



*Comune di Perugia*

VERSO IL NUOVO  
**PIANO URBANO DELLA  
MOBILITA' SOSTENIBILE**

## *Quadro normativo di riferimento*

- Linee Guida ELTIS per Sviluppare ed attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
- Legge n. 340 del 24.11.2000 – art. 22: istituzione dei Piani Urbani di Mobilità per Comuni con più di 100.000 abitanti
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità
- coerenza anche con gli obiettivi generali delle “Linee guida per lo sviluppo smart di città e territori” redatte in bozza dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
- Procedura di VAS: D.Lgs. 152/2006, L.R. n. 12/2010, D.G.R. n. 423/2013



# Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

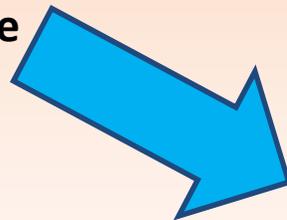
dai **PUM** ai **PUMS**: un nuovo modo di pianificare la mobilità urbana

<b>Pianificazione tradizionale dei trasporti</b>		<b>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</b>
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui



# *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità nelle aree urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, monitoraggio e valutazione e **partecipazione**



**Un PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità. Segue un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin dall'inizio e nel corso dello sviluppo e dell'implementazione dell'intero processo.**



# *Partecipazione del PUMS*

Nel percorso verso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sono previsti diversi momenti di partecipazione, per il coinvolgimento attivo dei cittadini e dei portatori di interesse, per condividere obiettivi, per sviluppare una «vision» condivisa, per identificare le priorità

## **I momenti della partecipazione:**

- Consultazioni preliminari
- Nel processo di definizione del PUMS: attività tese al coinvolgimento di tutti i soggetti interessati (agenda 21, focus group, tavoli tematici, sito web attraverso le modalità specifiche oggetto di offerta degli esperti)
- Procedura VAS:
  - Osservazioni e contributi da parte di tutti i soggetti interessati sulla proposta di Piano, il Rapporto Ambientale, la Sintesi non tecnica



# *Partecipazione del PUMS*

## **Obiettivi della partecipazione:**

- Coinvolgere tutti i diversi tipi di portatori di interesse nell'intero processo pianificatorio, affrontando le loro esigenze specifiche
- Sostenere lo sviluppo di una pianificazione più efficace ed efficiente
- Assicurare un coinvolgimento ben organizzato delle parti interessate in tutte le fasi chiave del processo di partecipazione
- Incoraggiare i cittadini ad informarsi e consentire loro di partecipare al dibattito



# *Partecipazione del PUMS*

## **Strumenti della partecipazione:**

- Sviluppare un piano di comunicazione che includa:
  - strategia di impegno
  - cronoprogrammazione
  - strategia complessiva per le pubbliche relazioni
  - informazione proattiva della popolazione (l'ente che si avvicina alla gente e non viceversa)
  - partecipazione dei gruppi di portatori di interesse chiave per l'intero processo
- Identificare le tappe e gli strumenti adeguati per il coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini
- Attenzione alle attività dei gruppi di pressione che possono bloccare il processo
- Condurre regolarmente incontri formali e/o informali per informare le parti interessate e chiedere un riscontro per poter impostare il quadro di riferimento per le decisioni chiave.



## *Partecipazione del PUMS*

### **Azioni di dettaglio:**

Individuare una strategia di coinvolgimento dei soggetti interessati che utilizzi diversi modelli e tecniche di lavoro per confrontarsi con istituzioni, imprese private, organizzazioni della società civile, gruppi di cittadini, associazioni professionali, ecc.

Gli elementi qualificanti del processo partecipativo saranno trasformati in parametri di valutazione delle offerte dei consulenti esperti



# Tempistica di redazione del PUMS

Tempo totale: 14-19 mesi a seconda che sia necessario o no la VAS

Fasi e Attività		MESI																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Verifica di assoggettabilità a VAS	Predisposizione del Rapporto Preliminare Ambientale	■	■																	
	Conferenza di verifica di assoggettabilità a VAS			■	■															
	Acquisizione pareri e provvedimento di verifica (entro 60 gg dall'avvio)				■															
Conferenza di consultazione preliminare (max 90 gg) necessaria solo se il provvedimento di verifica assoggetta il piano a VAS						■	■	■												
Predisposizione proposta di Piano (ed eventuale sintesi non tecnica e Rapporto Ambientale, qualora sia assoggettato a VAS)	Indagini conoscitive e ricostruzione dello stato attuale	■	■	■	■	■	■	■												
	Predisposizione proposta di Piano								■	■	■	■	■	■	■					
	Partecipazione alla procedura di redazione del Piano								■	■	■	■	■	■	■					
	Predisposizione sintesi non tecnica e Rapporto Ambientale (se in VAS)								■	■	■	■	■	■	■					
	Predisposizione Piano dei Trasporti Pubblici								■	■	■	■	■	■	■					
	Adozione del Piano														■					
Eventuale procedura di VAS e approvazione del Piano	Pubblicazione del Piano e presentazione osservazioni															■	■			
	Valutazione osservazioni e contributi e convocazione Conferenza di VAS																	■	■	
	Conferenza di VAS																		■	■
	Eventuale revisione del Piano a seguito delle osservazioni																			■
	Approvazione del Piano																			■



## *Obiettivi generali del PUMS*

Obiettivi derivanti dall'integrazione con il

### **Piano Regionale dei Trasporti (1):**

1. migliorare le infrastrutture e i servizi di Trasporto Pubblico Locale, con l'obiettivo di una rete di TPL efficiente;
2. orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche ed edilizie prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile, soprattutto nei contesti in cui il Piano Regolatore Generale del Comune prevede di non consumare ulteriore suolo e quindi di intervenire sull'esistente;
3. utilizzo del contributo dei comparti edilizi per il progressivo arricchimento delle infrastrutture a servizio della mobilità pubblica (marciapiedi, fermate bus, pensiline, ecc.);



## *Obiettivi generali del PUMS*

Obiettivi derivanti dall'integrazione con il

### **Piano Regionale dei Trasporti (2):**

4. incentivare gli interventi a favore della sicurezza stradale, della creazione di aree pedonali, Zone a Traffico Limitato e isole ambientali;
5. promuovere la ciclabilità in campo urbano;
6. migliorare il sistema della sosta in campo urbano;
7. promuovere la logistica distributiva delle merci in campo urbano;
8. favorire l'eliminazione delle barriere architettoniche per una città accessibile a tutti



## *Obiettivi generali del PUMS*

### Obiettivi derivanti dall'integrazione con il **Piano Regionale della Qualità dell'aria (1):**

- individuare le misure per abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, nel rispetto degli accordi internazionali, delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
- ridurre i consumi energetici legati agli spostamenti di persone e merci, anche mediante il ricorso a combustibili alternativi a quelli tradizionali;
- Riduzione del traffico veicolare del 6% entro il 2020, anche alla luce del fatto che la Provincia di Perugia è una di quelle a maggior tasso di motorizzazione in Italia, incentivando l'utilizzo dei sistemi di trasporto collettivi, siano essi pubblici (TPL) che di utilizzo collettivo di sistemi di trasporto privato (carpooling, car-sharing, bike-sharing ecc.);



## *Obiettivi generali del PUMS*

### Obiettivi derivanti dall'integrazione con il **Piano Regionale della Qualità dell'aria (2):**

- ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da un'elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;
- favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile;
- orientare le scelte urbanistiche dell'Ente verso scenari in cui le esigenze di mobilità siano maggiormente soddisfacenti con vettori a basso impatto ambientale.



## *Obiettivi specifici del PUMS: il trasporto pubblico*

**1.** predisporre un nuovo piano dei **trasporti pubblici urbani**, in integrazione con il Piano Regionale Trasporti e il Piano di Bacino della Provincia di Perugia, perseguendo i seguenti obiettivi:

- ottimizzazione delle sinergie tra rete del trasporto pubblico extraurbano ed urbano;
- riduzione della copertura territoriale della rete di TPL convenzionale e introduzione di specifici servizi per aree a domanda debole (servizi a chiamata), con individuazione di fermate di interscambio con le linee convenzionali di TPL;
- riduzione del costo complessivo per il TPL massimizzando l'efficacia dello stesso;
- introduzione di meccanismi di park&ride in tutte le direttrici di accesso alla città



## *Obiettivi specifici del PUMS: il trasporto pubblico*

**2. revisione tariffaria** del trasporto pubblico, anche tramite:

- revisione della comunità tariffaria UP (tariffe a tempo/zone, tariffe diverse nelle ore di punta/morbida, introduzione della tariffazione elettronica, introduzione di biglietti mono-vettore ecc.);
- introduzione di specifiche tariffe a carattere familiare, per incentivare l'uso del TPL da parte di interi nuclei familiari

**3. sistema **Minimetrò****: individuazione di strumenti che massimizzino l'utenza trasportata dal sistema; verifica tecnico-economica della possibilità di allungamento dell'orario di esercizio



## *Obiettivi specifici del PUMS: la mobilità*

**4.** individuazione di una rete di progetto per la mobilità **ciclabile e pedonale**, in una logica di garanzia della sicurezza delle utenze deboli; potenziamento ed accessibilità della rete pedonale. Redazione di un abaco degli interventi a favore della ciclabilità, in una logica di priorità e di quantificazione economica, al fine di poter individuare, a risorse date, gli stralci funzionali di maggior rilevanza

**5. Mobilità elettrica:** individuazione di strategie di sviluppo tecnologico attuabili in una logica di medio periodo; possibili declinazioni della mobilità elettrica nel campo del Trasporti Pubblici di linea e non di linea (taxi, noleggio con e senza conducente)

**6. Infomobilità:** individuazione del ruolo strategico dell'ITS , anche alla luce degli obiettivi settoriali delle redigende "Linee guida dello sviluppo smart delle città e dei territori", come strumento di gestione della domanda di mobilità e delle scelte modali conseguenti;

studio delle potenzialità che derivano dall'incremento della conoscenza dello stato della rete da parte del singolo utente della strada; individuazione dell'ambito territoriale ottimale per l'applicazione degli strumenti di infomobilità



## *Obiettivi specifici del PUMS: la mobilità*

**7. sistemi ed infrastrutture di mobilità sostenibile** (car sharing, car pooling, bike sharing ecc.): attuazione di sistemi ed infrastrutture di mobilità sostenibile per erodere la percentuale di utenti che utilizzano l'auto propria per soddisfare i bisogni di mobilità;  
definizione delle modalità ottimali per la diffusione del car sharing a Perugia, promozione del car pooling, altre modalità di condivisione degli spostamenti

**8. Logistica urbana:** valutazioni riguardo l'introduzione di nuovi schemi di distribuzione delle merci all'interno del centro storico e dell'area urbana compatta, con particolare attenzione all'impatto ambientale delle flotte utilizzate.

Stima dei conseguenti costi determinati nella catena logistica



## *Obiettivi specifici del PUMS: le infrastrutture*

**9. interventi infrastrutturali** per la mobilità pubblica e privata, descritti con:

1. costo parametrico degli interventi;
2. costo di gestione/manutenzione su base annua (eventuale opportunità di esternalizzare)
3. cronoprogramma di realizzazione
4. tavola grafica non di dettaglio



**Prerequisito per l'accesso ai finanziamenti regionali infrastrutturali 2014-2020**



**10. analisi infrastrutturale circolatoria** di nodi critici storicizzati della città, con l'obiettivo di redigere microstudi di fattibilità di risoluzione, definendo costi relativi e analizzando i vincoli al contorno



## *Obiettivi specifici del PUMS: le infrastrutture ferroviarie e stradali regionali e nazionali*

**10.** redazione di un documento, da inserire quale specifico capitolo nella relazione illustrativa del PUMS, che rappresenti un “**position paper**” dell’Amministrazione Comunale in particolare riguardo a:

- il rapporto tra la città e l’Alta Velocità ferroviaria;
- il ruolo di Perugia all’interno dell’organizzazione del servizio ferroviario regionale, anche alla luce di eventuali riconversioni in modalità tramviaria della linea ferroviaria regionale (tram-treno);
- la pianificazione di nuove infrastrutture stradali sovraregionali e nazionali, o di adeguamento delle esistenti a livelli funzionali superiori, che interessino Perugia e l’Umbria;
- la valorizzazione dell’aeroporto internazionale San Francesco d’Assisi e la struttura dei collegamenti tra l’aerostazione e la città.

