

**L'ASSOCIAZIONE *AMICI DELLA BICI* INCONTRA I
CANDIDATI SINDACI PER LE ELEZIONI
AMMINISTRATIVE
SUL TEMA:**

**PROSPETTIVE DI MOBILITA' URBANA
SOSTENIBILE A NOVARA**

Albergo Italia – 29 Aprile 2011



AMICI della BICI - Associazione Ciclo-Culturale
NOVARA - via Perazzi 5e (c/o c.d. Quartiere S.Martino)
tel. 328.0626261 il lunedì e il giovedì dalle 17.30 alle 19.00
info@amicidellabicinovara.it
www.amicidellabicinovara.it



Amici della Bici – Associazione cicloculturale - Novara

1

UNA PREMESSA

Nella storia ... trafficata della città di Novara dal 1990 ad oggi si annoverano ben **3 Piani del Traffico**, **1 Piano della Mobilità** e **1 Piano della Sosta**. Uno solo di questi piani è stato attuato (nel 1990)

Dal 2006 è stata avviata la formazione di un **nuovo Piano Generale del Traffico Urbano** (PGTU) che tuttora non ha ancora avuto formale approvazione e al quale non sono state ancora assegnate le necessarie risorse per l'attuazione.

Nel frattempo:

- **peggiora annualmente la qualità dell'aria** e la concentrazione di ozono, imputabili per il 60% alle emissioni del traffico; in quasi tutti gli assi stradali principali è sistematicamente superata la **soglia massima di rumorosità diurna e notturna** (dati PGTU)
- **rimangono elevati gli spostamenti con il mezzo privato**, nell'area urbana e dai comuni contermini
- si riducono i livelli di incidentalità tra veicoli, ma **aumentano gli incidenti a pedoni e ciclisti**
- altrettanto **elevata è la congestione veicolare sugli assi urbani principali** e intorno all'area centrale con forti penalizzazioni, tra l'altro, per l'efficienza e l'attrattività del trasporto pubblico e per la sicurezza degli utenti deboli

Ai candidati sindaci rivolgiamo tre domande:

1. **su quali emergenze intervenire e con quali soluzioni?**
2. **qual'è il loro progetto di mobilità urbana sostenibile per il presente e per il futuro della città?**
3. **quale ruolo, progetti, risorse si propone di assegnare alla mobilità ciclabile urbana?**

Amici della Bici – Associazione cicloculturale - Novara

2

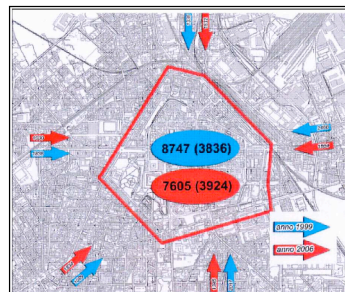
ALCUNI PROBLEMI EMERGENTI NELLA CITTA'

1. MOBILITA' PRIVATA

dal 1999 al 2006, secondo i dati del PGU il traffico privato sulla rete stradale urbana non sembra cresciuto sensibilmente in valore assoluto; ciò che è cambiato è **la tipologia degli spostamenti** che si può interpretare da questa tabella (Fonte PGU):

Tab.21 – Traffico interno, di scambio e di attraversamento – 1999/2006

DESCRIZIONE	Anno 1999	Anno 2006
Centro - Comune di NO	4.909 (28,9%)	3.681 (24,6%)
Centro – Comuni di 1 ^a corona (fino a 10 km)	2.283 (13,4%)	1.705 (11,4%)
Centro – Comuni di 2 ^a corona (fino a 20 km)	874 (5,1%)	582 (3,9%)
Centro – Comuni esterni (oltre 20 km)	681 (4,0%)	1.637 (10,9%)
Comune di NO - Comune di NO	4.457 (26,2%)	4.439 (29,7%)
Comune di NO - Comuni di 1 ^a corona (fino a 10 km)	2.082 (12,2%)	1.742 (11,7%)
Comune di NO - Comuni di 2 ^a corona (fino a 20 km)	561 (3,3%)	368 (2,5%)



Spostamenti in auto diretti in centro (tra parentesi le provenienze esterne alla città)

In rosso 2006
In blu 1999

1999 esterne 41%
2006 esterne 50%

- diminuiscono gli spostamenti in auto dal comune di Novara al centro (-25%)
- ma aumenta la percentuale degli spostamenti dai comuni esterni verso il centro (dal 22,5 al 26,3%); in particolare **da quelli posti oltre i 20 km si rilevano circa 1000 spostamenti in più**
- incrementano gli spostamenti all'interno del comune di Novara, che passano dal 26,2 al 29,7 in valore %, stabili in valore assoluto.

ALCUNI PROBLEMI EMERGENTI NELLA CITTA'

2. TRASPORTO PUBBLICO

gli spostamenti con **il mezzo pubblico** già molto scarsi nei primi anni '90 (7,2% del totale) sono ulteriormente calati nel periodo '91-'03 del 9-13% nel numero dei passeggeri trasportati, calo recuperato al 2005 con un incremento del 10% dell'utenza (da 7,2 a 8,0 milioni di trasportati nel periodo 2002-2005), attestandosi al livello del 1991.

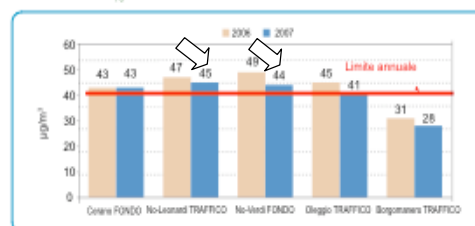
Dai dati di indagine sui giudizi dell'utenza (2003) si rileva che (fonte PTS - Program.Triennale di Servizio):

- la **pulizia** è stata giudicata **insufficiente per il 46% degli intervistati**
- la **sicurezza** **insufficiente per il 22%**
- la **frequenza, il rispetto degli orari e l'affollamento** **insufficienti dal 35%**
- l'**informazione** e il **costo del viaggio** **insufficienti per il 29%**
- il **comfort** **insufficiente per il 18%**
- **vicinanza alle fermate** e **tempo del viaggio** in media è ritenuta **positiva** (rispettivamente - 8% e -14% di insufficienza)

3. INQUINAMENTO AMBIENTALE

cresce la concentrazione di Pm10 (dati ARPA) con 21 sforamenti dall'inizio dell'anno in viale Verdi e 31 in viale Roma; **la media annuale 2007 supera di 4-5 punti il limite per la protezione della salute**; altrettanto dicasi per il biossido di azoto NO2 da 2 a 6 punti sopra il limite di protezione umana.

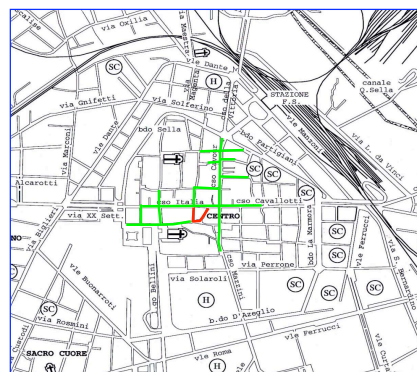
Confronto PM₁₀: media annuale



Fonte: Arpa Piemonte

4. AREE PEDONALI E ZONE A TRAFFICO LIMITATO

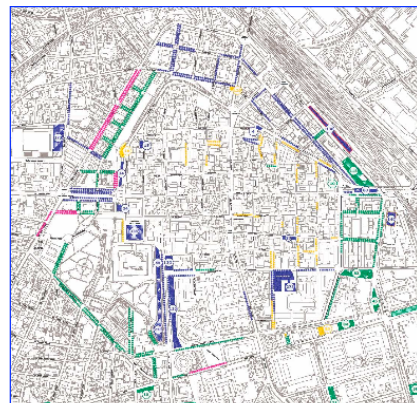
L'estensione della **Zona a Traffico Limitato** in centro è ancora quella del 1990 (c.so Cavour, Italia, Rosselli, Cavallotti in parte, p.za Gramsci); le **aree pedonali** o a priorità pedonale pure (Via Omar, Bianchini, p.za delle Erbe). Nei quartieri dove vive il 90% della popolazione novarese, piazze, scuole, luoghi pubblici centrali mantengono da sempre un regime di circolazione che non tutela la sicurezza dei pedoni e non valorizza i luoghi di aggregazione locale.



5. LA SOSTA

Il **regime della sosta** ha conosciuto in questi ultimi anni una **graduale estensione della tariffazione** (indistinta però nelle aree e nella durata). Si è passati da circa 400 posti nel 1990, a 1.200 nel 1994 (in attuazione del 1° PUT) e agli attuali 2.300; ma **rimangono tuttora circa 870 posti a regime libero** nella zona centrale compresa tra baluardi e viali (dati PGU), fonte di attrazione del traffico.

Dal 2005 ad oggi non sono stati ancora realizzati o proposti nuovi parcheggi di interscambio esterni o semicentrali previsti dal Piano della Mobilità 2007 e integrati con il trasporto pubblico, conseguentemente non sono stati eliminati posti in area centrale ed è incrementato il traffico comuni esterni-centro.



6. LOGISTICA URBANA

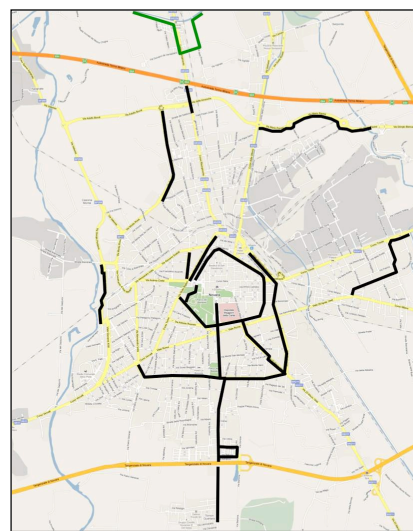
E' cresciuta la frequenza della **distribuzione porta a porta a servizio del commercio** locale, in genere con mezzi diesel **senza filtro antiparticolato** e in particolare **nelle aree commerciali centrali e nella zona a traffico limitato** dove è più alta la frequentazione pedonale.

L'obiettivo del Piano Urbano della Mobilità 2007 *"+ merci - impatti con City logistic"* è ancora inattuato.

7. MOBILITA' CICLABILE

Il piano delle **piste ciclabili**, formato nel 1991, è sostanzialmente fermo agli interventi attuati nel decennio 1994-2004 con circa 18 km di piste e corsie a cui si sommano 3,5 km dal 2004 ad oggi, ciò **nonostante la crescita degli spostamenti in bicicletta** (erano già il 13,2% del totale nel 1990) e la domanda di sicurezza degli utenti (**cresce il numero di incidenti a pedoni +6% e ciclisti +1,6%**); si tenga conto inoltre che a Novara il **25% del totale degli spostamenti in auto effettuano un percorso periferia-centro su distanze contenute entro 3,5-4,0 km di raggio** (destinazioni raggiungibili in 15-20 minuti anche in bici).

Con l'eccezione nel percorso T.Quartara-Centro e nella rete anulare dell'area centrale, dove **permangono però diversi nodi irrisolti**, nel resto della rete urbana i percorsi ciclabili rimangono episodici e frazionati, soprattutto negli itinerari periferia-centro.



8. MODERAZIONE DEL TRAFFICO E SICUREZZA NEI PUNTI CRITICI

L'applicazione del così detto regime di **Zona 30** per **proteggere quartieri, scuole e strade residenziali** dall'invasione del traffico privato, dalla velocità delle auto che non favorisce la sicurezza dei pedoni, dei ciclisti e i percorsi casa-scuola, ha avuto sinora solo **tre applicazioni** (quartiere Vela, via Juvarra-Monte San Gabriele, Lumellogno-in corso) mentre permangono critiche e irrisolte molte situazioni in città.

9. STRADE PRINCIPALI

Alcuni **assi stradali principali** (v.le Roma, c.so Torino, Vercelli, Risorgimento, della Vittoria, etc...) manifestano da tempo situazioni di congestione, limitazioni alla velocità dei mezzi pubblici, regimi di sosta inadeguati anche al commercio locale.

In particolare i livelli di sinistrosità degli assi stradali così come **i livelli di rumore** rilevati nel 2003, a cui si accenna anche nel PGTU, dovrebbero indicare precisi e indifferibili ambiti di intervento: ad esempio c.so XXIII Marzo, con un **valore diurno di 72,7 dB e notturno di 68,5**, e c.so Milano con **71,3 dB diurno e 69,5 notturno**, contro un **massimo di legge rispettivamente di 60 e 50 dB** e un massimo di attenzione per la salute e l'ambiente di 70 e 55 Db.

A SEGUIRE

LE AZIONI INNOVATIVE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CHE CI ASPETTIAMO CONFRONTI E BUONE PRATICHE

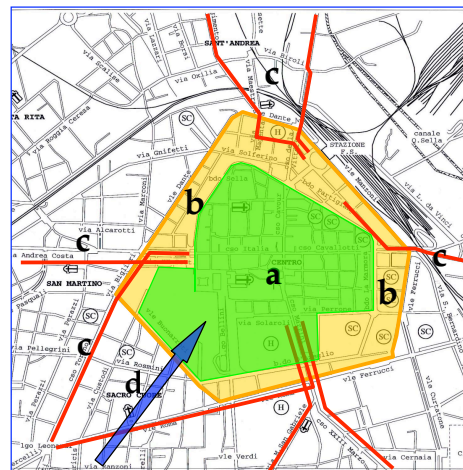
LE AZIONI INNOVATIVE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CHE CI ASPETTIAMO CONFRONTI E BUONE PRATICHE

1. un Piano del Traffico immediatamente operativo sulle priorità ambientali per portare all'attuazione, auspicabilmente entro **un anno**:

- l'estensione della ZTLimitato** all'intero centro storico interno ai baluardi
- l'estensione della tariffazione della sosta al perimetro dei viali**, questi compresi (+870 posti ancora a regime libero) e contestualmente l'incremento della sosta riservata ai residenti nelle aree interne ed esterne ai viali (circa 400 posti)
- un contestuale significativo investimento per **incrementare l'offerta di trasporto pubblico (+ corse riservate, + frequenze, + informazione, + integrazione con i parcheggi di interscambio – costo del biglietto)** come contropartita alle limitazioni da porre al traffico privato.

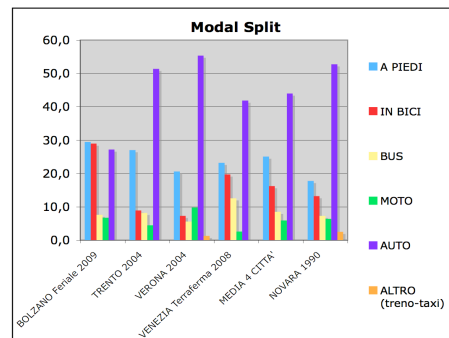
Un primo obiettivo: trasferire sul mezzo pubblico il 10% degli automobilisti diretti in centro (900 auto in meno e 1.200 passeggeri in più sui bus) pari al 9% in più dei passeggeri giornalieri sui bus (dati Piano Triennale di Servizio)

- uno o più itinerari ciclabili quartieri-centro** ad elevata domanda di spostamento (es. quartieri sud-ovest della città da cui si spostano circa 2.000 auto dirette in centro con 2.800 passeggeri)



2. Cambiare il "modal split" (spostamenti urbani) – confronto Novara altri comuni

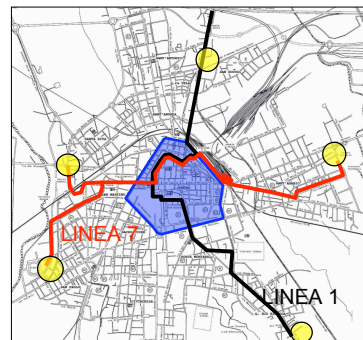
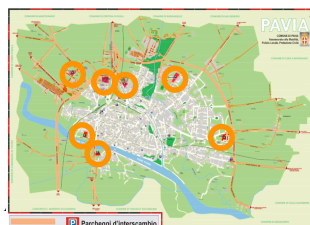
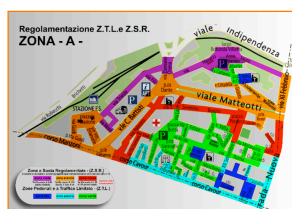
	BOLZANO Feriale 2009	TRENTO 2004	VERONA 2004	VENEZIA Terraferma 2008	MEDIA 4 CITTA'	NOVARA 1990
A PIEDI	29,5	27,0	20,6	23,2	25,1	17,8
IN BICI	29,0	8,9	7,3	19,7	16,2	13,2
BUS	7,6	8,2	5,6	12,6	8,5	7,3
MOTO	6,7	4,5	9,8	2,6	5,9	6,4
AUTO	27,2	51,4	55,4	41,9	44,0	52,8
ALTRO (treno-taxi)	-	-	1,3	-	0,3	2,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



3. Completare la razionalizzazione del regime di sosta e attuare l'interscambio con il trasporto pubblico

- Differenziare le tariffe in relazione alla centralità e all'attrattività dei luoghi, ma riservare anche posti ai residenti sprovvisti di autorimessa
- Organizzare l'offerta di sosta di lunga durata in aree esterne all'area centrale, con tariffe agevolate e integrate al trasporto pubblico

PAVIA: esempio virtuoso di gestione integrata della sosta: tariffe differenziate e parcheggi di interscambio



NOVARA: parcheggi di interscambio integrabili con il trasporto pubblico

9

4. Sperimentare nuove forme di mobilità sostenibile pubblica e privata

Iniziative per promuovere il **car pooling** (auto condivise) e **car sharing** (auto in affitto) così come l'uso di **auto elettriche** (finanziate con contributi UE) sono ormai diffuse in diverse città italiane.

Il Sindaco Marco Filippeschi ha consegnato oggi le prime quattro Smart Electric

Pisa capitale della mobilità elettrica. Roma e Milano le prossime città E-mobility Italy



ultimo aggiornamento: 04 novembre, ore 18:13
Il consumo di energia - pari a 750 mila kWh - delle 100 smart per i 4 anni di durata del progetto, eviterà l'emissione in atmosfera di 600 t. di CO2

condividi



Si stima che il consumo di energia delle cento **Smart** che verranno distribuite, calcolato in 750 mila kWh, per i 4 anni di durata della sperimentazione, consentirà una riduzione delle **emissioni di CO2** in atmosfera calcolata in 600 tonnellate.

Il sindaco Filippeschi ha motivato l'adesione al progetto spiegando che

“Pisa è una città che scommette sul futuro e quella elettrica è, senza dubbio, la mobilità su strada del domani. Le stime di Enel, al riguardo, sono emblematiche: se il 15% delle auto che circolano nella nostra provincia fossero elettriche si risparmierebbero 45mila tonnellate l'anno di CO2, il gas ritenuto responsabile dei cambiamenti climatici, oltre ad una sostanziale riduzione dell'inquinamento acustico e dell'emissione di altre sostanze nocive.

Amici della Bici – Associazione cicloculturale - Novara



Car Sharing

Una nuova idea di mobilità

Con il Car Sharing è possibile allentare la morsa del traffico, ripensare i concetti di possesso e utilizzo dell'auto e ridurre il numero delle auto in sosta.

Scopri anche tu **cos'è il Car Sharing**.

E' possibile prenotare on line le vetture Car Sharing collegandosi al sito www.lcsprenoto.it



10

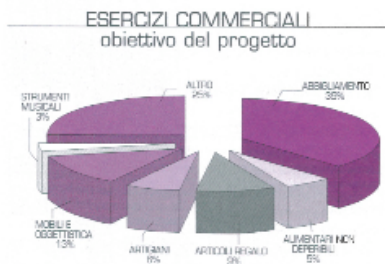
5. City Logistic: una modalità sostenibile per la distribuzione delle merci nell'area urbana

Coniugare efficienza, economia dei trasporti e rispetto per l'ambiente sono gli obiettivi che diverse città italiane stanno perseguendo in questo settore. Una sfida e un'opportunità anche per Novara e il CIM ?

PROGETTO SPERIMENTALE PER RIDURRE TRAFFICO E INQUINAMENTO NEL CENTRO STORICO

GENOVA MODELLO per l'Europa nella distribuzione DELLE MERCI

Veicoli elettrici e a metano riforniranno di merci i negozi senza penalizzare esercenti, trasportatori e consumatori.



Amici della Bici – Associazione cicloculturale - Novara

AL VIA A PADOVA LA SPERIMENTAZIONE DI UN INNOVATIVO PROGETTO DI DISTRIBUZIONE URBANA

CITYPORTO: meno traffico in città ma quadreranno anche I BILANCI

PADOVA

Piattaforma e mezzi ecologici nel rispetto dell'autonomia degli operatori professionali. Break even previsto tra 4 anni.

È partito di recente una nuova iniziativa di distribuzione delle merci in ambito urbano. Tutto è stato sperimentato in città di Padova. La garanzia di successo dell'iniziativa - analisi di fattibilità economica, ricerca del consenso ed innovazione tecnologica - questa volta coinvolgerà i operatori per tutto il territorio perché si possa parlare ancora di a lungo di questo progetto, ribattezzato "Cityporto". Il modello adottato, nel concreto, prevede che gli operatori consegnino le merci ad una piattaforma logistica (l'Interporto di Padova), situata a ridosso della città, dalla quale a sua volta



zio non sarà in regime di monopolio e ciascun operatore potrà liberamente investire in proprio, dotandosi di mezzi e strutture in grado di ανταπερρε alle variazioni di domanda. Con quali strumenti il Comune parteciperà fattivamente al progetto Cityporto? "Assolutamente, il Comune ha investito l'Interporto di realizzare una strada di fattibilità per riorganizzare la distribuzione urbana delle merci e creare un contributo di 10 mila euro per l'arrivo della piattaforma. Poi ha sostenuto dalla Regione Veneto

ASSEGNATO ALLA CITTÀ EMILIANA LO SUGAR AWARD 2010 PER IL PROGETTO ECOLOGISTICS

PARMA la virtuosa del trasporto merci URBANO

di Dania De Ascentis

È andato alla città di Parma il premio Sugar Award 2010 conferito dall'Unione Europea alle amministrazioni più virtuose nella realizzazione di progetti di logistica urbana, per la ca-

Operativo da marzo 2008 il progetto della città emiliana ha raggiunto in tempi brevi il pareggio di bilancio.

dell'aria nel territorio del Comune di Parma. L'intento era di abbattere le polveri sottili (PM10), ma anche di ridurre i disagi connessi al traffico e alla sosta dei veicoli commerciali nel centro stori-

11

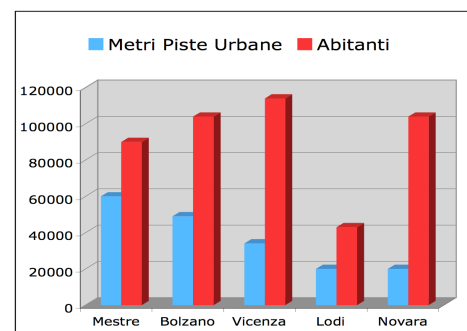
6. Favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto economico, ecologico, non ingombrante. Aumentare sicurezza, interventi appropriati e intermodalità per l'uso della bici.

Oltre 600 firme di cittadini novaresi hanno recentemente portato il Consiglio Comunale ad approvare all'unanimità una mozione di impegno all'Amministrazione per di investire di più e meglio per incrementare la mobilità ciclabile urbana. Un atto sicuramente molto positivo.

- impegno a **devolvere la quota di legge degli introiti da sanzioni** alla ciclabilità (art. 208 CdS)
- impegno a **risolvere i vari nodi irrisolti, i punti critici e le interruzioni delle piste**
- impegno a **formare un nuovo piano delle ciclopiste e degli itinerari ciclabili (Biciplan)**
- impegno a **realizzare uno o più degli itinerari ciclabili**, in sede propria e/o in regime di Zona 30
- impegno a **migliorare in ogni opera di manutenzione la sicurezza degli spostamenti ciclabili**
- impegno a **chiedere anche il contributo e il parere delle associazioni degli utenti**
- impegno a **dipendenti e amministratori per usare biciclette** negli spostamenti urbani
- impegno a **un accordo con RFI per il ricovero delle bici nell'area Stazione**
- impegno a **realizzare canaline e scivoli per bici** nei sottopassaggi

Un confronto con alcune città (fonte Fiab): Mestre con 90.000 abitanti ha 60 km di piste e corsie ciclabili urbane; Bolzano con 104.000 abitanti, 49 km; Vicenza con 114.000 abitanti, 34 km; Lodi con 43.000 abitanti, 20 Km e **Novara, con 105.000 abitanti, 21 km.**

Ma la lunghezza delle piste ciclabili non è l'unico parametro per valutare il grado di ciclabilità e non sempre è possibile favorire gli spostamenti in bici realizzando piste separate!



Amici della Bici – Associazione cicloculturale - Novara

12

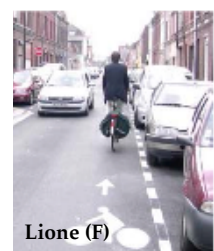
Altre azioni che migliorano la ciclabilità urbana:

Corsie ciclabili segnaletiche: segnalano un margine destinato alla ciclabilità, richiamano l'attenzione dell'automobilista e mantengono il ciclista nella strada. Con 5.000 euro si fanno più di 2 km di corsia ciclabile monodirezionale.



Zone 30 e moderazione del traffico: moderare il traffico nei quartieri residenziali favorisce la sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili, riduce i conflitti e i rumori del traffico, aumenta la qualità della vita urbana. Nelle strade i ciclisti possono transitare senza necessità di separazione e segregazione.

Transiti contromano delle biciclette nei sensi unici: un elevato numero di strade a senso unico hanno un **impatto fortemente negativo sulla mobilità ciclistica e i ciclisti sono più penalizzati dagli effetti restrittivi rispetto agli automobilisti**. Diverse città stanno sperimentando l'apposizione di specifica segnaletica verticale e orizzontale agli incroci, favorendo spostamenti più brevi e diretti.



Informazione e comunicazione

A Milano i vigili urbani riscoprono la bicicletta e.... danno il buon esempio alla città. Novara potrebbe fare altrettanto.



A Schio si fa il "marketing emozionale" per la bici



Campagna promozionale del comune di Schio (VI)



Comunicare la mobilità sostenibile

un logo e una immagine coordinata



Il primo obiettivo della comunicazione è rendere riconoscibile la rete ciclabile o l'isola ambientale nel suo complesso, da parte di tutti, quindi utenti abituali, ma anche utenti che la utilizzano raramente.

un'immagine unitaria e coordinata, per dare riconoscibilità all'intero sistema.

grafica accattivante ed unitaria nello stile (logo, colori, dimensioni, ecc.) che dia forza al sistema di mobilità ciclistica nel panorama degli altri sistemi di mobilità urbana.



Ma tutto questo è inimmaginabile senza un **BICIPLAN**

Il piano degli spostamenti ciclabili non è solo il piano delle piste. Si tratta invece di stimare gli spostamenti attuali e quelli potenziali (*dal mezzo motorizzato alla bici*), di integrare ciclabilità e trasporto pubblico (*intermodalità e ultimo miglio*), di individuare gli itinerari diretti e preferenziali (*dalla periferia al centro e viceversa, tra i quartieri della città, intorno all'area centrale*), di trovare le soluzioni più adatte alle diverse modalità di spostamento (*quelli veloci casa-lavoro e quelli lenti degli utenti più deboli*), di indicare le tipologie più appropriate per i diversi itinerari (*piste separate, percorsi ciclopedonali, corsie ciclabili, Zone 30*) ma soprattutto di bilanciare interventi e risorse prevedibili, progetti specifici e interventi contestuali alle opere manutentive.



Piano della mobilità ciclabile di Castellanza

Biciplan di Schio (VI)

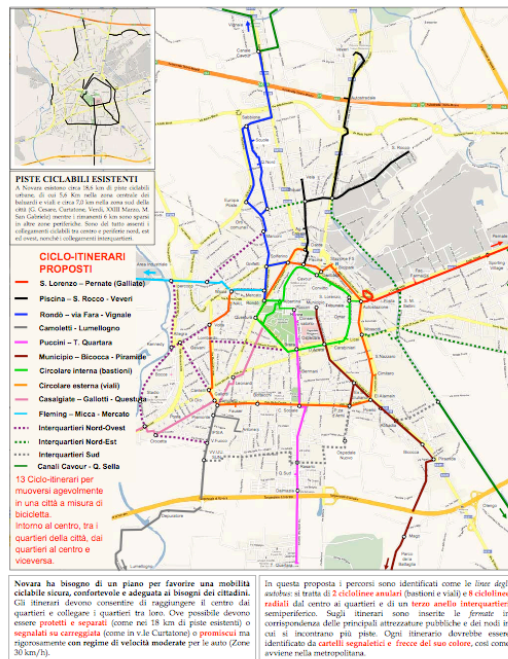


Amici della Bici - Associazione cicloculturale - Novara

13 CICLO-ITINERARI PER MUOVERSI MEGLIO IN UNA CITTA' PIU' AMICA DELLE BICICLETTE

DA UNA PROPOSTA DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE DI NOVARA

Per informazioni e proposte: info@amicidellabici-novara.it



L'Associazione **Amici della Bici di Novara**:

- ringrazia i Candidati Sindaci per la loro disponibilità al confronto
- auspica di vedere fatti propri dai Candidati gli obiettivi e le azioni proposte
- si augura infine di poter essere chiamata a dare il proprio contributo alla crescita di un modello sostenibile di mobilità urbana anche nella nostra città.

**PIÙ PISTE
PIÙ **BICI** =
UNA
SANA
MOBILITA'
PER TUTTI**



Amici della Bici - Associazione cicloculturale - Novara