

## **ALLEGATO A)**

### **INDIRIZZI E OBIETTIVI PER LA FORMAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE – P.U.M.S.**

- 1. Premessa**
- 2. Riferimenti generali e normativi**
- 3. Processo di formazione del PUMS e processo di V.A.S.**
- 4. Analisi del contesto di riferimento**
- 5. Criteri per l'individuazione degli obiettivi e costruzione dello scenario di piano**
- 6. I temi dello sviluppo e i contenuti progettuali – Misure/ Azioni/ Interventi**
- 7. Valutazione e monitoraggio del Piano**

## 1. PREMESSA

Il Comune di Città di Castello intende dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) quale piano strategico di valutazione dei bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui, al fine di migliorare la qualità della vita nella città, nei centri abitati e nelle principali frazioni del territorio comunale.

Le politiche di sviluppo e le misure definite nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile devono riguardare, con una visione innovativa, tutte le forme di accessibilità al territorio (pedonale, ciclabile, trasporto pubblico, automobili, ...) siano esse pubbliche che private, che vedano coinvolti i passeggeri e le merci, motorizzate e non; gli obiettivi dovranno essere finalizzati alla ricerca di un sistema di mobilità sostenibile che garantisca un'adeguata accessibilità al posto di lavoro, ai principali servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento e il consumo di energia, aumenti l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, aumenti l'attrattività e la qualità della vita e dell'ambiente urbano.

Il principio su cui si basa il PUMS è la ricerca di un **equilibrio nello sviluppo dei vari sistemi di trasporto**, "incoraggiando" l'utilizzo di quelli sostenibili; questo è possibile limitando il traffico nelle aree più sensibili senza impedire lo spostamento di persone e merci, ma ponendo al centro del sistema i cittadini e non il traffico, individuando degli obiettivi misurabili e coinvolgendo i portatori di interesse nella fase di predisposizione e gestione della pianificazione della mobilità urbana. La redazione del PUMS consentirà di coordinare le azioni di settore all'interno di un processo strutturato che comprende l'analisi dello stato di fatto, l'elaborazione di una visione strategica condivisa, l'individuazione di obiettivi e indicatori di risultato misurabili, una campagna di partecipazione e comunicazione attiva, le fasi di monitoraggio e valutazione.

Il PUMS dovrà riguardare il sistema della mobilità dell'intero territorio comunale prevedendo un insieme organico di interventi a vari livelli (infrastrutturali, tecnologici, gestionali...) e si dovrà interfacciare con le azioni/interventi previsti dall'Agenda Urbana. Il documento dovrà rispondere al requisito di sinteticità e dovrà prevedere una serie di interventi e di misure specifiche effettivamente capaci di ridurre le emissioni in atmosfera. Inoltre le azioni contenute nel PUMS dovranno essere in linea anche con quanto previsto dal POR-FESR 2014-2020, con l'obiettivo generale di assicurare che gli interventi si inseriscano in un quadro programmatico preciso dal quale emerga la strategia che il Comune intende portare avanti ed attuare in materia di mobilità nel proprio territorio, quali obiettivi perseguire e attraverso quali azioni le risorse UE concorrono al raggiungimento degli stessi.

## 2. RIFERIMENTI GENERALI E NORMATIVI

Le politiche riguardanti la pianificazione della mobilità ed in particolare di quella sostenibile e dei trasporti hanno assunto e stanno assumendo una grande rilevanza a partire dal livello europeo fino ad arrivare alla scala regionale.

In particolare a **livello europeo** i *Piani per la mobilità sostenibile* vengono riconosciuti come d'importanza strategica ai fini del perseguimento degli obiettivi legati al sistema della mobilità e della messa in rete degli interventi relativi alle infrastrutture. I documenti/ normative di riferimento sono i seguenti:

- Piano d'azione sulla mobilità urbana - 2009: (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni) la commissione indica come prioritaria la redazione dei SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan (Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile)

- Libro Bianco dei Trasporti – 2011: indica il ruolo strategico assegnato ai PUMS, stabilendo come condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti la sua redazione;
- Linee guida della CE del 2014 (Guidelines developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan), elaborate sotto il progetto ELTIS (Programma Intelligent Energy Europe), per sviluppare e attuare i piani urbani di mobilità sostenibile e destinate ai professionisti della pianificazione e gestione del trasporto urbano e della mobilità, agli attori e ai portatori di interesse coinvolti nello sviluppo e nell'implementazione del PUMS.

A **livello nazionale**, la normativa di riferimento è la seguente:

- la legge n. 340 del 24/11/2000 la quale, all'art. 22, definisce gli obiettivi principali del Piano Urbano della Mobilità (PUM)
- le Linee Guida per la redazione dei PUM emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
- Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica” (PNIRE).

A **livello regionale**, per quanto riguarda la coerenza e l'integrazione del PUMS con altri documenti programmatici, si dovrà tenere conto delle disposizioni contenute nei seguenti documenti:

- Piano Regionale dei Trasporti, approvato con atto del Consiglio Regionale n. 42 del 15.12.2015 e Piano di Bacino Unico Regionale 2015-2024;
- DST - Documento Strategico Territoriale - DGR n. 1903/2008 – (*cf. cap. 1.3, cap. 2.1, cap. 2.2 e pag 101 - relazione fra la pedonalità urbana e le reti turistiche escursionistiche extraurbane*)
- Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA). Delibera Consiglio Regionale n. 296 del 17/12/2013;
- Piano Regionale delle Infrastrutture e Mobilità Elettrica (PRIME) - Delibera Giunta Regionale n. 88 del 01/02/2016 - Preadozione;
- Indicazioni di carattere generale per la redazione dei PUMS – Servizio Viabilità della Regione dell'Umbria

Per quanto riguarda gli atti tecnici e amministrativi di **livello comunale**, nella redazione del PUMS i documenti dei quali tenere conto sono:

- Variante generale al PRG Parte Strutturale, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 23 del 04/04/2016;
- PRG Parte Operativa vigente, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 73/2000;
- Programma preliminare del Quadro Strategico di valorizzazione – Delibera di Giunta Comunale n. 130 del 04/05/2009; Documento strategico del QSV (ottobre 2013);
- Agenda Urbana -Piani di lavoro per la predisposizione Programma di Sviluppo Urbano Sostenibile - Città di Castello Altotevere smart, approvato con deliberazione G.C. n. 150 del 13/07/2015;
- Osservazioni sulla bozza di Programma di sviluppo Urbano sostenibile-Agenda Urbana di Città di Castello, operate dal Gruppo tecnico di coordinamento ex DGRE 211/'2015 (nota Regione n. 131752 del 17/09/2015);

E' in corso di definizione la stesura definitiva del programma "Agenda Urbana" di cui si dovrà tenere conto in sede di redazione del PUMS

### **3. PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PUMS E PROCESSO DI V.A.S.**

#### **Il percorso partecipativo**

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è caratterizzato dalla rilevanza e dalla priorità del processo partecipativo, teso a porre al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità; pertanto la partecipazione dovrà svolgersi durante lo sviluppo della proposta del PUMS, al fine di raggiungere uno scenario condiviso, l'individuazione delle priorità da perseguire e, di fondamentale importanza, favorire l'accoglimento del Piano e conseguentemente facilitarne la sua attuazione; a tal fine sarà necessaria l'identificazione degli attori strategici e dei portatori di interesse. Ferme restando le fasi partecipative proprie dell'iter di approvazione del piano, l'Amministrazione comunale provvederà al necessario coinvolgimento dei cittadini e dei comuni contermini nonché degli Enti sovraordinati, attraverso opportune modalità da stabilirsi nelle diverse fasi di redazione del PUMS. Il percorso partecipativo sopra descritto sarà supportato dall'Agenzia Fiera delle Utopie concrete, nell'ambito del ruolo svolto nella progettazione partecipata per il "Programma di Sviluppo Sostenibile" –Agenda Urbana di Città di Castello;

#### **Descrizione delle fasi per la redazione e approvazione del piano**

Il processo di redazione del PUMS si articola nelle seguenti fasi:

A. Attività propedeutiche al processo di Piano

- *Avvio del processo partecipativo*
- *definizione delle finalità del piano e del suo sviluppo*
- *analisi dello stato di fatto e sviluppo di una visione condivisa*

B. Elaborazione del piano

- *definizione delle priorità e di obiettivi specifici e misurabili*
- *sviluppo di misure/azioni/interventi*
- *definizione dei sistemi di monitoraggio e degli indicatori di piano*

C. Implementazione del piano

- *adozione del piano urbano della mobilità sostenibile e comunicazione*
- *implementazione del piano con le eventuali osservazioni della cittadinanza e degli attori locali*

Ai fini dell'approvazione del PUMS, in assenza di una normativa nazionale che ne disciplina l'iter di approvazione amministrativa, per la definizione di tali procedure si fa riferimento per similitudine a quanto viene stabilito per l'iter di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano dalle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici 12 aprile 1995 "*Direttive per la redazione,*

adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico”, che prevede l’adozione del Piano, la successiva pubblicazione con la possibilità di presentare osservazioni e l’approvazione definitiva da parte del Consiglio Comunale.

### **Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica**

Per la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS/ processo di VAS si fa riferimento al D.Lgs. 152/2006, alla L.R. n. 12/2010 e alla D.G.R. n. 423/2013.

Il PUMS dovrà essere sottoposto alla Verifica di assoggettabilità a VAS, il cui risultato si potrà concludere con l’esclusione o con la necessità della Valutazione Ambientale Strategica; in entrambi i casi tale procedimento dovrà essere integrato con le fasi elaborazione del piano stesso in accordo con Autorità Competente per la VAS.

A questo scopo alla fine della prima fase sopra descritta (fase A) viene redatto il Rapporto Preliminare sulla base del quale viene avviata la verifica di assoggettabilità a VAS che dovrà contenere, in ottemperanza ai presenti indirizzi, un primo progetto di Piano contenente le linee guida per la visione futura della mobilità sostenibile a Città di Castello, che l’Amministrazione comunale fa proprio e persegue.

Qualora il provvedimento di verifica si concluda con l’assoggettabilità a VAS, il Rapporto Preliminare verrà integrato con le prescrizioni e sarà utilizzato per l’avvio della fase di consultazione preliminare.

## **4. ANALISI DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO – IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ LOCALE**

L’analisi del contesto di riferimento parte da un inquadramento generale del territorio comunale di città di castello volto a restituire la fotografia aggiornata del sistema dei trasporti locale e ad individuare il ruolo che Città di Castello svolge sotto il profilo della domanda / offerta di mobilità in riferimento all’ambito del proprio territorio e rispetto all’Altotevere/ provincia in generale. Gli studi pertanto dovranno essere orientati alla comprensione delle logiche di spostamento dal capoluogo verso le frazioni e verso le principali direttrici ed in particolare a nord/ ovest verso Sansepolcro/ Arezzo, a sud verso Umbertide/ Perugia e ad est verso le Marche. Sarà inoltre necessario partire anche da un inquadramento che tenga conto del profilo demografico, - popolazione residente (attuale e futura), studenti, movimenti turistici - del profilo economico - tipologie di attività presenti, aree di maggiore concentrazione delle stesse – assetto urbanistico –profilo ambientale attuale (dati sulla qualità dell’aria). A tal fine il PUMS si dovrà interfacciare/ integrare, oltre che con i piani sovraordinati, con gli strumenti della pianificazione urbanistica/ strategica già presenti o in via di redazione e con le azioni previste nell’Agenda Urbana (cfr. punto 2 – Riferimenti generali e normativi)

Ai fini della costruzione dello scenario attuale sarà necessario intraprendere una campagna conoscitiva (analisi dello stato di fatto e valutazione dell’esistente) anche attraverso il rilievo dei flussi di traffico privato, evidenziando la presenza di situazioni di congestione, nei punti di maggior rilevanza in entrata ed uscita dal capoluogo, dalle principali frazioni e da e per il centro storico.

In particolare questa sezione verrà declinata attraverso i seguenti elementi:

- ***l’Analisi dell’offerta di mobilità***
  - esame della situazione del traffico privato - eventuale presenza di nodi di congestione/ poli di grande attrazione di traffico attuali e futuribili (in relazione alla pianificazione in corso)
  - offerta di trasporto pubblico locale - modalità di tariffazione

- dotazione e capacità infrastrutturale (*rete stradale – logistica e trasporto merci/ piattaforme di interscambio - infrastrutture per la mobilità dolce (pedonale, ciclabile – bike-sharing, scale mobili e ascensori)*);
- mobilità elettrica (*infrastrutture di ricarica esistenti - diffusione dei veicoli elettrici, pubblici o privati - progetti di infrastrutturazione già elaborati e in corso di realizzazione*)
- ***Analisi della domanda di mobilità***
  - abitudini di spostamento dei cittadini e dei fruitori della città
  - richiesta di mobilità da parte dei turisti
  - richiesta di mobilità complessiva - tendenze
- ***Analisi della sicurezza e dell'accessibilità al sistema della mobilità***
  - accessibilità a vari livelli a servizi e strutture da parte di cittadini e turisti
  - sicurezza (incidentalità relativa a mezzi- pedoni – ciclisti)
  - dati relativi alla qualità dell'aria.
- ***Organizzazione del sistema della sosta***
  - Analisi delle dotazioni esistenti e modalità di utilizzazione delle stesse (Indice di utilizzazione)
- ***La mobilità in riferimento al Centro storico***
  - Accessibilità e spostamento delle persone e delle merci
  - Strumenti di controllo
- ***Interazione domanda – offerta; Valutazioni e obiettivi/ risultati specifici***
  - A partire dai risultati dell'analisi del quadro conoscitivo di riferimento, si andranno ad identificare le debolezze e i punti di forza della situazione di partenza, definendo su quali elementi critici si intende intervenire nel medio periodo.

## **5. CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI E COSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI PIANO**

La visione futura del sistema della mobilità costituisce il punto di arrivo del processo partecipativo che deve stare alla base della redazione del PUMS; l'elaborazione dello scenario di riferimento nasce dal percorso avviato con deliberazione G.C. n.150 del 21/07/2014 di approvazione del documento preliminare denominato "Agenda Urbana Città di Castello Alto Tevere Smart – Il motore dell'Umbria", da cui si è sviluppata la proposta di programma approvata dalla Giunta con atto n. 150 del 13/07/2015.

Il criterio per la ricerca dello scenario di riferimento è **l'approccio partecipativo** alla pianificazione, ponendo al centro le persone con le proprie esigenze di mobilità, individuando i soggetti da coinvolgere nelle diverse fasi ed attività (forze sociali, forze economiche, ordini professionali, associazioni di categoria, portatori d'interesse, cittadini,...) e definendo gli ambiti e le modalità di coinvolgimento. Sarà quindi necessario attivare il processo partecipativo fin dalle prime fasi della redazione del PUMS, concertando preliminarmente i risultati delle analisi, le strategie del piano, gli interventi e le priorità con i soggetti interni all'Amministrazione comunale e con gli attori esterni individuati al fine di vagliare la reale aderenza alle necessità espresse dal territorio.

Al fine di delineare le strategie e le scelte del piano è necessaria una chiara individuazione degli **obiettivi che il PUMS** si prefigge di conseguire nel corso di periodo di media prospettiva (prossimi 10-15 anni); tali obiettivi generali saranno fortemente incentrati sulla mobilità sostenibile e derivano

anche dalla prosecuzione delle politiche ed azioni già in atto in tema di mobilità e da quelli già definiti nei piani sovraordinati.

In particolare si fa riferimento:

- **Piano Regionale dei Trasporti** adottato nel 2015 dalla Giunta Regionale, che individua le seguenti linee d'indirizzo/obiettivi generali per la redazione del PUMS:
  1. *sviluppare le infrastrutture secondo una logica coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, inserendole anche tra le opere di urbanizzazione in ogni caso previste, che abbiano anche il fine di incrementare la rete del trasporto pubblico locale e che siano già ricomprese nella pianificazione (marciapiedi, fermate, aree di interscambio modale, aree di sosta attrezzate per tutti);*
  2. *migliorare le infrastrutture e i servizi di Trasporto Pubblico Locale;*
  3. *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;*
  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.*
- **Piano Regionale della Qualità dell'Aria:**
  - a) *Riduzione del traffico in ambito urbano:* attraverso l'adozione di un programma di riduzione e riorganizzazione dei flussi di traffico sia leggero che pesante.
  - b) *Miglioramento del trasporto pubblico regionale:* tramite la promozione della sostituzione degli autobus urbani del TPL con mezzi a basse emissioni di particolato e NOX (l'insieme degli ossidi di azoto e le loro miscele) e il potenziamento del trasporto pubblico urbano con mezzi elettrici più opportuni, in termini di posti/viaggiatore offerti, in relazione alla potenziale domanda espressa dai cittadini/utenti.
  - c) *Riduzione del trasporto privato nelle aree urbane:* con la promozione dell'istituzione e/o l'ampliamento delle ZTL, in contemporanea promuovendo l'uso del trasporto pubblico locale, facilitazione di interventi come il CAR POOLING su mezzi a basse emissioni nelle ZTL. Realizzazione di piste ciclabili urbane e di parcheggi di scambio auto/treno/bicicletta e azioni di sensibilizzazione per la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato, per il suo utilizzo condiviso, per l'utilizzo di mezzi collettivi e della bicicletta. Infrastruttura semaforica "intelligente" (onda verde, sensori di presenza,...).

Gli obiettivi generali saranno declinati in uno o più **Obiettivi - risultati specifici**, in base alle criticità individuate dall'analisi di contesto ed alle priorità a questi associati: si deve trattare di obiettivi realistici, verificabili e dunque misurabili attraverso chiari indicatori di risultato per valutare l'efficacia delle conseguenti misure.

## **6. I TEMI DELLO SVILUPPO E I CONTENUTI PROGETTUALI – MISURE/AZIONI/INTERVENTI**

In questa sezione si individuano alcune tematiche che si intende approfondire e sviluppare:

- A. Azioni previste in Agenda Urbana:** i contenuti del PUMS, come già esplicitato in premessa, dovranno essere congruenti ed integrati con le azioni/ interventi, in particolare di

quelle che interessano la mobilità, messi in campo dal Comune per “*Agenda Urbana – Programma Urbano di Sviluppo Sostenibile*” in corso di approvazione definitiva; nello specifico si richiamano i suddetti interventi:

- **Completamento del percorso ciclopedonale perimurale** (Interventi 6.3.1/3.1 e 6.4.1/1.7): al fine di portare a compimento il percorso, in parte già esistente, è necessario il superamento della strettoia sotto le mura del Cassero, strada carrabile a due corsie con ridotte dimensioni (viale Nazario Sauro), che non consente una diversa sistemazione del traffico veicolare e pedonale. Si prevede di *allontanare il traffico veicolare dalle mura (by-pass stradale) e una diversa sistemazione della viabilità esistente come sistema filtro di accessibilità ciclo-pedonale/ verde al centro storico.*
- **Sistema Info mobilità per Città di Castello - integrazione del trasporto pubblico/ privato e mobilità alternativa** (Intervento 6.3.1/3.2): il progetto prevede la creazione di un sistema che integri le informazioni su mobilità e traffico, con la gestione della stessa sia pubblica che privata attraverso una serie d'interventi, quali il monitoraggio dei flussi di traffico nei punti critici della città, realizzazione di un portale di accesso per il monitoraggio e controllo del traffico veicolare al centro storico implementato con sistema ITS finalizzato alla razionalizzazione e regolazione del trasporto merci nel centro storico, strutturazione dei parcheggi esistenti con messa in rete, segnalazione e info su disponibilità dei posti auto, tempi di percorrenza e, successivo sistema di consultazione da cellulare/tablet, realizzazione di pannelli di infomobilità, per l'erogazione di informazioni e servizi integrati al cittadino ed al turista.

**B. Azioni riguardanti l'implementazione della mobilità ciclo-pedonale** nel Capoluogo e nelle frazioni principali. Individuazione di un **sistema di percorsi** (nuovi ed esistenti) finalizzati a mettere in comunicazione i quartieri della città con i principali servizi (scuole, impianti sportivi, attrattori culturali...) creando dei percorsi tematici. Ad integrazione del percorso Tevere, attualmente in via di completamento (“*PSR 2007/2013-Misura 3.2.3 azione C-completamento della pista ciclabile del Fiume Tevere nel territorio dei Comuni di Città di Castello, Umbertide e Montone*” (Delibera di Giunta Comunale n. 196/2015) si evidenzia la necessità di approfondire la realizzazione del percorso lungo il torrente Cavaglione che connette la parte di città verso lo stadio con il percorso Tevere, costituendone il naturale completamento.

Si suggeriscono inoltre altri aspetti da analizzare, quali:

- **Stazione di mobilità dolce:** previsione di una “*Stazione intermodale*” con l'obiettivo di potenziare l'accessibilità dei cittadini verso modalità di trasporto alternative e/o integrate rispetto a quella carrabile: il parco Alexander Langer come punto nodale per il progressivo incremento della rete di mobilità lenta e sostenibile con l'obiettivo finale di innescare un processo di conversione della mobilità, con la diminuzione dell'uso privato dell'automobile, l'aumento dell'uso delle biciclette e favorire il “turismo dolce/ sostenibile/ responsabile”. Tale intervento comporta la riqualificazione e/o ampliamento dei parcheggi esistenti verso Ovest - zona Ansa del Tevere: la necessità di tale intervento deriva dalla consapevolezza di dover trasformare/ ridisegnare una zona che si configura come una delle principali porte d'accesso al capoluogo. La visione generale, integrata con gli interventi previsti in Agenda Urbana, è quella di un'area urbana priva di barriere che consenta una facile e snella fruizione dei servizi di mobilità spostando il fulcro di questi verso la ciclo-pedonabilità.
- **Valorizzazione e messa in rete del patrimonio artistico e storico-culturale:** attraverso il potenziamento, l'integrazione, la continuità della rete di percorsi ciclabili presenti e di nuova previsione nel territorio dell'Alta Valle del Tevere, si intende creare un sistema di itinerari ciclabili/ pedonali che mettano in rete i principali attrattori culturali del territorio



tiferenate. L'obiettivo è di valorizzare le emergenze presenti sul territorio e di incrementare il ciclo-turismo, attraverso una diversa percezione degli spazi urbani (alcuni esempi: Museo Burri Ex Essiccatoi del Tabacco, Villa Capelletti a Garavelle (sede del Centro delle tradizioni popolari Livio dalla Ragione, della raccolta fermodellistica Gioacchino Capelletti, e del museo scientifico malacologico), entrambi a Sud del capoluogo, Villa Montesca con il Parco botanico a Ovest, il Santuario della Madonna di Belvedere a Est....)

- **Implementazione del sistema di Bike – sharing:** attualmente presso il Parco Alexander Langer è già presente una postazione di “bike sharing” per il noleggio di biciclette che però manca di ulteriori punti d'interscambio; implementazione di tale sistema con altri punti di noleggio in luoghi strategici della città verso Est (es. Piazza Garibaldi), verso Nord (es. zona industriale) e verso Sud (es. stazione FCU).

**C. Riorganizzazione programma di esercizio e TPL:** il territorio di Città di Castello si caratterizza per la sua consistente estensione pari a circa 370 km<sup>2</sup> dove i centri e nuclei abitati occupano circa 14 km<sup>2</sup> mentre nella restante parte del territorio agricolo sono situate numerose abitazioni sparse; sia per le scarse risorse ma anche per offrire un servizio a misura, si pone la necessità di un servizio di trasporto pubblico flessibile e capillare. Il programma di esercizio annuale della rete del Trasporto Pubblico Locale (integrato nel Piano Regionale dei Trasporti) è pari a: Km percorsi 787.118 di cui n. 4 linee urbane A—B—C—D; n. 3 linee sub urbane; Corse scolastiche; Corse fuori extra urbano con collegamento sub-urbano. L'attuale *split modale* in ambito urbano presenta una forte percentuale di spostamenti con auto privata riservando ai mezzi pubblici e agli spostamenti a piedi e/o in bici scarse percentuali di utilizzo. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dovrà delineare le politiche di sviluppo del TPL e le conseguenti misure con una visione innovativa, attraverso nuove forme di mobilità pubblica e accessibilità al territorio.

**D. Riorganizzazione del sistema del traffico nel Capoluogo e nelle principali Frazioni** del territorio, sia carrabile che ciclo-pedonale, finalizzata al miglioramento della sicurezza e dell'efficienza della rete stradale rispetto ai bisogni di mobilità puntando all'intermodalità dell'offerta e con particolare riguardo ai seguenti aspetti:

- localizzazione della linea BUS denominata “Direttissima” di interesse regionale che collega Perugia con Sansepolcro passando per la E45, in linea con quanto previsto dal Piano regionale dei Trasporti;
- spostamento della Stazione dei BUS attualmente collocata in Piazza Garibaldi;
- riorganizzazione del sistema della sosta delle autovetture nel capoluogo, integrata con gli interventi previsti in agenda urbana, e nelle principali frazioni.

**E. Studio specifico riguardante traffico e viabilità nella zona industriale nord del Capoluogo:** l'area a prevalente destinazione industriale/ artigianale sta repentinamente trasformandosi in una zona a prevalente destinazione commerciale con conseguenti problematiche legate al traffico veicolare privato ed al trasporto merci. Lo studio di fattibilità si occuperà di trovare soluzioni efficaci e perseguibili, interfacciandosi con il redigendo PRG Parte Operativa, individuando possibili interventi sulla viabilità esistente, eventuali previsioni di nuove connessioni, interventi per le infrastrutture ciclo-pedonali, riorganizzazione del TPL in rapporto con il trasporto privato, schemi di circolazione ed organizzazione della sosta.

**F. Mobilità elettrica:** nel Comune di Città di Castello è già presente una postazione per la ricarica elettrica dei mezzi presso il parcheggio principale della città situato ad Ovest nei pressi del Parco Langer e del Centro Storico. Per quanto attiene questo tema, a seguito di valutazioni sulla reale necessità e sull'efficacia di dette azioni per il Comune di Città di Castello, il PUMS dovrà individuare eventuali nuovi punti ricarica e mettere a punto misure e iniziative per la promozione e la diffusione degli autoveicoli a propulsione elettrica.

**G. Accesso e mobilità in riferimento al Centro Storico,** che viene considerato come il fulcro, la cerniera, del capoluogo attorno alla quale si sviluppano la città e le sue infrastrutture principali; si intende quindi favorire la massima accessibilità e permeabilità (pedonale) dello stesso in relazione alla salvaguardia della residenza e delle attività che vi si svolgono; importante anche la gestione della circolazione delle merci, la valutazione delle ZTL in relazione al miglioramento ambientale e qualitativo della vita e degli spazi pubblici. Si ritiene inoltre necessario il superamento delle barriere architettoniche sul lato Ovest attraverso un ascensore da collocare verso le mura che vada ad integrare il sistema delle scale mobili recentemente sostituite (*Piano Legge Regionale 16.12.1997 n.46 anno 2014 – drg n.429 del 15.04.2014. interventi sulle infrastrutture regionali – Riqualificazione percorsi per l'accesso al centro Urbano del capoluogo “Bastione Cassero – scale mobili”*).

**H. Comunicazione del PUMS:** attraverso campagne di comunicazione, organizzazione eventi su tematiche specifiche, messa in rete e diffusione delle informazioni verso i cittadini, i portatori d'interesse specifici e verso gli operatori del settore. La comunicazione del piano diventa importante quanto le regole da esso stabilite se si vuole raggiungere gli obiettivi prefissati: favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale, ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto, incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività e da parte degli operatori, favorire l'impiego di tecnologie (ITS) applicate al sistema della mobilità passeggeri e merci.

I contenuti progettuali del PUMS dovranno tradursi in **Misure di controllo o normative** di regolamentazione della mobilità e del traffico nelle varie parti della città (limitazioni del traffico, ZTL, disciplina della sosta, pedonalizzazioni,...) e **Azioni d'intervento** (*infrastrutturale o di implementazione di servizi*) da individuare secondo le priorità definite: per ogni intervento/azione previsti del PUMS si prevederà una scheda di sintesi contenente l'oggetto dell'intervento, una tavola grafica non di dettaglio, stima dei costi, oneri su base annua di gestione/manutenzione, tempi di realizzazione.

La scelta delle azioni/ interventi dovranno essere basate anche su criteri di carattere generale quali:

- Efficacia degli interventi rispetto agli obiettivi prefissati
- Miglioramento della sicurezza in riferimento alla fruizione delle infrastrutture di mobilità
- Perseguimento dell'accessibilità degli spazi pubblici e delle infrastrutture - no barriere –
- Economicità e finanziabilità degli interventi in relazione anche ai fondi regionali ed europei ed ai relativi programmi;
- Costi di gestione degli interventi a regime.

## **7. VALUTAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO**

Attraverso quest'ultima fase viene testata l'effettiva efficacia del PUMS e delle misure da questo proposte, gli impatti ed i miglioramenti attesi: il sistema degli obiettivi viene associato ad indicatori specifici e a valori di riferimento (es. target di riduzione degli inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) o di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ...).

I set di indicatori saranno impiegati nella valutazione ex-ante ed ex-post mediante il sistema di monitoraggio del Piano stesso e dovranno essere rappresentativi e capaci di descrivere univocamente lo stato di fatto e gli obiettivi da raggiungere e consentire le comparazioni necessarie a misurare l'evoluzione e i progressi attesi e raggiunti. La scelta degli stessi verrà effettuata anche sulla base della disponibilità, della reperibilità dei dati così da costruire un piano di monitoraggio da poter agevolmente popolare.