



COMUNE DI PERUGIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 4 DEL 09.01.2017

L'anno **DUEMILADICIASSETTE** il giorno **NOVE** del mese di **GENNAIO**, nel Palazzo dei Priori, convocata nelle forme e nei termini di legge, si è riunita la Giunta Comunale alla quale risultano:

		Pres.	Ass.			Pres.	Ass.
ROMIZI ANDREA	Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5 CICCHI EDI	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 BARELLI URBANO	V.Sindaco	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	6 FIORONI MICHELE	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 BERTINELLI CRISTINA	Assessore	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	7 PRISCO EMANUELE	Assessore	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3 CALABRESE FRANCESCO	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8 SEVERINI MARIA TERESA	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 CASAIOLI CRISTIANA	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9 WAGUÉ DRAMANE	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Accertato che il numero dei presenti è legale per la validità dell'adunanza, **IL SINDACO** Sig. **ANDREA ROMIZI** dichiara aperta la seduta alla quale assiste il **SEGRETARIO GENERALE Dr. FRANCESCO DI MASSA**.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- l'art. 5, comma 1 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" promuove il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" a cui destina 35 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 19, comma 6 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30;
- il Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016 ha reso esecutivo il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro", definendo anche le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti;
- il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" prevede il co-finanziamento "di progetti, predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di pedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria";

PROT. n.		del	
Codice Archiv.ne			
Documenti non allegati	N. 6 (in apposito registro)		
Allegati	N. 4 (in apposito registro)		

OGGETTO:

PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO. PARTECIPAZIONE DEL COMUNE DI PERUGIA

- Dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4°, D.Lgs. 18.08.2000 n. 267
- Pubblicata all'Albo Pretorio a decorrere dal **10.01.2017**
- Trasmessa in elenco ai Capigruppo consiliari (art.125 D.Lgs. 18.08.2000 n.267) il **10.01.2017**
- Divenuta esecutiva ai sensi dell'art.134, comma 3°, D.Lgs. 18.08.2000 n.267, il _____

PUBBLICATA ALL'ALBO PRETORIO:
dal _____ al _____

RIPUBBLICATA ALL'ALBO PRETORIO:
dal _____ al _____

PERUGIA, li

- è stato pubblicato, in GURI n. 239 del 12.10.2016, l'Avviso pubblico "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che, tra l'altro, fissa al 10 gennaio 2017 il termine ultimo per la presentazione da parte dei Comuni interessati dei progetti finanziabili dal Programma;

Considerato che:

- la promozione di interventi per il miglioramento della mobilità sostenibile, anche tramite la partecipazione ai Bandi regionali, nazionali ed europei, è uno degli obiettivi strategici dell'Amministrazione;

- con questo obiettivo, l'Amministrazione ha valutato l'ipotesi di presentare un progetto unitario per la sperimentazione di progetti per la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;

- il progetto prevede una serie di misure integrate per gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro finalizzate ad incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, nonché a promuovere modi di trasporto a basso impatto, quali veicoli elettrici e biciclette, e ad incrementare gli spostamenti a piedi anche attraverso itinerari protetti;

- sono stati individuati ambiti prioritari per l'attuazione di dette misure, identificando due siti pilota nel territorio comunale come luoghi per la sperimentazione della promozione di mobilità sostenibile; in particolare:

- per gli spostamenti casa-scuola l'ambito di intervento è costituita dal corridoio di mobilità compreso tra i Tre Archi e via del Giochetto, imperniato sui tre istituti scolastici (Scuola Media Foscolo, Elementare Montessori e materna S. Croce) ubicati attorno al nodo primario di Porta Pesa, ma anche di servizio ad aule universitarie (via Enrico dal Pozzo, parco Santa Margherita), Istituti Secondari (Liceo Scientifico G. Galilei nel Parco S. Margherita); questo ambito offre interessanti potenzialità di incremento della rete infrastrutturale pedonale e della maglia di percorsi organizzati del tipo Piedibus, anche in interscambio con l'auto privata;
- per gli spostamenti casa-lavoro l'ambito costeggia il torrente Genna, andando dal Polo di Ingegneria in via Duranti fino al Polo ospedaliero/universitario del Santa Maria della Misericordia ove quotidianamente si concentrano diverse migliaia di lavoratori ed utenti; l'ambito è caratterizzato da una elevata dotazione di percorsi ciclo-pedonali, in parte esistenti, in parte da completare con finanziamenti già assegnati, e da una forte interconnessione con gli assi portanti del trasporto pubblico urbano;

- nell'ambito degli spostamenti casa-scuola si prevede di realizzare un completamento/riqualificazione della rete dei percorsi pedonali a servizio degli istituti scolastici, delocalizzando opportunamente il parcheggio in accompagnamento degli studenti. Inoltre sulla rete pedonale così come adeguata, si prevede l'istituzione, in collaborazione con l'Unità Sanitaria Locale - Dipartimento di Prevenzione, di nuovi servizi di accompagnamento pedonale degli studenti fino agli istituti (Piedibus);

- per gli spostamenti casa-lavoro si ipotizza di intervenire attraverso tre azioni principali:

- incentivazione della mobilità ciclabile lungo l'asse sopra descritto attraverso la realizzazione della pi-

sta ciclabile lungo il Genna tra il centro di intrattenimento Borgonovo e il ponte sul Genna di via Dottori, completando l'itinerario tra il Polo di Ingegneria e il Polo ospedaliero;

- l'incentivazione alla fidelizzazione al trasporto pubblico locale attraverso l'erogazione di "buoni mobilità" sotto forma di riduzione fino al 50% del costo degli abbonamenti annuali, attraverso la sottoscrizione di una specifica convenzione tra le aziende esercenti il trasporto (Consorzio Ishtar e Minimetrò) ed i tre grandi enti datori di lavoro presenti lungo l'asse (Amministrazione Comunale, Azienda Ospedaliera ed Università degli Studi di Perugia);
- sperimentazione di una nuova modalità di trasporto, complementare al TPL, per allargare il raggio d'azione dei poli intermodali principali del trasporto pubblico, attraverso la concessione di un servizio di car sharing elettrico comunale;

- per la presentazione della proposta è necessaria la costituzione di una partnership tra i soggetti che hanno specifico interesse o competenza sulle azioni proposte; in particolare sono stati individuati i seguenti soggetti: Comune di Perugia, Università degli Studi di Perugia, Azienda Ospedaliera, USL Umbria 1, Consorzio Ishtar, Minimetrò, Istituto Comprensivo Perugia 2;

- Università degli Studi di Perugia, Azienda Ospedaliera, USL Umbria 1 e Istituto Comprensivo Perugia 2 hanno già aderito tramite una lettera di supporto al progetto, impegnandosi a: sottoscrivere la convenzione di partenariato in caso di finanziamento del progetto da parte del MATTM; attuare il progetto attraverso il supporto alle azioni di specifico coinvolgimento da parte di ciascuno dei soggetti; pubblicizzare il progetto con il supporto alle attività di comunicazione;

- le aziende di trasporto Consorzio Ishtar e Minimetrò, oltre agli impegni assunti dagli altri partner, hanno individuato i contenuti minimi di una convenzione tipo, da approvare nel corso del progetto, finalizzata a perimetrare l'oggetto della successiva convenzione; lo schema di pre-accordo da stipulare tra il Comune di Perugia e le aziende di trasporto è allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;

Precisato che:

- i progetti sono cofinanziati dal Ministero con una percentuale non superiore al 60% del totale dei costi ammissibili;

- il costo totale del progetto è pari ad € 2.000.000,00, dettagliato nelle singole voci come da quadro economico riportato di seguito:

QUADRO ECONOMICO DI DETTAGLIO

Voce	SPESE TECNICHE (MAX 12% dei costi ammissibili)	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
A01	Spese di progettazione (MAX 5% dei costi ammissibili)	80.000,00		80.000,00
A02	Sicurezza, direzioni lavori, ecc.	23.966,00		23.966,00
A03				0,00
A04				0,00
A05				0,00
A	SOMMANO	103.966,00	0,00	103.966,00

Voce	REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
B01	Completamento ed adeguamento della rete pedonale	210.909,09	21.090,91	232.000,00
B02	Varco di controllo ZTL Corso Bersaglieri	69.672,13	15.327,87	85.000,00
B03	Piedibus: software, segnaletica e kit per bambini, gestione	5.737,70	1.262,30	7.000,00
B04	Formazione mobilità sostenibile e sicura: attività di aula	23.494,00		23.494,00
B05	Percorso ciclo-pedonale - Genna	372.727,27	37.272,73	410.000,00
B06	Gestione "Bike to work"	3.278,68	721,32	4.000,00
B07	Buoni mobilità: valore degli sconti, gestione	218.181,81	21.818,19	240.000,00
B08	Car sharing elettrico: gestione, acquisto veicoli, software, attrezzaggio punti	655.737,70	144.262,30	800.000,00
B09	Riqualificazione segnaletica orizzontale e verticale	8.640,00		8.640,00
B10				0,00
B11				0,00
B12				0,00
B13				0,00
B14				0,00
B15				0,00
B16				0,00
B17				0,00
B18				0,00
B19				0,00
B20				0,00
B	SOMMANO	1.568.378,38	241.755,62	1.810.134,00

Voce	PROMOZIONE E COMUNICAZIONE (MAX 5% dei costi ammissibili)	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
C01	Predisposizione comunicazione grafica	14.400,00		14.400,00
C02	Comunicazione istituzionale ed eventi pubblici	12.000,00		12.000,00
C03	Comunicazione specifica tramite media web e "social"	7.200,00		7.200,00
C04				0,00
C05				0,00
C	SOMMANO	33.600,00	0,00	33.600,00

Voce	AZIONI DI MONITORAGGIO	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
D01	Indagini ad hoc e analisi di campo	15.000,00	3.300,00	18.300,00
D02	Analisi desk	10.000,00	2.200,00	12.200,00
D03	Elaborazione dati	10.000,00	2.200,00	12.200,00
D04	Monitoraggio incentivi TPL	9.600,00		9.600,00
D05				0,00
D	SOMMANO	44.600,00	7.700,00	52.300,00
COSTO TOTALE DEL PROGETTO: A + B + C + D		1.750.544,38	249.455,62	2.000.000,00

- il cofinanziamento di € 1.000.000,00, pari al 50% del costo totale del progetto, viene così garantito:

- € 190.000,00 attraverso spese del personale riconducibili alle attività di progettazione, gestione, monitoraggio, comunicazione così come più precisamente declinate nel documento progettuale;
- € 410.000,000 attraverso la realizzazione della pista ciclopedonale lungo il torrente Genna, intervento già previsto nell'ambito dell'Agenda Urbana, già approvata dalla G.C. con atto 454 del 7.12.2016;
- € 400.00,00 attraverso il co-finanziamento diretto del partner privato che gestirà il sistema di car sharing elettrico, quale requisito di partecipazione all'esperimento pubblico di individuazione dello stesso;

Ritenuto di dover approvare, per i motivi sopra esposti, la domanda di partecipazione (modulo A), la proposta progettuale (modulo B), la stima dei benefici ambientali (modulo C), il piano finanziario, lo schema di pre-accordo con le aziende di trasporto, come da testi allegati che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto, nonché l'impegno al cofinanziamento per € 1.000.000,00;

Dato atto che i moduli di domanda di partecipazione hanno i seguenti allegati:

1. Azioni di progetto per la mobilità casa-scuola;
2. Azioni di progetto per la mobilità casa-lavoro;
3. Perimetrazioni ZTL e varchi automatici di controllo;
4. Schema progettuale di car-sharing;
5. Progettualità e pianificazione;
6. Affidamenti servizi di TPL;

che, pur facente parte integrante e sostanziale del presente atto, non sono ad esso materialmente allegati, ma depositati agli atti della U.O. Mobilità e Infrastrutture;

Visti:

- il parere di regolarità tecnica favorevole dell'ing. Leonardo Naldini, Dirigente dell'U. O. Mobilità e Infrastrutture;
- il parere di regolarità contabile favorevole del Dr. Dante De Paolis, Dirigente dell'Area Servizi Finanziari;

Visto

- il D.Lgs n. 267 del 18/02/2000 e s.m.i.;

con voti unanimi

DELIBERA

- di approvare l'allegata domanda di partecipazione (modulo A) all'avviso pubblico a presentare per il finanziamento del Progetto nell'ambito del programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;

- di approvare i documenti allegati alla domanda di partecipazione che, pur facente parte integrante e sostanziale del presente atto, non sono ad esso materialmente allegati, ma depositati agli atti della U.O. Mobilità e Infrastrutture;

- di approvare la proposta progettuale (modulo B), la stima dei benefici ambientali (modulo C), il piano finanziario, come da testi allegati che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente;
- di approvare lo schema di pre-accordo da stipulare tra il Comune di Perugia e le aziende di trasporto, allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale, dando mandato all'Assessore al Commercio-artigianato e Mobilità Cristiana Casaioli di sottoscriverlo;
- di impegnarsi, in caso di ammissione al contributo, a cofinanziare il Progetto per € 1.000.000,00 come meglio dettagliato in premessa;
- di individuare, quale referente per il progetto, l'ing. Leonardo Naldini, in qualità di Dirigente della U.O. Mobilità e Infrastrutture, dandogli mandato a sottoscrivere l'accordo di collaborazione con i partner in caso di ammissione a finanziamento da parte del MATTM;
- di dichiarare, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 267/2000, con separata ed unanime votazione, il presente atto immediatamente eseguibile, stante l'imminente scadenza del termine di presentazione delle domande di partecipazione al "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro".



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 - Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali - Art. 5: Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile

Modulo A Domanda di partecipazione

L'ENTE LOCALE (o Ente Locale capofila)

PROV.

REGIONE

Comune di Perugia	PG	Umbria
-------------------	----	--------

CHIEDE DI PARTECIPARE

al Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, approvato con Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016, con il seguente Progetto:

TITOLO DEL PROGETTO	COSTO TOTALE DEL PROGETTO (€)
SMILE - Sostenibilità Mobilità Innovativa Lavoro ed Educazione	2.000.000,00

QUOTA NON A CARICO DEL MINISTERO	€ 0,00	0,00%
----------------------------------	--------	-------

LEGALE RAPPRESENTANTE (o Funzionario delegato)

Cognome, Nome	Romizi, Andrea		
Qualifica / Ruolo	Sindaco		
Indirizzo	Corso Vannucci, 19		
Recapito telefonico	0755771	Cell.	3356846154
Email P.E.C.	comune.perugia@postacert.umbria.it		
Email	l.naldini@comune.perugia.it		

MODULO A - Domanda di partecipazione

ELENCO ENTI LOCALI INTERESSATI

POPOLAZIONE COMPLESSIVA 166.134

	Ente Locale	Prov.	Regione	Popolazione Ente Locale	Legale rappresentante	Firma
1	Comune di Perugia	PG	Umbria	166.134	Romizi, Andrea	Firma
2					Cognome/Nome	Firma
3					Cognome/Nome	Firma
4					Cognome/Nome	Firma
5					Cognome/Nome	Firma
6					Cognome/Nome	Firma
7					Cognome/Nome	Firma
8					Cognome/Nome	Firma
9					Cognome/Nome	Firma
10					Cognome/Nome	Firma
11					Cognome/Nome	Firma
12					Cognome/Nome	Firma
13					Cognome/Nome	Firma
14					Cognome/Nome	Firma
15					Cognome/Nome	Firma
16					Cognome/Nome	Firma
17					Cognome/Nome	Firma
18					Cognome/Nome	Firma
19					Cognome/Nome	Firma
20					Cognome/Nome	Firma



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 - Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali - Art. 5: Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile

Modulo B Proposta progettuale

L'ENTE LOCALE (o Ente Locale capofila)	PROV.	REGIONE
Comune di Perugia	PG	Umbria
TITOLO DEL PROGETTO		COSTO TOTALE DEL PROGETTO (€)
SMILE - Sostenibilità Mobilità Innovativa Lavoro ed Educazione		2.000.000,00

TIPOLOGIE DI INTERVENTO

Indicare la/e tipologia/e di intervento della proposta progettuale

I	<input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni, incluse iniziative di piedibus, car pooling, car sharing, bike sharing, bicibus, bike to work, scooter sharing, infomobilità e altri servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni destinati in particolar modo al collegamento di aree a domanda debole.
II	<input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi e/o in bicicletta, tra cui le corsie ciclabili e le Zone 30.
III	<input type="checkbox"/>	Programmazione di uscite didattiche e spostamenti durante l'orario di lavoro per motivi di servizio tramite l'utilizzo di mezzi di trasporto a basse emissioni con preferenza per l'uso della bicicletta e dei mezzi elettrici.
IV	<input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di programmi di formazione ed educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica.
V	<input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici, delle università e delle sedi di lavoro.
VI	<input checked="" type="checkbox"/>	Cessione a titolo gratuito di "buoni mobilità" e/o concessione di agevolazioni tariffarie relative a servizi pubblici o di incentivi monetari ai lavoratori e agli studenti che usano mezzi di trasporto a basse emissioni rispettivamente nel tragitto casa-lavoro e casa-scuola o università, sulla base degli accordi raggiunti dagli enti proponenti con i datori di lavoro o con le autorità scolastiche o accademiche competenti.
VII	<input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di altri progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO / 1

Fattibilità e caratteristiche tecniche

Il Comune di Perugia intende realizzare un'azione composita sui diversi temi specifici del Programma sperimentale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, individuando altresì due siti pilota nel territorio comunale quali luoghi per la sperimentazione e l'attuazione integrata delle misure. In particolare: 1) per gli spostamenti casa-scuola l'area di intervento prevalente è costituita dal corridoio compreso tra i Tre Archi e via del Giochetto, imperniato sui tre istituti scolastici (Scuola Media Foscolo, Elementare Montessori e materna S. Croce) ubicati attorno al nodo primario di Porta Pesa, ma anche di servizio ad aule universitarie (via del Giochetto), Istituti Secondari (Liceo Scientifico G. Galilei); 2) per gli spostamenti casa-lavoro, insieme alle sedi comunali e universitarie del centro storico, si considera specie l'area di valle che va dalla Facoltà di Ingegneria (Santa Lucia-Pian di Massiano) fino al polo ospedaliero/universitario del Santa Maria della Misericordia (S. Andrea delle Fratte-San Sisto) dove quotidianamente si dirigono diverse migliaia di addetti (personale medico e di servizio), in gran parte con auto propria. Di seguito si offre una prima descrizione "a maglie larghe" delle azioni che si chiede di ammettere a finanziamento, accorpate per macro tipologie progettuali rispondenti alle specifiche del Programma MATTM.

1-AZIONI COORDINATE DI RIORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO E DELLA SOSTA VEICOLARE, INTEGRATE AD APPOSITI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI SISTEMAZIONE VIARIA PER L'IMPLEMENTAZIONE DI PERCORSI PEDONALI DI ACCESSO AI PLESSI SCOLASTICI DEI QUARTIERI STORICI DI MONTELUCE, BORGO SANT'ANTONIO-PORTA PESA UNITI ALL'ATTIVAZIONE DI SERVIZI INNOVATIVI DI ACCOMPAGNAMENTO ("PIEDIBUS"). Quella indicata è un'area della città su cui l'Amministrazione ha concentrato di recente importanti iniziative in risposta a serie problematiche di congestione e irregolarità dei flussi veicolari, riscontrabili specie nelle fasi di punta della giornata (orari di entrata-uscita da scuola). E' stato quindi impostato un lavoro di riordino della viabilità: istituzione di nuove ZTL, potenziamento del presidio dei vigili, allestimento di dissuasori di sosta e realizzazione di opere di sistemazione dell'arredo urbano a cui l'attuale progetto intende assicurare significativi sviluppi. Con l'attività si prefigurano le seguenti azioni specifiche, fortemente integrate tra loro.

- a. Interventi di riduzione e allontanamento del traffico e della sosta veicolare in prossimità degli edifici scolastici. Si pensa in particolare contemporaneamente all'inasprimento dei controlli sulle irregolarità e all'organizzazione di Piazza Monteluca e del Parcheggio in struttura di Via Ripa di Meana (Briglie di Braccio), previa convenzione con i proprietari, come principali aree di attestamento temporaneo e adibite alla sosta breve operativa ("kiss and ride") negli orari di entrata e uscita da scuola;
- b. Realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti a piedi degli alunni dai punti di attestamento suindicati ai plessi scolastici: adeguamento di marciapiedi e sistemazione viaria e dell'arredo urbano con dissuasori lungo Via Ripa di Meana-Via XIV Settembre e Via Brunamonti); sistemazione del percorso pedonale di accesso al plesso universitario di Via del Giochetto con interventi mirati di manutenzione generale e messa in sicurezza.
- c. Attivazione di un nuovo servizio di "piedibus", ripensato rispetto all'attuale, secondo uno schema coordinato agli interventi infrastrutturali: le aree di attestamento delle auto di genitori e accompagnatori diventano punti di raccolta dei ragazzi e utilizzati per muoversi in forma collettiva guidati da personale specializzato fino ai plessi scolastici. L'azione è completata dalla progettazione di uno specifico "applicativo" per le famiglie che spino le nuove soluzioni di accesso a scuola, "App Piedibus Perugia", in grado di connettere l'iniziativa alle sperimentazioni in corso in altre zone della città, e tramite il quale veicolare notizie fondamentali sul funzionamento del servizio e realizzare eventi promozionali e divulgativi di diverso genere: es. passeggiate ecologiche, uscite didattiche strutturate su percorsi pedonali di visita alla città.
- d. Realizzazione di altri interventi in continuità con programmi di riduzione del traffico e dell'inquinamento in prossimità degli istituti scolastici: introduzione di tecnologie di controllo della ZTL (telecamere) di Corso Bersaglieri;
- e. Sempre con riferimento all'adeguamento di percorsi protetti casa-scuola, altri completamenti vanno eseguiti in Via Pinturicchio per l'accesso alla Scuola Foscolo. Si può puntare inoltre alla riorganizzazione della viabilità più generale di quartiere e avanzare l'ipotesi di testare la fattibilità di un'eventuale estensione della ZTL esistente in Corso Bersaglieri alle aree limitrofe, proprio negli orari di lezione (una prima verifica delle condizioni di circolazione stradale rende possibile immaginare la cosa senza eccessive penalizzazioni per residenti e frequentatori quotidiani dell'area);
- f. Programmi di formazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale, in prosecuzione dell'attività promossa negli anni dal Corpo di Polizia Municipale, con aggiunta di altre iniziative dimostrative per le classi, come lezioni di guida ecologica aperte alle famiglie, giornate di orientamento all'attività motoria, laboratori e tavoli di progettazione partecipata sui temi della vivibilità e accessibilità dei quartieri interessati dal Progetto.

2-CONTINUITA' DEI PERCORSI PEDONALI DI ACCESSO ALLE SEDI DI LAVORO DEL CENTRO STORICO. A completamento delle azioni localizzate sulla città compatta, si prevede lo sviluppo di percorsi protetti per l'accesso alle sedi di lavoro del centro storico realizzando un piano di adeguamento e messa in sicurezza dell'itinerario pedonale esistente tra la stazione ferroviaria urbana di Sant'Anna (capoluogo della ferrovia regionale ex Fcu), Corso Cavour e il percorso di risalita verso l'Acropoli perugina. Quello indicato è un fondamentale asse di accesso alla parte alta di Perugia (versante Sud-Est) su cui si era già concentrato il PUM 2006 ipotizzando azioni di sistemazione, in parte eseguite in altri casi solo progettate dall'Amministrazione, anche al fine di dare visibilità e valorizzare questa porzione di città pieno funzioni e identità storiche. Progettazioni integrate hanno già riguardato la parte alta di Corso Cavour: lavori di pavimentazione e rinnovo dell'arredo urbano programmati in parallelo con l'integrale pedonalizzazione avvenuta nel 2010; in continuità con queste opere si tratta oggi di concentrare l'azione di riqualificazione sullo spazio stradale più a sud, nel tratto che dai Tre Archi e tramite le rampe di scale mobili porta alla Stazione

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO / 2

Fattibilità e caratteristiche tecniche (segue dalla pagina precedente)

di Sant'Anna, molto utilizzata da studenti e pendolari in arrivo a Perugia-centro, e da qui al limitrofo parcheggio di attestamento di Piazzale Europa (600 posti). In sintesi si intende avviare un'azione volta a sistemare i marciapiedi, realizzare soluzioni di design stradale disincentivanti l'occupazione automobilistica, combinato al rafforzamento di regole indirizzate alla preferenziazione pedonale già identificate dal Comune (Progetto di isola ambientale estesa), utili a favorire gli spostamenti in sicurezza autonomia dei frequentatori giornalieri dell'area, oltre che a proteggere la vivibilità stradale e dell'abitato limitrofo dall'eccessivo transito automobilistico.

3-ATTIVAZIONE DI UN SERVIZIO DI CAR SHARING CON VEICOLI ELETTRICI FORTEMENTE INTEGRATO AL TPL in grado di ampliare e integrare l'offerta di trasporto ecologico. L'intervento prevede una serie di misure propedeutiche all'attivazione del servizio in modalità "station based", vale a dire con prenotazione, prelievo e rilascio del veicolo nei parcheggi dedicati. L'ipotesi è di mettere a disposizione vetture elettriche in diverse postazioni, ciascuna dotata di almeno 4 colonnine di ricarica e due veicoli, dislocate presso punti strategici della città: principali nodi di interscambio per il Tpl su gomma e su ferro, aree di sosta attrezzate con funzione di attestamento per spostamenti di "ultimo miglio" interni alla città (centro storico), alcuni tra i maggiori poli di generazione del traffico privato e con forte domanda di mobilità pendolare per motivi di studio e lavoro. Le vetture che si prevede di acquistare per il servizio sono 10: tipologia city car. La continuità del progetto, con il relativo ulteriore investimento, sarà assicurata dall'operatore industriale privato selezionato a seguito di un apposito bando per la gestione del servizio, al quale verrà chiesto - nell'offerta tecnica - di elaborare un apposito programma di sviluppo del sistema. L'identificazione del partner privato avverrà, oltre che sul riscontro dei requisiti finanziari e di capacità gestionale, anche con riferimento allo schema di funzionamento ipotizzato e tenendo conto di valutazioni di sostenibilità ex ante elaborate sulla base di specifiche analisi di mercato e dei flussi potenziali di domanda riscontrabile nelle diverse zone della città. A completamento del servizio per la ricarica elettrica, grazie alle risorse del Programma sperimentale MATTM, ulteriori colonnine saranno collocate nei parcheggi delle sedi universitarie e in aree ad alta frequentazione di pendolari, per un totale di 22 postazioni. Tali collocazioni saranno integrate alla rete attiva sul territorio comunale già oggi accessibile ai cittadini per l'alimentazione dei propri veicoli elettrici, contribuendo a rafforzare un network molto diffuso implementato negli anni, prodotto di politiche che hanno visto Perugia tra le città capofila nel Paese per l'e-mobility (intesa in vigore con i fornitori di energia per l'allestimento di punti di ricarica interoperabili sul territorio comunale). L'intervento si completa con la dotazione di piattaforme (software), strumenti per la promozione del car sharing elettrico per gli spostamenti verso i luoghi di lavoro (agevolazioni tariffarie sui costi di ricarica) e con la realizzazione di piazzole riservate per i dipendenti associati al servizio.

4-APPLICAZIONE SPERIMENTALE DI AGEVOLAZIONI TARIFFARIE ("BUONI MOBILITÀ") PER I DIPENDENTI COMUNALI, DELL'UNIVERSITÀ E DELL'OSPEDALE CHE DECIDANO IN FORMA VOLONTARIA DI ADERIRE ALLA PROPOSTA E SCELGANO DI RAGGIUNGERE LA SEDE DI LAVORO CON I MEZZI COLLETTIVI. L'azione si rivolge ai lavoratori di aziende e uffici pubblici dotati di mobility manager, ovvero il Comune di Perugia, l'Università degli Studi di Perugia e l'Ospedale regionale Silvestrini, al fine di incentivare spostamenti casa-lavoro con il trasporto pubblico. I "buoni" saranno attuati attraverso la sottoscrizione di una specifica convenzione con le aziende del TPL (Busitalia e Minimetrol) e potranno rappresentare un forte incentivo all'uso del servizio di linea, anche in previsione di future estensioni e messe a punto dello strumento all'interno della strategie cittadine di mobility management. La prospettiva per cui ci si muove è quella di una progressiva fidelizzazione dell'utenza pendolare, nel tentativo di attrarre nel sistema collettivo quanti si spostano quotidianamente in proprio comprendo distanze molto ampie, a causa della dispersione di residenze e attività su un territorio comunale tra i più estesi in Italia (449,5 kmq). I vantaggi strutturali per l'auto in tale modello di insediamento sono noti. I dati di sottoutilizzo del TPL tra gli occupati residenti a Perugia, riscontrati dal Censimento Istat 2011 (usa mezzi pubblici meno del 7% dei lavoratori perugini contro l'11,6 rilevato in media nel Centro Italia e l'9,1% a livello nazionale) rimarcano l'opportunità di agire in direzione di un "welfare della mobilità" efficace che, date le perduranti ristrettezze dei bilanci familiari, impedisca di fare dell'esigenza di risparmio sulle spese per gli abbonamenti di trasporto un movente aggiuntivo per scelte sempre più orientate verso il motore privato. Si stima che i "buoni mobilità" - tradotti in un 50% di sconto sull'abbonamento per i nuovi utenti - possano interessare una quota significativa degli occupati nei tre poli amministrativi sopra citati, e fornire interessanti integrazioni progettuali con altre iniziative in corso per riorganizzare l'accesso alle sedi più attrattive e a elevata domanda di spazi di sosta in periferia. L'intervento si pone in stretta continuità con un'altra azione: 5-PROGETTO DI PERCORSO CICLO-PEDONALE LUNGO IL TORRENTE GENNA, volto a potenziare i collegamenti alternativi in un'area di valle a forte presenza di servizi, e persegue di fatto il completamento della pista ciclabile, nel tratto mancante tra il centro di intrattenimento Borgonovo e il ponte di via Dottori, per re-immetersi sull'itinerario esistente verso il polo ospedaliero Silvestrini, la zona industriale di S. Andrea delle Fratte-San Sisto (sede della Perugia) e l'abitato di Ponte della Pietra. La misura rientra nel documento di Agenda Urbana deliberato dalla Giunta Comunale (DGC n. 454/2016) e già approvato dalla Regione, trovando in questa sede occasioni per iniziative integrate di "Bike to work" in grado di valorizzare l'opera, puntando a enfatizzare la vicinanza con le postazioni del bike sharing e l'interscambio possibile tramite il servizio "bici a bordo", sia con il Mini metrò (capolinea Pian di Massiano), sia con il treno (stazioni FS: Perugia Silvestrini, Capitini, Università). Uno specifico bando comunale definirà condizioni e requisiti di partecipazione ad un prima versione della campagna che stima di riconoscere contributi per l'acquisto di bici e attrezzature (kit "andare al lavoro in bici") a circa 110 occupati nell'area per l'uso di percorsi casa-lavoro diretti in bici e integrati bici-mezzi pubblici.

INTEGRAZIONE DELLE AZIONI

Livello di integrazione e coerenza delle azioni proposte tra loro e/o con altre azioni programmate e/o già poste in essere sul territorio interessato

Le azioni proposte si muovono in forte continuità con le politiche di incentivo alla mobilità sostenibile realizzate di recente dal Comune di Perugia, di cui costituiscono un fondamentale completamento trovando nuovi motivi di interesse.

Il "Piedibus", sperimentato da tempo in diverse scuole della città, ad esempio può trovare dentro un quadro di sostegno più generale (mobility manager scolastico e d'area) nuova visibilità per estendersi efficacemente al resto dell'abitato. Negli stessi quartieri storici, la combinazione di azioni di sistemazione viaria dei percorsi di accesso a scuola presenta forti legami con l'opera di ricucitura e animazione sociale indicata nel Programma di Agenda Urbana quale linea prevalente di sviluppo futuro della città (la "città senza strappi" è lo slogan centrale del progetto in questione denominato Perugia.zip). Rispetto ai temi specifici di viabilità, quella dei Tre Archi, Monteluca, Porta Pesa è inoltre un'area centrale su cui l'Amministrazione ha impostato un lavoro rilevante di riprogettazione strategica a cui l'attuale iniziativa può assicurare significativi sviluppi: dal check delle pratiche e dei percorsi alternativi arrivare a progettare l'estensione della ZTL estensione in modo condiviso, o tendere a irrobustire il controllo (telecamere) al fine di preservare i pedoni e gestire il traffico di attraversamento. L'opera di potenziamento tecnologico è un altro punto di connessione fondamentale del progetto "SMILE" con le strategie cittadine, avviate da tempo con la sfida di fare del capoluogo umbro un centro all'avanguardia sui sistemi di trasporto intelligenti ed eco-friendly. Rappresenta in particolare la possibilità di operare per il raccordo di investimenti e iniziative testate negli anni per ridurre il fabbisogno energetico, i consumi e le emissioni finali. Da notare in particolare come Piazza Monteluca rientra tra i nuovi punti di allestimento delle stazioni del bike sharing individuati dal comune (sempre nella citata Agenda Urbana) nell'intento di ampliare il raggio di influenza del servizio (l'appeal del sistema) e di incentivare dunque lo shift modale dall'auto verso alternative ecologiche. L'attivazione del car sharing elettrico, che si immagina complementare al trasporto pubblico, rientra negli indirizzi del nuovo PUMS ed è l'occasione di unire le tematiche del Programma MATTM puntando a invertire il riparto modale dei viaggi in significativi poli di interscambio e attrattivi, sia interni all'abitato storico, sia presenti in aree periferiche di valle sulle quali si concentra una quota rilevante della mobilità per lavoro. L'integrazione fisica tra reti (pedonali, ciclabili, mobilità condivisa, del trasporto collettivo) caratterizza specie l'intervento in questo secondo ambito di sperimentazione più esterno (polo universitario/ospedaliero di Pian di Massiano e San Sisto), che sarà interessato da politiche sistematiche di mobility management aziendali per ridurre la presenza di auto.

CARATTERI INNOVATIVI DELL'INTERVENTO

Grado di innovazione delle azioni proposte rispetto alle azioni consolidate in ambito nazionale e locale

Obiettivo prioritario del progetto "SMILE" è favorire miglioramenti sostanziali del traffico cittadino applicando gli strumenti classici del mobility manager integrati a strumenti innovativi di riqualificazione urbana, tecnologicamente orientati, e basati su un forte stimolo alla partecipazione sociale. Quest'ultimo elemento è associato in particolare a tutto un sistema di servizi e incentivi volti a premiare, con il coinvolgimento attivo delle istituzioni, i comportamenti virtuosi di mobilità di studenti, famiglie, lavoratori, city users sistematici del capoluogo umbro (visitatori, pendolari, professionisti). L'intervento si configura come la prima sperimentazione messa in atto diffusamente a Perugia sui temi della mobilità quotidiana delle persone, e di fatto costituisce una grande operazione culturale per una città che ospita al suo interno una vasta presenza di sedi universitarie, uffici, aree di servizio che rendono vitale il tessuto storico, ma ne complicano talvolta la vivibilità a causa dell'attrazione di presenze automobilistiche da "fuori". Grazie alle azioni si intende stimolare un'assunzione diretta di responsabilità di più istituzioni e soggetti verso il bene ambientale comune di cittadini grandi e piccoli. Caratterizza il progetto in effetti un mix calibrato di misure "push and pull" (di regolazione e contenimento dei flussi automobilistici interni alla città, di investimento su nuove offerte, di spinta ai nuovi comportamenti ecologici e sostenibili) che complessivamente interpretano alcuni indirizzi ben delineati di sperimentazione. Tra queste merita citare come ipotesi significative la possibilità di realizzare i seguenti scenari inclusi nel Programma MATTM: 1. Innovazione urbana tramite la riqualificazione di spazi e infrastrutture di accessibilità alternativa all'auto; 2. Innovazione sociale rappresentate dalla partecipazione di comunità e attori sociali (scuole, enti, imprese) alle progettazioni di opere e servizi di mobilità locale; 3. Innovazione culturale implicita nell'attività di educazione e promozione di nuove abitudini collettive di spostamento (mobilità condivisa, trasporto pubblico, bici, camminare); 4. Innovazioni tecnologiche di "frontiera" con l'introduzione di sistemi altamente ecologici e l'ausilio efficiente di supporti informatici che il progetto intende sviluppare nel corso delle attività. L'innovatività della proposta si può cogliere guardando al contributo delle attività al raggiungimento di più obiettivi strumentali di cambiamento della mobilità in senso sostenibile. Gli effetti innovativi possono essere di fatto indicati con riferimento alle linee di intervento tipiche dell'approccio A-S-I (Avoid-Shift-Improve) adottato dalle principali agenzie ambientali europee e internazionali, e portate avanti in simultanea dal Progetto: • Avoid/Reduce che include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza complessiva della mobilità evitando o riducendo la formazione della domanda di trasporto riorganizzando gli spazi e i sistemi di vita in città; • Shift che include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza del viaggio attraverso lo spostamento modale dal trasporto privato • Improve che include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza dei veicoli in termini energetici e di minori emissioni unitarie agendo «sul campo» per la diffusione di motori, combustibili puliti, applicazioni e tecnologie smart.

COMUNICAZIONE

Strategia che si intende adottare per la promozione delle azioni

Decisivo per la riuscita del Progetto sarà il coinvolgimento previsto di importanti attrattori urbani come uffici pubblici, scuole, centri servizio e dei principali gestori del trasporto (comune e aziende) in un percorso finalizzato a stimolare: 1) la massima condivisione delle attività, quale requisito utile alla realizzazione di opere e servizi duraturi per la città; 2) la più ampia capacità di integrazione tra le azioni immaginando anche prosecuzioni e sviluppi futuri delle attività impostate; 3) la massima esperienza educativa e didattica sui temi della sostenibilità, specie connessa alle forme di socializzazione scolastica; 4) la sperimentazione concreta di vantaggi connessi alle innovazioni di mobilità sul lato della convenienza economica (buoni mobilità per il TPL, agevolazioni per l'accesso al lavoro in bici) e della praticità delle forme alternative al possesso di auto (car sharing). La rilevanza di "SMILE" si riflette anche nella scelta della comunicazione che si vuole mettere in campo, la quale intende promuovere i vari interventi con un "logo comune" di progetto, da affiancare a quello dei singoli partner delle iniziative. La strategia di base della campagna promozionale si rifà alle migliori esperienze maturate in tema di educazione alla mobilità sostenibile, apprese dal Comune di Perugia nel corso dei vari progetti europei (Civitas Reinassance, Infocity, da ultimo Chums), senza tralasciare le possibilità offerte dalle nuove tecnologie nel contatto diretto con particolari utenti: target giovanili, mondo scolastico, famiglie, pendolari. In questo contesto un ruolo decisivo sarà assunto sia dai canali comunicativi già esistenti, da quelli solitamente curati dall'Ufficio stampa del Comune o riferiti alle strutture decentrate (sportelli URP, spazi informativi e reti dei servizi multimediali di orientamento per i ragazzi, vedi Informagiovani, Centro Servizi Giovani), a quelli più recenti, ovvero il sito istituzionale e i social network. Al riguardo in particolare si prevede l'uso di canali specializzati per la comunicazione on-line come la piattaforma "Perugia.zip-Agenda Urbana" e il portale ambiente della Città di Perugia. Il web rappresenterà quindi lo strumento attraverso il quale garantire un'informazione puntuale e completa verso tutti i potenziali destinatari e di conseguenza uno strumento fondamentale per il loro coinvolgimento attivo. Non meno rilevante sarà il ruolo della piattaforma prevista per il "Piedibus" (App Piedibus) che consentirà di veicolare notizie sulle azioni avviate grazie al Programma sperimentale del MATTM e previste più in generale dalla pianificazione territoriale in tema di trasporti scolastici e pendolari. Con specifico riferimento al car sharing, si procederà all'individuazione di circa 10 testimonial a cui verrà offerta l'opportunità di usare gratis i servizi per un periodo limitato. Sempre in fase di lancio è previsto l'uso di tecniche di wrapping per caratterizzare le auto (rivestimento con pellicole in grado di riprodurre l'identità visiva del Progetto).

MONITORAGGIO

Azioni di monitoraggio che si intendono adottare

Il monitoraggio ha il compito sia di assicurare il controllo all'attuazione delle singole fasi del Progetto, sia di valutare i progressi ottenuti e stimare l'impatto delle misure attivate dal punto di vista trasportistico e ambientale. Al riguardo verrà istituita una "cabina di regia" tra i vari partner di "SMILE" che, su impulso del project manager comunale, avrà il compito di controllare la sequenza logica delle azioni, il rispetto del cronoprogramma di attività e che si presterà in particolare a coordinare la raccolta di dati e informazioni attendibili di tipo quali-quantitativo sugli effetti reali del Progetto. L'attività sarà condotta seguendo la struttura logica consigliata dalla Commissione UE per la progettazione orientata agli obiettivi (Goal Oriented Project Planning) ed ispirata ai principi partecipativi. Il GOPP è un metodo innovativo per realizzare incontri di lavoro (workshop) in cui i diversi stakeholders intervengono in maniera diretta seguendo una procedura di lavoro strutturata e guidata da un "facilitatore" esperto. Il monitoraggio è in questo caso concertato, cioè definito sia con l'apporto degli attori-chiave che dei beneficiari finali, di modo che l'iniziativa risulti il più possibile rispondente alle aspettative della collettività cui è rivolta. I meccanismi specifici adottati saranno precisati nel Piano Operativo di Dettaglio (POD) predisposto dal Comune nei primi mesi di Progetto. Sempre in avvio, il project manager definirà l'assegnazione di responsabilità e risorse necessarie a organizzare l'attività tra i partner, indicherà il numero di workshop GOPP da compiere, i soggetti da coinvolgere, ecc. La fase di analisi condivisa sarà in ogni caso essenziale al fine di definire il set di parametri con cui valutare l'andamento di "SMILE" e giudicare la qualità delle realizzazioni (i principali "milestone-outputs" o "indicatori di realizzazione"); tale analisi servirà inoltre a raccogliere suggerimenti per stimolare, in modo innovativo, la risposta di più componenti della società locale (studenti, famiglie, associazioni del dopolavoro, realtà di quartiere) alle attività di co-progettazione e agli eventi complementari di comunicazione e formazione. La valutazione finale terrà conto di specifici "indicatori di risultato" connessi alle tendenze impresse dal Progetto sulla mobilità sostenibile a Perugia. Al riguardo è possibile già oggi indicare alcuni parametri aggiornabili con cadenza annuale con i quali misurare il successo delle azioni progettuali. Tra questi sono inclusi: • ripartizione modale degli spostamenti casa scuola e casa lavoro in ambito comunale (% di viaggi con mezzi collettivi, a piedi, in bici) • modifiche dei flussi di transito nelle ore di punta (conteggi automatici sulle principali direttrici di traffico) • tendenze della domanda di trasporto collettivo (passeggeri trasporti con mezzi pubblici) • numero di pedoni e ciclisti coinvolti in incidenti stradali (in generale nel comune e in particolare nell'area urbana più intensamente interessata dal progetto) • andamento dei valori ambientali (indici annuali di qualità dell'aria, numero di superamenti registrati dalle centraline urbane per i principali agenti critici come NOx, PM10, CO2, e CO).

PROGRAMMA TEMPORALE

DURATA PREVISTA PER LA COMPLETA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO (mesi)

36

LIVELLO ATTUALE DI PROGETTAZIONE e/o CANTIERABILITÀ (art. 23 D.Lgs 50/2016)

<input checked="" type="radio"/> Fattibilità tecnica ed economica	<input type="radio"/> Definitivo	<input type="radio"/> Esecutivo	<input type="radio"/> Non previsto
---	----------------------------------	---------------------------------	------------------------------------

CARATTERISTICHE TERRITORIALI

Tasso di motorizzazione	(auto/1000 abitanti)	702,56
Superamento limite PM10	(gg/anno 2015)	36
Superamento limite NO _x	(h/anno 2015)	0
Popolazione servita dall'intervento	(n. abitanti)	166.134

IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE riportato nel testo è di fonte ACI-Istat (2015), ed è calcolato come rapporto tra numero di autovetture circolanti e popolazione residente nel comune di Perugia a fine 2015.

Le autovetture circolanti nel comune risultano in particolare al 31/12/2015 pari a 116.720 unità (Aci, Annuario Statistico 2015). La popolazione residente nel comune di Perugia è invece costituita al 1/01/2016 da 166.134 individui (Istat, popolazione residente nei comuni italiani). Si specifica che la fonte primaria dei dati Automobile Club d'Italia, soggetto del Sistema statistico nazionale (SISTAN), è il PRA Pubblico Registro Automobilistico. Il dato Istat sulla popolazione (<http://demo.istat.it>) proviene da indagine diretta dell'Istituto nazionale di statistica presso gli Uffici di Anagrafe dei comuni.

SUPERAMENTI DEI LIMITI DI CONCENTRAZIONE DEGLI INQUINANTI. Nel caso del PM10 è indicato il numero di superamenti del limite giornaliero (50 µg/m³) registrati dal 1/12/2015 al 31/12/2015 nella peggiore centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria del comune di Perugia (Perugia-Ponte San Giovanni). Il dato è di fonte Arpa Umbria (Relazione sulla Qualità dell'aria, 2015). I rilevamenti effettuati sulle altre stazioni urbane, vale a dire collocate in aree della città con l'obiettivo di valutare gli impatti sulla qualità dell'aria prodotti da varie sorgenti quali il riscaldamento e il traffico, nel loro insieme, o dove il traffico rappresenta la sorgente prevalente forniscono i seguenti valori: Perugia-Parco Cortonese 34 superamenti del limite giornaliero (50 µg/m³), Perugia-Fontivegge 24 superamenti dello stesso limite giornaliero.

Per il NO_x non si rilevano nel 2015 superamenti della media oraria (200 µg/m³) in nessuna delle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria del comune di Perugia. I livelli di concentrazione annui (media annua) misurati nelle tre stazioni urbane sono: Perugia-Fontivegge 28 µg/m³, Perugia-Cortonese 28 µg/m³, Perugia-Ponte San Giovanni 25 µg/m³.

POPOLAZIONE SERVITA DALL'INTERVENTO. E' indicata la popolazione residente dell'intero Comune di Perugia al 2016 (dato di fonte Istat) essendo tutto il territorio comunale punto di origine e destinazione dei flussi di mobilità privata e collettiva oggetto di intervento (questo è vero specie per iniziative diffuse come le sperimentazioni dei "buoni mobilità" e le attività riguardanti il "car sharing"). L'area di progetto dove insistono gli interventi localizzati di riordino e sviluppo della rete di accessibilità pedonale scolastica (Tre archi, Corso Cavour, Monteluca e Porta Pesa-Borgo S. Antonio) ha un perimetro più ridotto, includente parte del centro storico perugino, corrispondente a una popolazione di circa 25.400 abitanti (dati dell'Ufficio Anagrafe comunale). L'ambito di valle dove sono localizzate le principali sedi di servizio interessate dal Progetto "SMILE" (Università-Polo di Ingegneria, Ospedale regionale Silvestrini) corrisponde a un'ampia zona connessa all'area dello Stadio Pian di Massiano, con una popolazione di riferimento di circa 30 mila abitanti, distribuiti tra i diversi aggregati residenziali periferici di Ferro di Cavallo, San Sisto-S. Andrea delle Fratte, Ponte della Pietra, Santa Lucia e parte dell'abitato compatto di Perugia: Via Cortonese e Madonna alta.

LIVELLO ATTUALE DI PROGETTAZIONE E/O CANTIERABILITÀ. L'indicatore è riferito alla realizzazione delle principali opere infrastrutturali: realizzazione e adeguamento della rete di PERCORSI PEDONALI E CICLO PEDONALI ed è formulato tenendo una linea di valutazione prudente circa l'effettivo stadio di elaborazione progettuale attualmente in essere.

PRESENZA DI VINCOLI

VINCOLI AMBIENTALI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="140.160,00"/>
VINCOLI PAESAGGISTICI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="140.160,00"/>
VINCOLI ARCHEOLOGICI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="134.000,00"/>
VINCOLI IDROGEOLOGICI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="123.300,00"/>
ALTRI <input type="text" value="specificare"/>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text"/>

PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Num. <input type="text" value="123,00"/>	Data <input type="text" value="01/01/06"/>
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ (PUM) <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Num. <input type="text" value="225"/>	Data <input type="text" value="29/11/06"/>
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	Num. <input type="text"/>	Data <input type="text"/>
PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES) <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	Num. <input type="text"/>	Data <input type="text"/>
ACCORDI DI PROGRAMMA/ACCORDI TERRITORIALI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA <i>Riportare estremi degli atti amministrativi</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Num. <input type="text" value="193"/>	Data <input type="text" value="08/06/16"/>
MISURE DI REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE <i>Riportare estremi degli atti amministrativi</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Num. <input type="text" value="38"/>	Data <input type="text" value="24/02/06"/>
PROGETTO EU <i>Riportare estremi degli atti amministrativi</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Num. <input type="text" value="105"/>	Data <input type="text" value="26/03/14"/>

MOBILITY MANAGEMENT

MOBILITY MANAGER D'AREA <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di nomina</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Num. <input type="text" value="308"/>	Data <input type="text" value="23/6/05"/>
MOBILITY MANAGER AZIENDALI Numero Mobility Manager <input type="text" value="2"/>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Utenti serviti <input type="text" value="3.552"/>	
MOBILITY MANAGER SCOLASTICI Numero Mobility Manager <input type="text" value="1"/>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Studenti serviti <input type="text" value="889"/>	

SPECIFICHE TECNICHE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE/1

PERCORSI PEDIBUS				
Numero percorsi previsti	Numero medio alunni coinvolti giornalmente	Lunghezza totale dei percorsi (Km)	Giorni di servizio (stima su base annua)	Costo previsto (€/anno)
2	100	1,10	205	3.500,00

CAR SHARING			
Numero auto	Alimentazione	Km percorsi (stima su base annua per singolo veicolo)	Costo unitario (€) del veicolo attrezzato per il servizio
10	Elettrica	11.030,80	25.000,00
	Seleziona		
	Seleziona		

CAR POOLING	
Numero utenti (stima su base annua)	

SERVIZIO DI BIKE SHARING			
Numero biciclette	Tipologia	Km percorsi (stima su base annua per singola bici)	Costo unitario bici (€)
	Seleziona		
	Seleziona		

VELOSTAZIONI			
Numero velostazioni	Numero stalli per velostazione	Tipologia stalli	Costo unitario/stallo (€)
		Seleziona	
		Seleziona	

SERVIZIO DI SCOOTER SHARING			
Numero scooter	Alimentazione	Km percorsi (stima su base annua per singolo scooter)	Costo unitario scooter (€)
	Seleziona		
	Seleziona		

INFOMOBILITÀ					
Numero paline informative	Costo unitario (€)	Numero applicazioni sviluppate	Costo unitario (€)	Numero pannelli a messaggio variabile	Costo unitario (€)

ALTRI SERVIZI DI MOBILITÀ COLLETTIVA E CONDIVISA			
Numero servizi	Descrizione	Numero utenti (stima su base annua)	Costo previsto (€)
2	Bike to work	110	4.000,00

SPECIFICHE TECNICHE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE/2

PISTE CICLABILI			
Tipologia	Lunghezza totale (Km)	Utenti potenziali (num. medio giornaliero)	Costo (€/Km)
Sede promiscua bici-pedone	1,62	500	250.000,00
Seleziona			
Seleziona			

PERCORSI PEDONALI			
Tipologia	Lunghezza totale (Km)	Utenti potenziali (num. medio giornaliero)	Costo (€/Km)
Sede propria	1,76	4.000	131.818,00
Sede propria			
Sede propria			

ZONA 30		
Superficie (Kmq)	Lunghezza strade interessate (Km)	Utenti interessati

USCITE DIDATTICHE	
Numero uscite didattiche programmate (stima su base annua)	Numero utenti potenziali (stima su base annua)

SPOSTAMENTI DURANTE L'ORARIO DI LAVORO	
Numero spostamenti programmati (stima su base annua)	Numero utenti potenziali (stima su base annua)

PROGRAMMI DI FORMAZIONE	
Numero corsi programmati (stima su base annua)	Numero allievi/partecipanti potenziali (stima su base annua)
90	1.800

PROGRAMMI DI RIDUZIONE DEL TRAFFICO			
Numero varchi	Numero nuovi semafori	Numero nuovi attraversamenti	Superficie area pedonale interessata (kmq)
1			11,74

BUONI MOBILITÀ		
Numero buoni/anno	Numero beneficiari/anno	Riduzione Km/anno con auto privata
600	6.000	2.760.912,00

ALTRO	
Specificare	Costo/unità di misura

NOTA ALLE SPECIFICHE TECNICHE

Indicare eventuali ulteriori informazioni di dettaglio relative ad opere che saranno realizzate ed a servizi previsti con la realizzazione dell'intervento

La realizzazione di servizi specializzati di accessibilità alternativa, integrati da percorsi pedonali protetti per favorire gli spostamenti in sicurezza e autonomia dei cittadini, così come prevista dal Progetto, rappresenta lo sviluppo di politiche di lungo corso dell'Amministrazione. La riorganizzazione della mobilità verso l'Acropoli e nell'abitato alla base della stessa si è concretizzata in opere infrastrutturali (rete di percorsi meccanizzati di risalita, strutture per la sosta di attestamento "a corona" del centro storico, costruzione del Mini metrò) programmate negli anni 1980-90 e poi strategicamente promosse all'interno del PUM 2006. Per i riferimenti tecnici e visuali sull'area (continuità fisica e funzionale degli interventi) vedi la ricca documentazione cartografica in ALLEGATO 1. Altri legami strategici si hanno con gli interventi di tipo regolativo riguardanti le recenti modifiche alla ZTL 1 (centro), l'istituzione della ZTL 2 (Corso Garibaldi), la sperimentazione della ZTL su Corso Bersaglieri, l'avvio della Zona 30 km/h in tutta la città vecchia. Le azioni incorporate tramite "SMILE" prefigurano pertanto, nell'insieme, una tappa rilevante per la creazione di una zona "continua" di protezione ambientale nei quartieri storici di Perugia. L'inserimento della telecamera di controllo (varchi della ZTL) permetterà l'ulteriore implementazione della rete oggi in funzione (ALLEGATO 3). L'intervento si pone pertanto in connessione con gli sviluppi di progetti più complessivi sull'ITS, con applicazione di sensori all'interno dell'area urbana di Perugia e sulla viabilità di accesso alla città, previsti nel Programma di Agenda Urbana. Va notato altresì come di recente il Comune ha partecipato a numerosi progetti europei (ALLEGATO 4) e promosso partnership collaborative rilevanti come protocolli per l'implementazione di punti di ricarica e accordi collaborativi con operatori energetici interessati allo sviluppo di "smart grid" nel contesto di Perugia (sempre ALLEGATO 4). L'intervento sul car sharing elettrico si configura in stretta continuità con queste politiche e con gli indirizzi del PEAC 2012-2020 e del nuovo PUMS. Le caratteristiche tecniche del servizio saranno individuate mediante esperimento pubblico in offerta migliorativa rispetto ad un capitolato prestazionale minimo elaborato dall'Amministrazione. Nella fase iniziale il servizio sarà attivato con 10 vetture, ubicate in punti di elevata domanda di mobilità, che saranno acquistate nel corso del Progetto. Grazie alle risorse del Programma si procederà a implementare il servizio per la ricarica elettrica, con 22 nuove postazioni. Per dare ulteriore conto delle intenzioni progettuali, all'ALLEGATO 5 sono prefigurate le zone della città dove localizzare il servizio con indicazione dei punti di ricarica che si prevede di allestire, aggiuntivi a quelli già oggi presenti nell'ambito urbano di Perugia (in totale 28).

NOTE INTEGRATIVE

Indicare eventuali informazioni integrative relative alla pianificazione dei trasporti e alle politiche di mobility management

L'orientamento all'innovazione è un asse fondamentale delle politiche cittadine di mobilità oggi in procinto di aggiornamento con il PUMS, strumento esplicitamente orientato alla sostenibilità. Gli obiettivi del Piano, per cui si è appena conclusa la procedura di affidamento del servizio di redazione (DD n. 92 del 29/11/16 U.O. Mobilità), indirizzano esplicitamente alla ricerca di un sistema di mobilità sostenibile che garantisca a tutti un'adeguata accessibilità ai posti di lavoro e ai servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento, aumenti l'efficienza energetica del trasporto a vantaggio di ambiente e vivibilità urbana. L'istituzione di "buoni di mobilità" del tipo indicato dal Progetto rappresenta certamente uno degli aspetti più pregnanti della proposta, che può dare attuazione agli obiettivi del PUMS in via di definizione, fornendo sostegno e convenienza economica al TPL quale principale alternativa di spostamento all'auto. Analoga iniziativa è condotta con il progetto europeo CHUMS nell'intento di trovare risposte di trasporto collettivo non convenzionale. L'idea del bonus può essere oggi sperimentata in forma sistematica con riferimento alle diverse sedi lavorative cittadine del centro e della periferia e a una platea di destinatari di 6.000 occupati. La sperimentazione individua come destinatari i dipendenti comunali e il personale dell'Università, guardando a un importante attrattore "periferico" come l'Ospedale regionale Silvestrini (vedi lettera di sostegno con impegno dell'Azienda Ospedaliera alla nomina del MM, ai sensi del DM 27/03/1998). L'azione in questione ha l'ulteriore merito di porsi in continuità con altre scelte di investimento dell'Amministrazione in nuovi collegamenti alternativi all'auto. Tra questi si segnala il percorso ciclo-pedonale lungo il torrente Genna avente l'obiettivo di giungere a una ricucitura dei legami tra l'abitato storico di valle e le nuove espansioni della periferia Sud-Ovest assicurando alternative sostenibili all'auto privata dei dipendenti di università e polo sanitario. Per riferimenti visuali sul tracciato in progetto, lungo 1370 m. di cui circa 600 di nuova realizzazione e 770 m di adeguamento della strada vicinale, vedi l'apposita cartografia (ALLEGATO 2). Lo stralcio cartografico oltre a fornire le dovute specifiche tecniche sull'opera, ne evidenzia l'importanza per la zona (30 mila abitanti, più di 10 frequentatori giornalieri del polo sanitario) e le potenzialità di interconnessione con le linee del trasporto urbano su ferro, e con gli itinerari ciclabili provinciali lungo la Pievaiola e verso il Trasimeno. Si specifica che il mobility manager scolastico del nodo didattico di Porta Pesa interessato dagli interventi è stato istituito con atto formale (Prot. 16/C1 del 03.01.2017). I MM aziendali di Comune e Università sono stati istituiti rispettivamente nel 2005 e 2009, e la loro attività vanta ad oggi circa PSCL approvati..... (per gli atti di nomina vedi ALLEGATO 7).

QUADRO ECONOMICO DI DETTAGLIO

Voce	SPESE TECNICHE (MAX 12% dei costi ammissibili)	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
A01	Spese di progettazione (MAX 5% dei costi ammissibili)	80.000,00		80.000,00
A02	Sicurezza, direzioni lavori, ecc.	23.966,00		23.966,00
A03				0,00
A04				0,00
A05				0,00
A	SOMMANO	103.966,00	0,00	103.966,00

Voce	REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
B01	Completamento ed adeguamento della rete pedonale	210.909,09	21.090,91	232.000,00
B02	Varco di controllo ZTL Corso Bersaglieri	69.672,13	15.327,87	85.000,00
B03	Piedibus: software, segnaletica e kit per bambini, gestione	5.737,70	1.262,30	7.000,00
B04	Formazione mobilità sostenibile e sicura: attività di aula	23.494,00		23.494,00
B05	Percorso ciclo-pedonale - Genna	372.727,27	37.272,73	410.000,00
B06	Gestione "Bike to work"	3.278,68	721,32	4.000,00
B07	Buoni mobilità: valore degli sconti, gestione	218.181,81	21.818,19	240.000,00
B08	Car sharing elettrico: gestione, acquisto veicoli, software, attrezzaggio punti	655.737,70	144.262,30	800.000,00
B09	Riqualificazione segnaletica orizzontale e verticale	8.640,00		8.640,00
B10				0,00
B11				0,00
B12				0,00
B13				0,00
B14				0,00
B15				0,00
B16				0,00
B17				0,00
B18				0,00
B19				0,00
B20				0,00
B	SOMMANO	1.568.378,38	241.755,62	1.810.134,00

Voce	PROMOZIONE E COMUNICAZIONE (MAX 5% dei costi ammissibili)	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
C01	Predisposizione comunicazione grafica	14.400,00		14.400,00
C02	Comunicazione istituzionale ed eventi pubblici	12.000,00		12.000,00
C03	Comunicazione specifica tramite media web e "social"	7.200,00		7.200,00
C04				0,00
C05				0,00
C	SOMMANO	33.600,00	0,00	33.600,00

Voce	AZIONI DI MONITORAGGIO	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
D01	Indagini ad hoc e analisi di campo	15.000,00	3.300,00	18.300,00
D02	Analisi desk	10.000,00	2.200,00	12.200,00
D03	Elaborazione dati	10.000,00	2.200,00	12.200,00
D04	Monitoraggio incentivi TPL	9.600,00		9.600,00
D05				0,00
D	SOMMANO	44.600,00	7.700,00	52.300,00

COSTO TOTALE DEL PROGETTO: A + B + C + D		1.750.544,38	249.455,62	2.000.000,00
---	--	---------------------	-------------------	---------------------

COPERTURA FINANZIARIA

Atti di impegno della quota di cofinanziamento a carico degli Enti Locali interessati dagli interventi

	Ente Locale	Atto n.	Data	Cofinanziamento (€)	All.
1	Comune di Perugia				EL01
2					EL02
3					EL03
4					EL04
5					EL05
6					EL06
7					EL07
8					EL08
9					EL09
10					EL10
11					EL11
12					EL12
13					EL13
14					EL14
15					EL15
16					EL16
17					EL17
18					EL18
19					EL19
20					EL20
Sommano				0,00	

	Soggetti partner pubblici	Atto n.	Data	Cofinanziamento (€)	All.
1	Istituto Comprensivo Perugia 2				PU01
2					PU02
3					PU03
4					PU04
5					PU05
Sommano				0,00	

	Soggetti partner privati	Atto n.	data	Cofinanziamento (€)	All.
1	Gestore del Car Sharing comunale				PR01
2					PR02
3					PR03
4					PR04
5					PR05
Sommano				0,00	

COINVOLGIMENTO DI SOGGETTI TERZI**Descrizione della attività svolte dai soggetti con i quali si intraprende il partenariato**

Per la presentazione della proposta si è provveduto alla costituzione di una rete, materializzata in accordi, lettera di supporto e di partenariato, tra i soggetti che hanno interesse e competenza sulle azioni proposte. In particolare sono stati individuati i seguenti soggetti titolati a sviluppare insieme al Comune di Perugia (project manager) le diverse azioni progettuali del Programma: Università degli Studi di Perugia; Azienda Ospedaliera Santa Maria della Misericordia (Ospedale regionale Silvestrini di Perugia); USL Umbria 1; società Busitalia e Minimetrò; Istituto Comprensivo Perugia 2.

Si può come segue sintetizzare il contributo specifico di ciascuno dei soggetti indicati, precisando che tutti i partner saranno tenuti a svolgere compiti comuni di monitoraggio, informazione e pubblicità alle attività, secondo le modalità che saranno appositamente specificate nel POD e nell'Accordo di partenariato.

1. Università è tenuta ad assicurare, tramite l'ufficio del mobility manager incaricato, varie attività di supporto attivo con riferimento alla sperimentazione di "buoni mobilità" per i dipendenti che si abboneranno ai mezzi pubblici o che in ogni caso decideranno di accedere alle sedi di lavoro con modalità alternative all'auto, aderendo alla campagna "Bike to work". Tale proposta riguarderà sia i Poli cittadini delle varie facoltà (comprese le sedi del Centro Storico, Via della Pallotta e Monteluce), sia più all'esterno il Polo di Ingegneria (Santa Lucia) e quello di Medicina (Ospedale Policlinico Silvestrini di Perugia). Il contributo dell'Università si pone anche con riferimento alle opere di adeguamento dei percorsi ciclo-pedonali di accesso ai plessi di Via Del Giochetto e a quelle per l'attivazione del car sharing (attrezzaggio di aree di sosta e postazioni di ricarica dei veicoli).
2. L'Istituto Comprensivo Perugia 2 e le singole scuole afferenti al nodo di Monteluce-Porta Pesa, tramite il mobility manager incaricato, assicureranno un contributo fondamentale alla pianificazione di azioni localizzate di riorganizzazione del traffico e della sosta veicolare funzionali all'implementazione di percorsi pedonali protetti per l'accesso ai plessi scolastici. Gli attori scolastici contribuiranno inoltre, in collaborazione con Comune e USL, all'attivazione del servizio di "Piedibus" con specifici compiti di sensibilizzazione e incentivo delle famiglie all'utilizzo delle nuove forme di accesso collettivo a scuola. Provvederanno inoltre direttamente all'organizzazione di programmi di formazione alla sicurezza stradale in orari di lezione, con il coinvolgimento del corpo di Polizia Municipale e a realizzare altre iniziative dimostrative di sostegno al nuovo servizio di mobilità scolastica (eventi didattici e percorsi di visita ecologica ai luoghi significativi della città).
3. Tramite il servizio preposto (Servizio Promozione Salute), la USL Umbria 1 ha il compito di contribuire a pianificare l'attivazione del "Piedibus", promuovendo incontri partecipativi di quartiere e mettendo a disposizione un'ampia conoscenza di strumenti e metodi operativi per l'organizzazione pratica dell'attività. A seguito di un adeguato processo di ascolto degli attori rilevanti del servizio attualmente operativo (destinatari, genitori, nonni volontari, personale scolastico), la USL 1 suggerirà inoltre proposte per integrare il nuovo schema di funzionamento agli interventi previsti a protezione degli itinerari pedonali, ad esempio implementando la segnaletica dedicata al fine di rendere sicuri e controllati i ragazzi nei percorsi di accesso a scuola, e contribuirà a organizzare la comunicazione (Portale e APP Perugia Piedibus), in collaborazione con soggetti specializzati (designer informatici/web) che saranno identificati in un secondo momento.
4. L'Azienda Ospedaliera avrà un ruolo di supporto attivo, con particolare riferimento alla sperimentazione di "buoni mobilità" per i dipendenti che scelgano di raggiungere la sede di lavoro con i mezzi collettivi. Al riguardo la stessa Azienda ha già avviato la procedura per la nomina di un proprio responsabile della mobilità con l'incarico di sostenere le attività del Progetto "SMILE" (inclusa la campagna "Bike to work") e avente il compito più generale di predisporre appositi Piani di spostamento casa-lavoro dei dipendenti al fine di incentivare modalità di accesso alternative all'auto (ai sensi del DM 27/03/1998).
5. Le locali aziende del trasporto (Busitalia SpA e Minimerò SpA) contribuiranno a ideare i contenuti della specifica convenzione che sarà sottoscritta con il Comune e con gli altri Enti partner del progetto (Università e Azienda ospedaliera) e concorreranno a mettere in pratica, a seguito dello stesso accordo, la sperimentazione di "buoni mobilità" per i dipendenti dei tre Enti che aderiranno alla proposta scegliendo di raggiungere la sede di lavoro con i mezzi del trasporto pubblico.

Specificare, tra i soggetti partner indicati, eventuali imprese e associazioni giovanili e/o senza scopo di lucro

Si specifica che Busitalia-Sita Nord e Minimetrò sono società a controllo prevalente pubblico cui è affidata la gestione del servizio di TPL nel comune di Perugia. La prima è interamente partecipata dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e nel 2014 si è aggiudicata la gara per l'acquisto della Società Umbria Mobilità nata nel 2010 dalla fusione delle aziende operanti sul territorio regionale, e partecipa alle attività del Progetto tramite il consorzio di aziende ISTHAR SCarL attivo nel Bacino di traffico n.1. Minimetrò SpA è una società mista pubblico-privato (70% a controllo comunale). Per gli atti di assegnazione vedi ALLEGATO 6. Va specificato che fuori dal partenariato ufficiale si configurano altre collaborazioni rilevanti con attori associativi locali che, in futuro, si ritiene di potere strutturare nelle corrette forme previste. Tra questi merita citare l'Associazione Rivivi il Borgo Sant'antonio-Porta Pesa con cui l'Amministrazione collabora da tempo su iniziative di animazione e vivibilità del quartiere (es. recente attivazione della ZTL di Corso Bersaglieri), l'Associazione Borgo Bello implicata in attività di rivitalizzazione commerciale e progettazione di spazi. Altre associazioni cittadine ambientaliste e di promozione del pedale saranno coinvolte a sostegno delle campagne comunicative mirate per il "Bike to work", il car sharing elettrico e la sperimentazione dei buoni mobilità.

RIEPILOGO QUADRO ECONOMICO

COSTO TOTALE DEL PROGETTO

	Voci di Costo	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
A	SPESE TECNICHE	103.966,00	0,00	103.966,00
B	REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	1.568.378,38	241.755,62	1.810.134,00
C	AZIONI DI COMUNICAZIONE	33.600,00	0,00	33.600,00
D	AZIONI DI MONITORAGGIO	44.600,00	7.700,00	52.300,00
SOMMANO		1.750.544,38	249.455,62	2.000.000,00

di cui:

1	COFINANZIAMENTO MINISTERO DELL'AMBIENTE	100,00%	2.000.000,00
2	COFINANZIAMENTO ENTE LOCALE/ENTI LOCALI	0,00%	0,00
3	COFINANZIAMENTI PARTENARIATO PUBBLICO	0,00%	0,00
4	COFINANZIAMENTI PARTENARIATO PRIVATO	0,00%	0,00
SOMMANO			2.000.000,00

ATTENZIONE: la percentuale di cofinanziamento a carico del MINISTERO DELL'AMBIENTE non è ammissibile perché superiore al 60% del COSTO TOTALE DEL PROGETTO

ATTENZIONE L'importo di cofinanziamento richiesto NON E' AMMISSIBILE perché superiore all'importo massimo previsto dal Decreto - Allegato 2 - Punto 2.2

Note

Si sottolinea che la quota di co-finanziamento dell'Ente Locale è garantita interamente dal Comune di Perugia, e si sostanzia inoltre nel contributo di un soggetto partner privato: gestore del car sharing elettrico comunale, in fase di individuazione, come da dichiarazione allegata (vedi All. EL01 e All. PR01).



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 - Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali - Art. 5: Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile

Modulo C Stima dei benefici ambientali

L'ENTE LOCALE (o Ente Locale capofila)

PROV.

REGIONE

Comune di Perugia	PG	Umbria
-------------------	----	--------

TITOLO DEL PROGETTO

COSTO TOTALE DEL PROGETTO (€)

SMILE - Sostenibilità Mobilità Innovativa Lavoro ed Educazione	2.000.000,00
--	--------------

TIPOLOGIE DI INTERVENTO

Indicare la/e tipologia/e di intervento della proposta progettuale

I <input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni, incluse iniziative di piedibus, car pooling, car sharing, bike sharing, bicibus, bike to work, scooter sharing, infomobilità e altri servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni destinati in particolar modo al collegamento di aree a domanda debole.
II <input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi e/o in bicicletta, tra cui le corsie ciclabili e le Zone 30.
III <input type="checkbox"/>	Programmazione di uscite didattiche e spostamenti durante l'orario di lavoro per motivi di servizio tramite l'utilizzo di mezzi di trasporto a basse emissioni con preferenza per l'uso della bicicletta e dei mezzi elettrici.
IV <input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di programmi di formazione ed educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica.
V <input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici, delle università e delle sedi di lavoro.
VI <input checked="" type="checkbox"/>	Cessione a titolo gratuito di "buoni mobilità" e/o concessione di agevolazioni tariffarie relative a servizi pubblici o di incentivi monetari ai lavoratori e agli studenti che usano mezzi di trasporto a basse emissioni rispettivamente nel tragitto casa-lavoro e casa-scuola o università, sulla base degli accordi raggiunti dagli enti proponenti con i datori di lavoro o con le autorità scolastiche o accademiche competenti.
VII <input checked="" type="checkbox"/>	Realizzazione di altri progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

I Realizzazione di servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni, incluse iniziative di piedibus, car pooling, car sharing, bike sharing, bicibus, bike to work, scooter sharing, infomobilità e altri servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni destinati in particolar modo al collegamento di aree a domanda debole

Nella realtà locale il "PIEDIBUS" è stata inaugurato già dal 2011 (8 percorsi attivati negli anni). L'iniziativa, coordinata della ASL2 di Perugia, è stata sviluppata all'interno del progetto regionale Umbria Cammina e declinata in più direzioni: Piedibus scolastico, allo scopo di ampliare l'adesione di diverse scuole del comune; Piedibus Speciale, con eventi organizzati a cadenza mensile con adesione di circa 300 persone e Piedibus serale, organizzato con cadenza settimanale lungo le vie del centro. Queste attuazioni costituiscono un'esperienza di riferimento utile a gestire l'iniziativa, la quale può inoltre trovare tramite il Progetto "SMILE" nuovi sviluppi e specializzazioni applicative.

La Linea Piedibus attiva nel centro storico: Monteluca-Porta Pesa (Ciabatti) coinvolge al momento circa 50 alunni giornalieri; è funzionante per tutto l'anno scolastico e si sviluppa per un percorso di 500 metri. Con l'intervento si intende attivare un nuovo schema di servizio più efficace ed esteso di quello attuale, meglio connesso alle reti dei percorsi pedonali e alle principali aree di parcheggio disponibili in zona, in modo da ridurre la congestione nei pressi degli istituti (l'azione presenta una forte aderenza con altri interventi descritti ai successivi Punto II e V). Volendo evidenziare il contributo dell'attività al raggiungimento degli obiettivi di cambiamento del Programma sperimentale (e rifacendosi all'approccio A-S-I:

Avoid-Shift-Improve), l'attivazione del "Piedibus" corrisponde alla linea di intervento "SHIFT", tesa a rendere sostenibile la mobilità tramite lo spostamento modale dal motore privato verso forme più efficienti energeticamente, meno emissive e insicure. I principali effetti attesi rispondono all'obiettivo di incentivare il camminare e aumentare l'autonomia dei ragazzi, contribuendo indirettamente a ridurre i danni sanitari dovuti alla sedentarietà. L'indicatore-chiave da considerare è la riduzione delle percorrenze annue in auto dalle famiglie, da cui ci si attendono contributi diretti alla riduzione dei veicoli in transito e in sosta, all'abbattimento di emissioni da traffico nei pressi delle scuole. Le valutazioni fatte si basano sui seguenti elementi oggettivi • I plessi coinvolti nelle attività sono in totale 3 (Foscolo, Ciabatti-Montessori, Santa Croce) • I destinatari diretti dell'azione corrispondono alla popolazione studentesca del polo di Porta Pesa: 889 scolari ai quali a futuro potranno essere associati quale platea di interesse altri alunni dell'Istituto comprensivo 2 (1.143 totali) e di vicini istituti secondari (es. Liceo Galilei) • Operatività: 205 gg l'anno (calendario scolastico) • Adesione prevista: 100 studenti/anno

Con la campagna "BIKE TO WORK" è possibile aspettarsi passi in avanti in maggiore educazione alla mobilità e in un minore uso dei veicoli di quanti si muovono quotidianamente da e verso i poli universitario e ospedaliero. L'iniziativa si pone in connessione con gli interventi infrastrutturali previsti nell'abitato di valle per il sostegno alla ciclo-pedonalità (vedi sempre Punto II). Quella tra Pian di Massiano e San Sisto è tra le poche aree della città a potenziale vocazione ciclistica e dove sono già presenti servizi dedicati (stazioni del bike sharing, percorso verde, impianti dell'area sportiva) in fase di ulteriore potenziamento. A seguito della campagna, programmata insieme ai mobility manager di università e ospedale, e che consisterà nel riconoscimento di punti di merito tradotti in contributi per l'acquisto di attrezzature e veicoli a due ruote, si reputa alla portata l'obiettivo del raddoppio degli occupati nel comune che si spostano in bici già al termine del primo anno di attività (solo il 0,2% del totale secondo il Censimento Istat 2011). • Operatività: 252 gg l'anno (giorni lavorativi) • Adesione prevista: 110 lavoratori per anno (3,6% di una platea di 3.000 occupati nei due poli)

STIME DI IMPATTO DELLE AZIONI

• I benefici ambientali indicati si riferiscono alla somma degli effetti delle sue azioni. Riguardo al "Piedibus" si valutano 100 viaggi giorno risparmiati in più rispetto al servizio attuale; considerata la lunghezza media di uno spostamento urbano in auto pari a 8,4 km il servizio si traduce in 840 km percorsi in meno in auto per giorno. Per il "Bike to Work" si presume un risparmio di 220 viaggi auto per giorno, con una riduzione delle percorrenze in auto stimabile in 1.848 km per giorno (220 x 8,4 km). Il dato sulla lunghezza media degli spostamenti è di fonte Isfort, Osservatorio "Audimob" (vedi NOTA METODOLOGICA pag. 9), che nell'intero comune di Perugia è 9,8 km e in area urbana 8,4 km. Per la stima dei benefici ambientali si è fatto riferimento alla metodologia suggerita dal Ministero all'interno delle Istruzioni per la compilazione dei Moduli A, B e C (procedura 1).

Per l'analisi di impatto del CAR SHARING ELETTRICO (stessa tipologia di intervento) VEDI AL PUNTO VII

I	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	<i>litri/anno</i>	55.433,16
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO₂	<i>kg/anno</i>	104.031,01
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	<i>kg/anno</i>	742,19
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO_x	<i>kg/anno</i>	500,94
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM₁₀	<i>kg/anno</i>	18,94

II

Realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi e/o in bicicletta, tra cui le corsie ciclabili e le Zone 30

Con l'azione si prevede di COMPLETARE/RIQUALIFICARE LA RETE DI PERCORSI PEDONALI a servizio degli istituti scolastici di un'ampia zona centrale di Perugia con provenienze sia dai quartieri circostanti, sia dalle principali aree di parcheggio disponibili in zona, in modo da ridurre quanto possibile il fenomeno della congestione e traffico intorno ai plessi. Sulla stessa area interviene inoltre un complesso di attuazioni che porta a disegnare una rete continua e bene coordinata di percorsi, con allacci e intersecamenti in più punti, lungo buona parte della viabilità situata alla base dell'Acropoli perugina, utilizzabile per l'accesso ad altre attività ubicate nelle parte alta di Perugia. Le caratteristiche saliente delle misure in questione (linea di intervento: "AVOIDE/REDUCE") è di tendere a migliorare l'efficienza complessiva del sistema mobilità, riorganizzando gli spazi e i sistemi di vita in città in modo da evitare o ridurre la formazione della domanda di trasporto. L'incremento di spazi sicuri frequentabili dai non motorizzati, il miglioramento dell'accessibilità urbana e l'incentivo al camminare possono insieme condurre a una riduzione rilevante di percorrenze e tassi di proprietà automobilistica, traducendosi in un aumento della domanda di trasporto ecologico da cui attendersi benefici ambientali positivi già nell'arco temporale del Progetto

- La popolazione interessata è di 6.494 abitanti (sole aree intorno al perimetro degli interventi)
- L'ambito di intervento oltre al corridoio di mobilità scolastica Tre Archi-via del Giochetto prevede la riqualificazione di Corso Cavour funzionale all'accessibilità del centro storico per molti lavoratori in arrivo dal versante Sud-Est, anche da fuori comune (circa 4450 passaggi al giorno di media secondo le stime del Consorzio ISHTAR rilevati nell'impianto di risalita Piazzale Europa-Corso Cavour)
- Sono 2.032 i nuclei familiari residenti con figli in età scolare (sotto 18 anni) che frequentano gli istituti dei vari gradi di istruzione presenti nell'area
- Operatività dell'intervento: 205 gg (giorni di scuola in un anno).

Un secondo PERCORSO CICLO-PEDONALE è progettato al fine incentivare la mobilità ecologica lungo l'asse di valle che porta dal polo universitario di ingegneria all'Ospedale Silvestrini. La costituzione del nuovo collegamento trova un corretto rapporto costi-benefici attraverso la riduzione delle esternalità che si ottiene con il cambiamento delle abitudini dell'utenza verso una mobilità più eco-sostenibile. Solo l'ospedale regionale attrae ogni giorno 2.644 addetti, principalmente in modalità auto propria: lo shift modale di solo una piccola parte di questi verso la ciclo-pedonalità, utilizzando il percorso in progetto, magari in associazione al Minimetrol nel tratto centro città – Pian di Massiano, consentirebbe l'eliminazione aggiuntiva di diverse tonnellate di CO₂ all'anno

- La popolazione direttamente interessata è di circa 30.000 persone data l'interconnessione con gli itinerari lungo la Pievaiaola (verso San Sisto) e verso Ponte della Pietra-Case Nuove che rende possibile immaginare impatti ulteriori sul complesso della mobilità locale.

- Operatività: 252 gg (giorni lavorativi in un anno)

STIMA DEGLI IMPATTI DEGLI INTERVENTI

Gli studenti si spostano già per il 43,7% a piedi o con TPL all'interno del comune (dati Censimento Istat 2011). Togliendo questa percentuale al numero di famiglie (presumendo la media realistica di 1 figlio a nucleo) si hanno 887 accompagnatori potenziali in meno. Per stimare i risparmi calcolati in termini di km in meno percorsi in auto per accompagnare gli studenti delle scuole si fa riferimento alla propensione media al cambio modale rilevato da "Audimob" Isfort nel comune di Perugia (vedi NOTA METODOLOGICA pag. 9), pari al 33,4% (coloro che esprimono il "desiderio" di diminuire l'uso dell'automobile) arrivando a 296 beneficiari veri e propri. Le percorrenze risparmiate si ottengono applicando al numero di viaggi svolti senz'auto per ciascun giorno (296x2) il coefficiente di 8,4 km di lunghezza media (sempre di fonte Isfort): 4.973 km.

Lo stesso schema di ragionamento può valere per valutare gli effetti sui 3.000 occupati nei poli universitario e sanitario, il 16% dei quali già oggi si muove con alternative all'auto. Considerati i 2.502 restanti, i km risparmiati in auto si ottengono usando il dato di propensione media al cambio modale dei residenti a Perugia (33,4%) e applicando al numero di viaggi svolti senz'auto per ciascun giorno (836x2) il coefficiente di lunghezza media degli spostamenti (8,4 km): 14.045 km.

- I benefici ambientali sottostanti si riferiscono alla somma degli effetti delle sue azioni: casa-scuola e casa lavoro. Per la stima si è fatto riferimento alla metodologica suggerita dal Ministero all'interno delle Istruzioni per la compilazione dei Moduli A, B e C (procedura 1)

II	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	<i>litri/anno</i>	396.160,16
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO₂	<i>kg/anno</i>	743.470,89
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	<i>kg/anno</i>	3.580,02
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO_x	<i>kg/anno</i>	1.940,22
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM₁₀	<i>kg/anno</i>	134,40

III

Programmazione di uscite didattiche e spostamenti durante l'orario di lavoro per motivi di servizio tramite l'utilizzo di mezzi di trasporto a basse emissioni con preferenza per l'uso della bicicletta e dei mezzi elettrici

ATTENZIONE! TIPOLOGIA NON PREVISTA NEL PROGETTO - NON E' POSSIBILE COMPILARE I DATI RICHIESTI

--	--	--	--

III	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	<i>litri/anno</i>	0,00
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO ₂	<i>kg/anno</i>	0,00
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	<i>kg/anno</i>	0,00
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO _x	<i>kg/anno</i>	0,00
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM ₁₀	<i>kg/anno</i>	0,00

IV**Realizzazione di programmi di formazione ed educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica**

Negli anni scolastici coincidenti con Progetto si procederà alla realizzazione di un intenso PROGRAMMA DI FORMAZIONE ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE E SICURA, dando continuità all'azione promossa dal corpo di Polizia Municipale in collaborazione con L'Ufficio Scolastico Regionale e con le scuole primarie del comune nel triennio 2014-2016. Il percorso immaginato sarà vario ed articolato sia in relazione ai destinatari ultimi degli interventi, sia in considerazione delle diverse attività che verranno messi in campo nelle diverse zone della città.

Entrando nel dettaglio delle attività formative, l'intervento si sostanzierà nella realizzazione di 90 giornate di formazione per anno. Come attività di accompagnamento alle progettazioni, nelle scuole di Progetto (polo di Porta Pesa) la formazione sarà rivolta a fornire anche responsabili e mobility manager gli strumenti base per le "ordinarie" attività (dalla realizzazione delle indagini all'elaborazione del Piano degli spostamenti), con riferimento anche a buone pratiche nazionali ed internazionali su cui basare l'attività, come strumenti sviluppati in ambito anche europeo per la partecipazione (ad es. Civitas, "Involving stakeholders: Toolkit on organising successful consultations"), la comunicazione (ad es. Civitas, "Reaching the citizen: Toolkit on effective communications") e la valutazione (ad es. "MaxSumo project"). Per ogni singola scuola del nodo di Porta Pesa, si procederà inoltre all'attivazione di specifici LABORATORI allo scopo di implementare iniziative di promozione della mobilità sostenibile (uno dedicato al "Piedibus") e sostenere progettazioni rilevanti di riordino della circolazione (es. ipotesi di estensione della ZTL). Uno specifico modulo sarà rivolto alla formazione in tema di guida ecologica aperto a famiglie e docenti, in modo da fornire un più ampio riscontro. Il percorso non si limiterà alle sole giornate di aula ma si sposterà anche fuori da scuola. Nel caso delle attività educative del "Piedibus" verranno realizzate uscite didattiche specifiche su percorsi ecologici e pedonali di visita alla città. Per ogni istituto verrà coinvolta una singola classe dell'ultimo anno, vale a dire circa 20 studenti. Il complesso delle attività preventivate è il seguente

• Numero di corsi/anno: 90 • Numero di ore per corso: 3 • Studenti coinvolti: 1.800 • Operatività dell'intervento proposto: 205 giorni l'anno (calendario scolastico)

STIMA D'IMPATTO DELL'ATTIVITA'

i risparmi attesi in termini di km percorsi in auto, alla base delle stime dei benefici ambientali sottostanti, si ottengono applicando un criterio molto prudente di propensione media al cambio modale dei 1800 beneficiari dell'intervento (famiglie di riferimento degli alunni delle scuole primarie in cui si concentrerà l'attività formativa d'aula). Il calcolo parte dal numero dei partecipanti alle attività di formazione (9 alunni/giorno). Si sottolinea che tale conteggio permette di evitare duplicazioni tra destinatari di più interventi (Piedibus, percorsi pedonali, ZTL). Successivamente si è proceduto applicando la percentuale, rilevata attraverso l'Osservatorio "Audimob" di Isfort, della propensione al cambio modale nel comune di Perugia e, più nello specifico, di "desiderio" di diminuire l'uso dell'automobile che è pari al 33,4% (pari a 3 alunni per 6 viaggi al giorno in andata e ritorno da scuola). La stima della percorrenza media giornaliera evitata da un'autovettura con la realizzazione dell'intervento (km/autovettura) è ricavata sempre dalle rilevazioni "Audimob" (vedi NOTA METODOLOGICA pag. 9) che consentono di misurare la distanza media percorsa relativa ad uno spostamento, in questo caso realizzato in auto, all'interno dell'area urbana (8,4 km). A questa propensione si attribuisce la possibilità di contenere l'uso del motore privato di 50,4 km per giorno.

IV	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	<i>litri/anno</i>	897,85
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO₂	<i>kg/anno</i>	1.684,99
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	<i>kg/anno</i>	8,11
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO_x	<i>kg/anno</i>	4,40
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM₁₀	<i>kg/anno</i>	0,31

V

Realizzazione di programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici, delle università e delle sedi di lavoro

Gli INTERVENTI PUNTUALI DI RIDUZIONE E ALLONTANAMENTO DEL TRAFFICO e della sosta veicolare in prossimità degli edifici scolastici (polo di Porta Pesa) prevedono più attività connesse: inasprimento dei controlli sulle irregolarità, adeguamento di marciapiedi e completa sistemazione dell'arredo urbano con dissuasori, delocalizzazione dei parcheggi in accompagnamento degli alunni in aree di attestamento temporaneo e adibite alla sosta breve operativa ("kiss and ride"). Le azioni regolative più consistenti prevedono soprattutto la stabilizzazione della ZTL introdotta in via sperimentale da marzo 2016 e l'introduzione di TECNOLOGIE DI CONTROLLO DELLA ZTL (telecamere di rilevamento dei passaggi irregolari e sanzionamento). Sempre con riferimento ai programmi di riduzione del traffico e inquinamento in prossimità delle scuole, nel corso del Progetto si proverà inoltre ad aprire una riflessione progettuale sulla riorganizzazione della viabilità più generale, avanzando l'ipotesi di testare la fattibilità di un'eventuale estensione della ZTL esistente alle aree limitrofe a Corso Bersaglieri, proprio negli orari di lezione. La lunghezza tratto carrabile di Corso Bersaglieri è di 300 mt.

- Numero di plessi scolastici direttamente coinvolti: 3
- Numero di studenti: 889
- Popolazione dell'area progetto:
- Superficie ZTL Corso Bersaglieri: 11.735 mq
- Effetti previsti: I risparmi calcolati in termini di km percorsi in auto (alla base delle stime d'impatto sottostanti) si riferiscono all'azione più "matura" e di pronta esecuzione, vale a dire l'introduzione della telecamera di controllo ai varchi della ZTL, che verrà confermata e rafforzata.

STIME DI IMPATTO DELL'INTRODUZIONE DELLE TELECAMERA AL VARCO DELLA ZTL DI CORSO BERSAGLIERI

Per la stima del potenziale impatto dell'intervento, si è proceduto alle seguenti considerazioni di dettaglio.

I passaggi giornalieri prima della ZTL (marzo 2016) corrispondevano a 2.500 auto al giorno.

La diminuzione di passaggi registrata dagli uffici comunali a seguito dell'entrata in vigore della ZTL è stata del -20% (500 auto al giorno): cifra che si presume sarebbe confermata con la stabilizzazione della misura, da prevedere a seguito delle valutazioni svolte all'interno del Progetto "SMILE". L'ipotesi di diminuzione di tali accessi (in parte irregolari) dopo l'installazione del varco automatico di controllo per il riconoscimento violazioni e l'applicazione automatica delle sanzioni (effetto deterrente) può essere stimato, sulla base dell'esperienza fatta in zone limitrofe della città, pari a un ulteriore -30% (750 auto giorno).

Altri effetti sono infine da prevedere su scala più ampia è da inquadrare come segue: si può ipotizzare che il 10% (250) di quei soggetti che non possono passare più in Corso Bersaglieri come "by-pass" per abbreviare il percorso in auto, provenendo dalle zone limitrofe di Monteluca, via Eugubina fino a Cave della Breccia, possano decidere di utilizzare il TPL o altra modalità di spostamento (ovviamente si parla di quei soggetti che usano l'auto sia per raggiungere i plessi scolastici sia per attraversare quest'area della città e dirigersi altrove).

- I risparmi calcolati in termini di km percorsi in auto si ottengono moltiplicando i passaggi in meno, 1.500 in totale, per la distanza media degli spostamenti in auto effettuato nello stretto ambito urbano, pari a 8,4 km (dato di fonte "Audimob" Isfort) (vedi NOTA METODOLOGICA PAG. 9). In questo caso si usa quindi una definizione "auto-contenuta" delle percorrenze compiute in auto a Perugia, ottenuta estrapolando dal computo del valore medio gli spostamenti diretti fuori comune e quelli di oltre 15 km di durata. I chilometri corrispondenti agli spostamenti risparmiati in auto sono in totale 12.600 per giorno.
- Per la stima dei benefici ambientali sottostanti, calcolati con riferimento ai km in meno percorsi in auto in un giorno, si è fatto riferimento alla metodologica suggerita dal Ministero all'interno delle Istruzioni per la compilazione dei Moduli A, B e C (procedura 1). Al fine dei calcoli in questione, l'operatività dell'intervento si presume quella concomitante con le giornate di lezione (205 l'anno) in cui si riscontra il maggiore affollamento dell'area adiacente a Corso Bersaglieri con reiterate irregolarità.

V	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	<i>litri/anno</i>	224.462,70
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO₂	<i>kg/anno</i>	421.247,52
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	<i>kg/anno</i>	2.028,43
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO_x	<i>kg/anno</i>	1.099,32
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM₁₀	<i>kg/anno</i>	76,71

VI

Cessione a titolo gratuito di "buoni mobilità" e/o concessione di agevolazioni tariffarie relative a servizi pubblici o di incentivi monetari ai lavoratori e agli studenti che usano mezzi di trasporto a basse emissioni rispettivamente nel tragitto casa-lavoro e casa-scuola o università, sulla base degli accordi raggiunti dagli enti proponenti con i datori di lavoro o con le autorità scolastiche o accademiche competenti

AGEVOLAZIONI TARIFFARIE ("BUONI MOBILITÀ"). Per gli spostamenti casa-lavoro si ipotizza di incentivazione alla fidelizzazione al trasporto pubblico locale attraverso la sottoscrizione di una specifica convenzione tra le aziende esercenti il trasporto (Busitalia e Minimetro) e i principali Enti promotori o partner del progetto: Amministrazione Comunale, Azienda Ospedaliera ed Università degli Studi di Perugia, con l'obiettivo di utilizzare i finanziamenti ministeriali per abbattere il costo degli ABBONAMENTI ANNUALI AL TPL di una percentuale rilevante. L'istituzione di "buoni mobilità" del tipo indicato rappresenta certamente uno degli aspetti più significativi della proposta, fornendo sostegno e convenienza economica al trasporto pubblico quale principale alternativa di spostamento all'auto. Testata in più forme in Italia, sempre restando però dentro perimetri operativi sostanzialmente di "nicchia", l'idea del bonus può essere oggi sperimentata in forma sistematica con riferimento alle diverse sedi lavorative cittadine di Perugia, pensando a varie direttrici di spostamenti ora interne (centro storico) ora esterne all'area urbana (poli periferici); il che potrebbe assicurare esiti interessanti dal punto di vista sia degli impatti (platea dei destinatari), sia degli avanzamenti sul piano metodologico e delle modalità di applicazione.

La messa punto dell'intervento richiede una fase preliminare di studio della fattibilità economica e di preparazione. Obiettivo della misura è arrivare ad abbattere il costo degli abbonamenti annuali al TPL di una percentuale rilevante, che potrebbe arrivare fino al 50% durante tutto il periodo di progetto (2 anni). In particolare lo schema di funzionamento cui si è pensato prevede l'avvio della sperimentazione dal secondo anno di progetto. A quella data verrà erogato un contributo pari al 50% del costo dell'abbonamento annuale al trasporto pubblico nel caso di nuovi utenti, e uno sconto del 30% per i già abbonati che intendano confermare la scelta recandosi al lavoro con i servizi pubblici. Sarà assicurata la continuità delle proposta per un ulteriore secondo anno di sperimentazione (terzo anno di progetto).

Le previsioni effettuate indicano una platea di potenziali destinatari di circa 6.000 occupati nei tre poli amministrativi: 1.243 dipendenti del comune di Perugia, 2.114 dell'Università (tra personale docente e tecnico amministrativo e bibliotecario) e 2.644 occupati complessivi dell'Ospedale Silvestrini. Tale cifra porta a considerare 600 aderenti per annualità (10% del personale), obiettivo di partecipazione plausibile e in linea con le statistiche cittadine di riparto modale del TPL per spostamenti di lavoro (occupati che usano mezzi diversi dall'auto per raggiungere le sedi di lavoro all'interno del comune). Le restanti risorse richieste sono per attività promozionali e di pubblicizzazione della proposta attraverso i media e le attività dei mobility manager degli Enti. La prospettiva per cui ci si muove è di incrementare del 17%, già dal primo anno di sperimentazione, la quota di occupati nel comune che usa i mezzi pubblici per recarsi al lavoro (da 3.233 a 3.780). I "buoni mobilità" potranno inoltre fornire effetti aggiuntivi nel secondo anno anche a seguito delle integrazioni progettuali con altre iniziative del Programma sperimentale incluse nella presente proposta, al fine di riorganizzare l'accesso in auto al polo sanitario e universitario (nuovo collegamento ciclo-pedonale, attivazione del car sharing).

• Numero di Enti coinvolti: 3 • Beneficiari potenziali: 6.000 • Numero di buoni previsti: 600 (primo anno) • Valore medio del buono: 50% (30% per i già utenti) • Operatività dell'intervento: 252 gg l'anno (media dei giorni lavorativi)

STIME DI IMPATTO DELL'AZIONE

• Tenendo conto della quota di occupati residenti a Perugia che utilizza il TPL per recarsi al lavoro, pari al 6,9% di quanti si muovono per lo stesso motivo all'interno del territorio comunale (fonte: Censimento Istat 2011), si può assumere questa percentuale come riferimento per stimare gli spostamenti sostitutivi di viaggi in auto. Per il primo anno sono attesi 559 nuovi utenti (ai 600 abbonati previsti è sottratto il 6,9% che si presume usasse il trasporto collettivo in precedenza). E' di conseguenza pari a 1.118 la stima del numero di spostamenti risparmiati tra andata e ritorno ogni giorno.

Applicando il dato più "ampio" di percorrenza media comunale di 9,8 km per spostamento in auto (fonte: "Audimob" di Isfort) (vedi NOTA METODOLOGICA pag. 9) si arriva a ottenere una cospicua riduzione delle distanze compiute con tale mezzo. Il valore certamente molto prudente conseguibile grazie all'intervento è di 10.956 km in meno effettuati ogni giorno con le quattro ruote dai dipendenti dei tre Enti (2.760.912 km l'anno considerati solo i giorni di operatività dell'intervento).

Per la stima dei relativi benefici ambientali (vedi sotto) si è fatto riferimento alla metodologica suggerita dal Ministero all'interno delle Istruzioni per la compilazione dei Moduli A, B e C (procedura 1).

VI	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	<i>litri/anno</i>	239.923,25
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO₂	<i>kg/anno</i>	450.262,23
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	<i>kg/anno</i>	2.168,14
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO_x	<i>kg/anno</i>	1.175,04
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM₁₀	<i>kg/anno</i>	82,00

VII

Realizzazione di altri progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro

(SEGUE DAL PUNTO 1)

L'azione intende consentire la SPERIMENTAZIONE DI UNA NUOVA MODALITA' DI TRASPORTO, complementare al TPL, per allargare il raggio d'azione dei poli intermodali principali del trasporto pubblico, attraverso la concessione di un servizio di car sharing elettrico comunale, le cui caratteristiche saranno individuate mediante esperimento pubblico in offerta migliorativa rispetto ad un capitolato prestazionale minimo elaborato dall'Amministrazione. Il CAR SHARING immaginato servirà ad ampliare l'offerta di servizi ecologici e servirà allargare in particolare il raggio d'azione dei poli intermodali principali del trasporto pubblico a beneficio di quanti frequentano la città per motivi di lavoro e professionali. La misure in questione risponde a una linea di intervento: "IMPROVE", in quanto azione tese a migliorare l'efficienza dei veicoli in termini energetici e di minori emissioni unitarie agendo «sul campo» per la diffusione di motori e combustibili puliti.

L'attivazione è prevista (almeno in una fase iniziale) in modalità "station based", vale a dire con prenotazione e rilascio del veicolo in parcheggi definiti. Le zone della città dove localizzare i veicoli verranno individuate sulla base di specifiche analisi di mercato e dei flussi potenziali di domanda realizzate a cura del gestore privato selezionato. Rientrano tra gli ambiti da considerare alcune zone della città dove si prevede di riscontrare il maggior numero di utenti: (1) Poli sanitari e universitari attrattori di traffico e presenze; (2) Capolinea del trasporto urbano e terminal dei bus turistici; (3) Principali stazione ferroviarie urbane; (4) Punti di accesso all'acropoli, tramite percorsi meccanizzati; (5) Parcheggi di scambio ad ingresso città

- Area di progetto: almeno in una prima fase si individua il territorio del comune di Perugia quale ambito prevalente di riferimento del servizio. In una fase successiva, gli eventuali risultati positivi dell'utenza consentiranno di valutare l'ipotesi di estendere il car sharing su un'area più vasta (ad es. verso i poli commerciali e le zone produttive fuori comune di Corciano, Assisi, Bastia Umbra, area del Trasimeno), immaginando anche evoluzioni verso modalità "oneway" (con possibilità di rilascio del veicolo in parcheggio diverso da quello di prelievo, all'interno di un'area predefinita di noleggio)

- Numero vetture: 10 • postazioni di ricarica: 22 • Operatività: 252 giorni feriali l'anno, con riferimento alla platea di utenti abituali o occasionali per motivi lavoro (l'operatività è di 325 gg, compresi i giorni festivi, per gli utilizzatori occasionali e che si spostano prevalentemente nell'area urbana non per motivi di lavoro).

STIME DI IMPATTO DEL SERVIZIO CAR SHARING ELETTRICO

Per i km annui si è fatto riferimento ad alcuni indicatori desumibili dalla media di 4 città italiane con car sharing a postazione fissa di cui sono disponibili i dati (fonte: Primo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility dell'Osservatorio nazionale sulla Sharing Mobility promosso da MATTM e Fondazione Sviluppo Sostenibile) e che per dimensioni e numero di abitanti non si discostano troppo dalla realtà di Perugia (Cagliari, Brescia, Bologna e Padova). In particolare gli indicatori utilizzati sono il tasso medio di iscrizione al servizio (0,2% della popolazione), il numero medio di noleggi per iscritto (14,2 considerando sia utenti sistematici o abituali, sia utenti saltuari) e la lunghezza media dei noleggi (23,4 km). Il riparto tra utenti sistematici e utenti occasionali per la precisione è stimato sulla base delle frequenze di utilizzo del servizio elettrico di Brescia (41% degli iscritti lo usa tra 51 e 12 volte l'anno e il 59% tra 1 e 11 volte l'anno). Simulando questi dati per Perugia, l'obiettivo del numero di iscritti (al terzo anno) può attestarsi a 332, il numero complessivo di noleggi annui a 4.714 e i km percorsi complessivamente a 110.308 km. Prendendo a riferimento la quota di spostamenti in auto e moto dei residenti a Perugia, vale a dire il 72,9% del totale (Fonte: Censimento Istat 2011), si può assumere questa percentuale per stimare gli utenti (242) e gli spostamenti in car sharing sostitutivi di viaggi in auto, pari quindi a 80.412 km annui (319 km di operatività: giorni feriali).

- Per la conseguente stima dei benefici ambientali (valori sottostanti) si è fatto riferimento alla metodologica suggerita dal Ministero all'interno delle Istruzioni per la compilazione dei Moduli A, B e C (procedura 2).

- Si specifica che apposite analisi di monitoraggio sugli effetti locali dell'introduzione del car sharing in città internazionali evidenziano non solo benefici diretti di sostituzione e rinuncia all'auto privata, ma indicano un aumento più complessivo (25-30%) dei viaggi effettuati dai residenti in bici, a piedi e con trasporti pubblici (es. studio del 2015 di Ademe, agenzia francese di protezione dell'ambiente, sul car sharing nelle maggiori città del paese).

VII	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	litri/anno	6.985,72
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO ₂	kg/anno	13.110,04
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	kg/anno	63,13
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO _x	kg/anno	34,21
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM ₁₀	kg/anno	2,39

RIEPILOGO DEI BENEFICI AMBIENTALI ATTESI DALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

RIDUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO E DELLA SOSTA E MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI MOBILITÀ

Indicare le eventuali riduzioni dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale il miglioramento delle condizioni di mobilità

Il pacchetto complessivo di interventi del Progetto "SMILE" permette di stimare una considerevole riduzione dei flussi di traffico e della domanda di spazi di sosta in prossimità di sedi scolastiche e di lavoro, contribuendo in più modi al miglioramento delle condizioni di mobilità urbana grazie anche alla realizzazione di attività integrate e promozionali (educative e di sensibilizzazione ai nuovi comportamenti dei cittadini) connesse alle azioni progettuali. Tanto le iniziative localizzate nei due ambiti prevalenti di Progetto (centro e quartieri storici per l'accesso scolastico; poli di servizio in periferia per gli spostamenti di lavoro), quanto le azioni trasversali e influenti sull'intera città permettono inoltre di immaginare ulteriori sviluppi innovativi a seguito dei processi pianificazione della mobilità cittadina e delle strategie di mobility management in corso.

Gli obiettivi numerici finali si rifanno alla somma delle valutazioni d'impatto svolte per il singolo intervento, le quali come si sarà notato seguono un approccio molto prudente al fine di evitare duplicazioni e sovrastime (ridondanza di effetti di più interventi concomitanti). Gli effetti attesi nell'intorno scolastico, in ciascuno dei 205 giorni di operatività dei servizi e dei collegamenti pedonali, sono 2.198 spostamenti risparmiati in andata e ritorno in auto da scuola, vale a dire circa 1.099 veicoli a quattro ruote in meno. La viabilità di accesso alle diverse sedi lavorative si avvantaggerà invece, per un'operatività di 252 giorni delle azioni promozionali, di 3.005 spostamenti e circa 1.502 vetture in meno.

Le dimensioni del progetto, in termini di beneficiari e popolazione coinvolta, rendono possibile immaginare i seguenti impatti sul riparto modale degli spostamenti sistematici urbani. Prendendo a riferimento le elaborazioni del Censimento Istat 2011 (spostamenti interni al comune di Perugia), gli studenti che si muovono abitualmente a piedi per raggiungere il proprio istituto scolastico (4.564 in valore assoluto), dovrebbero salire dal 16,9% al 20,9% (toccare le 5.663 unità). Gli occupati che raggiungono abitualmente le sedi di lavoro con alternative all'auto (in bici, con TPL, in mobilità condivisa, a piedi) dovrebbero passare da 7.750 (16,6%) a 9.252 (19,8%) rispondendo in tal modo ai principali obiettivi di innovazione del Programma sperimentale.

RIEPILOGO DELLE RIDUZIONI DELLE EMISSIONI INQUINANTI E CLIMALTERANTI E DEI CONSUMI DI CARBURANTE

RIEPILOGO	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	litri/anno	923.862,84
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO ₂	kg/anno	1.733.806,68
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	kg/anno	8.590,02
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO _x	kg/anno	4.754,13
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM ₁₀	kg/anno	314,75

NOTA - OSSERVATORIO "AUDIMOB" di Isfort (Fondazione BNC, FS)

L'Osservatorio è unico nel panorama nazionale, sia per l'ampiezza dell'ambito di analisi (l'intero territorio nazionale, appunto), sia per la profondità delle informazioni messe a disposizione. L'Osservatorio è alimentato ogni anno da un cospicuo numero di interviste telefoniche (oltre 7.000), ripartite su rilevazioni trimestrali. L'indagine combina gli aspetti quantitativi del fenomeno - il "come, dove, quando e perché" si muovono gli italiani - con i profili qualitativi e comportamentali, ovvero le ragioni delle scelte modali, la soddisfazione percepita, le valutazioni sulle misure per la mobilità etc.. L'Osservatorio è un prodotto che si presta ad utili applicazioni nelle dimensioni locali, in particolare in quelle urbane. Esso infatti restituisce un quadro particolareggiato degli spostamenti degli individui e dei fattori critici che incrementano o deprimono l'appetibilità dei diversi modi di trasporto.

Si specifica che nel calcolo degli impatti degli interventi, le stime utilizzate di fonte "Audimob" Isfort (Punti da I a VI del presente Modulo), come la propensione al cambio modale dei residenti (% di intervistati che ad esplicita domanda sulle propensioni di mobilità future esprime il "desiderio" di rinuncia all'auto) e la percorrenza media (in km) degli spostamenti effettuati in auto nel capoluogo umbro, sono state appositamente elaborate dall'Osservatorio con riferimento al comune o all'area urbana di Perugia (media delle indagini anni 2000-2015). Per il calcolo dei risparmi chilometrici è utilizzato il dato statistico di percorrenza media in auto "più ampio" o comunale (9,8 km) quando le misure investono modalità di trasporto a medio raggio (trasporto pubblico locale) e l'indicatore di percorrenza media "ristretto", ossia riferito all'area urbana (8,4 km), per le azioni influenti sulla mobilità tipicamente di prossimità e a breve raggio (modi ciclo-pedonali). In questo secondo caso si ha una definizione più contenuta che esclude dal computo i viaggi in auto diretti fuori comune e quelli di oltre 15 km di durata.

CONTENUTI MINIMI DELL'ACCORDO DI PARTENARIATO

Con riferimento alla costituzione del partenariato per la pianificazione esecutiva e la realizzazione delle azioni progettuali del “Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola e Casa Lavoro” (Legge 28 dicembre 2015, n. 221) avente come soggetto Capofila il Comune di Perugia, considerati i contenuti della lettera di supporto allegata alla presente e sottoscritta rispettivamente dai Partner Ishtar Società Consortile a r.l. e Minimetrò S.p.A., sono stati fin d’ora pattuiti con la presente alcuni imprescindibili contenuti minimi di cui all’accordo di partenariato che sarà quest’ultimo comunque definito e sottoscritto qualora il progetto venga approvato e finanziato dal MATTM.

In particolare:

1. L’agevolazione tariffaria riguarderà esclusivamente l’emissione di abbonamenti tipo annuale ordinario UP (€ 398,00) ed integrazione annuale ordinario UP (€ 199,00) a favore dei dipendenti di:
 - Comune di Perugia,
 - Università degli studi di Perugia,
 - Azienda Ospedaliera di Perugia,

La durata dell’emissione dei suddetti abbonamenti agevolati sarà pari a due anni con decorrenza presunta 1° settembre 2018. Resta inteso che l’emissione degli abbonamenti agevolati verrà interrotta ad esaurimento dei finanziamenti a salvaguardia delle competenze economiche, successivamente definite, a favore di Ishtar Società Consortile a r.l. e Minimetrò.

2. Nel caso di abbonamenti la cui anagrafica sia già presente nel database UP (“vecchi abbonamenti”) l’equivalente economico dell’agevolazione (per abbonamento ordinario annuale UP pari al 50% equivalente ad € 199,00 con conseguente costo per l’utente pari ad € 199,00) sarà garantito dal Capofila del Partenariato attraverso specifico plafond e quindi e comunque senza oneri a carico dei bilanci delle Aziende Ishtar Società Consortile a r.l. e Minimetrò. Il plafond dovrà ristorare - oltre alla predetta agevolazione - anche eventuali perdite di ricavo riconducibili agli utenti già titolari, nell’anno di riferimento 2016 (anno base), di abbonamenti ordinari UP e che migrino verso le agevolazione tariffarie di che trattasi.
3. Nel caso di abbonamenti la cui anagrafica non sia presente nel database UP (“nuovi abbonamenti”) l’equivalente economico dell’agevolazione sarà sostenuto in seno all’Accordo di partenariato secondo le seguenti modalità:



Abbonamento annuale ordinario UP:

- 45 % (pari ad € 179,10) Comune di Perugia;
- 2,5% (pari ad € 9,95) +3,50 € per il costo della tessera per un totale di € 13,45 dal vettore Ishtar Società Consortile a r.l.;
- 2,5% (pari ad € 9,95) +3,50 € per il costo della tessera per un totale di € 13,45 dal vettore Minimetrò;

pertanto il costo a favore dell'utente risulterà pertanto pari ad € 199,00.

Eventuali diminuzioni dei ricavi da traffico attinenti al vettore Minimetrò riferibili ad un minor introito da titoli magnetici venduti ai clienti di cui al punto 1) (anno di riferimento 2016) sarà garantito dal Capofila del Partenariato attraverso specifico plafond e quindi e comunque senza oneri a carico dei bilanci di Minimetrò.

4. Qualora in corso di progetto venga meno la copertura complessiva del finanziamento da parte del MATTM l'equivalente economico dell'agevolazione sostenuto da parte dei vettori sarà rimborsato direttamente dal soggetto capofila del partenariato, Comune di Perugia, che si farà in ogni caso carico di tale rischio.
5. L'emissione degli abbonamenti oggetto di agevolazione sarà effettuata da Ishtar Società Consortile a r.l. che pertanto, congiuntamente a Minimetrò, renderà con cadenza trimestrale al soggetto Capofila i seguenti contenuti minimi:
 - A. entità degli abbonamenti oggetto di agevolazione distinta per categoria di dipendenti (Comune di Perugia, Università degli Studi, Azienda Ospedaliera);
 - B. valore complessivo dell'agevolazione ("vecchi abbonamenti") oggetto di ristoro oltre che all'eventuali perdite di ricavi di cui al punto 2 distinte per singolo vettore;
 - C. valore complessivo dell'agevolazione ("nuovi abbonamenti") oggetto di ristoro oltre che all'eventuali perdite di ricavi di cui al punto 3 relativamente al vettore Minimetrò.
6. Alla rendicontazione di cui al punto 5 seguirà specifica fatturazione al Comune di Perugia secondo le seguenti modalità:



- Ishtar Società Consortile a r.l.: per ristoro agevolazione di cui ai punti 5 B e 5 C oltre alle eventuali perdite di ricavo di cui al punto 5 B;
- Minimetrò: per eventuali perdite di ricavo di cui ai punti 5 B e 5 C.

Pagamento 30 giorni data fattura.

7. Ishtar Società Consortile a r.l. in relazione alla non emissione degli abbonamenti da parte di Minimetrò retrocederà alla stessa una percentuale pari al 25% sul valore complessivo dei “nuovi abbonamenti” emessi in seno al presente accordo. La retrocessione avverrà trimestralmente sulla base della rendicontazione di cui al punto 5C, cui seguirà l’emissione da parte di Minimetrò di specifica fatturazione intestata a Ishtar Società Consortile a r.l. con pagamento 60 giorni data fattura.

Perugia, 09/01/2017

ISHTAR Società consortile a r.l.

Minimetrò S.p.A.

L’Amministratore Unico

L’Amministratore Unico

ISHTAR Società Consortile a r.l.
L'AMMINISTRATORE UNICO
(Dott. Ing. VELIO DEL BOGLIA)

MINIMETRÒ S.p.A.
AMMINISTRATORE UNICO
(Dott. Nello Spini)

Comune di Perugia

Ass. Mobilità e Commercio

All.1 Lettere di adesione