

**CITTÀ DI ALESSANDRIA  
AGGIORNAMENTO DEL PGTU E  
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

**LINEE di INDIRIZZO  
SINTESI**

**AUTORE:**  
TRT TRASPORTI E TERRITORIO

MILANO, 13 LUGLIO 2016





## Seconda di copertina

---

<b>Cliente</b>	Comune di Alessandria
<b>Riferimento contratto</b>	Determinazione n. 137 del 21/01/2016
<b>Nome progetto</b>	Aggiornamento del PGTU e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
<b>Nome file</b>	PGTU-PUMS-Alessandria_Linee d'indirizzo_Sintesi_v1
<b>Versione</b>	v.1
<b>Data</b>	14/07/2016

### Classificazione del documento

Bozza

Finale

Riservato

Pubblico

### Autore

Simone Bosetti, Andrea Selan, Patrizia Malgieri, Ivan Uccelli

### Approvazione finale

Patrizia Malgieri

### Diffusione

Cliente

## Contatti

---

TRT Trasporti e Territorio  
Via Rutilia 10/8  
Milano - Italia  
Tel: +39 02 57410380  
E-mail: [info@trt.it](mailto:info@trt.it)  
Web: [www.trt.it](http://www.trt.it)

## INDICE

<b>INDICE DELLE TABELLE.....</b>	<b>II</b>
<b>1 LINEE DI INDIRIZZO E OBIETTIVI .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 INTRODUZIONE.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 OBIETTIVI E PRIORITÀ.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3 INDIRIZZI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE .....</b>	<b>7</b>
1.3.1 <i>Indirizzi .....</i>	<i>7</i>
1.3.2 <i>Strategie.....</i>	<i>9</i>

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1-1: PUMS: Set di obiettivi generali e specifici .....	6
Tabella 1-2: Strategie, obiettivi e linee di azione per il Piano Urbano della Mobilità.....	9

# 1 Linee di indirizzo e obiettivi

## 1.1 Introduzione

Il Comune di Alessandria ha avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione del settore della mobilità, sia strategica (Piano Urbano della Mobilità sostenibile) che tattica (aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano), allo scopo di rendere coerente gli indirizzi e le politiche promosse in ambito urbano al mutamento di paradigma imposto dallo scenario macro economico, nonché alla necessità di confrontare le scelte operate a livello locale con il dibattito europeo e nazionale.

Se è vero in particolare che il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è concepito nell'ambito della normativa nazionale (legge del 24/11/2000 n. 340) come strumento di pianificazione strategica del settore trasporti e mobilità, è altrettanto vero che, nel corso di questi ultimi anni, si è aperto un dibattito in ambito comunitario e nazionale sulla necessità di assumere il **criterio di sostenibilità** (economica-sociale-ambientale) quale criterio guida delle politiche di mobilità urbana.

In ambito comunitario i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) sono esplicitamente richiamati dai documenti di indirizzo della politica di settore ed in particolare nell'ambito de:

- il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni – [COM (2009) 490 final]), nel quale documento la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (o in inglese, SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan);
- il Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile (COM(2011) 144), il quale tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS;
- l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più recente e specifico In materia di mobilità urbana il quale, nell'allegato "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS", ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione e ne indica questi principali requisiti.

La rilevanza dei PUMS nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città (cfr. Iniziativa Civitas).

Le Linee Guida per la redazione dei *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP), messe a punto in sede europea<sup>1</sup> introducono un cambiamento di approccio nella redazione dei piani strategici del settore mobilità. In sintesi, gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) fanno riferimento ad:

- un **approccio partecipativo** che coinvolge la comunità locale (cittadini e i portatori di interesse) dalla condivisione del quadro di conoscenza alla definizione degli indirizzi del Piano;
- un **impegno concreto per la sostenibilità** del settore della mobilità in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale;
- un **approccio integrato di pianificazione** che tiene conto delle politiche di settori diversi e dei livelli interistituzionali;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro **misurabilità**;

---

<sup>1</sup> [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)

- una **chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici**, tenendo conto dei più ampi costi e benefici sociali.

Si tratta di un radicale cambio di paradigma nella elaborazione degli strumenti di pianificazione i cui elementi del mutato approccio sono evidenziati dal confronto tra un piano di tipo tradizionale e quello proposto dal PUMS.

Piano dei Trasporti Tradizionale	↔	Piani Urbani della Mobilità Sostenibile
Focus sul traffico veicolare	↔	<b>Focus</b> sulle persone/cittadini/attività
Obiettivo principale: ridurre la congestione/aumentare la velocità veicolare	↔	<b>Obiettivo principale</b> Accessibilità, vivibilità e qualità dello spazio pubblico
Mandato politico e ruolo della componente tecnica	↔	<b>Importanza del processo di partecipazione</b> (ruolo della comunità locale)
Priorità agli aspetti tecnici e di ingegneria del traffico	↔	<b>Percorso integrato di pianificazione:</b> territorio-trasporti-ambiente
Tema dominante: infrastrutture	↔	<b>Combinazione di politiche e misure</b> di gestione della domanda di mobilità coerenti con gli obiettivi
Focus su progetti che richiedono ingenti risorse	↔	<b>Introduzione del concetto di limite nell'uso delle risorse</b> (suolo, energetiche, economiche, fisiche, ecc.)
Valutazioni limitate ad aspetti di tipo tecnico	↔	<b>Valutazione estensiva di efficacia/sostenibilità:</b> tecnica-ambientale-economica-sociale

Questo cambiamento di paradigma ha una chiara ricaduta in termini di definizione delle politiche e delle misure di mobilità. Da una visione centrata su misure cosiddette di offerta di servizi e infrastrutture (più trasporto pubblico, più strade e parcheggi e così via) si promuove una visione articolata delle politiche di mobilità urbana che comprendono un **mix di azioni** volte sia ad offrire e innovare le infrastrutture ed i servizi che ad incidere sulle leve che generano la domanda di mobilità, in altri termini incidere sugli strumenti di gestione della domanda di mobilità.

Vi è ormai una diffusa consapevolezza sul fatto che per rendere sostenibile il settore della mobilità e dei trasporti richieda un **approccio integrato** in grado di tenere conto sia dei fattori determinanti la domanda di mobilità (struttura territoriale, economica e socio-demografica) sia degli impatti (positivi e negativi) che il modello di mobilità prevalente determina sull'ambiente (inquinamento atmosferico, emissioni di gas serra, rumore, consumo di risorse non rinnovabili (es: suolo e combustibili fossili), in termini di costi sociali (es: incidentalità e mortalità, tutela della salute) e mancata efficienza nell'uso delle risorse.

Vi è ormai una diffusa consapevolezza sul fatto che per rendere sostenibile il settore della mobilità e dei trasporti si richieda un approccio integrato in grado di tenere conto:

- dei fattori determinanti la domanda di mobilità: struttura territoriale, economica e socio-demografica;
- degli impatti (positivi e negativi) che il modello di mobilità prevalente determina sull'ambiente: inquinamento atmosferico, emissioni di gas effetto serra, rumore, consumo di risorse non rinnovabili (si

pensi ad esempio al consumo di suolo e dei combustibili fossili da cui il settore dei trasporti è grandemente dipendente);

- dei costi sociali generati dal settore, ovvero i costi della insicurezza stradale derivanti dalla perdita di vite umane e dalle condizioni di gravità dell'incidentalità, grandemente non compensati dai primi assicurativi;
- della mancata efficacia nell'uso delle risorse pubbliche in presenza di condizioni di criticità economiche e della fiscalità pubblica.

La città di Alessandria si pone all'avanguardia in Italia ed in Europa scegliendo di adeguare i propri strumenti di pianificazione-programmazione della mobilità nel solco tracciato da un approccio attento alla dimensione locale e alle sollecitazioni/sfide che la città è chiamata ad affrontare nel prossimo decennio.

In questo contesto i passaggi fondamentali che guidano la formulazione della proposta di strategie per il PUMS-PGTU di Alessandria sono:

- l'individuazione dei punti di forza e di debolezza del sistema della mobilità a Alessandria a partire dalla ricostruzione del quadro di conoscenza di cui si è dato conto nei capitoli precedenti;
- gli indirizzi espressi dall'amministrazione nel "Documento di indirizzo metodologico e strategico per lo sviluppo del Piano Urbano della Mobilità" (maggio 2016).

## 1.2 Obiettivi e priorità

Delineare le linee di indirizzo del PUMS richiede di individuare gli obiettivi che il PUMS si prefigge di conseguire nel corso del prossimo decennio. Obiettivi che dovranno riflettere due aspetti fondamentali, ovvero essere in grado di rappresentare:

- il criterio di sostenibilità con specifica attenzione al tema mobilità nel contesto locale;
- gli obiettivi con indicatori, ciò al fine di garantire nell'ambito del processo di elaborazione del piano e nella sua fase di implementazione una valutazione di efficacia delle misure che ne comporranno lo scenario.

Il sistema degli obiettivi del PUMS, presentato di seguito, si articola quindi in quattro macrocategorie, che si richiamano alle quattro dimensioni ormai consolidate del concetto di sostenibilità (sviluppo, ambiente, società, economia), si declinano sullo specifico del tema mobilità e sul caso alessandrino, e hanno lo scopo di massimizzare le ricadute positive reciproche e le coerenze interne al sistema, secondo il principio di sostenibilità.



Le quattro macrocategorie sono le seguenti:

- 1) Mobilità sostenibile
- 2) Equità, sicurezza e inclusione sociale
- 3) Qualità ambientale
- 4) Innovazione ed efficienza economica



Ognuna delle dimensioni di sostenibilità corrisponde ad un set di obiettivi generali e specifici. Il successivo passaggio richiede la rappresentazione dei singoli obiettivi attraverso indicatori (quantitativi o qualitativi) da impiegare sia nella fase di valutazione ex-ante delle alternative di piano che nella successiva fase di monitoraggio.

Tabella 1-1: PUMS: Set di obiettivi generali e specifici

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
<b>MOBILITA' SOSTENIBILE</b> Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città	<b>Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto</b> (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città
	<b>Garantire accessibilità alla città</b> mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
	<b>Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada</b> (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
	<b>Incentivare i comportamenti corretti di mobilità</b> e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (leggeri e pesanti), nonché dei ciclisti e dei pedoni
<b>EQUITA', SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE</b> Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti	<b>Ridurre l'incidentalità stradale</b> , con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili (pedoni/ciclisti/motociclisti), con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. <i>Visione Rischio Zero</i> )
	<b>Ridurre le barriere di accesso</b> ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico
	<b>Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso le modalità di trasporto più sostenibili</b> , diffondendo e migliorando l'informazione resa ai residenti, agli operatori economici ed ai <i>city user</i> rispetto all'offerta dei servizi di mobilità
<b>QUALITA' AMBIENTALE</b> Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale	<b>Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti</b> 'di area vasta' attribuibili al settore dei trasporti (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> , NO <sub>x</sub> e precursori Ozono), nonché di <b>inquinanti locali</b> legati al 'traffico di prossimità' ( <i>Black carbon</i> )
	<b>Ridurre i consumi energetici</b> ed in particolare quelli di combustibili fossili (gasolio/benzina/GPL/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti
	<b>Ridurre le emissioni di gas climalteranti</b> (CO <sub>2</sub> ) derivanti dal settore dei trasporti
	<b>Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore</b> (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili in prossimità delle scuole, dei presidi sanitari e degli ambiti residenziali

	<b>Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione</b>
<b>INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA</b>  <b>Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate</b>	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e <b>rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica</b> destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità
	Rendere espliciti ed <b>internalizzare nelle politiche pubbliche i costi</b> ambientali, sociali e sanitari generati dai diversi modi di trasporto
	Promuovere l' <b>efficienza economica del traffico commerciale</b> (distribuzione urbana delle merci)
	<b>Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità</b> , valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore trasporti

Gli obiettivi oltre ad essere accompagnati dall'indicatore quantitativo/qualitativo dovranno confrontarsi e tenere in conto i vincoli e le indicazioni contenuti negli strumenti di pianificazione-programmazione delineati tanto alla scala locale che a quella regionale-nazionale e comunitaria.

## 1.3 Indirizzi dell'Amministrazione Comunale

### 1.3.1 Indirizzi

Nel maggio del 2012 si è insediata la nuova Amministrazione Comunale. 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 postposto 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 viene articolata questa indicazione in indirizzi generali per le politiche locali di governo della mobilità, così come descritta nel "Documento di indirizzo metodologico e strategico per lo sviluppo del Piano Urbano della Mobilità" (luglio 2016).

#### 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.

### 1.3.2 Strategie

Il medesimo “Documento di indirizzo metodologico e strategico per lo sviluppo del Piano Urbano della Mobilità” (luglio 2016) elenca le strategie individuate all’Amministrazione Comunale aventi 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 10 strategie individuate sono le seguenti:

- 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

**Tabella 1-2: Strategie, obiettivi e linee di azione per il Piano Urbano della Mobilità**

OBIETTIVI	LINEE DI AZIONE PROPOSTE
<p><b>1. Una visione di “area vasta” del sistema</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidare il coordinamento fra i comuni dell’area alessandrina.</li> <li>• Perseguire il raggiungimento a scala vasta della riorganizzazione della mobilità e della riduzione dell’inquinamento ambientale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Elaborazione condivisa di strategie per il governo coordinato del traffico nelle emergenze smog.</li> <li>• Integrazione sovrapposizioni urbano extraurbano.</li> <li>• Adesione all’Agenzia della mobilità regionale.</li> </ul>

OBIETTIVI	LINEE DI AZIONE PROPOSTE
<b>2. Ridisegnare il sistema di TPL</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantire elevata accessibilità alla città via TPL, per ridurre la dipendenza dal mezzo privato.</li> <li>• Aumentare l'attrattività del TPL per promuovere il trasferimento verso questa modalità di trasporto.</li> <li>• Aumentare l'efficacia e l'efficienza del trasporto pubblico al fine di migliorarne la sostenibilità economica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborazione del Piano Triennale dei TPL della città di Alessandria</li> <li>• Incremento della qualità e dell'efficienza dei servizi e della capacità di trasporto (acquisto di nuovi mezzi integralmente attrezzati per l'accessibilità universale).</li> <li>• Potenziare modalità che favoriscano sistemi di pagamento semplificati.</li> <li>• Strategie e strumenti per la lotta all'evasione tariffaria.</li> <li>• Integrazione di strumenti informatici per la razionalizzazione degli spostamenti, con riferimento a TPL e sistema della sosta.</li> </ul>
<b>3. Potenziare, in coordinamento con la Regione, i collegamenti ferroviari</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridurre la dipendenza dal mezzo privato negli spostamenti di scambio di media e lunga percorrenza.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensificazione delle sinergie già in atto, con i Comuni centri zona della Provincia, la Regione Piemonte, attraverso l'Agenda della Mobilità Piemontese, e Trenitalia</li> </ul>
<b>4. Organizzare la nuova viabilità, garantire accessibilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantire accessibilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.</li> <li>• Incrementare la sicurezza e la compatibilità tra diverse componenti del traffico.</li> <li>• Ridurre l'attrazione di traffico automobilistico nell'area centrale del capoluogo, in particolare agendo sulla componente del traffico pendolare ed incentivando usi collettivi dei mezzi privati e l'utilizzo della bicicletta, verificando la sostenibilità di parcheggi di interscambio auto/bici nelle aree periferiche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>

OBIETTIVI	LINEE DI AZIONE PROPOSTE
<b>5. Sicurezza stradale, aree pedonali e isole ambientali</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innalzare la vivibilità e la qualità ambientale degli spazi urbani e diffondere la cultura della mobilità pedonale.</li> <li>• Promuovere informazione e formazione sul tema della mobilità sostenibile.</li> <li>• Elevare la qualità ed adeguatezza dei sistemi di controllo del rispetto delle regole di uso degli spazi pubblici, per tutte le categorie d'utenza.</li> <li>• Aumentare la sicurezza stradale, con attenzione agli utenti più esposti.</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un piano per la sicurezza stradale che permetta una consistente riduzione degli incidenti, dei feriti, dei decessi.</li> <li>• Revisione della rete stradale esistente individuando connessioni pedonali dirette e attraversamenti pedonali adeguatamente protetti.</li> <li>• Completa revisione dell'attuale sistema di ZTL ambientali.</li> <li>• Isole ambientali e 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).</li> <li>• Orientare le progettazioni infrastrutturali alle buone pratiche introdotte dai paesi ad alta componente ciclopedonale del traffico.</li> </ul>
<b>6. Facilitare e sostenere la ciclabilità</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffondere la cultura della mobilità ciclistica anche attraverso adeguamenti infrastrutturali.</li> <li>• Aumentare la sicurezza e l'attrattività di questo modo di trasporto incentivando il trasferimento modale a favore della ciclabilità.</li> <li>• Aggiornare il quadro strategico e programmatico ai sensi del art. 3 del DM 30 novembre 1999 n. 557</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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. Specifica attenzione dovrà essere riservata ai collegamenti tra i sobborghi e l'area urbana del capoluogo.</li> <li>• Città a misura di bicicletta anche nei suoi elementi di arredo urbano, con rastrelliere e bicistazioni.</li> <li>• Integrazione con il trasporto pubblico, ripristino del sistema del Bike Sharing (<b>da verificare</b>).</li> </ul>
<b>7. L'accesso all'area urbana, il centro storico e la sua attrattività</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Introdurre strumenti efficaci per il controllo delle infrazioni, controllare il rispetto delle regole con strumenti più efficaci.</li> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inserimento 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 (<b>da verificare</b>)).</li> <li>• Integrazione del sistema anzidetto con uno dedicato all'area centrale storica, per la regolazione dell'accesso all'area di più elevata attrattività di spostamento.</li> <li>• Selezione delle possibilità di accesso all'area</li> </ul>

OBIETTIVI	LINEE DI AZIONE PROPOSTE
<p>tradizionali e del loro valore di vitalità urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<p>urbana per i veicoli a più elevata incidenza ambientale, per fasce orarie, con possibilità di accesso agevolato al sistema pubblico di trasporto.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Verifica 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 con sistemi "navetta" di collegamento al centro e/o sistemi di interscambio auto/bici/bike-sharing.</li> <li>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.</li> <li>Promozione di progetti informativi nelle scuole e in enti/aziende dotati di mobility manager.</li> </ul>

### 8. Rendere efficiente il sistema della sosta

<ul style="list-style-type: none"> <li>Ridurre la pressione della sosta su strada e la competizione con gli altri usi del suolo pubblico.</li> <li>Orientare la domanda attraverso una regolamentazione integrata che consideri l'insieme dell'offerta di sosta su strada e in struttura.</li> <li>Minimizzare la dotazione di sosta richiesta per nuove trasformazioni urbanistiche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verifica 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.</li> <li>Individuazione di nuove modalità di pagamento della sosta mediante utilizzo delle disponibili tecnologie innovative.</li> <li>Previsione di un sistema di tariffazione organizzata per accesso-sosta nell'area urbana e centrale.</li> <li>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.</li> </ul>
--	---

OBIETTIVI	LINEE DI AZIONE PROPOSTE
<p><b>9. Una nuova logistica delle merci urbane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Migliorare l'efficienza del traffico commerciale (ridurre i costi, aumentare gli indici di carico).</li> <li>• 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostegno e sollecitazione di politiche nazionali e regionali che favoriscano la valorizzazione dello scalo ferroviario alessandrino (<b>da verificare</b>).</li> <li>• Messa a punto di un quadro di provvedimenti complessivi di regolazione e incentivi mirati all'obiettivo dell'efficienza economica ed ambientale.</li> <li>• 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).</li> </ul>
<p><b>10. Superare le barriere, per una città accessibile a tutti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Costruire una città inclusiva, migliorando le condizioni di mobilità urbana per tutti.</li> <li>• Ridurre le barriere e garantire compatibilità tra i vari modi di spostamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progettazione delle nuove infrastrutture 100% accessibili.</li> <li>• Rinnovo delle infrastrutture esistenti con particolare riguardo all'accessibilità.</li> <li>• Adattamento di tutti i servizi di trasporto pubblico individuale e collettivo all'obiettivo accessibilità.</li> <li>• Individuazione degli indirizzi per la progettazione e realizzazione di massima accessibilità per marciapiedi, componenti di arredo e elementi dello spazio pubblico fruibili.</li> </ul>

Fonte: Comune di Alessandria, Documento di indirizzo metodologico e strategico per lo sviluppo del Piano Urbano della Mobilità (luglio 2016)