture ogni 1000 abitanti.

Ridurre il tasso di motorizzazione favorirebbe il recupero di suolo pubblico ad altri usi: aree pedonali, corsie preferenziali per mezzi pubblici, biciclette.

L'eccessiva intensità del traffico urbano non costituisce solo un costo economico, dovuto all'aumento dei tempi richiesti per gli spostamenti, ma penalizza anche le modalità di trasporto sostenibili, riducendo la velocità e accrescendo i costi del trasporto pubblico di superficie, rendendo più insicure le modalità lente di spostamento, prime fra tutti quelle pedonali e ciclistiche. A subire sono i soggetti più fragili, gli anziani e i bambini più a rischio sul fronte salute e sicurezza stradale, i disabili che si scontrano con la barriera di una città costruita solo a misura di automobili, le fasce socialmente più deboli.

E' necessario pertanto delineare una nuova visione di mobilità cittadina attraverso il ripensamento delle regole di accesso al centro urbano e all'integrazione del trasporto su gomma con i mezzi ecologici a gestione individuale, non escludendo la possibilità di accesso alle stesse a fronte di tariffazione (con introiti da reinvestire nel miglioramento della mobilità dei cittadini); Introdurre il concetto di selezione dell'accesso veicolare al centro urbano - in una logica di riduzione concentrica verso le aree centrali - consentendone un'accessibilità di tipo dinamico (con sistemi automatici e telematici di controllo) e che privilegi veicoli a motore a "basso impatto". Contemporaneamente procedere, di concerto con l'azienda affidataria del servizio, ad un ridisegno complessivo della rete del Trasporto Pubblico dell'intera città, coerente l'esigenza di maggiore attrattività del trasporto pubblico.

IL PUMS PER ALESSANDRIA

Gli strumenti normativi di riferimento

La strategia europea in materia di mobilità urbana sostenibile richiede un consistente impegno innovativo nelle politiche locali, a cominciare dal sistema di pianificazione.

La sollecitazione derivante dalla *governance* europea richiede che, anche nel nostro Paese, si compia un esame critico sull'adeguatezza del sistema di pianificazione della mobilità urbana. In effetti, se si esamina il complesso degli strumenti di piano, che la legge prevede per le politiche di mobilità alla scala urbana, emerge in tutta evidenza un quadro eterogeneo, ridondante e soprattutto inadeguato, che si è venuto formando nel tempo, senza un disegno organico e che richiederebbe un radicale ripensamento riformatore.

Gli strumenti di piano, che le leggi italiane prevedono in materia, sono:

- **piano urbano del traffico (PUT)**: un piano di gestione di brevissimo periodo (due anni), obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo (il cui elenco è redatto dalle Regioni). Istituito – sebbene come strumento non obbligatorio – con la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, è divenuto obbligatorio nel 1992, con l'approvazione del Nuovo codice della strada;¹⁴
- **piano urbano della mobilità (PUM)**: un piano strutturale di medio-lungo periodo (dieci anni), per i comuni o le aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti, istituito – senza obbligatorietà – dalla legge 24 novembre 2000, n. 340;
- **piano dei trasporti**: anch'esso proiettato sul decennio, si riferisce ad un'area comprensoriale relativa al bacino di traffico ed è stato istituito con la stessa circolare istitutiva del PUT, cioè la n. 2575 del 1986.

Il PUT è disciplinato dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, pubblicate sulla G.U. del 24 giugno 1995. Le direttive affermano che «il PUT deve essere inteso come “piano di immediata realizzabilità”, con l'obiettivo di contenere al massimo – mediante interventi di modesto onere economico – le criticità della circolazione»

Sorge inoltre l'interrogativo su come sia possibile formare un piano di così breve periodo senza avere a monte un piano di più lungo respiro, quale il piano dei trasporti, che non ha trovato la benché minima applicazione. Vi sono, dunque, evidenti incongruenze nel modo stesso in cui il PUT è stato concepito: esso è uno strumento in palese dissonanza con i principi teorici basilari di una buona pratica di pianificazione, ormai ampiamente acquisiti in ambito disciplinare.

Insomma, il PUT è uno strumento concepito male su cui si è continuato ad aggiungere, in modo occasionale e con visioni settoriali ed episodiche, altri strumenti di piano anch'essi discutibili. Uno strumento che, visti anche i risultati, ha costituito un errore tanto più grave se si pensa che è stato l'inizio della pianificazione del traffico urbano e che, per circa venti anni, è stato l'unico strumento di pianificazione di scala comunale.

La soluzione di questo problema non sta nella individuazione dei PUT di seconda generazione (come sembra peraltro auspicare lo stesso piano nazionale della sicurezza stradale), ma nel deciso abbandono dei PUT e nella loro sostituzione con i piani urbani di mobilità sostenibile secondo quanto suggerito dagli esperti europei

Uno strumento che pare essere più coerente con la linea elaborata a livello europeo è il PUM, per il quale però non è previsto l'obbligo e non si dispone di una adeguata normativa tecnica. Ma è appunto su di esso che occorre puntare per muoversi nel quadro della strategia comune europea.

La Legge n. 340 del 24.11.2000 all.art. 22 ha istituito il Piano Urbano della Mobilità (PUM), inteso come strumento di programmazione a medio – lungo termine per l'attuazione alla scala urbana delle politiche di sviluppo sostenibile, in grado di trattare in modo organico e integrato gli interventi sull'offerta di infrastrutture e servizi e il governo della domanda di mobilità. Lo stesso articolo indica come obiettivi da perseguire nello sviluppo del PUM, i seguenti: “soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la

moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città".

Le Linee Guida dei Piani Urbani della Mobilità, approvate nel 2002 anche da Regioni ed enti locali nella Conferenza unificata, definiscono i requisiti minimi dei PUM. Le suddette linee guida, anche se non sono state formalmente approvate a livello nazionale, rappresentano un valido riferimento per la predisposizione dei Piani Urbani della Mobilità e verranno tenute in conto come documento di indirizzo per la predisposizione del PUMS di Alessandria, così come quelle Europee del 2011, che arrivano a completare il quadro delle politiche europee che si sono susseguite negli ultimi anni:

- il Libro Bianco del 2006 sulla politica europea di comunicazione ha definito i principi fondamentali delle attività di comunicazione politica delle pubbliche amministrazioni e di partecipazione e coinvolgimento dei cittadini.
- il Libro Verde del 2007 e il Piano di Azione per la Mobilità Urbana del 2009 ha definito gli obiettivi necessari per definire una nuova cultura della mobilità urbana, indicando i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) come strumento indispensabile.
- il Libro Bianco 2011 ha definito la Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile, ribadendo che i PUMS sono lo strumento di scala locale.
- con le linee di finanziamento dedicate al trasporto pubblico e alla innovazione nella mobilità (Fondi Strutturali, Intelligent Energies Europe, Smart Cities, LIFE, ecc) ha dato supporto concreto agli innovatori.

Una strategia coordinata

Il PUMS è uno strumento pianificatorio con validità di medio-lungo periodo utile a dotare la Città di Alessandria di una strategia integrata e multiobiettiva, con orizzonte pluriennale, in grado di rispondere alle problematiche e alle esigenze di qualità urbana in modo coerente con la visione espressa dalla sua comunità e dal suo governo.

Esso individua i problemi di fondo insiti nell'esigenza di rendere più sostenibile la mobilità, garantendo alti livelli di accessibilità. Identifica le linee strategiche basilari della politica di mobilità urbana sostenibile. Definisce i contenuti delle linee strategiche, individuando le azioni da porre in essere. Fissa i traguardi che esse devono conseguire. Getta le basi del sistema di monitoraggio identificando gli indicatori per la valutazione delle prestazioni del piano.

Il PUMS non è immediatamente esecutivo. Esso, infatti, affida l'esecuzione delle misure operative a piani e programmi attuativi di breve periodo. I piani attuativi sono costituiti da programmi triennali, legati alla programmazione di bilancio dell'amministrazione comunale, che si attuano tramite programmi di spesa annuali.

I piani attuativi vanno considerati, a tutti gli effetti, come parte integrante del PUMS, poiché ne costituiscono la sua parte esecutiva di breve periodo.

E' documento di pianificazione utile a mettere a sistema e coordinare i provvedimenti già in corso e quelli necessari, indicando i provvedimenti da adottare in modo prioritario e in prospettiva strategica.

Il PUMS deve avere l'effetto di imprimere un assetto più razionale al sistema di funzioni e di strumenti che concorrono al governo della mobilità, conferendo una maggiore organicità e completezza, basata sul seguente modello: ad esso fanno capo i piani di settore che, con i loro piani attuativi, danno operatività al PUMS (*Piano del trasporto pubblico, Piano del traffico privato e della logistica urbana, Piano del sistema della ciclabilità, Piano della sicurezza stradale, Piano per*

l'accessibilità degli spazi pubblici). Per ciascuno di essi il PUMS dovrà fornire le indicazioni attuative e le rispettive competenze e responsabilità amministrative.

Deve rappresentare, in un contesto di risorse finanziarie sempre più scarse, anche lo strumento utile a dotare l'Amministrazione Comunale di un sistema razionale e condiviso di obiettivi e strategie, sulla cui base individuare le priorità e valorizzare le opportunità, superando la logica inefficiente del finanziamento per singole opere o per interventi tra loro separati e talvolta incoerenti.

Il PUMS può e deve costituire lo strumento per definire una strategia condivisa anche con altri livelli e soggetti istituzionali (Comuni di area urbana, Provincia), agendo alla adeguata scala di "area vasta": deve cioè svolgere alcune funzioni che attengono più propriamente alla governance del piano e che possono essere di seguito tratteggiate.

- *Scelte strategiche e interventi strutturali.*
- *Fissazione dei target e delle priorità per i piani di settore.*
- *Monitoraggio e valutazione.*
- *Trasferimento delle lezioni apprese dalle migliori pratiche.*
- *Comunicazione, partecipazione, educazione*

Come organizzarsi per svilupparlo

L'Amministrazione Comunale di Alessandria, in coerenza con il programma di mandato, , ha approvato una serie di provvedimenti nell'anno 2014, di seguito elencati, propedeutici alla gestione dei piani di settore:

- con deliberazione di Giunta Comunale n. 232 del 26.08.2014 ha aderito a CIVINET;
- con deliberazione della Giunta Comunale n. 289 del 22/10/2014 ha confermato l'interesse a partecipare al progetto BUMP Boosting Urban Mobility Plans-,
- con deliberazione della Giunta Comunale n.297 del 29/10/2014 approvava la partecipazione al bando CIVITAS fund

Successivamente con deliberazione G.C. n. 339 del 02/12/2014 "Programma Attuativo Regionale PAR FSC 2007-2013 - Asse III Riqualificazione Territoriale - Linea d'azione "Asse III.I-Programmi Territoriali Integrati" - PTI della Piana alessandrina - Interventi previsti nel Comune di Alessandria" ha ritenuto utile definire una nuova ipotesi progettuale che prevede l'utilizzo dei fondi Regionali attribuiti al Comune dal PTI per una complessiva riorganizzazione della mobilità destinando una parte di essi a "*Studi sulla mobilità e all'introduzione di strumenti innovativi di info-mobilità per i veicoli pubblici e privati in accesso al centro cittadino nell'ambito di una complessiva razionalizzazione del traffico*";

Pertanto, al fine di orientare e gestire il sistema della mobilità urbana dei prossimi anni in un quadro di complessiva coerenza e integrazione dei diversi piani di settore, la Direzione Politiche di Valorizzazione e Tutela Ambientale, Attività Economiche - Unità Operativa in Staff per Mobilità e Trasporti ha intrapreso la procedura di affidamento per studi sulla mobilità consistenti nella redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e dell'aggiornamento del PGTU – Piano Generale del Traffico Urbano, conclusasi in data 21.01.2016 con l'aggiudicazione definitiva in favore della ditta affidataria TRT – Trasporti e Territorio s.r.l., perfezionatasi nel maggio 2016.

Inoltre, con deliberazione di G.C. del 25.09.2015 è stata creata Unità di Progetto intersettoriale per la viabilità, coordinata dal Responsabile dell'Unità Operativa in Staff per Mobilità e Trasporti, con il compito di supportare l'avvio delle procedure per l'aggiornamento del PGTU, la redazione del PUMS, nonché la definizione di provvedimenti urgenti di modifica viabile, avente i seguenti obiettivi:

- Supportare l'attività di redazione di un atto di indirizzo relativo ai temi della mobilità urbana, promosso dall'Assessore alla mobilità e da sottoporre all'approvazione della Giunta;

- L'attività di supporto consisterà in approfondimenti tematici – afferenti alle competenze dei rispettivi servizi e direzioni e nel confronto interdisciplinare delle analisi settoriali;
- L'atto di indirizzo dovrà individuare gli obiettivi strategici da perseguire nell'ambito dell'attività di aggiornamento del PGTU e di redazione del PUMS, le cui procedure sono già state avviate dalla Direzione competente;
- L'unità svolgerà inoltre attività di supporto istruttorio per la definizione di provvedimenti urgenti di modifica viabile.

Viene inoltre garantito, mediante l'istituzione di tavoli di coordinamento dedicati, il coinvolgimento dei Presidenti delle Commissioni consiliari competenti.

Il Piano avrà un orizzonte di medio-lungo periodo, ma sarà individuato anche uno scenario di prima attuazione che permetterà di prevedere la programmazione degli interventi e breve medio periodo in coerenza con gli strumenti dedicati.

Le fasi di lavoro

Le principali attività necessarie alla redazione del PUMS seguiranno le seguenti fasi di lavoro:

1. Affinamento dell'impostazione di Piano per perfezionare la condivisione su percorso, obiettivi, ambito territoriale di riferimento, ambiti di intervento progettuale e approfondire gli aspetti relativi a base dati, indicatori, modellistica (necessari per la definizione dello stato di fatto e delle tendenze future, per la comparazione degli scenari alternativi di intervento).
2. Individuazione preliminare di opportunità relative alle risorse disponibili per finanziare e gestire gli interventi previsti dal Piano (per es. previsioni già inserite in bilancio, ricadute degli oneri di urbanizzazione e interventi sulla mobilità derivanti da accordi relativi a interventi di trasformazione urbanistica, opportunità derivanti da finanziamenti europei, nazionali o regionali, da project financing o da partnership pubblico - pubblico o pubblico - privato; pubblico - terzo settore).
3. Analisi e sviluppo delle proposte progettuali "tematiche" (sviluppando le 10 Strategie), tese a individuare, verificare sotto l'aspetto della reale fattibilità e quantificare sotto quello dei costi e dei tempi di realizzazione (in prima approssimazione) i possibili interventi ipotizzabili.
4. Piano economico – finanziario: spesa prevista, risorse reperibili, risorse da reperire; tempistica e soggetti responsabili e coinvolti; fonti e strumenti da attivare; analisi dei costi evitati.

Iter amministrativo

Il processo amministrativo prevede che la Proposta di piano sia presentata, per l'adozione, al Consiglio Comunale, successivamente portato alla discussione nelle Commissioni Consiliari, infine presentato in Consiglio Comunale per l'approvazione.

L'intero percorso di costruzione del PUMS (dalla fase di impostazione alle fasi di elaborazione e approvazione del piano) dovrà svolgersi nel rispetto della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed in primis alla fase di verifica di assoggettabilità ai sensi del D. Lgs 152/2006 e della D.G.R. n. 12-8931 del 9 giugno 2008.

Pianificazione condivisa

Il processo di pianificazione dovrà essere generato da un confronto aperto con la città, gli enti e gli operatori coinvolti, le competenze e le esperienze più avanzate, le associazioni che rappresentano le visioni e i diversi interessi.

Gli attori e le esigenze di cui tenere conto sono diverse e molteplici. Ma sono anche ormai disponibili gli strumenti (le reti di volontariato, la rete virtuale, le tecnologie di tracciabilità degli spostamenti, ecc.) utili a raccogliere in modo capillare e rappresentativo le sensibilità, i dati, i contributi: gli utenti stessi possono essere fonti di informazioni e contribuire alla mappatura delle situazioni di disagio o dei disservizi o alla costruzione di soluzioni.

Il PUMS dovrà incardinarsi ed essere influenzato dal parallelo processo di Valutazione Ambientale Strategica, previsto dalla normativa, che sarà utilizzato per massimizzare la trasparenza e la condivisione delle percorso decisionale.

Nelle diverse fasi di elaborazione si realizzeranno quindi specifiche attività di informazione e partecipazione pubblica con i portatori di interesse principali, coinvolgendo i sobborghi, le associazioni di categoria, le rappresentanze dei cittadini. Si ritiene anzi necessario che le alternative di piano vengano generate e verificate all'interno dei tavoli partecipativi, secondo un lavoro che vede i diversi soggetti presenti al tavolo esprimersi sugli obiettivi e le strategie desiderate, il gruppo tecnico rielaborare tali indicazioni in alternative organiche e coerenti finalizzate al raggiungimento del sistema dichiarato di obiettivi, ed infine i medesimi soggetti verificare se le alternative siano effettivamente rappresentative della propria "visione".

Successivamente all'approvazione del documento sarà avviata un'attività di monitoraggio rispetto alle modalità e tempistiche di attuazione. Il sistema di monitoraggio, oltre alla usuale definizione del sistema di indicatori per verificare il raggiungimento degli obiettivi del piano, comprenderà anche una proposta di ambito deputato a tale funzione di verifica. Si tratterebbe in altri termini di attivare un „tavolo permanente, un osservatorio allargato agli enti territoriali ed agli altri soggetti interessati (comuni limitrofi, enti gestori, associazioni ecc.) al quale affidare formalmente il compito di operare le verifiche periodiche di andamento del Piano.

Il contenuto del piano, gli indicatori, il monitoraggio

Il PUMS ha nella **sostenibilità economica, sociale e ambientale** la sua finalità: esso è un sistema di azioni che confluiscono su queste tre finalità che sono le diverse facce di un unico problema.

Le azioni che mirano solo a massimizzare la sostenibilità economica possono entrare in conflitto con le finalità della sostenibilità sociale e ambientale, perché le azioni possono avere effetti multipli tra loro in contrasto. Altrettanto può dirsi delle azioni che mirano solo alla sostenibilità ambientale o a quella sociale. Queste finalità possono evidenziare conflitti che vanno risolti trovando quelle soluzioni che soddisfano congiuntamente le tre forme della sostenibilità.

Le singole misure operative sono componenti elementari di azioni complesse che, organizzate a sistema, danno luogo alle linee costitutive della strategia della sostenibilità.

La misura operativa non può essere attuata da sola senza che essa perda di forza.

La struttura organizzativa del piano presenta un'articolazione secondo tre livelli gerarchici: quello delle linee strategiche, quello delle azioni e quello delle misure operative, dove ciascun livello ha specifiche finalità e richiede specifici indicatori:

- è al livello delle **linee strategiche** (livello delle finalità) che si valutano gli **impatti** economici, sociali e ambientali, cioè quegli effetti dai quali dipende il grado di sostenibilità del piano e del sistema della mobilità;
- è al livello delle **azioni** che si valutano i **risultati** del piano (livello degli obiettivi), cioè quegli effetti diretti che il piano produce sul sistema della mobilità, modificando le sue prestazioni funzionali in modo tale da renderlo più performante in termini di sostenibilità;
- è al livello delle **misure operative** che si valutano gli **output** del piano (livello degli strumenti o dei mezzi), cioè i prodotti che esso realizza.

Gli indicatori di impatto, di risultato e di output sono rispettivamente associati ai tre livelli gerarchici delle linee strategiche, delle azioni e delle misure operative. Pertanto è indispensabile, in via preliminare, che si pervenga alla definizione delle linee strategiche, delle azioni e delle misure operative, mostrando come tutte queste componenti siano tra loro connesse da una struttura.

Gli indicatori

Nel PUMS dovranno quindi necessariamente convivere sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Per ciascuno di tali aspetti la sostenibilità assume contenuti specifici: affronta, cioè, una data problematica ponendosi determinati obiettivi e si traduce in criteri di valutazione conseguenti. È a partire dalla corretta definizione di detti contenuti e criteri che si possono individuare gli indicatori di impatto, i quali traducono operativamente la definizione del concetto di sostenibilità.

Occorre aggiungere che, al modificarsi del tipo di sostenibilità, passando cioè dalla sostenibilità economica a quella sociale e a quella ambientale, anche l'unità di misura degli indicatori si modifica in coerenza con il contenuto che sostanzia i diversi tipi di sostenibilità.

Così, per la sostenibilità economica, gli indicatori devono essere espressi nell'unità di misura monetaria. Per la sostenibilità sociale, si fa riferimento alle tematiche dell'equità (ad esempio, il grado in cui vengono rispettati i diritti dei gruppi sociali più deboli), quindi gli indicatori devono essere espressi in unità di popolazione afferenti alle categorie o ai gruppi sociali interessati. Per quella ambientale, gli indicatori esprimono variazioni di fattori di impatto o di rischio presenti nell'ambiente o variazioni dello stato di qualità delle componenti ambientali bersaglio.

Riportiamo di seguito gli indicatori di impatto proposti per valutare la sostenibilità economica, sociale e ambientale

Sostenibilità economica.

“Per un traffico scorrevole nelle città”

- i.a.1. Costo esterno marginale da congestione della mobilità privata sulle principali direttrici di scorrimento.
- i.a.2. Costo esterno marginale da congestione del tpl

Sostenibilità sociale.

“Per un trasporto urbano accessibile a tutti”

- i.b.1. Percentuale di persone con disabilità che escono raramente/mai di casa per inadeguatezza dello spazio pubblico e/o dei sistemi di mobilità.
- i.b.2. Percentuale di persone che usano abitualmente la bicicletta per la mobilità casa-lavoro rispetto al totale delle persone che usano mezzi motorizzati privati per lo stesso tipo di mobilità.
- i.b.3. Percentuale di bambini/studenti che raggiungono il luogo di studio a piedi o in bicicletta..
- i.b.4. Percentuale della popolazione che abita entro un raggio di 300 m. da una fermata del trasporto pubblico di superficie rispetto al totale della popolazione.

Sostenibilità ambientale.

“Per una città più pulita”
“Per un trasporto urbano sicuro”

- i.c.1. Tonnellate delle emissioni di CO2.
- i.c.2. Superamento delle soglie di ammissibilità fissate dalla legge per la concentrazione in atmosfera di NO2 e PM10/PM2,5.
- i.c.3. Incidenti / anno.
- i.c.4. Morti / anno.

Il monitoraggio

Lo scopo del sistema di monitoraggio è di consentire di mantenere costantemente il controllo del processo di pianificazione avendo informazioni sempre aggiornate sulle prestazioni (*performance*), cioè sull'efficacia e sull'efficienza, dei vari interventi programmati dal piano.

Come si è precisato nelle parti che precedono, l'apprezzamento dell'efficacia di un dato intervento richiede la preventiva fissazione dei traguardi (*target*) che l'intervento deve conseguire.

L'attività di monitoraggio dovrà verificare innanzitutto che gli interventi vengano attuati secondo il programma previsto, per poi procedere alla valutazione degli effetti diretti ed infine passare alla valutazione degli effetti indiretti, che costituisce la fase del monitoraggio degli impatti.

BOZZA IN PROGRESS

ASPETTI ECONOMICO – FINANZIARI

La redazione del PUMS non può e non deve essere slegata da una attenta valutazione dei risvolti economici di quanto viene pianificato. Spesso nei documenti di pianificazione la visione della trasformazione della città non si accompagna ad una adeguata analisi di fattibilità economica degli interventi, la cui assenza, alla lunga, rende inattuabile ogni previsione.

Sarà quindi posta particolare attenzione, nella predisposizione degli scenari e nella valutazione delle alternative, alla considerazione della capacità dell'Amministrazione di reperire i finanziamenti necessari alla realizzazione delle opere e alla attuazione dei provvedimenti. In tale ottica è indispensabile individuare una gerarchizzazione delle priorità di intervento

La capacità di spesa della pubblica amministrazione ha subito negli ultimi anni un forte decremento che ha quindi portato ad una sempre minore possibilità di finanziare nuove opere limitandosi alle manutenzioni ed alla conservazione del patrimonio infrastrutturale, peraltro con risorse inadeguate anche per una corretta manutenzione periodica, con gravi ripercussioni sulla fruibilità degli spazi pubblici.

In quest'ottica sarà quindi necessario verificare tutte le opportunità che possono essere esplorate al fine di garantire la attuabilità del piano, operando nel rispetto delle priorità di intervento, anche prospettando alternative che possano essere modulate a seconda delle future disponibilità di bilancio.

In questo contesto potranno essere investiti i proventi derivanti dalle contravvenzioni ex art 258 c.s., nonché utilizzate le entrate derivanti da strumenti connessi alle soste a pagamento su strade comunali, e saranno incentivate tutte le azioni possibili per il reperimento di risorse statali, regionali e comunitarie.

GLI INDIRIZZI

Nel Maggio del 2012 si è insediata la nuova amministrazione.

Nel suo Programma il Sindaco ha posto fra gli obiettivi principali il miglioramento della qualità della vita, la riduzione dell'inquinamento ambientale la creazione di un sistema di Città in cui il trasporto pubblico, le auto, le biciclette e i pedoni diano vita a modelli di convivenza urbana d'avanguardia

La indispensabile disponibilità di risorse d'investimento per azioni efficaci ha posposto la possibilità di attivazione delle misure di analisi, proposta e progettazione di interventi coordinati. La assegnazione di uno specifico incarico per l'aggiornamento del PGTU e la redazione del PUMS, perfezionata nel maggio 2016, e l'individuazione di risorse specifiche nell'ambito del bilancio 2016 consentono ora di procedere secondo le intenzioni programmatiche.

Di seguito articoliamo questa indicazione in indirizzi generali per le politiche locali di governo della mobilità.

Alessandria più vivibile e sicura

Migliorare e innovare in senso ambientale il sistema della mobilità dell'area urbana alessandrina per migliorare la qualità di vita di residenti e fruitori e per tutelarne la salute e la sicurezza, riducendo inquinamento e incidentalità.

Orientare le scelte in materia di mobilità verso la progressiva riduzione di congestione e inquinamento atmosferico ed acustico e quindi operare per ridurre in misura significativa il numero di mezzi privati in uso o in proprietà e per privilegiare le modalità di spostamento più adatte a questo obiettivo.

Conformare le procedure di progettazione e gestione degli spazi pubblici all'esigenza di garantire la piena fruibilità a tutti i cittadini, indipendentemente dalle capacità motorie e/o sensoriali.

Alessandria più accessibile ed attrattiva

Garantire e migliorare l'accessibilità alla Città per le persone e le merci. Promuovere quindi la qualità e l'efficienza del sistema nel suo complesso, governando la domanda, migliorando la coerenza tra offerta e domanda, investendo sulla logistica.

Migliorare la qualità dell'ambiente urbano anche allo scopo di rivitalizzare le aree degradate e di attrarre residenti, imprese, fruitori della città, riducendo la congestione e liberando gli spazi pubblici dall'eccessivo numero di veicoli privati, riqualificando e attrezzando per la mobilità alternativa nuove aree, anche fuori dal centro.

Migliorare la fruibilità del trasporto pubblico per tutti i cittadini, indipendentemente dalle capacità motorie e/o sensoriali,

Riqualificare il patrimonio storico urbanistico della città, migliorando la fruibilità degli spazi pubblici.

Progettare in modo coordinato azioni che migliorino l'attrattività della Città e della area centrale storica anche a beneficio delle attività commerciali tradizionali e del loro valore di vitalità urbana, valorizzando le caratteristiche di centro commerciale naturale mediante sistemi efficaci di indirizzamento agli accessi urbani, di organizzazione degli spazi di sosta, di protezione delle aree di fruizione pedonale.

Alessandria capoluogo

Affrontare i problemi alla giusta scala, quella di un'area urbana nella quale gravita ogni giorno una popolazione superiore a quella dei soli residenti. Concordare e attivare insieme agli altri Comuni le strategie più efficaci. Integrare gli obiettivi delle politiche della mobilità nelle politiche territoriali.

Promuovere l'integrazione tra i servizi offerti dai diversi operatori e sistemi del trasporto pubblico. Orientare tutti gli investimenti dei prossimi anni, anche di concerto con gli enti sovraordinati, a migliorare la rete di trasporto pubblico urbano, la rete ferroviaria e a costruire parcheggi di corrispondenza, concentrando gli investimenti relativi alla rete stradale a quelli necessari soprattutto all'incremento della sicurezza, alla riduzione della pressione del traffico su strade locali, alla risoluzione delle criticità ai nodi ed alla riqualificazione ad indirizzo ciclabile e pedonale.

Mobilità Smart

Adeguare alle specificità del contesto alessandrino le soluzioni sperimentate con successo in altre città per rendere la mobilità più efficiente, sicura e pulita (quali car sharing, car pooling e mobilità elettrica con un piano punti di ricarica elettrica veloce, oltre alla verifica di sostenibilità economica della rivitalizzazione di un sistema di bike sharing).

Promuovere e incentivare la collaborazione tra le politiche pubbliche e il sistema delle imprese più capaci di offrire nuovi servizi e prodotti caratterizzati ad elevata compatibilità ambientale.

Mobilità sostenibile

Intervenire sulla mobilità come una delle leve più importanti per ridurre non solo gli inquinanti locali che minacciano la salute, ma anche per dare il proprio contributo a ridurre i consumi energetici e le emissioni "globali" che sono la causa dei cambiamenti climatici.

LE STRATEGIE

Premessa

Le strategie, che saranno di seguito descritte, hanno come finalità il conseguimento dei seguenti obiettivi:

- riequilibrare il **peso modale degli spostamenti**: aumentare gli spostamenti fatti senza usare i veicoli motorizzati privati (quindi solo tramite taxi, TPL, bici, piedi);
- aumentare la **domanda di trasporto soddisfatta dai mezzi pubblici**;
- ridurre in misura significativa il **traffico motorizzato privato**;
- migliorare la **qualità dell'aria**;
- incrementare la **sicurezza stradale**.

Le strategie si articolano nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), attraverso Programmi con Obiettivi e Azioni concrete e specifiche, tra loro coerenti.

I programmi costituiranno il contenuto progettuale del Piano, gli obiettivi elencati oltre che da perseguire saranno anche monitorare nel tempo, con appositi Indicatori di risultato.

Le azioni concrete e specifiche sono quelle che si sceglie di attuare, per le quali si decide di recuperare e destinare risorse, individuare i soggetti responsabili dell'attuazione ed eventuali partner, definire le tempistiche.

Le 10 strategie:

1. Una visione di "area vasta" del sistema
2. Ridisegnare il sistema di TPL
3. Potenziare, in coordinamento con la Regione, i collegamenti ferroviari
4. Organizzare la nuova viabilità, garantire accessibilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile
5. Sicurezza stradale, aree pedonali e isole ambientali
6. Facilitare e sostenere la ciclabilità
7. L'accesso all'area urbana, il centro storico e la sua attrattività
8. Rendere efficiente il sistema della sosta
9. Una nuova logistica delle merci urbane
10. Superare le barriere, per una città accessibile a tutti

Le 10 strategie e le "linee di azione" sono descritte sinteticamente di seguito.

1. Una visione di "area vasta" del sistema

Obiettivi

- Consolidare il coordinamento fra i comuni dell'area alessandrina.
- Perseguire il raggiungimento a scala vasta della riorganizzazione della mobilità e della riduzione dell'inquinamento ambientale.

Le Linee di Azione:

- Condivisione delle scelte e dei servizi di pianificazione e programmazione, promozione congiunta di modalità innovative per l'efficienza e la concorrenzialità nei trasporti con l'obiettivo di garantire maggiori servizi nonostante la riduzione dei contributi statali.
- Elaborazione condivisa di strategie per il governo coordinato del traffico nelle emergenze smog.
- Integrazione sovrapposizioni urbano extraurbano;
- Adesione all'Agenzia della mobilità regionale

2. Ridisegnare il sistema di TPL

Obiettivi

- Garantire elevata accessibilità alla città via TPL, per ridurre la dipendenza dal mezzo privato.
- Aumentare l'attrattività del TPL per promuovere il trasferimento verso questa modalità di trasporto.
- Aumentare l'efficacia e l'efficienza del trasporto pubblico al fine di migliorarne la sostenibilità economica.

Le Linee di Azione:

- Elaborazione del Piano Triennale dei TPL della città di Alessandria
- Incremento della qualità e dell'efficienza dei servizi e della capacità di trasporto (acquisto di nuovi mezzi) integralmente attrezzati per l'accessibilità universale).
- Potenziare modalità che favoriscano sistemi di pagamento semplificati.
- Strategie e strumenti per la lotta all'evasione tariffaria
- Integrazione di strumenti informatici per la razionalizzazione degli spostamenti, con riferimento a TPL e sistema della sosta.

3. Potenziare, in coordinamento con la Regione, i collegamenti ferroviari

Obiettivi

- Ridurre la dipendenza dal mezzo privato negli spostamenti di scambio di media e lunga percorrenza.
- Incrementare la capacità del nodo di Alessandria, sia per il traffico locale (valorizzando la funzione di hub ferroviario dell'area provinciale ed invertendo il depotenziamento delle linee secondarie) che per la media e lunga percorrenza, migliorando – in particolare - i collegamenti con la Lombardia e l'Emilia.

Le Linee di Azione:

- Intensificazione delle sinergie già in atto, con i Comuni centri zona della Provincia, la Regione Piemonte, attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese, e Trenitalia

4. Organizzare la nuova viabilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile

Obiettivi

- Garantire accessibilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche, prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.
- Incrementare la sicurezza e la compatibilità tra diverse componenti del traffico
- Ridurre l'attrazione di traffico automobilistico nell'area centrale del capoluogo in particolare agendo sulla componente del traffico pendolare, incentivando usi collettivi dei mezzi privati e l'utilizzo della bicicletta, verificando la sostenibilità di parcheggi di interscambio auto/bici nelle aree periferiche.

Le Linee di Azione

- Rivisitazione stradale e degli spazi pubblici in stretta coerenza con il perseguimento delle politiche ambientali e delle previsioni del PGTU, individuando le opere e i servizi necessari per garantire accessibilità sostenibile ai nuovi ambiti di trasformazione.

5. Sicurezza stradale, pedonalità e isole ambientali

Obiettivi

- Innalzare la vivibilità e la qualità ambientale degli spazi urbani e diffondere la cultura della mobilità pedonale.
- Promuovere informazione e formazione sul tema della mobilità sostenibile
- Elevare la qualità ed adeguatezza dei sistemi di controllo del rispetto delle regole di uso degli spazi pubblici, per tutte le categorie d'utenza
- Aumentare la sicurezza, stradale, con attenzione agli utenti più esposti.
- Dotare la città di una rete integrata di percorsi e di aree a traffico limitato e promuovere una connettività pedonale integrata e diffusa su tutta la rete stradale, urbana ed extraurbana.

Linee di Azione

- Un piano per la sicurezza stradale che permetta una consistente riduzione degli incidenti, dei feriti, dei decessi.
- Revisione della rete stradale esistente individuando connessioni pedonali dirette e attraversamenti pedonali adeguatamente protetti.
- Completa revisione dell'attuale sistema di ZTL ambientali
- Sviluppo di Zone 30 con l'obiettivo di tutelare i quartieri residenziali e le scuole (per proteggere i bambini e i ragazzi dall'esposizione agli agenti inquinanti e creare maggiori condizioni di sicurezza).
- Orientare le progettazioni infrastrutturali alle buone pratiche introdotte dai paesi ad alta componente ciclopedonale del traffico.

6. Facilitare e sostenere la ciclabilità

Obiettivi

- Diffondere la cultura della mobilità ciclistica anche attraverso adeguamenti infrastrutturali.
- Aumentare la sicurezza e l'attrattività di questo modo di trasporto incentivando il trasferimento modale a favore della ciclabilità.
- Aggiornare il quadro strategico e programmatico ai sensi dell'art. 3 del DM 30 novembre 1999 n. 557

Linee di Azione

- Aggiornamento del censimento ed integrazione degli itinerari ciclabili, nel quale sia prevista la sostenibilità economica e una scala di priorità e di tempi di realizzazione.
- Garanzia di sicurezza e di comfort favorevoli alla diffusione dell'uso della bicicletta e della mobilità sostenibile. Creazione di percorsi ciclabili "protetti" sugli assi principali di accesso al centro urbano. A titolo di – non esaustivo - esempio: via Marengo (diretrice est), via Pacinotti/Corso XX Settembre (diretrice Europa-Pista-Centro), viale B. Ravenna (Cristo-Centro), via Donizetti/Via Guasco (Orti-Centro) in connessione con la mitigazione e selezione del traffico veicolare nell'area urbana.

Specifica attenzione dovrà essere riservata ai collegamenti tra i sobborghi e l'area urbana del capoluogo. In tale contesto si terrà conto altresì delle indicazioni già contenute in apposita mozione approvata dal Consiglio Comunale.

- Città a misura di bicicletta anche nei suoi elementi di arredo urbano, con rastrelliere e bicistazioni.
- Integrazione con il trasporto pubblico, ripristino del sistema del Bike Sharing.

7. L'accesso all'area urbana, il centro storico e la sua attrattività

Obiettivi

- Orientare la domanda verso scelte che privilegino l'utilizzo di mezzi di mobilità sostenibile e servizi di trasporto collettivo in alternativa all'uso del mezzo privato.
- Introdurre strumenti efficaci per il controllo delle infrazioni, controllare il rispetto delle regole con strumenti più efficaci.
- Migliorare la qualità e vivibilità dell'area centrale anche quale elemento di attrattività in coerenza con le azioni di riqualificazione e promozione dell'attrattività residenziale del centro ed a beneficio delle attività commerciali tradizionali e del loro valore di vitalità urbana.
- Migliorare la qualità dei collegamenti delle aree periferiche con i poli di attrazione servizi/amministrazione/commercio, privilegiando modalità sostenibili e riqualificando gli spazi pubblici destinati alla mobilità.

Linee di azione

- creazione di un sistema urbano di controllo e gestione della mobilità di tipo dinamico fondato su telecontrollo sulle direttrici di accesso all'area urbana (portali con telecamere a riconoscimento di targa ed informazioni dinamiche sulla situazione del traffico e dei parcheggi);
- integrazione del sistema anzidetto con uno dedicato all'area centrale storica, per la regolazione dell'accesso all'area di più elevata attrattività di spostamento;
- selezione delle possibilità di accesso all'area urbana per i veicoli a più elevata incidenza ambientale, per fasce orarie, con possibilità di accesso agevolato al sistema pubblico di trasporto;
- progettazione coordinata di azioni che migliorino l'attrattività della Città e dell'area centrale storica anche a beneficio delle attività commerciali tradizionali e del loro valore di vitalità urbana, valorizzando le caratteristiche di centro commerciale naturale mediante sistemi efficaci di indirizzamento agli accessi urbani, di organizzazione degli spazi di sosta e delle modalità di tariffazione e pagamento, di protezione delle aree di fruizione pedonale
- verifica – mediante le analisi programmate nell'ambito della revisione del PGTU – della efficacia e sostenibilità di un sistema di parcheggi di attestamento per *traffico pendolare* in corrispondenza dei 4 assi principali di accesso all'area urbana (est piazza Caduti di Nassiriya – nord piazza D. Provvidenza ed area spettacoli viaggianti – ovest piazza Alba Julia – sud area scalo ferroviario prospiciente via Carlo Alberto) con sistemi "navetta" di collegamento al centro e/o sistemi di interscambio auto/bici/bike-sharing;
- semplificazione della regolamentazione della sosta per i residenti dell'area centrale, in coerenza con le azioni di riqualificazione e promozione dell'attrattività residenziale del centro
- promozione di progetti informativi nelle scuole e in enti/aziende dotati di mobility manager.

8. Rendere efficiente il sistema della sosta

Obiettivi

- Ridurre la pressione della sosta su strada e la competizione con gli altri usi del suolo pubblico.
- Orientare la domanda attraverso una regolamentazione integrata che consideri l'insieme dell'offerta di sosta su strada e in struttura.
- Minimizzare la dotazione di sosta richiesta per nuove trasformazioni urbanistiche.

Linee di Azione

- Verifica – mediante le analisi programmate nell'ambito della revisione del PGTU – della efficacia e sostenibilità di un sistema di parcheggi di attestamento per *traffico pendolare* in corrispondenza dei 4 assi principali di accesso all'area urbana (est piazza Caduti di Nassiriya – nord piazza D. Provvidenza ed area spettacoli viaggianti – ovest piazza Alba Julia – sud area scalo ferroviario prospiciente via Carlo Alberto) con sistemi "navetta" di collegamento al centro;
- Individuazione di nuove modalità di pagamento della sosta mediante utilizzo delle disponibili tecnologie innovative
- previsione di un sistema di tariffazione organizzata per accesso-sosta nell'area urbana e centrale; eventuali risorse aggiuntive (in specie provenienti da sanzioni) dovrebbero essere integralmente utilizzate per azioni di promozione di forme di mobilità sostenibile secondo piani di programmazione triennale.

9. Una nuova logistica delle merci urbane

Obiettivi

- Migliorare l'efficienza del traffico commerciale (ridurre i costi, aumentare gli indici di carico).
- Ridurre le esternalità ambientali negative e promuovere la sostituzione dei veicoli più inquinanti con mezzi a basso impatto ambientale, con l'obiettivo decennale che l'ultimo miglio avvenga con mezzi ad impatto zero.

Linee di Azione

- Sostegno e sollecitazione di politiche nazionali e regionali che favoriscano la valorizzazione dello scalo ferroviario alessandrino.
- Messa a punto di un quadro di provvedimenti complessivi di regolazione e incentivi mirati all'obiettivo dell'efficienza economica ed ambientale.
- Miglioramento della dotazione di spazi per il carico e scarico, e promozione di tecnologie e sistemi avanzati per la logistica delle merci urbane (mezzi elettrici, cargo-bike).

10. Superare le barriere per una città accessibile a tutti

Obiettivi

- Costruire una città inclusiva, migliorando le condizioni di mobilità urbana per tutti.
- Ridurre le barriere e garantire compatibilità tra i vari modi di spostamento.

Linee di Azione

- Progettazione delle nuove infrastrutture 100% accessibili.
- Rinnovo delle infrastrutture esistenti con particolare riguardo all'accessibilità
- Adattamento di tutti i servizi di trasporto pubblico individuale e collettivo all'obiettivo accessibilità.
- Individuazione degli indirizzi per la progettazione e realizzazione di massima accessibilità per marciapiedi, componenti di arredo e elementi dello spazio pubblico fruibili.

BOZZA IN PROGRESS