

REGIONE CALABRIA

Comune di Acquappesa (CS)



PIANO URBANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE

Sustainable Urban Mobility Plan

REDATTORE DEL PIANO
Ing. ABATE SANTO (ENERGY MANAGER)

0. INTRODUZIONE

La decisione dell'Amministrazione Comunale di Sviluppare e Mettere in atto Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile è una diretta conseguenza del Piano d'Azione dell'Energia Sostenibile approvato dal Consiglio Comunale in data 27.11.2015 ed ampiamente sviluppato nel corso dei 3 anni. L'obiettivo sono quelli di:

- Migliorare le condizioni di sicurezza;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico, le emissioni di gas serra ed i consumi energetici;
- Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Nel Maggio del 2017 il Comune di Acquappesa presenta istanza di partecipazione al CIVITAS SUMPs-Up - Innovation Pilot Pool - Call for Applications, nell'ambito del programma SUMP – SLP2 Sustainable Learning Program 2 SLP2 "Cleaner and better transport in cities", al fine poter soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane e soprattutto per migliorare la qualità della vita nella città. Nel Luglio del 2017 il Comune di Acquappesa ha ricevuto la comunicazione di essere stata inserita all'interno dell'Expert Group SLP2: "Strumenti e servizi per l'avvio di un SUMP su misura per le città di piccole e medie dimensioni".

	Name of city	Country
1	Acquappesa	Italy
2	Agios Dimitrios	Greece
3	Alexandroupolis	Greece
4	Baia Mare	Romania
5	Brasov	Romania
6	Network of Greek islands	Greece
7	Bistrita	Romania
8	Deva	Romania
9	Gabrovo	Bulgaria
10	Ghimbav	Romania
11	Grottaglie	Italy
12	Hengelo	The Netherlands
13	Komotini	Greece
14	Olbia	Italy
15	Panevėžys	Lithuania
16	Sligo	Ireland
17	Turda	Romania
18	Varna	Bulgaria
19	Vercelli	Italy



List of
participants
SLP 2

Un'esperienza davvero molto utile e formativa che

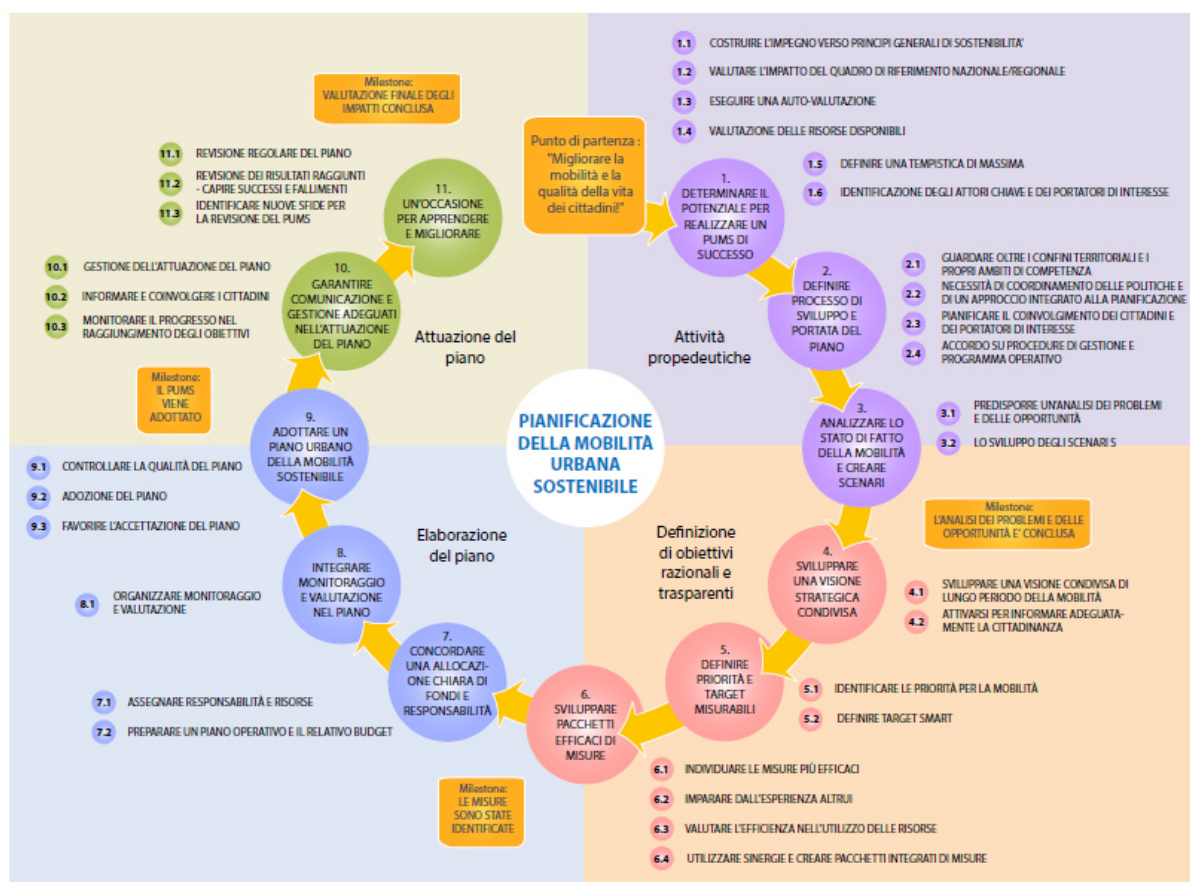
ha permesso alla municipalità di essere a contatto con diverse realtà europee che non ha fatto altro che arricchire la cultura comunale in merito di Mobilità urbana sostenibile.

Il Comune è stato presente nei 3 workshop organizzati a Sofia (Febbraio 2018), Praga (Aprile 2018) e Birmingham (Giugno 2018).

Il Comune di Acquappesa, ha deciso di sviluppare un piano che integra gli strumenti esistenti per migliorare la sostenibilità del processo di pianificazione della mobilità e della mobilità stessa, in termini di:

- Efficacia – efficienza;
- Qualità del processo di pianificazione, attuazione e monitoraggio;
- Accessibilità da parte dei fruitori (cittadini, city users, turisti);
- Attrattività dell'ambiente urbano (minor impatti ambientali, miglioramento del paesaggio urbano).

Viene illustrato di seguito il grafico che rappresenta il CICLO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI UN PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE



1. IL PUMS

Partendo dalla definizione della Linee guida "Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile" della European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) **è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di Mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.**

Le politiche e le misure definite in un PUMS devono coprire tutte le modalità e le forme di trasporto in ambito urbano e peri-urbano, ivi compreso pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione degli spostamenti e della sosta.

Un PUMS affronta le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente.

È il risultato di un processo strutturato che comprende l'analisi dello stato di fatto, l'elaborazione di una visione strategica condivisa, la scelta di obiettivi ed indicatori di risultato, la selezione di misure, una campagna di comunicazione attiva, monitoraggio, valutazione ed identificazione delle occasioni di apprendimento e rielaborazione.

Dal momento che l'approccio si basa sull'integrazione di prassi e documenti di piano esistenti, le caratteristiche di base di un PUMS sono le seguenti:

- Visione strategica di lungo periodo e chiaro piano di implementazione

Un PUMS si basa sullo sviluppo di una visione strategica di lungo periodo dei trasporti e della mobilità per le aree urbane e periurbane, che copre tutte le modalità e le forme di trasporto: pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione degli spostamenti e della sosta.

Il PUMS prevede e comprende un piano per l'implementazione di breve periodo della strategia, che include un cronoprogramma, un budget di previsione ed una chiara allocazione delle risorse e delle responsabilità necessarie all'implementazione delle politiche e delle misure definite nel piano.

- Approccio partecipativo

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. La pianificazione partecipata è un requisito necessario perché cittadini e portatori di interesse possano fare proprio il PUMS e le politiche che promuove. Questa prassi favorisce l'accettazione ed il supporto da parte della popolazione, riduce i rischi per i decisori politici e facilita l'implementazione del piano.

- Sviluppo equilibrato ed integrato di tutte le modalità di trasporto

Uno degli obiettivi primari di un PUMS è promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili. Il piano presenta una serie integrata di azioni che mirano a migliorare la performance e l'efficienza per il raggiungimento degli obiettivi scelti dall'Amministrazione. Le azioni potranno includere misure e servizi di natura tecnica, infrastrutturale e volta alla promozione e informazione dei cittadini per promuovere cambiamenti nella domanda e nell'offerta, orientandole verso una maggiore sostenibilità. Di norma un PUMS affronta le seguenti tematiche: trasporto pubblico, mobilità ciclo-pedonale, inter-modalità e mobilità door-to-door, sicurezza stradale, flussi di traffico scorrevoli e non nel trasporto su strada, logistica urbana, mobility management, sistemi ITS (Intelligent Transport Systems).

- Integrazione orizzontale e verticale

Lo sviluppo e l'attuazione di un PUMS richiedono un approccio integrato con un alto livello di cooperazione e consultazione tra enti con diversi livelli di competenza e che si occupano di settori e tematiche differenti. Una pianificazione ed una attuazione integrate prevedono:

- a) Un impegno a raggiungere obiettivi di sostenibilità, ovvero a trovare soluzioni che permettano un equilibrio tra sviluppo, equità sociale e qualità dell'ambiente.
- b) Consultazione e cooperazione tra dipartimento a livello locale per garantire coerenza e complementarietà con le politiche adottate in altri settori (trasporti, urbanistica ed utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, energia, educazione, pianificazione, etc.)
- c) Scambio costante di informazioni e riscontri con altri enti con competenze ed ambiti operativi diversi (ad esempio, a livello di distretto, di agglomerazione urbana, regionale, nazionale e così via).
- d) Coordinamento delle attività tra autorità di aree urbane e periurbane diverse che coprano l'intera città funzionale, così come viene definita dai principali flussi di traffico pendolare.

- Valutazione della performance corrente e futura

Lo sviluppo di un PUMS si propone certo di raggiungere obiettivi ambiziosi e misurabili di breve-medio termine, inseriti però in una visione di pianificazione di lungo periodo, che veda la mobilità come parte integrante di una strategia complessiva di sviluppo sostenibile. Un PUMS parte da un'attenta valutazione della performance attuale del sistema dei trasporti in ambito urbano e dalle stime sugli scenari futuri. Il PUMS fornisce pertanto un'analisi esaustiva dello stato di fatto e stabilisce un quadro di partenza su cui misurare i progressi fatti. L'analisi iniziale comprende una disamina del sistema utilizzato per la pianificazione e l'implementazione del piano stesso. Sarà quindi necessario individuare un set di indicatori adatti a descrivere in maniera soddisfacente lo stato di fatto del sistema dei trasporti. Un PUMS identifica obiettivi specifici che devono essere realistici

rispetto allo stato di fatto descritto nell'analisi iniziale dell'area urbana e al contempo ambiziosi rispetto agli obiettivi strategici del piano. Un PUMS si propone pertanto obiettivi misurabili, basati su di una valutazione realistica e credibile del quadro di partenza e delle risorse disponibili. Per misurare i progressi verso il raggiungimento degli obiettivi, quindi, si dovranno scegliere indicatori specifici.

- Monitoraggio regolare, valutazione e revisione

L'implementazione di un PUMS viene monitorata attentamente e i progressi verso gli obiettivi valutati Regularmente sulla base degli indicatori selezionati. A questo fine, sono necessarie azioni appropriate per garantire l'accesso in tempi utili a dati ed informazioni rilevanti. La revisione del PUMS e la sua implementazione potranno suggerire un aggiustamento degli obiettivi e, se del caso, azioni correttive. La relazione sul monitoraggio, condivisa con i cittadini ed i portatori di interesse, fornisce ai soggetti interessati importanti informazioni sullo sviluppo e l'implementazione del PUMS.

- Considerazione dei costi esterni per tutte le modalità di trasporto

Lo sviluppo di un PUMS deve contenere un'analisi costi e benefici per tutte le modalità di trasporto, che dovrà tener conto dei costi e benefici sociali per effettuare una scelta accurata tra le opzioni che si hanno a disposizione.

2. L'IMPATTO DEL QUADRO GENERALE DI RIFERIMENTO NAZIONALE/REGIONALE

2.1 Documenti di riferimento internazionali

Strategia EU 2020, Politica di Coesione 2014-2020 (Sviluppo Urbano Sostenibile Integrato) e relativi strumenti finanziari, Le linee guida per la "European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities", Linee guida per l'elaborazione del PUMS (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan), redatte nel 2013 nell'ambito del progetto ELTIS plus sotto il programma Intelligent Energy Europe; Il pacchetto per la Mobilità Urbana del 2013 e i PUMS.

2.2 Documenti di riferimento nazionali

Accordo di Partenariato 2014-2020; Metodi e obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-2020, Linee Guida del Piano Generale della Mobilità (PGM) del Governo Nazionale, in particolare per gli aspetti specifici relativi alla mobilità urbana, Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) adottato con D.M. del 12/02/2014 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, L'Agenda Digitale Italiana, Strategia nazionale di Adattamento ai cambiamenti climatici (Ministero dell'Ambiente); Programma delle infrastrutture

strategiche del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti L.443/2001 art.1 c.1 (Allegato DEF 2015), Il Programma Operativo Nazionale, Piano Nazionale della Logistica 2011-2020; Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale; Osservatorio nazionale Smart city (ANCI), Informazioni dell'Osservatorio Mobilità sostenibile in Italia (Min. Ambiente, EUROMOBILITY); Piani Urbani della Mobilità (PUM), Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, L'aggiornamento delle "linee guida per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità".

2.3 Documenti di riferimento regionali

I documenti analizzati per la ricostruzione del quadro normativo di livello regionale sono: Il programma operativo della Regione Calabria 2014-2020, il Piano Regionale dei Trasporti (linee guida 2009 e 2013), il D.R.G. del 30/06/2009 n.384 - Azioni per la pianificazione regionale dei trasporti - Indirizzi Tecnici e il "Patto per lo sviluppo della Regione Calabria" Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio, Proposta Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti (D.G.R. n. 150 del 29/04/2016) e del Rapporto preliminare Ambientale ed Espletamento della procedura di VAS deliberazione della Giunta Regionale n.110 del 15/04/2016. Legge Regionale Calabria N.35/2015 Norme per i servizi di Trasporto Pubblico Locale.

2.4 Documenti di riferimento comunali

Linee di indirizzo del Sindaco; Linee programmatiche dell'Assessorato Urbanistica, Programma triennale delle opere pubbliche 2015/2017, Piano Urbanistico Vigente e Piano d'Azione Energia Sostenibile (PAES).

3. MODALITÀ DI REPERIMENTO DATI

3.1 LA FORMAZIONE DEL DATABASE

Di primaria importanza nella redazione del PUMS è avere un quadro chiaro e limpido della situazione attuale sia del trasporto urbano che della mobilità. Essendo un piano strategico di settore che si caratterizza sia per multidisciplinarietà che per multisettorialità necessita sia di informazioni di tipo quantitativo che qualitativo sia sul traffico che sul trasporto pubblico. I dati quantitativi sono relativi alle sezioni stradali, ai flussi di veicoli, al numero di utenti per autobus, alla densità di popolazione, al

numero di incidenti, mentre quelli qualitativi sono le segnalazioni di criticità sistematiche da parte degli uffici, ai bisogni di cittadini e turisti, alle istanze di stakeholder, ai risultati del questionario ed a tutte le indicazioni puntuali acquisite durante il percorso partecipativo. Per classificare i dati è stata effettuata una sistematizzazione selettiva. Nella raccolta dei dati si è cercato di avere dei dati che tendenzialmente fossero ufficiali e validati da enti preposti e che avessero un accurato livello di puntualità spaziale e temporale. A tal fine, sono stati utilizzati i dati ufficiali disponibili quali i dati ISTAT, del Ministero dell'Ambiente, Osservatori sulla Mobilità, ACI, Trenitalia, Aziende di trasporto Pubblico, mentre le informazioni puntuali sono stati forniti dagli ufficiali del Comune di Acquappesa e le segnalazioni localizzabili fornite nella compilazione della Mappatura dei bisogni.

3.2 MAPPATURA DEI BISOGNI

Fondamentale per la redazione del piano è effettuare una mappatura dei bisogni, strutturata in 3 step: il primo step avviene attraverso una preliminare analisi statica effettuata sulla base di dati oggettivi, il secondo step coinvolge la popolazione attiva (Amministrazione Comunale, Imprenditoria e Gente Civile). Ai partecipanti è stato chiesto, in perfetto anonimato, di entrare in maniera precisa e fattiva in questo "questionario di discussione" per comporre collettivamente uno scenario desiderato, costruito sulla base dei bisogni e sulle eventuali criticità che incontrano gli abitanti e tutti i fruitori del sistema della mobilità urbana di Acquappesa, il terzo step infine consiste nel raggruppare tutte le nozioni attinte da questa analisi ed estrapolarne il materiale necessario per ipotizzare azioni di intervento atte al miglioramento dei punti critici comunali.

4. QUADRO CONOSCITIVO

4.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO

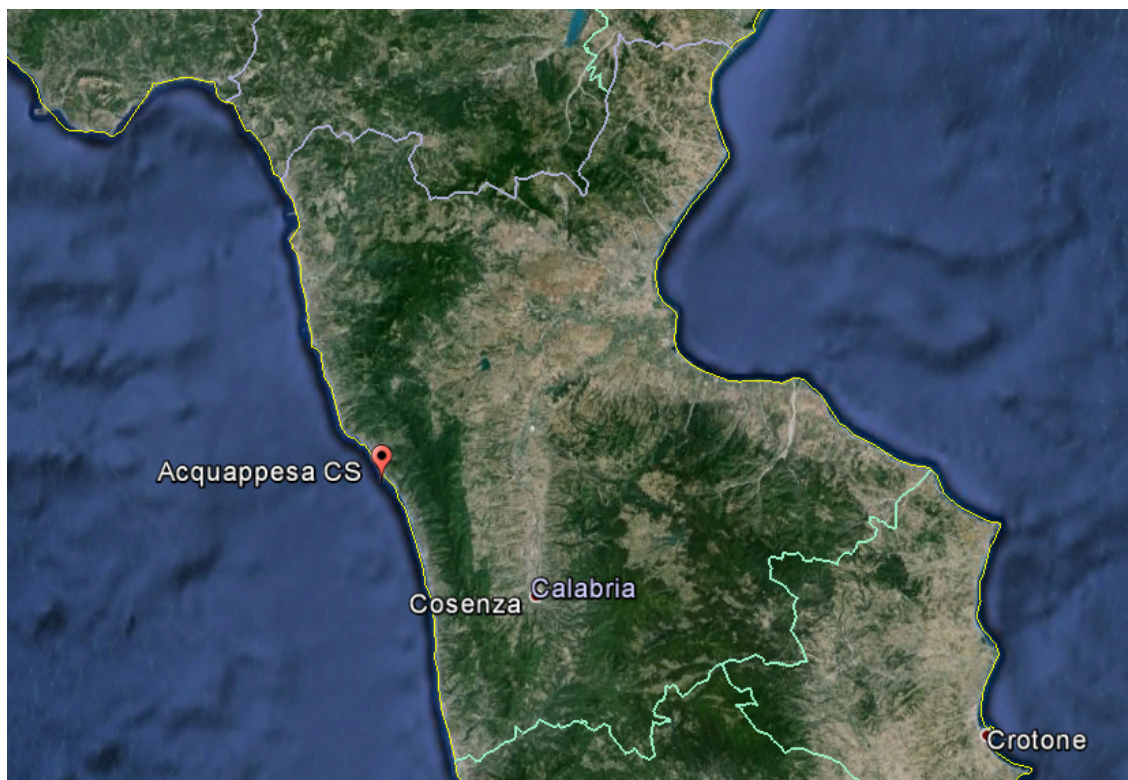
La conoscenza delle peculiarità e delle caratteristiche di un territorio dal punto di vista geografico, demografico e soprattutto socio-economico, è fondamentale per la comprensione dei molteplici fattori che ne determinano le abitudini e gli usi. L'analisi delle relazioni che nel corso del tempo si sono stabilite tra territorio e popolazione, per la quasi totalità frutto delle sole scelte di quest'ultima, permette da un lato di comprendere lo stato attuale del rapporto tra il territorio e i suoi insediamenti e dall'altro di individuare le azioni più opportune che l'Amministrazione Comunale può mettere in campo per conseguire gli obiettivi del Piano.

4.2 LA STORIA

Acquappesa ha origini relativamente recenti: è sorta, infatti, tra la fine del 1600 e gli inizi del 1700 con il nome di "Casaletto o Casalicchio" ed era uno dei tanti piccoli villaggi sparsi dei centri abitati della Calabria Citeriore detti "Casali". Le vicende storiche del paese sono legate alle Terme Luigiane, sulle quali esercita la potestà territoriale a pieno titolo 'ab antiquo' per effetto del Decreto dell'8 febbraio 1835 del re Ferdinando II di Borbone, ma che sono state assegnate per cinque dodicesimi anche al vicino comune di Guardia Piemontese. Fino al 1927 Acquappesa si è retta autonomamente, poi fu unificata con Guardia Piemontese. Nel 1943 i due comuni si sono scissi di nuovo. Frazioni di Acquappesa sono i centri abitati di Intavolata e Terme Luigiane.

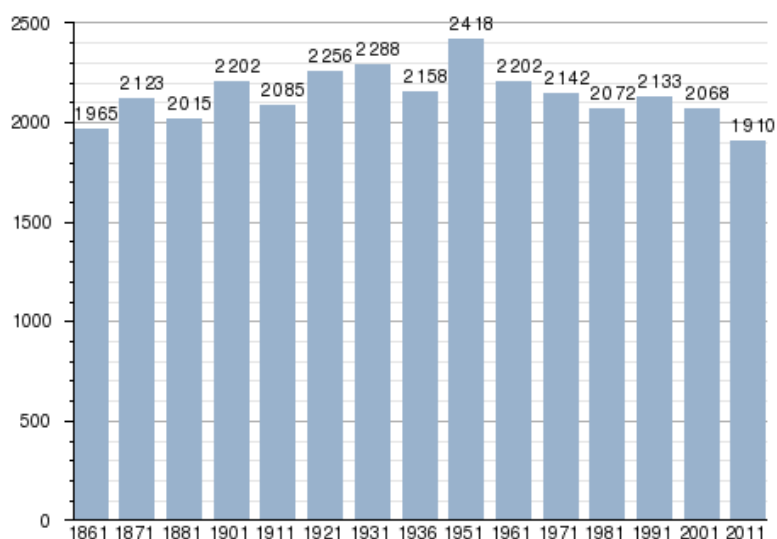
4.3 IL TERRITORIO

Il Comune di Acquappesa (Latitudine 39°29'40.92" N, Longitudine 15°57'10.44" E) ha una superficie di 14,45 km², posizionata a 80 m s.l.m., ha una popolazione di 1.910 abitanti ed è situata in provincia di Cosenza, Regione Calabria.



Dati climatici					
Comune:	Acquappesa		Provincia:	CS	
Latitudine:	39°29'40".92	Longitudine:	15°57'10".44	Altitudine:	80 m
Area geografica:	Sud	Gradi giorno:	973 °C	Codice ISTAT:	078002
Zona geografica:	Italia Centrale e Meridionale		Zona climatica:	C	
Province di riferimento:	COSENZA		CATANZARO		

4.4 POPOLAZIONE



Si può notare che c'è una tendenza di decremento del numero di abitanti negli ultimi decenni

4.5 IMPRESE

Dati: Calabria						
Tipologia unità	impresa					
Ateco 2007	totale					
Forma giuridica	totale					
Classe di addetti	totale					
Tipo dato	numero unità attive		numero addetti		numero lavoratori esterni	
Anno	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Territorio	i	i	i	i	i	i
Calabria	98797	109987	231546	274896	6368	6201
Acquappesa	83	99	168	185	1	1

Si può notare che c'è una tendenza di aumento di numero di attività del 19,3 %.

4.6 QUALITA' AMBIENTALE

Il Comune di Acquappesa abbina ad un'area a forte vocazione turistica, come la zona marina, ad una zona residenziale quale il Centro Storico, dove è ubicato anche il Municipio, inoltre ha al proprio interno un fiore all'occhiello quale le Terme Luigiane che porta un afflusso durante il periodo di funzionamento delle di stesche di circa 900 persone al giorno in qualità di visitatori e che offre circa 850 posti letto all'interno delle proprie strutture.

Il clima è quello classico mediterraneo con inverni molto miti ed estati calde allietate dalla brezza marina. Il Comune dotandosi del PUMS va a completare gli strumenti di pianificazione sostenibile in possesso dell'Ente.

4.7 ACQUAPPESA: VISIONE FUTURA E MODALITA' DI PARTECIPAZIONE

Il quadro in cui la cittadina si proietta nel futuro vede come base il concetto di città sostenibile che imposta lo sviluppo su una valorizzazione delle proprie risorse e pur se il contesto è piccolo, il suo territorio ha delle peculiarità sulle quali si getteranno le basi dello sviluppo stesso.

I maggiori consumi energetici sono dovuti al settore civile. Il settore industriale non presenta dimensioni tali da influenzare in modo rilevante il bilancio energetico. I maggiori margini di risparmio si avranno quindi nell'efficientamento del parco edilizio privato.

La partecipazione dei cittadini è condizione indispensabile per lo sviluppo sostenibile delle città, in quanto i cittadini stessi, con la modifica dei loro comportamenti, possono e devono diventarne i protagonisti.

Pertanto risulta decisivo mettere in atto una campagna di comunicazione adeguata pubblicizzando gli obiettivi del SEAP già ampiamente introdotti e che L'Amministrazione intende perseguire, attraverso anche una condivisione della visione futura della città con le altre istituzioni e con i portatori di interesse del territorio, con il mondo dell'imprenditorialità e dell'associazionismo.

Ad esempio è molto importante il coinvolgimento dei cittadini nelle trasformazioni della città, una particolare attenzione sarà data al ruolo dei cittadini nel monitoraggio dei consumi (e nella verifica dei risultati raggiunti).

4.8 LUOGHI DI ATTRAZIONE

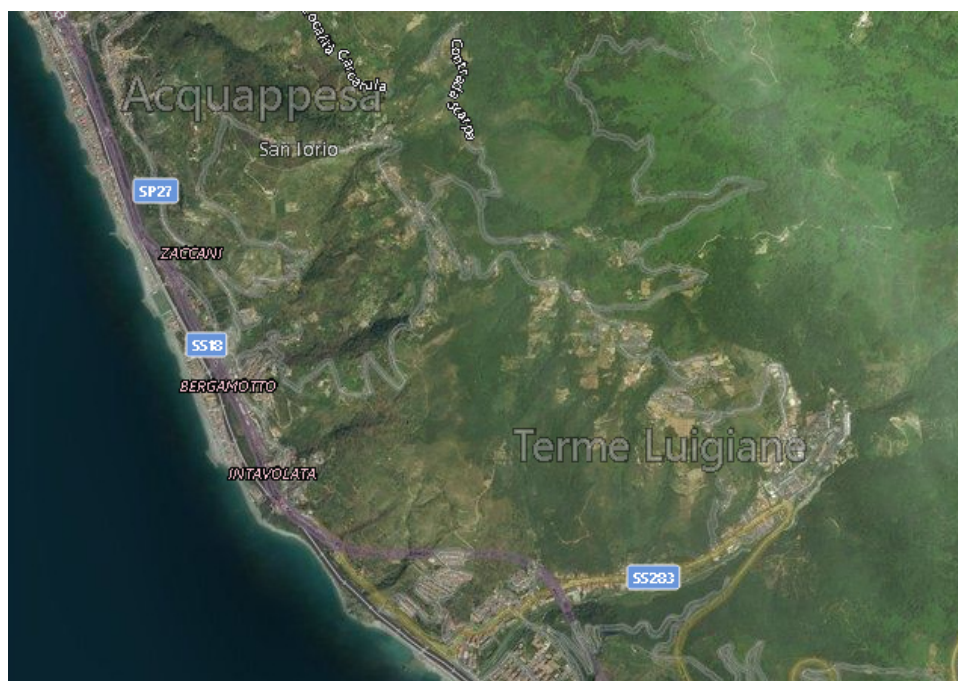
L'individuazione dei poli attrattori è stata effettuata sulla base del rapporto diretto e dimensionale tra servizi di mobilità offerti, strutture di trasporto, flussi d'uso e valore attrattivo dei luoghi sia in termini funzionali anche in considerazione delle peculiarità specifiche del contesto territoriale. Gli spazi di maggiore attrattività si localizzano come segue:

1. Terme Luigiane;
2. Municipio e Centro Storico;
3. Lungomare e Scoglio della Regina;
4. Campo Sportivo;
5. Scuole;
6. Stazione Ferroviaria.

5. OFFERTA DI MOBILITÀ

5.1 RETE STRADALE

Il Comune di Acquappesa si estende su un'area di 14,45 kmq e presenta sul proprio territorio strade statali, provinciali e comunali, nello specifico, come dalla mappa seguente si ha:



- **S.S. 18:** è una delle più importanti e lunghe arterie di collegamento del sud Italia. Percorre

la costa tirrenica lungo la direttrice stradale e ferroviaria Napoli - Reggio Calabria, collegando così i due centri urbani più estesi della Campania e della Calabria. Si presenta nella sua interezza ad una sola carreggiata con due corsie, una per ogni senso di marcia;

- **S.S. 283:** la Strada statale 283 delle Terme Luigiane è una strada statale della Calabria che collega la costa tirrenica nei pressi di Guardia Piemontese con l'A3 Napoli-Reggio Calabria e la piana di Sibari;
- **S.P. 27:** Strada Provinciale che collega Cetraro ad Intavolata (Frazione di Acquappesa)

5.2 ZONE ZTL

Il Comune di Acquappesa non ha attualmente sul proprio territorio zone a traffico limitato.

5.3 PISTE CICLABILI

Il Comune di Acquappesa non ha attualmente sul proprio territorio piste ciclabili.

5.4 SISTEMA DELLA SOSTA

Il sistema dei parcheggi presente nel Comune copre tutte le aeree e le frazioni sia in ambito urbano che extraurbano. I parcheggi sono localizzati in prossimità dei luoghi di maggior rilevanza e delle strutture di servizio pubblico. La capienza degli stalli per la sosta auto risulta adeguata per i residenti durante il periodo invernale ma viene messo a dura prova durante il periodo estivo quando i flussi turistici aumentano in misura tale da incidere notevolmente in prossimità delle spiagge e degli stabilimenti balneari. Gli stalli per la sosta auto sono gratuiti.

5.5 TRASPORTO COLLETTIVO - TRENO

La stazione di Acquappesa è una fermata ferroviaria posta sulla linea Battipaglia-Reggio di Calabria. Serve il centro abitato di Acquappesa.

5.6 TRASPORTO COLLETTIVO - AUTOBUS

Acquappesa rappresenta una fermata per tutti gli autobus che collegano Scalea a Cosenza (Via Paola), inoltre esistono delle linee che collegano Acquappesa a San Marco Argentano (Via Guardia

Piemontese).

6. DOMANDA DI MOBILITÀ

6.1 LIVELLO DI MOTORIZZAZIONE

La densità automobilistica, sia rispetto alla popolazione che rispetto al territorio, rappresenta uno degli elementi più critici a livello ambientale, viabilistico e socio-economico dei sistemi urbani della contemporaneità insediativa mondiale.

Ad Acquappesa al 2016 secondo i dati ACI il numero di vetture è il seguente:

Comune	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
Acquappesa	1.313	217	8	188	12	6	1.744	700

7. CRITICITA' DELL'ASSETTO DI MOBILITÀ

7.1 ANALISI SWOT (AUTOVALUTAZIONE)

L'analisi delle informazioni qualitative-quantitative messe a disposizione dell'Amministrazione comunale sullo stato attuale della mobilità territoriale hanno permesso di individuare le principali criticità. Le riflessioni e le considerazioni di merito emerse dal contributo dell'apparato tecnico-amministrativo, mediante anche momenti di autovalutazione, sono presentati in forma strutturata mediante l'analisi SWOT, che consente di determinare i punti di forza e i punti deboli che potrebbero avere influenza sul Piano d'Azione.

STRENGTHS – PUNTI DI FORZA

- Politiche e Piani conformi ai principi generali della sostenibilità (PAES);
- Progetti di Mobilità sostenibile (SLP2);
- Tutte le fasi del processo sono supportate da consulenti di comprovata esperienza;
- Mirate azioni raccomandate e precisi strumenti per la loro valutazione;
- Sviluppo continuo di strumenti e metodologie. Ciò assicura la disponibilità degli strumenti e un supporto per il futuro;
- Coinvolgimento di stakeholders e della società civile e professionale, organizzazione di eventi ed incontri per garantire da una parte la sensibilizzazione della cittadinanza, dall'altra la qualità della gestione e la standardizzazione a livello europeo;

WEAKNESSES – PUNTI DI DEBOLEZZA

- Sottoutilizzazione del servizio autobus e treni
- Difficoltà nel reperimento dei fondi per attuare alcune azioni suggerite;
- Le fasi successive dipendono fortemente dalla volontà politica nella lotta al cambiamento climatico che deve essere condivisa anche dalle future amministrazioni comunali destinate ad insediarsi nella municipalità. L'approvazione di tale documento da parte del Consiglio Comunale, tuttavia, è certamente garanzia per tale continuità di intenti.

8. OBIETTIVI E STRATEGIE

L'Individuazione degli obiettivi e delle strategie su cui si struttura il PUMS tiene conto del quadro conoscitivo di riferimento, dell'attuale condizione socio-economica. Le strategie sono definite in coerenza con i principi ed i criteri di sostenibilità su cui si fonda la visione delle politiche comunitarie europee e le linee guide per la mobilità sostenibile.

Gli obiettivi specifici sono:

- 1. Assicurare l'accessibilità ai poli attrattori**, l'obiettivo è quello di superare i problemi di mobilità che si verificano per raggiungere i poli attrattori (terme e spiaggia), il piano si pone la finalità di migliorare le modalità e le possibilità di accesso alle aree descritte.
- 2. Predisporre una rete di viabilità e di servizi in modo integrato**, riguarda la messa a sistema dei servizi della mobilità e degli elementi infrastrutturali di collegamenti già esistenti per efficientarne le modalità di fruizione attraverso il loro uso integrato. L'obiettivo si pone la prospettiva di ottimizzare i singoli sistemi e servizi predisponendo meccanismi e dinamiche d'uso sinergiche ed integrato;
- 3. Garantire un maggiore livello di sicurezza e ridisegnare lo spazio pubblico come luogo d'incontro e di socialità**, l'obiettivo riguardalo spazio urbano funzionale alla

mobilità, che è concepito e riletto come un vero e proprio spazio pubblico a servizio della collettività;

4. **Promuovere modalità di trasporto attraverso nuove forme di condivisione e disincentivare uso del mezzo privato**, l'obiettivo riguarda l'apporto che le nuove modalità di condivisione possono innescare nell'ambito della modalità urbana al fine di scoraggiare l'uso del mezzo privato;
5. **Comunicare, informare e sensibilizzare i cittadini ai temi della mobilità sostenibile**, l'obiettivo riguarda in senso ampio gli aspetti di comunicazione relativi sia all'informazione su strada sia all'informazione attinenti i temi della mobilità sostenibile.

Ai cinque obiettivi specifici corrispondono e sono associate in modo equivalente cinque strategie. Le cinque strategie specifiche del PUMS sono:

1. **ACCESSIBILITÀ CAPILLARE**, per accessibilità capillare s'intende una strategia che possa elevare il grado di accessibilità ai luoghi e agli spazi intervenendo in modo capillare e diffuso su tutto il territorio. La strategia prende forza dal rinnovamento del servizio di trasporto pubblico su gomma e dall'implementazione delle aree di sosta per rendere più accessibili i principali poli urbani di attrazione.
2. **MOBILITA' INTEGRATA**, per mobilità integrata si intende una strategia che possa interconnettere mediante un disegno d'insieme i vari sistemi di mobilità. La strategia pende forza dalla realizzazione di spazi di snodo, dall'istallazione di strutture o elementi a servizio degli utenti/fruitori della strada e dal rinnovamento della dotazione dei mezzi di trasporto pubblico per offrire maggiori e migliori opportunità di scambio e integrazione tra le diverse mobilità di trasporto.
3. **SPAZIO PUBBLICO SICURO E FRUIBILE**, per spazio pubblico sicuro e fruibile si intende una strategia che afferma apertamente la volontà prediligere i valori premiali della collettività in contrapposizione a quelli individuali, che nell'ambito di trasporto e dalla valorizzazione dei percorsi ciclabili e pedonali per incentivare la creazione di spazi urbani che possano favorire momenti di socialità.
4. **SHARING – SPOSTAMENTI CONDIVISI**, per sharing si intende una strategia che si rivolge alle nuove forme di mobilità condivisa come elemento innovativo su cui strutturare gli spostamenti locali quotidiani e per quelli a breve percorrenza.
5. **CITTA'/ STRADE DIALOGANTI**, per città/strade dialoganti si intende una strategia che considera gli aspetti legati alla comunicazione come elementi fondamentali per una piena

condivisione e funzionalità del piano. La strategia prende forza dal miglioramento dei sistemi di comunicazione sulla rete stradale e sulla rete virtuale (web) rivolti a informare i fruitori della strada e dall'attivazione di iniziative di diffusione del piano e di sensibilizzare sui temi della sostenibilità rivolte ai cittadini (e ai turisti).

8.1 CRITERI DI COSTRUZIONE DELLE AZIONI

Le azioni presentate nel piano sono state selezionate e messe a sistema secondo un quadro e una visione univoca del territorio; queste interpretano in forma progettuale e proattiva la necessità di relazionare il piano con i bisogni espressi dal territorio, con le condizioni socio-economiche locali e con le più recenti innovazioni tecnologiche.

Il piano agisce privilegiando maggiormente le azioni che intervengono sulla regolamentazione e sulla gestione del sistema della mobilità e sul comportamento, implementazione e ammodernamento dell'infrastrutture di servizio già esistenti; non sono contemplati interventi infrastrutturali di rilievo (es. la realizzazione di nuove strade carrabili). Le azioni possono essere distinte in 3 categorie: a) le azioni che incidono in modo sistemico o diffuso su tutto il territorio; b) le azioni che agiscono sulla gestione e sull'organizzazione di servizi; c) le azioni che intervengono puntualmente su un ambito o su una struttura con ricadute di rilevanza strategica e transcalare (dall'ambito di prossimità all'ambito territoriale).

La struttura del piano è sintetizzata nella tabella seguente in cui sono leggibili e poste in sequenza diretta le strategie/obiettivi, l'ambito e/o settore d'intervento su cui si sviluppa la strategia, le azioni e, infine, le azioni puntuali/interventi attraverso cui l'azione si realizza e si esplicita.

Strategie e Obiettivo	Ambito d'Intervento	Azione	Azioni Puntuali/Interventi
ACCESSIBILITA' CAPILLARE - Assicurare l'accessibilità ai poli attrattori	TPL (servizi)	RIMODULAZIONE DEL SERVIZIO E DELLA RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)	• Riorganizzazione linee / percorsi TPL • Integrazione ferro/gomma • Ottimizzazione dei servizi di interfaccia utente per nuove forme di mobilità alternativi e flessibili • Promuovere servizi di mobilità alternativa convenzioni pubblico/privato
	Sistema della sosta	IMPLEMENTAZIONE DOTAZIONE AREE SOSTA/PARCHEGGIO	• Realizzazione ed ampliamento parcheggi
MOBILITÀ INTEGRATA - Predisporre una rete di viabilità e di servizi in modo integrato	TPL (beni mobili e fissi)	RINNOVAMENTO SERVIZIO TPL	• Rinnovamento parco autovetture
	Nodi multimodali	SNODO INTERMODALE TERME LUIGIANE	• Hub di riferimento • Riqualificazione area fermate bus • Realizzazione pista ciclabile • Servizi alla mobilità
		HUB STAZIONE	• Coordinamento orario bus/treno • Servizi di supporto al turista

	Strutture d'interscambio	INSTALLAZIONE STRUTTURE D'INTERSCAMBIO E SERVIZI ALLA SOSTA	Individuazione e installazione punti colonnine di ricarica per mezzi elettrici
	Sistema delle merci	PIANO CARICO/SCARICO MERCI	Definizione di un piano orario di carico/scarico merci nei centri urbani
	Accessibilità multimodale	IMPLEMENTAZIONE ACCESSO AI SERVIZI DI SOSTA	Ridurre le barriere materiali ed immateriali nell'accesso ai servizi
SPAZIO PUBBLICO SICURO E FRUIBILE – Garantire un maggior livello di sicurezza e ridisegnare lo spazio pubblico come luogo d'incontro e di socialità	Sistema ciclabile	INTRODURRE PISTA CICLABILE	Zona Terme Luigiane
	Sistema viario/stradale	RIQUALIFICAZIONE MANTO STRADALE	- Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del manto pavimentato - Monitoraggio e piano d'intervento - Realizzazione rotaie da sperimentali a permanenti
SHARING – SPOSTAMENTI CONDIVISI	Sharing	BIKE SHARING	- Individuazione di punti Bike Sharing - Attivazione servizio diffuso di Bike Sharing

– Promuovere modalità di trasporto attraverso nuove forme di condivisione e disincentivare uso del mezzo privato		IMPLEMENTAZIONE CAR POOLING	Attività di implementazione delle pratiche di Car pooling
CITTA'/STRADE DIALOGANTI – Comunicare, informare e sensibilizzare i cittadini ai temi della mobilità sostenibile	Street design	INTERVENTI DI "ASPHALT PAINT"	Realizzazione di segnalazioni a terra con asfalto colorato
		PIANO SEGNALETICA STRADALE E CARTELLONISTICA	- Predisposizione piano segnaletica stradale e ammodernamento e potenziamento segnaletica stradale verticale e orizzontale - Implementazione segnaletica turistica
	Smart city	CITY SENSING	- I.C.T. - Infomobilità - App-servise
	Comunicazione	ATTIVITA' DI DIFFUSIONE PUMS	Attività di comunicazione PUMS e di sensibilizzazione ai temi della sostenibilità

9. SCENARI E AZIONI

9.1 ANALISI SWOT (AUTOVALUTAZIONE)

Nella struttura del piano le azioni sono collocate rispetto ai due scenari di proiezione futura principali, cioè lo scenario di riferimento e lo scenario di piano; inoltre l'operatività e l'attuazione delle singole azioni sono diversificate nel tempo di validità del piano, che copre un arco temporale di dieci anni, le tre fasce temporali di attuazione/attivazione sono le seguenti: breve periodo: entro i 2/3 anni successivi all'anno di approvazione del Piano (2018); medio periodo: entro i 5/6 anni; lungo periodo: ovvero entro il decennio.

Si riporta di seguito una tabella esplicitativa e riassuntiva delle azioni di piano suddivisa sulla base degli obiettivi precedentemente descritti; nella tabella le azioni sono rapportate rispetto all'inquadramento in considerazione all'ambito territoriale di riferimento (sistema/diffuso sul territorio; d'ambito frazioni collinari o frazioni costiere; relativo a specifiche località), all'indicazione dello scenario programmatico, al periodo di attuazione.

ASSICURARE L'ACCESSIBILITA' AI POLI ATTRATTORI				
INQUADRAMENTO	AZIONE	SCENARI		PERIODO
		SR	SP	
Sistema/ diffuso	Rimodulazione del servizio e della rete del Trasporto Pubblico Locale (TPL)	X	X	B/M/L
Frazioni costiere (in prevalenza)	Implementazione dotazione aree sosta/parcheggio		X	B/M/L
PREDISPORRE UNA RETE DI VIABILITA' E DI SERVIZI IN MODO INTEGRATO				
INQUADRAMENTO	AZIONE	SCENARI		PERIODO
		SR	SP	
Sistema	Rinnovamento parco autovetture del Trasporto Pubblico Locale (TPL)	X		B/M/L
Sistema	SNODO INTERMODALE TERME LUGIANE		X	B/M
Sistema	Hub stazione		X	B/M/L

Sistema/diffuso	Installazione strutture d'interscambio e servizi alla sosta		X	B/M
Sistema/diffuso	Installazione colonnine di ricarica per mezzi elettrici		X	B/M
Sistema/diffuso	Piano carico / scarico merci		X	B
Sistema/diffuso	Implementazione accesso ai servizi di sosta	X	X	B/M/L
GARANTIRE UN MAGGIOR LIVELLO DI SICUREZZA E RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO COME LUOGO D'INCONTRO E DI SOCIALITA'				
INQUADRAMENTO	AZIONE	SCENARI		PERIODO
		SR	SP	
Sistema/diffuso	Introdurre piste ciclabili		X	B/M
Sistema/diffuso	Riqualificazione manto stradale e riassetto roatorie sperimentali	X		B/M
PROMUOVERE MODALITA' DI TRASPORTO ATTRAVERSO NUOVE FORME DI CONDIVISIONE E RIDURRE LA DIPENDENZA DALL'AUTO				
INQUADRAMENTO	AZIONE	SCENARI		PERIODO
		SR	SP	
Sistema/diffuso	Bike Sharing		X	B/M
Sistema/diffuso	Implementazione Car Pooling		X	B
DEFINIRE NUOVE MODALITA' COMUNICATIVE E INFORMATIVE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'				
INQUADRAMENTO	AZIONE	SCENARI		PERIODO
		SR	SP	
Sistema/diffuso	Interventi di "asphalt paint"		X	B/M/L

Sistema/diffuso	Piano segnaletica stradale e cartellonistica		X	B/M/L
Sistema/diffuso	City sensing		X	B/M
Sistema/diffuso	Attività di diffusione PUMS		X	B/M/L

9.2 AZIONI

Di seguito sono descritte le azioni su cui si sviluppa il PUMS; per ogni azione è presentata: una descrizione generale (le sue caratteristiche, l'ambito di riferimento su cui interviene, ecc.) una tabella in cui sono riportati in modo puntuale le azioni specifiche/interventi sui cui l'azione si sviluppa e si attua indicando i tempi ipotetici di attivazione (B= breve periodo; M=medio periodo; L=lungo periodo).

9.3 ACCESSIBILITA' CAPILLARE

9.3.1 TPL (servizi)

9.3.1.1 Rinnovo dotazione TPL

Per rinnovo della dotazione per Trasporto Pubblico locale si intendono tutti quegli interventi che interessano beni mobili o immobili legati al TPL finalizzati a garantire una migliore accessibilità, sostenibilità e regolarità del servizio; a titolo esemplificativo si intendono: automezzi con allestimenti e/o motorizzazioni specifiche, arredi urbane e strutture a supporto delle fermate, luoghi e/o apparecchi per la bigliettazione (automatica e non).

Il rinnovo del parco vetture del TPL consiste nella sostituzione dei mezzi attuali con nuovi mezzi che rispondono a criteri di emissione più stringenti (euro 6), ma anche mezzi con motorizzazioni meno inquinanti come quelli a metano o gpl ed elettrici. Tale rinnovo permette sia di dimensionare i mezzi alle reali esigenze, in base al numero medio e alla tipologia di utenti nonché alle caratteristiche dei percorsi, sia di migliorare l'impatto del trasporto pubblico locale rendendolo meno impattante e più sostenibile.

La riqualificazione delle fermate del TPL consiste nella messa in sicurezza e nell'aumento dell'accessibilità agli spazi di attesa del bus attraverso una ristrutturazione e/o sostituzione ove necessario delle pensiline stesse. Un'analoga riqualificazione/sostituzione è prevista per le paline

informative così da rendere la rete stessa, nei punti di attesa/accesso ai mezzi, esplicativa di percorsi e orari: ciò può avvenire tramite pannelli con riportati gli orari di tipo tradizionale o con schermi luminosi o digitali con le informazioni in tempo reale, quest'ultimi nelle fermate di maggior frequentazione.

L'azione di rinnovamento dotazione TPL si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Rinnovamento parco autovetture TPL	X	X	X
Riqualificazione fermate TPL	X	X	
Riqualificazione paline TPL	X	X	

9.3.2 Velocità a bassa elissione

9.3.2.1 Installazione colonnine di ricarica per mezzi elettrici

L'azione è finalizzata a favorire l'utilizzo da parte dei cittadini di veicoli elettrici. Il punto di ricarica sarà funzionale a diverse tipologie di mezzo elettrico, presupponendo una serie di stalli sia per mezzi a quattro ruote che a due ruote. La transizione graduale dalla trazione termica a quella elettrica è in atto a livello globale, in particolare a livello europeo (Commissione Europea Libro Bianco 2011) è fermo l'obiettivo di ridurre per mezzo di questo cambiamento la dipendenza dai combustibili fossili, oltre che raggiungere una riduzione delle emissioni di anidride carbonica causata dalla combustione di quest'ultimi.

I veicoli elettrici, sia a quattro che a due ruote, hanno la possibilità di essere ricaricati dal singolo utente tramite un allaccio alla propria rete, ma questa modalità presuppone uno spazio dedicato all'interno della proprietà dell'utente stesso, che in molti casi non è disponibile nella casistica tipologica abitativa del territorio italiano e quindi anche del Comune di Acquappesa. Ne deriva la necessità di prevedere l'installazione ove vi sia un potenziale bacino d'utenza. La localizzazione può anche avvenire in aree con traffico limitato, ambientale e acustico, dando così anche un segnale di predilezione e orientamento delle scelte comunali verso questa modalità di spostamento.

Il comune ha individuato il punto di installazione in un parcheggio limitrofo alla scuola sita in Via Marina in prossimità del Bivio Nord della S.S. 18.. L'installazione ha un duplice scopo: favorire e orientare la transizione verso la mobilità elettrica e fornire un servizio vero e proprio alla

cittadinanza che compie questa scelta.

L'azione Installazione colonnine di ricarica per mezzi elettrici si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati in tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Individuazione e installazione punti colonnine di ricarica per mezzi elettrici	X	X	

9.3.3 SISTEMA DELLE MERCI

9.3.3.1 Piano carico / scarico merci

L'azione è finalizzata a regolamentare le operazioni di carico/scarico delle merci alle attività di vendita al dettaglio lungo strade di notevole scorrimento e frequentazione in particolare nel periodo estivo e in ambito urbano. La concentrazione delle operazioni di carico e scarico lungo assi principali e la ristretta sezione stradale, in orario e periodi di maggiore traffico, creano ingorghi in corrispondenza di alcuni esercizi. Il piano di carico/scarico riguarda in particolar modo le aree pedonali dove le operazioni devono concentrarsi negli orari di minor frequentazione per non confliggere con la fruizione da parte dei pedoni stessi. I mezzi in questione sono spesso ingombranti e/o inquinanti, la regolamentazione del loro transito va quindi anche nella direzione di un aumento della qualità ambientale delle zone interessate e della sostenibilità ambientale in generale.

L'azione piano carico/scarico merci si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati in tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Definizione di un piano orario di carico/scarico merci nei centri urbani	X		

9.3.4 Accessibilità multimodale

9.3.4.1 Implementazione accesso ai servizi di sosta

Per accessibilità multimodale s'intendono tutte quelle azioni e interventi indirizzati a favorire la fruizione dei diversi sistemi di mobilità (pedonale, ciclabile, TPL, con mezzo privato) per soddisfare esigenze ed aspettative degli utenti in ordine all'accessibilità di luoghi pubblici, beni e servizi di

pubblico interesse.

Un sistema multimodale della mobilità accessibile non è solamente funzionale ai soggetti più deboli ma alla totalità degli utenti che saranno facilitati ulteriormente nell'utilizzo così come espresso ed indicato dalla strategia Design for all. rispetto alle implicazioni progettuali di dettaglio che sono implicate secondo tale propensione operativa, il piano circoscrive per quest'azione le questioni correlate all'accessibilità alle aree di sosta delle autovetture.

L'azione piano carico/scarico merci si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati in tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Ridurre le barriere materiali ed immateriali nell'accesso ai servizi	X	X	X

9.4 SPAZIO PUBBLICO SICURO E FRUIBILE

9.4.1 Sistema ciclabile

Questa azione è volta a favorire l'utilizzo della bicicletta sia all'interno dei nuclei urbani che tra le diverse frazioni in particolare della fascia costiera. L'obiettivo è quello di creare una rete continua che consenta l'utilizzo per brevi tratti della bicicletta come mezzo più veloce, efficace e sicuro rispetto ai veicoli a motore. Si vogliono contestualmente agganciare le reti locali ai circuiti ciclabili regionali e nazionali così da favorire il ciclo-turismo. La continuità sistemica è un fattore determinante, riconnettere i tronchi esistenti è quindi la priorità, non solo per favorire l'accessibilità e la fruibilità, ma soprattutto per garantire la sicurezza della rete. Le azioni di progetto sono di due tipologie: puntuali – per risolvere nodi critici o riconnettere tronchi esistenti-e sistemiche –la creazione di nuove tratte che servano nuove zone di territorio.

9.4.2 Implementare la rete delle piste ciclabili

Sul territorio di Acquappesa attualmente non esistono piste ciclabili l'obiettivo è di svilupparle in prossimità delle Terme Luigiane e nella zona marina.

Questa ripartizione può indicare che la rete ciclabile è concepita in maggior misura come infrastruttura di collegamento tra ambiti urbani distinti e meno per lo spostamento interno ai

centri urbani.

Per conferire continuità alla rete ciclabile il piano prevede di intervenire con la realizzazione dei seguenti tratti:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Zona Terme Luigiane	X	X	X
Via Marina	X	X	X

9.4.3 Sistema viario/stradale

9.4.3.1 Riqualificazione manto stradale

Le alterazioni delle condizioni della pavimentazione stradale possono generare problemi di aderenza tra superficie e veicoli: se le condizioni del piano stradale sono alterate rispetto a quelle ottimali, queste incidono significativamente sulla regolarità del moto dei veicoli che vi transitano e sull'efficacia dello smaltimento dell'acqua piovana. Le alterazioni della continuità della pavimentazione sono determinate principalmente dall'usura dei materiali che degradano andando a generare sgranamento della superficie, fessurazioni della pavimentazione (trasversali o longitudinali, a pello di coccodrillo, a blocchi), distacchi della pavimentazione, buche, avvallamenti e dossi. La qualità del manto stradale è un elemento che concorre alla sicurezza stradale condizionando la guida degli utenti della strada, perciò per garantire le migliori prestazioni il manto deve essere mantenuto in condizioni ottimali.

Il Piano con l'azione di riqualificazione del manto stradale si prefigge di intervenire con opere di manutenzione ordinaria e straordinaria nei tratti di strade all'interno delle frazioni del comune di Acquappesa laddove la pavimentazione stradale presenta segni e condizioni di maggior pericolosità di percorrenza. La pericolosità in alcuni tratti stradali è condizionata dalla presenza di alberature poste a lato della strada che con le radici si insinuano sotto la superficie pavimentata causandone deformazioni. In ossequio di tale casistica, gli interventi sono distinti in due tipologie: fresatura del manto esistente e rifacimento. L'azione assume con forza una portata strategica se rapportata alle condizioni dell'attuale contesto italiano in cui le realtà amministrative locali hanno difficoltà a reperire le risorse da destinare alle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria. L'azione rimarca, quindi, il proposito e l'impegno della governance locale atto ad investire le risorse necessarie per tutelare gli utenti e per garantire adeguati livelli di sicurezza

mediante una concreta e continuativa operatività.

L'azione Riqualificazione manto stradale si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

INTERVENTI	B	M	L
Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del manto pavimentato	X		
Monitoraggio e piano d'intervento	X		

9.4.3.2 Classificazione della rete stradale

La classificazione della rete stradale consiste nell'assegnare a ciascun tratto di strada un livello funzionale gerarchico sulla base delle sue caratteristiche geometriche e delle sue componenti di traffico; le due caratteristiche sono fortemente correlate tra loro: a un determinato grado di traffico veicolare è opportuno che corrispondano degli assetti stradali con adeguate prestazioni e conformazioni geometriche così come un determinato assetto geometrico della strada è in grado di farsi carico di flussi di traffico proporzionati alla sua capienza. La classificazione funzionale inoltre è ponderata rispetto all'ambito territoriali e alla scala di riferimento in considerazione del fatto che la strada si collochi in area urbana o extraurbana. Attraverso un'accurata predisposizione della classificazione funzionale si definisce l'assetto viario principale in modo che tale valutazione di natura progettuale concorra ad elevarne il grado di sicurezza per i fruitori. Una corretta distribuzione del traffico rispetto alla dotazione infrastrutturale data e alle principali direzioni dei flussi permette di elevare il grado di sicurezza della rete e di attivare operazioni di moderazione del traffico e di tutele di ambiti urbani locali.

L'azione classificazione della rete stradale si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Classificazione funzionale della rete stradale	X	X	X

9.4.3.3 Sistema dei percorsi pedonali

9.4.3.3.1 Riqualificazione dei percorsi pedonali

L'azione ha come finalità quella di migliorare sia l'accessibilità che la fruizione della rete dei percorsi pedonali in ambito urbano. Il degrado dei marciapiedi non riguarda solamente il manto, spesso sconnesso o con presenza di buche, ma anche la mancanza di scivoli in corrispondenza degli attraversamenti e la presenza di ostacoli durante il percorso. Ciò rende difficile la fruibilità da parte di utenti deboli e/o diversamente abili (carrozze, tripod, passeggini, ecc.) limitandoli nell'autonomia di spostamento a breve raggio e rendendo necessario, anche per piccoli spostamenti, l'utilizzo di mezzi di trasporto e l'assistenza di accompagnatori. Sia dal questionario che dagli incontri pubblici è emerso che sia i cittadini che i turisti hanno difficoltà a spostarsi a piedi, anche per brevi tratti, a causa della mancanza di continuità del sistema pedonale. Tale discontinuità è rappresentata dalla mancanza in molti punti del marciapiede o dall'occupazione da parte di veicoli dello stesso.

L'azione Riqualficazione dei percorsi pedonali si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati in tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Riqualficazione marciapiedi in stato di degrado	X	X	X
Realizzazione marciapiedi in tratti assenti		X	

9.5 SHARING – SPOSTAMENTI CONDIVISI

9.5.1 Sharing

Per sharing si intendono tutte quelle azioni volte a ridurre la dipendenza dal mezzo privato e dal suo uso esclusivo attraverso la condivisione di una modalità di spostamento o all'interno di un veicolo o del veicolo stesso, a seconda delle persone trasportabili. Tali pratiche possono essere promosse da parte dell'Amministrazione locale o da privati attuando iniziative di mobility management e/o riduzione della convenienza all'utilizzo dell'auto da parte di utenti singoli.

9.5.1.1 Bike sharing

Il bike-sharing è un sistema che favorisce la mobilità dolce fornendo una serie di servizi collegati ad un maggior uso delle biciclette. Tale sistema può declinarsi in modalità diverse con opzioni dalle più semplici, quali aree con stalli per il parcheggio in sicurezza delle bici, fino ad arrivare a quelle più complesse, che possono consistere in veri e propri servizi di noleggio diffusi sul

territorio, per la più ampia condivisione fra gli utenti del mezzo a due ruote. In questo secondo – e più articolato – caso, i fornitori del servizio di bike-sharing – soggetti pubblici o privati – possono mettere in rete un insieme di piazzole attrezzate con stalli per bici bloccate, che possono essere attivate pagando una quota di noleggio. L'esistenza di una rete di aree attrezzate per il noleggio e parcheggio delle biciclette permette agli utenti di prendere una bici in un luogo e lasciarla nella piazzola più vicina alla propria destinazione.

L'azione bike-sharing si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati in tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Individuazione punti di bike-sharing	X		
Attivazione servizio diffuso di bike sharing		X	

9.5.1.2 Implementazione Car Pooling

Il Car-pooling è una modalità di trasporto attraverso la quale più persone condividono un mezzo privato messo a disposizione da uno dei componenti dell'equipaggio. L'obiettivo è la diminuzione dei costi dei trasporti e del traffico veicolare. Il servizio viene organizzato in modo da ridurre al minimo il numero di veicoli presenti su un determinato territorio attraverso la formazione di gruppi di viaggio il più omogenei possibile. Il carpooling risulta particolarmente efficace negli spostamenti casa-scuola-casa e casa-lavoro-casa, andando a abbassare le pressioni sull'ambiente e sul sistema viario negli orari più critici dei giorni feriali, ovvero le fasce relative all'entrata e uscita da scuola e dai luoghi di lavoro.

L'azione Implementazione Car Pooling si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati in tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Attività di implementazione delle pratiche di Car-Pooling	X		

9.6 CITTA'/STRADE DIALOGANTI

9.6.1 Street design

9.6.1.1 Interventi di "Asphalt paint"

Nell'ambito della progettazione l'urban design studia e si dedica alla modellazione e al disegno dello spazio pubblico concorrendo alla costruzione della città e alla qualità dello spazio urbano. All'interno della progettazione urbana lo street design e, in particolare, l'asphalt paint sono tecniche che permettono di riconfigurare lo spazio pubblico esistente per riqualificarlo attraverso l'applicazione di elementi/segni colorati sulla pavimentazione che si presentano e sono percepiti come dispositivi visivi semplici ed immediati. L'asphalt paint o asfalto colorato consente di tracciare un segno visivo evidente e demarcato nell'ambiente urbano con la capacità di trasformare e qualificare gli ambiti urbani anonimi e banali. Inoltre l'asphalt paint si accorda con facilità alla comunicazione correlata alla mobilità urbana. L'asfalto colorato, spesso abbinato con la tecnica dell'asfalto stampato, permette di raggiungere tre scopi principali:

- aumentare il livello di sicurezza della strada/spazio pubblico;
- fornire informazioni utili all'utente e veicolare messaggi;
- elevare la qualità dello spazio urbano.

Con l'impiego di dispositivi visivi su terra possono essere esplicitate e veicolati alcuni messaggi promossi dallo stesso PUMS; l'asfalto colorato consente di enfatizzare alcune infrastrutture rispetto ad altre per definire una gerarchia valoriale tra i vari sistemi; con tale prospettiva si può evidenziare visivamente i percorsi ciclabili, pedociclabili, pedonali e del trasporto pubblico su gomma rispetto a quelli dedicati ai mezzi motorizzati soprattutto negli ambiti urbani conflittuali dove i percorsi si incrociano, così facendo si rafforza e si rimarca la volontà di considerare prioritaria la mobilità su bici e a piedi.

Gli interventi di Asphalt paint trovano la loro applicazione:

- lungo i percorsi ciclabili/pedociclabili/pedonali per fornire indicazioni sulla direzione rispetto ai principali luoghi d'interesse, per segnalare le distanze di percorrenza e per demarcare l'andamento dello stesso percorso rendendolo visivamente più attrattivo;
- corsie condivise
- sugli incroci stradali di maggior pericolosità per sollecitare gli utenti della strada a porre maggiore l'attenzione alla guida;
- in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili sulle strade carrabili;
- per segnalare l'inizio di un'area ZTI o zone 30;
- sulle rotonde stradali per evidenziarne la presenza soprattutto se di modeste dimensioni;
- per indicare corsie preferenziali o aree di sosta temporanee dedicate ai mezzi del TPL;

- per indicare la presenza e il passaggio di ciclisti/cicloturisti lungo la carreggiata;
- nelle piazze come elemento progettuale per suddividere e modellare lo spazio urbano.

L'utilizzo di questa modalità d'intervento sta attualmente riscontrando un favore trasversale nell'ambito della progettazione urbana coinvolgendo anche artisti (Street art), inoltre data la versatilità d'uso, la semplicità di realizzazione e l'elevato potenziale creativo il suo impiego è predisposto con efficacia nei processi di co-progettazione dello spazio pubblico in cui sono coinvolti gli abitanti (anche i bambini), iniziative e progetti che intervenendo sullo spazio pubblico per sensibilizzare attivamente la cittadinanza mediante pratiche di cura e riappropriazione degli spazi urbani. Infine è di interesse rilevare che rispetto ad altre modalità d'intervento l'asfalto colorato è di facile e rapida applicazione e può essere utilizzato anche per interventi sperimentali e/o temporanei in attesa di opere di maggior rilevanza anche in termini economici.

L'azione Asphalt paint si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Realizzazione di segnalazioni a terra con asfalto colorato	X		

9.6.2 Piano segnaletica stradale e cartellonistica

Gli elementi che determinano il livello di sensibilità dell'utente nei confronti della sicurezza di una strada e della qualità di guida sono principalmente tre: segnaletica verticale; segnaletica orizzontale; qualità manto stradale. La segnaletica stradale tradizionale assume una rilevanza strategica nell'ambito della mobilità sia per garantire la sicurezza e l'ordine sulla rete stradale sia per trasmettere maggiori informazioni ai fruitori relativamente alle destinazioni di tragitto. L'efficacia della segnaletica è correlata alla continuità dell'informazione, alla giustapposizione dei segnali rispetto all'ambiente circostante con lo scopo di conferirne la piena visibilità, all'omogeneità e alla semplicità del linguaggio nel rispetto delle regole di circolazione e del codice della strada. La segnaletica dispiega tutti questi effetti solo se progettata, realizzata ed installata secondo criteri di regolarità e razionalità e mantenuta con costante cura; diversamente essa può anche risultare fonte di pericolo o causa di incertezze nei comportamenti degli utenti della strada da cui possono scaturire Incidenti stradali. Gli effetti negativi della mancanza di un piano del segnalamento: il cattivo stato del segnalamento stradale aumenta l'incertezza della guida e

accresce il rischio di incidenti; una cattiva lettura del segnale comporta aumenti dei tempi di reazione dell'utente; indicazioni stradali poco credibili, troppi segnali, negligenza della manutenzione ordinaria della segnaletica. utilizzo di materiali tecnologicamente obsoleti inducono ad una scarsa considerazione dei regolamenti. Il Piano del segnalamento stradale rappresenta il primo e più rapido livello progettuale per intervenire sulla funzionalità e la sicurezza della circolazione stradale, sia in ambito urbano che extraurbano.

L'azione Piano segnaletica stradale e cartellonistica per parcheggi a pagamento si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
predisposizione piano segnaletica stradale e ammodernamento e potenziamento segnaletica stradale verticale e orizzontale	X		
Implementazione cartellonistica turistica	X		

9.6.3 Smart city

9.6.3.1 City sensing

Per interventi di Smart Sensing si intendono tutte quelle azioni volte a permettere uno scambio di informazioni tra amministrazione, gestori di servizi e utenti attraverso la rete informatica. Non si tratta della semplice messa a disposizione di siti o portali di informazione, ma di un vero e proprio scambio e dialogo tra la città che si sposta e i gestori del sistema di mobilità.

Per tecnologie I.c.T. (Information and communications Technology - tecnologie dell'informazione e della comunicazione) si intendono l'insieme di metodi e tecnologie, per lo più informatiche e online, che permettono la trasmissione, ricezione e elaborazione di informazioni. Nello specifico riferite al contesto della mobilità e della smart city consistono in: sensori di monitoraggio di veicoli/biciclette/pedoni attraverso sensori dislocati nella rete; telecamere di rilevamento e/o visione della mobilità; sensori ambientali, apparecchi GPS con interfaccia per mezzi pubblici o privati; applicazioni per smartphone che restituiscano e trasmettano dati relativi agli spostamenti; portali e applicazioni dove gli utenti possono immettere dati utili al gestore o alla comunità di fruitori stessa. Le strutture e gli utenti della città e del territorio dialogano tra loro fornendo e ricevendo informazioni utili per gestori e fruitori nella stessa maniera. I dati vengono custoditi in un geodatabase che può fungere da base per il monitoraggio della mobilità e supportare

l'ottimizzazione dei diversi sistemi o degli interventi messi in atto nel territorio.

In stretta relazione con le I.C.T. sono i servizi infomobilità che restituiscono informazioni sui diversi sistemi di mobilità online (siti, portali o app) o in schermi/pannelli luminosi dislocati lungo la rete. Le informazioni possono spaziare dal servizio di TPL (prossimi arrivi o comunicazioni di servizio), al traffico (interruzioni, chiusure di strade, cambiamenti di circolazione) o legati ai parcheggi (numero di parcheggi liberi in aree di sosta monitorate, segnalazione puntuale dei parcheggi disponibili, ecc.).

Gli app-service sono servizi rivolti all'utente che permettono una interazione diretta con il gestore, sia segnalando un disservizio, chiedendo informazioni specifiche o proponendo suggerimenti, ma soprattutto con le App è possibile effettuare il pagamento di una tariffa, nel caso dei parcheggi, o di un titolo di viaggio, nel caso dei TPL, attraverso portali o app dedicate. Ciò permette anche ad utenti stagionali o occasionali che non conoscono il territorio di fruire dei sistemi di mobilità in maniera semplice e immediata. Contemporaneamente possono fungere, nuovamente per la facilità e immediatezza del servizio, ai residenti o city user più assidui di essere invogliati a utilizzare i sistemi di mobilità presenti nel territorio.

L'azione City sensing per parcheggi a pagamento si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
I.C.T.	X		
Infomobilità	X		
App-service	X		

9.6.4 Attività di diffusione Pums

Il passaggio da un sistema di viabilità e trasporto tradizionale a un sistema votato alla mobilità sostenibile necessita di un cambiamento di approccio di natura culturale da parte di ogni livello della società civile: una trasformazione delle abitudini quotidiane (e non solo) che deve essere sostenuta con adeguate campagne di informazione e comunicazione, volte soprattutto a formare una maggiore consapevolezza nelle persone in merito ai vantaggi apportati dalla fruibilità lenta del territorio e dalla mobilità sostenibile anche in termini di sicurezza e miglioramento della qualità della vita. Il Piano, pertanto, promuove la realizzazione di iniziative volte a creare una cultura della mobilità sostenibile puntando sui benefici che si possono conseguire con l'uso più diffuso delle

biciclette, delle auto condivise e dei mezzi pubblici, nonché con un incremento degli spostamenti a piedi per i tragitti più brevi, vantaggi che si traducono nella riduzione degli inquinanti e, quindi, in un ambiente più salubre, nel miglioramento psico-fisico connesso a più elevati livelli di attività motoria, nonché nella riappropriazione del rapporto con il territorio con riflessi anche sulla coesione sociale. A supporto delle azioni predisposte dal PUMS e in continuità con il processo partecipativo, con alcune iniziative di coinvolgimento svolte nelle scuole e con le informative che hanno accompagnato il percorso di elaborazione del piano, è suggerita l'attivazione di una campagna di comunicazione mirata e ponderata mediante una plurima molteplicità di divulgazione sia di contenuti sia di modalità di trasmissione.

L'azione Attività di diffusione Pums si struttura mediante le azioni specifiche/interventi riportati nella tabella:

AZIONI PUNTUALI/INTERVENTI	B	M	L
Attività di comunicazione PUMS e di sensibilizzazione ai temi della sostenibilità	X		

10. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

Il Monitoraggio ha come primo obiettivo quello di valutare l'efficacia e l'efficienza delle azioni/interventi proposti dal PUMS. Dovendo essere una valutazione prestazionale, il monitoraggio si avvale dello strumento degli indicatori. Il sistema degli indicatori consente di valutare non solo lo stato di attuazione delle azioni, ma anche gli effetti diretti che queste hanno avuto sull'intero sistema della mobilità e gli effetti indiretti sui sistemi urbani e territoriali nelle loro componenti sociali, economiche e ambientali.

Il monitoraggio, attraverso il sistema degli indicatori, compie una valutazione in itinere del Piano tramite periodici rapporti valutativi che devono essere considerati come tappe intermedie di avvicinamento agli obiettivi finali. Sulla base di questi possono essere adottate delle revisioni al piano riguardanti le azioni che si sono dimostrate meno efficaci rispetto agli obiettivi finali. Il sistema di monitoraggio seguirà quindi il modello di gestione del Piano: monitoraggio, valutazione, revisione.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi l'attività di monitoraggio consisterà nell'associare

a ciascuna azione puntuale/intervento previsto dal Piano uno o più indicatori di attuazione che potranno risultare in sede di redazione dei report sia discreti (attuato/non attuato), sia continui (ad es. % rispetto al allo sviluppo definito in sede progettuale e/o di attivazione della progettualità).

Azione	Indicatori	Unità di misura	Fonte dei dati di base
Rimodulazione del servizio e della rete del trasporto pubblico locale (TPL)	N biglietti emessi e obliterazioni N abbonamenti (categorizzato) N° utenti della rete debole Km percorrenza annua	N° assoluto % gradimento Km perc./anno	Gestore TPL Uffici comunali
Implementazione dotazione aree sosta/parcheggio	N° nuovi stalli realizzati	N° assoluto	Uffici comunali
Rinnovamento servizio TPL	N° biglietti erogati da bigl. Aut. N° pensiline/aree sosta recuperate	N° assoluto % realizzazione	Gestore TPL Uffici comunali
Installazione colonnine di ricarica per mezzi elettrici	Installazione colonnine (N° colonnine installate) N° auto elettriche-ibride immatricolate nel Comune N° di cicli di ricarica presso le colonnine	SI/NO (n°) N° assoluto	Gestori servizi ricarica (eventuale) Uffici comunali ACI
Piano carico/scarico merci	Attuazione Piano	SI/NO (% realizzazione)	Uffici comunali
Accessibilità multimodale	Attuazione programma intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche	SI/NO (% realizzazione)	Uffici comunali
Implementare la rete delle piste ciclabili	Km estensione piste ciclabili N° stalli per biciclette Passaggi di bici lungo la rete (contabici)	Km N° assoluto	Uffici comunali
Riqualficazione manto stradale	Tasso di incidentalità nei tratti riqualificati	N° assoluto	Uffici comunali
Classificazione della rete stradale	Attuazione classificazione	SI/NO (% realizzazione)	Uffici comunali

Bike Sharing	N punti di Bike Sharing N biciclette a disposizione del Bike Sharing N di noleggi singoli	N° assoluto	Uffici comunali Gestore Bike Sharing (eventuale)
Implementazione Car Pooling	N vetture registrate Car Pooling scolastico N° vetture registrate Car Pooling casa lavoro	N assoluto	Uffici comunali
Attività di diffusione PUMS	Attuazione campagne e progetti	SI/No (% realizzazione)	

In un'ottica di valutazione periodica del grado di attuazione del piano è opportuno misurarne in itinere le prestazioni funzionali generali. Per questo si definiscono dei parametri per misurare il soddisfacimento degli obiettivi del piano. Questi sono così sintetizzabili:

- soddisfacimento dei bisogni di mobilità;
- incremento dei livelli di sicurezza sia del trasporto collettivo che di quello individuale;
- aumento della capacità di trasporto dei mezzi collettivi e/o condivisi;
- incremento della percentuale di cittadini che si spostano con mezzi collettivi e/o condivisi;
- incremento della percentuale di cittadini che si spostano con la mobilità dolce;
- miglioramento dei servizi di mobilità offerti nel territorio comunale.

Per agevolare tale analisi si propone il set di indicatori riportati nella seguente tabella:

Ambito tematico	Indicatore	Unità di misura	Fonte dati
Traffico e Flussi	Traffico giornaliero medio (rilievo strumentale)	N di veicoli omogeneizzato/giorno	Uffici comunali
	Ingresso/uscita Caselli	N di veicoli distinti in categorie per mese	SAT Uffici comunali
Trasporto Pubblico Locale	Saliti/scesi TPL treno nelle tre stazioni	N S/S distinti In periodo estivo/invernale e feriale/sabato/domenica	Trenitalia Uffici comunali
	Obliterazioni TPL Bus	N distinto per mese	Gestore TPL Uffici comunali
	Abbonamenti TPL Bus	N categorizzato	Gestore TPL Uffici comunali
	Utenti rete debole TPL Bus	N distinto per servizio e mese	Gestore TPL Uffici comunali
Motorizzazione e Ripartizione	Tasso di motorizzazione privata	Auto/1000 abitanti Auto/Kmq	Gestore TPL Uffici comunali

	Ripartizione modale	Percentuale	ISTAT Uffici comunali
	Mobilità sistematica	Percentuale	ISTAT Uffici comunali
	Scostamenti giornalieri	Percentuale	ISTAT Uffici comunali
	Spostamenti per scopo	Percentuale	ISTAT Uffici comunali
Sicurezza incidentalità	Indice di gravità degli incidenti	N° di morti e feriti ogni 1.000 incidenti	Uffici comunali
	Indice di mortalità degli incidenti	N° di morti e feriti ogni 1.000 incidenti	Uffici comunali
	Indice di lesività degli incidenti	N° di feriti ogni 1.000 incidenti	Uffici comunali
	Indice incidentalità pedoni e ciclisti	N° di incidenti che hanno coinvolto pedoni o ciclisti	Uffici comunali
Abitudini e bisogni dell'utenza	Abitudini e bisogni degli utenti	Variazioni delle risposte al questionario PUMS	Uffici comunali

Potranno essere definiti degli aggiornamenti del piano della base della periodica valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi e attraverso l'analisi dei trends su base storica e dell'efficacia ed efficienza delle azioni per mezzo degli indicatori soprariportati.

11 COSTI

11.1 Valutazione economico-finanziaria delle azioni del PUMS

La predisposizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si completa con la stima della provvista economico-finanziaria complessiva necessaria alla realizzazione delle singole azioni e degli interventi previsti, sia di quelli già inseriti nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche, sia di quelli aggiuntivi proposti dal Piano stesso. Tale stima è utile all'amministrazione come supporto alla programmazione dei budget annuali e pluriennali ed anche per avere una maggiore consapevolezza del funding per attività, in modo da poter candidare tempestivamente progetti completi su call, bandi o altre opportunità di finanziamento che si potrebbero presentare nel periodo di validità del PUMS.

Suddetta provvista economico-finanziaria è stata definita a partire dai costi stimati per l'implementazione di ogni azione e intervento, così come dettagliati nel presente documento.

STRATEGIA / AMBITO O MACROAZIONE	AZIONE	INTERVENTI	Periodo di realizzazione	Tipologia di costo	Costo stimato	Unità di misura
SPOSTAMENTI CONDIVISI						
Sharing	Bike Sharing	Individuazione punti di Bike-sharing	B	A corpo	-€ 10.000,00	A corpo
		Attivazione servizio diffuso di Bike-sharing	M	A corpo	€ 100.000,00	Affidamento a privato
	Implementazione Car Pooling	Attività di implementazione delle pratiche di Car Pooling	B	A corpo	€ 7.000,00	A corpo
Street design	Asphalt painting	Realizzazione di segnalazioni a terra con asfalto colorato	B*	A corpo	-€ 50.000,00	Da verificare in fase di progetto
Piano cartellonistica	Piano cartellonistica	Predisposizione piano segnaletica stradale e ammodernamento e potenziamento segnaletica stradale orizzontale e verticale	B*	A corpo	-€ 20.000,00	Gestione
		Implementazione cartellonistica turistica	B*	A corpo	-50.000,00 €	A corpo
Smart city	City sensing	ICT	B*	A corpo	€ 100.000,00	Affidamento a privato
		Informabilità	B*	A corpo	€ 25.000,00	Affidamento a privato
		App-servise	B*	A corpo	€ 20.000,00	Affidamento a privato
Comunicaizone	Attività di diffusione del Pums	Attività di comunicazione PUMS e di sensibilizzazione ai temi della sostenibilità	B*	Unitario	-	Numero abitanti