



Adunanza del giorno 09.01.2017  
N. 06

Oggetto: Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile di cui all'art. 5 della Legge 28 Dicembre 2015, N. 221. - PARTECIPAZIONE AL BANDO - APPROVAZIONE PROGETTO -

L'anno duemiladiciassette il giorno nove del mese di gennaio alle ore 14.20 in una Sala della Civica Residenza, sotto la presidenza del Sindaco Sen. Leopoldo Di Girolamo si è riunita la Giunta Comunale, alla quale risultano presenti i seguenti **Assessori**:

MALAFOLLIA Francesca  
DE ANGELIS Tiziana  
PIACENTI D'UBALDI Vittorio  
BUCARI Stefano  
GIACCHETTI Emilio

Pres.	Ass.
P	
P	
P	
P	
P	

Assiste il Vice Segretario Generale del Comune Dott. Luciano Sdogati.

Il Presidente, constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta.

La presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio: per 15 gg. consecutivi a decorrere dal 10-01-2017

**LA GIUNTA COMUNALE**

Premesso che:

- il comma 1 dell'art. 5 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", (G.U. n. 13 del 18 gennaio 2016), prevede che *"Nell'ambito dei progetti finanziati ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, la quota di risorse di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è destinata prioritariamente, nel limite di 35 milioni di euro, al programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, (...) per il 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 piedibus, 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..."*.
- il successivo comma 2 del sopra citato articolo, stabilisce i

TERNI 10-01-2017

IL SEGRETARIO GENERALE

*[Handwritten signature]*

Per copia conforme all'originale, per uso amm.vo

TERNI

IL SEGRETARIO GENERALE

Atto dichiarato immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - IV° comma del D.Lgs. n. 267/2000.

IL PRESIDENTE

Sen. Leopoldo Di Girolamo

*[Handwritten signature]*

Per l'esecuzione o per conoscenza ai Dipartimenti e alle Direzioni:

- LL.PP. Gestione del Territorio
- Affari Istituzionali
- Attività Finanziarie
- Sindaco
- Ass. Giacchetti



Letto, approvato e sottoscritto

IL V. SEGRETARIO GENERALE

*[Handwritten signature]*

IL PRESIDENTE

*[Handwritten signature]*

tempi per la definizione del programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro nonché le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti di cui al comma 1 mediante procedure di evidenza pubblica: “entro sessanta giorni dalla presentazione dei progetti, con decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentito, per i profili di competenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provvede alla ripartizione delle risorse e all’individuazione degli enti beneficiari (...)”;

- il Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro è stato approvato con Decreto Ministeriale n.208 del 20 luglio 2016 e fissa la scadenza per la presentazione dei progetti alla data del 10.01.2017;
- il bando contiene la possibilità che la candidatura del progetto possa essere eseguita anche in partenariato con altri soggetti pubblici e privati in grado di svolgere le attività di supporto e assistenza nella predisposizione della candidatura con riferimento sia alle attività di natura più strettamente tecnica (supporto all’ideazione dell’iniziativa, elaborazione del quadro economico, compilazione della modulistica che verrà prevista dal bando, ecc.) che, in fase di attuazione, sviluppo attività di gestione tecnica (supporto alla elaborazione del previsto Piano Operativo di Dettaglio e management dell’iniziativa), finanziaria (segnatamente il supporto alla rimodulazione del previsto Piano Operativo di Dettaglio ed alla rendicontazione del progetto) e di monitoraggio (effetti ambientali, efficacia interventi ed altre specifiche richieste definite nel bando ministeriale sul tema valutazione e monitoraggio);
- il Comune di Terni, il Comune di Narni ed il Consorzio di Bonifica Tevere-Nera hanno stipulato un Accordo di Programma Quadro, anche ai sensi del Capo V. Titolo II, Parte I, del D.lgs. 267 del 18/05/2000, che vedrà il Comune di Terni nel ruolo di capofila ed il Consorzio di Bonifica Tevere-Nera nel ruolo di collegamento con i soggetti esterni anche ai fini della divulgazione dei risultati, accordo approvato dal Comune di Terni con Delibera n.229 del 31.08.2016;
- il Comune di Terni ed il Comune di Narni, per partecipare al progetto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Decreto Ministeriale n.208 del 20 luglio 2016, hanno indetto una procedura aperta per l’individuazione di partner privati da affiancare alle strutture Comunali per l’ideazione, progettazione e gestione delle iniziative;
- tale procedura aperta approvata dal Comune di Narni con Delibera G.M. n.316 del 14/12/2016, a seguito della valutazione delle offerte con scadenza 27.12.2016 da parte della commissione giudicatrice, ha individuato l’RTI PLUSERVICE e SINERGIA quale partner privato (Determina Dirigenziale del Comune di Narni n.401 del 29/12/2016);
- il cofinanziamento da parte del Comune di Terni sarà garantito da apposito atto di Bilancio solo e quando il Progetto sarà ammesso a contributo;

Visto il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dal Dirigente del Dipartimento Lavori Pubblici – Gestione del Territorio Ing. R. Pierdonati ai sensi ed agli effetti dell’art.49, comma 1 del D.Lgs. 267/2000 in data 09.01.2017;

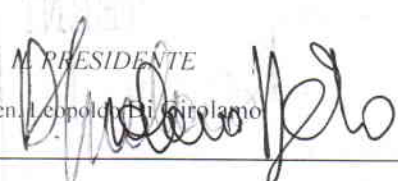
2

*Letto, approvato e sottoscritto*

IL Vice SEGRETARIO GENERALE

Dott.  Scognati

IL PRESIDENTE

Sen.  Di Girolamo

Visto il parere di regolarità contabile espresso dal Dirigente incaricato della Direzione Attività Finanziarie Dott. F.S. Vista ai sensi ed agli effetti dell'art.49, comma 1 del D.Lgs. 267/2000 in data 09.01.2017 "favorevole ai fini della partecipazione al programma sperimentale nazionale con inserimento nel piano OO.PP. con annualità 2017 in caso di ammissione al contributo";

Visto l'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267/2000;

Con votazione unanime

### DELIBERA

- che quanto riportato nelle premesse è parte integrante del presente dispositivo;
- di approvare il Progetto Terni-Narni Smart Mobility, , in adesione al Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro allegato e parte integrante del presente atto;
- di dare atto che il cofinanziamento da parte del Comune di Terni sarà garantito da apposito atto di Bilancio solo e quando il Progetto sarà ammesso a contributo;
- Con separata votazione di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4, del T. U. E. L. D. Lgs. 267 del 18.8.2000.

\*\*\*\*\*

---

*Letto, approvato e sottoscritto*

IL Vice SEGRETARIO GENERALE

Dott. Luciano Slogati

IL PRESIDENTE  
San. Leopoldo Di Girolamo



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 Terni	TR	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 (€)
Terni - Narni Smart Mobility	2.180.320,00

QUOTA NON A CARICO DEL MINISTERO	€ 1.239.000,00	56,83%
----------------------------------	----------------	--------

#### LEGALE RAPPRESENTANTE (o Funzionario delegato)

Cognome, Nome	<input type="text" value="Leopoldo Di Girolamo"/>		
Qualifica / Ruolo	<input type="text" value="Sindaco"/>		
Indirizzo	<input type="text" value="Piazza M. Ridolfi, 1 - 05100 Terni"/>		
Recapito telefonico	<input type="text" value="0744/5491"/>	Cell.	<input type="text"/>
Email P.E.C.	<input type="text" value="comune.terni@postacert.umbria.it"/>		
Email	<input type="text" value="walter.giammari@comune.terni.it"/>		

ELENCO ENTI LOCALI INTERESSATI

POPOLAZIONE COMPLESSIVA 131.320

	Ente Locale	Prov.	Regione	Popolazione Ente Locale	Legale rappresentante	Firma
1	Comune di Terni	TR	Umbria	111.389	Leopoldo Di Girolamo	Firma
2	Comune di Narni	TR	Umbria	19.931	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 Terni	TR	Umbria

TITOLO DEL PROGETTO	COSTO TOTALE DEL PROGETTO (€)
Terni - Narni Smart Mobility	2.180.320,00

#### 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 Terni (Ente capofila) ed il Comune di Narni ormai da diversi anni stanno condividendo strategie ed azioni per lo sviluppo di un territorio sostenibile e smart; in questa ottica, negli ultimi due anni, le due Amministrazioni hanno lavorato al progetto "Terni - Narni Smart Mobility" pianificando molte azioni congiunte volte ad affrontare alcuni temi legati alla sostenibilità in chiave smart nei settori della mobilità, dell'energia, delle filiere per l'economia sostenibile, dell'innovazione tecnologica, dell'edilizia sostenibile e della coesione sociale.

Le indicazioni emerse nell'ambito della mobilità sono attribuibili alla mobilità sostenibile delle persone, giovani e meno giovani, attraverso l'utilizzo di mezzi elettrici e flessibili, che per motivi diversi si muovono a Terni, Narni, da e verso Terni e da e verso Narni. L'obiettivo principe è di responsabilizzare tutta la comunità e tutte le reti dei soggetti che, a diverso titolo operano e vivono il territorio: per queste ragioni hanno deciso di lavorare assieme al progetto "Terni-Narni Smart Mobility". Già da tempo le due Amministrazioni hanno adottato un approccio sostenibile nell'ambito della mobilità (focus di progetto), implementando rispettivamente un servizio di trasporto a chiamata rivolto, da una parte a categorie di utenza debole, mentre dall'altra a tutti i soggetti normo dotati e diversamente abili che si muovono per raggiungere il posto di lavoro, la palestra, un centro medico, implementando anche il pagamento della sosta a raso tramite smartphone grazie alla piattaforma tecnologica myCicero attiva su tutto il territorio nazionale, e un servizio di oltre 70 bike in sharing.

In questa ottica il Comune di Terni ed il Comune di Narni desiderano attivare una serie di azioni innovative ed integrate per gli spostamenti Casa Lavoro e Casa Scuola, grazie alle funzionalità di una Centrale Unica della Mobilità Sostenibile (CUMS), che rappresenta il cuore della gestione della mobilità sostenibile del territorio preso in considerazione, dove tutti i processi inerenti la mobilità cittadina sono gestiti: il CUMS centralizza, nell'autonomia di tutti gli operatori, i data base dei servizi di mobilità e li mantiene aggiornati grazie a specifiche interfacce con i Sistemi Gestionali degli Operatori; le informazioni sono rese disponibili a tutte le Istituzioni interessate e all'Utenza tramite i più innovativi canali di comunicazione Web, App, Totem. Il CUMS si pone come punto di contatto tra l'offerta resa disponibile dai diversi fornitori di mobilità, siano essi pubblici o privati, e le richieste di mobilità provenienti dai cittadini clienti, siano essi Lavoratori e/o Studenti e le Amministrazioni proponenti stesse.

Il CUMS si declina in un sito web dedicato, in un'app brandizzata per smartphone android ed IOS ed in un'applicazione informativa su totem per l'infomobilità. I servizi gestiti dal CUMS avranno funzione di:

- Call center: sarà attivo 8 ore durante la giornata, 5 giorni su 7, negli orari che saranno stabiliti dalle Amministrazioni
- Help Desk: sarà attivo 6 giorni su 7, nell'orario 9.00-13.00 / 15.00-19.00
- Registrazione e prenotazione degli utenti ai servizi di mobilità attivati: tramite call center, tramite sito web e tramite app
- Localizzazione, visualizzazione su mappa e georeferenziazione delle risorse implementate (auto in pooling e in sharing, taxi, bike in sharing, ecc.) e dei punti attrattori di mobilità (scuole, aziende, presidi medici, ecc.)
- infomobilità distribuita sul canale web, su app mobile e su pannelli informativi posti nei nodi di interscambio del trasporto
- pagamento secondo le logiche "MaaS" (Mobility as a Service)
- Business Intelligence con suite open source: reportistica sulla fruizione dei servizi fruiti (modalità di fruizione, tempistiche di fruizione, certificazione dei servizi resi da parte degli operatori) messa a disposizione alle Amministrazioni ed ai gestori di mobilità per l'analisi e la pianificazione strategica futura.

Ciò non può prescindere però da azioni di comunicazione, quali lo sviluppo di un sito web di progetto, di predisposizione di materiale informativo, di una conferenza stampa di lancio del progetto, di incontri pubblici con la popolazione e con tutti gli stakeholders che gravitano nel territorio di Terni Narni Smart Mobility come meglio descritto nello specifico riquadro.

Nell'ambito dell'ottimizzazione degli spostamenti CASA-SCUOLA, con particolare riferimento al servizio scuolabus attivo nelle due amministrazioni e svolto dallo stesso vettore, grazie alla Centrale Unica della Mobilità sarà possibile: - ottimizzare le risorse a disposizione sul territorio (autobus/autisti/percorsi) attraverso algoritmi avanzati di efficientamento dei servizi; - aumentare l'attrattività e l'accesso al servizio da parte delle famiglie; - un risparmio economico da parte del vettore di trasporto e delle Amministrazioni, anche grazie alla possibilità di localizzare i mezzi, adibiti al trasporto scuolabus; - informare i genitori e gli studenti degli orari di passaggio dei mezzi; - certificare i chilometri percorsi giornalmente dai mezzi stessi. Durante i 30 mesi di progetto sarà attivato il Piedibus in n. 15 scuole a Terni e in n. 2 scuole a Narni per un totale di 1800 studenti.

Nel Comune di Narni questa azione sarà accompagnata ed integrata anche dall'implementazione di due varchi elettronici, costituiti da telecamere e sistema sanzionatorio posti all'inizio della Strada Mazzini ed in Via Giuseppe Garibaldi per una superficie coinvolta di Km<sup>2</sup> 0,40 adibita a Zona 30; questa azione è indispensabile per la sicurezza degli studenti delle scuole primarie che aderiranno al servizio Piedibus e che da Via Arco Romano percorreranno l'area per raggiungere la scuola negli orari di ingresso e tornare verso casa negli orari di uscita. Ciò permette la completa interdizione alle autovetture in tutta l'area configurabile come Centro Storico della città di Narni.

## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO / 2

**Fattibilità e caratteristiche tecniche (segue dalla pagina precedente)**

Per accedere alla Zona 30 negli orari non interdetti, sarà indispensabile richiedere e pagare, o presso gli uffici comunali o attraverso sistemi innovativi come l'app collegata al CUMS, un permesso cartaceo e/o elettronico.

Saranno organizzate in n.15 scuole del territorio e con un coinvolgimento stimato di n. 1800 studenti delle scuole primarie, iniziative informative (vedasi box sulla comunicazione) sul rispetto dell'ambiente con un focus sulla mobilità sostenibile e le iniziative oggetto del progetto.

Nell'ambito degli spostamenti CASA-LAVORO e CASA-SCUOLA, sarà potenziata nella città di Terni la ZONA ZERO funzionale a mantenere in sicurezza i percorsi del Piedibus: le auto lontane dalle scuole del centro città daranno la possibilità di aumentare la pedonabilità, le attività produttive e commerciali presenti nell'area con miglioramenti della qualità dell'aria.

Congiuntamente saranno attivati corsi formativi di mobility management anche per i professori delle scuole, allo scopo di accrescere la cultura sostenibile tra i primi formatori che i ragazzi hanno nella loro vita, i professori appunto.

Essendo le città di Terni e Narni alle estremità di due zone industriali e commerciali raggiunte quotidianamente da migliaia di lavoratori e pendolari, in cui oltremodo risiedono importanti aziende produttive, l'azione formativa di mobility management appena descritta sarà condivisa anche dai mobility manager aziendali e da aspiranti tali: l'idea è di coinvolgere le 40 aziende più importanti del territorio; ciò promuoverà il progetto ed al tempo stesso permetterà di analizzare attraverso alte professionalità, come la mobilità CASA-LAVORO possa essere oggetto di un significativo cambiamento comportamentale.

Nell'Ambito degli spostamenti Casa-Lavoro, saranno attivati servizi flessibili di trasporto passeggeri, con l'obiettivo di incrementare giorno dopo giorno comportamenti incentivanti la mobilità collettiva.

Grazie all'implementazione del CUMS le Amministrazioni potranno certificare i servizi di mobilità fruiti, come ad esempio il servizio di trasporto a chiamata: questi saranno incentivati ed innovati, in primo luogo grazie alla possibilità di accedervi a prezzi calmierati, in secondo luogo grazie all'utilizzo di tecnologie per un più semplice accesso al servizio stesso. Il lavoratore sarà quindi predisposto ad un cambiamento comportamentale che tenderà sempre più a lasciare la propria autovettura a casa e sostituirla con un trasporto collettivo. Attraverso l'utilizzo di specifica applicazione software per smartphone, l'autista del mezzo di trasporto flessibile potrà certificare i pick up ed i pick down di cittadini e pendolari. Attenzione particolare sarà poi rivolta alle categorie svantaggiate le cui esigenze di mobilità potranno essere soddisfatte con mezzi di trasporto idonei alle eventuali disabilità censite.

Ugualmente, grazie alle funzionalità implementate nel Centro Unico di Mobilità Sostenibile, sarà possibile coinvolgere negli spostamenti CASA-LAVORO i tassisti (11 nel Comune di Terni) e gli NCC (noleggio con conducente in n. 2 unità presenti in Narni), che saranno coinvolti in tutte quelle esigenze di mobilità non prevedibili durante l'arco della giornata lavorativa da parte dei lavoratori. Importante citare la possibilità, grazie ad una gestione tariffaria agevolata e definita dalle Amministrazioni, di accedere ai servizi di mobilità più flessibile in assoluto sul territorio (Tassisti ed Ncc appunto), attraverso l'uso delle funzionalità specificatamente implementate nell'applicazione app mobile. Anche in questo, i vantaggi dell'azione derivano dall'incentivazione ad utilizzare un servizio di trasporto collettivo a prezzi calmierati.

Sempre nell'ambito degli spostamenti CASA-LAVORO, sarà attivato un servizio di car pooling sia con auto private sia con mezzi elettrici: saranno installate 23 colonnine di ricarica localizzate nei punti strategici per la mobilità elettrica, complete di piazzole e colonnine di ricarica, e 9 autovetture caratterizzate da un'autonomia media 150 km, un tempo di ricarica di 1 ora e 15 minuti, 5 porte e 5 posti.

Il servizio di car pooling prevede l'uso di vetture elettriche che possono essere prelevate da una stazione di ricarica presente sul territorio e riportate ad un'altra qualsiasi stazione di ricarica presente nel circuito. L'utilizzo di questo servizio è semplice ed accessibile a tutti i cittadini: anche in questo caso sarà necessario registrarsi al CUMS, scaricare l'apposita App, gestire gli equipaggi certificando al contempo i chilometri percorsi. L'azione prevede l'implementazione dell'intera rete del servizio, completa delle opere murarie, dei collegamenti alla rete elettrica, della creazione delle piazzole di ricarica e di tutto quanto indispensabile per attivare il servizio e per la sua gestione nella durata di progetto.

La presenza di un territorio principalmente pianeggiante tra le città di Terni e Narni, si presta ad implementare un bike sharing a pedalata assistita con n.18 bici su n.2 velo stazioni che sfrutti la stessa tecnologia del car pooling elettrico ma che consentirà di collegare Narni Scalo con Narni Centro attraverso una mobilità dolce: anche in questo caso sarà necessario registrarsi al CUMS, scaricare l'apposita App e salire in sella della bici. (L'intervento del car pooling elettrico e del bike sharing a pedalata assistita è raggruppato alla voce Implementazione della Mobilità Elettrica del quadro). Questa azione riferita alla mobilità dolce si integra con quella della realizzazione della realizzazione di un ponte sulla pista ciclabile Lungoneradeilaghi oggetto di finanziamento da parte della Regione Umbria. L'iniziativa è pronta per essere cantierata e si innesta nella greenway della Regione Umbria. Questa iniziativa permetterà alla cittadinanza di fruire della pista ciclabile soprattutto negli spostamenti CASA-LAVORO collegando i due centri cittadini con le zone industriali e commerciali localizzate tra le due Amministrazioni, evitando così l'utilizzo dell'auto privata, soprattutto in quei mesi il cui le condizioni meteorologiche saranno buone.

Le Amministrazioni Comunali di Terni e Narni intendono poi attivare politiche di incentivazione (buoni mobilità) per i fruitori dei servizi di mobilità previsti nel progetto relativamente agli spostamenti CASA-LAVORO e CASA-SCUOLA definibili nel dettaglio in fase di redazione del POD per il periodo del progetto.

Saranno attivate azioni di Monitoraggio come meglio descritto nel successivo quadro "Monitoraggio"



**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**

I Comuni di Terni e di Narni hanno posto in essere una serie di azioni integrate con quelle previste nel presente progetto, vediamole: il Comune di Terni ha attivato con fondi del Ministero dell'Ambiente un sistema di bike sharing di oltre 70 bike e 140 stalli gestiti attraverso una tessera magnetica ed un sistema proprietario. Con fondi dell'Agenda Urbana saranno realizzati nodi di scambio intermodali ed una rete di piste ciclabili. In questa ottica potrà essere sfruttata per il collegamento tra Terni e Narni anche la pista ciclo pedonale Lungoneradeilaghi, il cui progetto è stato deliberato dalla Regione Umbria.

Sia il Comune di Terni che di Narni, partecipano attivamente al progetto europeo Annibale "Il serpente sostenibile" (la versione italiana del progetto europeo Traffic Snake Game), che si prefigura come una campagna volta ad incoraggiare bambini e genitori ad andare a scuola a piedi o in bicicletta.

Il Comune di Narni ha implementato con fondi GAL nel 2013 il servizio a chiamata "Narni Chiama Bus", accogliendo oltremodo il pieno coinvolgimento da parte dell'azienda di trasporto aggiudicataria dei servizi di trasporto pubblico locale. Il servizio ha riscontrato parecchio successo permettendo ad oltre 7000 cittadini all'anno di raggiungere il luogo di destinazione (palestra, ospedale, scuola, stazione, uffici pubblici, centri commerciali) fruendo di mobilità collettiva e flessibile. (Fonte dati software di gestione "Narni Chiama Bus" di Pluservice).

Di contro le azioni del progetto saranno integrate attraverso il Centro Unico della Mobilità Sostenibile (CUMS), in quanto, tutti i servizi di trasporto flessibili potranno essere fruiti in maniera integrata: l'unica registrazione del cittadino al CUMS, permetterà di accedere a tutti i servizi di mobilità sostenibili previsti nel progetto semplicemente editando le proprie credenziali e password su app e web (le informazioni saranno integrate). Le integrazioni saranno perseguite attraverso le logiche "MaaS" (Mobility as a Service) per la fruizione e pagamento della mobilità come servizio, dato che le diverse azioni prevedono l'attivazione ed il miglioramento di diverse tipologie di trasporto, in capo a diversi operatori che li offrono. Sarà importante combinarli in un unico servizio mobile integrato, eliminando il fastidio di pianificazioni su più piattaforme ed agevolando al contempo il pagamento ogni volta che il cittadino accederà alla mobilità. Il MaaS pertanto, permetterà di selezionare la migliore modalità di trasporto, sia questo un taxi, un mezzo di trasporto pubblico locale o a chiamata, una macchina in sharing o in pooling, pagando il servizio attraverso un borsellino pre-acquistato.

**CARATTERI INNOVATIVI DELL'INTERVENTO****Grado di innovazione delle azioni proposte rispetto alle azioni consolidate in ambito nazionale e locale**

La prima innovazione che si vuole evidenziare è relativa al passaggio dall'idea progettuale alla gestione condivisa delle azioni, la quale porta ad includere la popolazione in un processo che deve essere collaborativo e partecipato, puntando sul capitale umano presente, e soprattutto futuro, rappresentato dai lavoratori e dagli studenti. È indispensabile in questa ottica il cambio di metodo, valorizzando il cambiamento dei comportamenti.

La seconda innovazione è relativa all'uso della tecnologia applicata al governo della mobilità attraverso il Centro Unico della Mobilità Sostenibile (CUMS) che, nello specifico, gestisce: • la multicanalità: il CUMS può essere fruito da portale web, da app tramite smartphone per supportare il cittadino in mobilità, da totem per chi si trova già sul territorio; • la multimodalità: diversi sono i servizi integrati nella piattaforma, come il trasporto pubblico locale, il trasporto ferroviario, le navette per i punti di interscambio, il bike sharing, il car pooling, il servizio taxi, il trasporto a chiamata e la sosta. Il CUMS consente di visualizzare le fermate e le stazioni su mappa e di scoprire i passaggi alla fermata ed eventuali anticipi e ritardi se disponibili dal gestore, visualizzare i bike point ed i mezzi di trasporto sostenibili più vicini all'utente scoprendone la disponibilità. Il cittadino può cercare soluzioni di viaggio tramite una ricerca door to door, da un indirizzo di partenza ad indirizzo di destinazione, scegliendo le sue modalità di trasporto preferite, ordinando i risultati per prezzo, per durata del viaggio, per numero di cambi, per tempo di percorrenza a piedi, così da trovare la soluzione più adatta alle proprie esigenze; • il ticketing attraverso il MaaS: la piattaforma è abilitata per promuovere diversi servizi di mobilità, dai titoli di viaggio del trasporto locale (a cui è connessa la validazione del ticket a bordo), alla prenotazione, al pagamento dei servizi di bike sharing, car pooling e sharing, alla prenotazione e pagamento dei taxi e del trasporto a chiamata. Attraverso la visione MaaS (Mobility as a Service) si dà alle persone la libertà di muoversi in un territorio organizzato, superando ogni barriera che di solito è causata dalla mancanza di informazioni, dalla frammentazione dei sistemi di prenotazione e di pagamento dei servizi, dalla mancanza di interoperabilità tra servizi stessi. Si raggiungono così gli obiettivi di riduzione dei costi di vendita, di individuazione delle migliori offerte per gli utenti (prezzo e varietà), di incentivazione all'accesso ai servizi, di incentivazione dell'utilizzo del trasporto pubblico nella logica Win-Win.

La terza innovazione è la possibilità del personale atto al governo della mobilità di accedere ad una business intelligence open source, che certifichi tutti i dati registrati dal CUMS, dati indispensabili per la pianificazione strategica di futuri interventi di mobilità sostenibile derivanti dalle analisi ORIGINE-DESTINAZIONE di tutti gli spostamenti certificati.

Una quarta innovazione è relativa al Piedibus, ove i genitori avranno evidenza in tempo reale di chi sarà la motrice del Piedibus, in quanto il CUMS potrà gestire oltre alla presenza di tutti gli studenti, anche la partecipazione dei genitori.

## COMUNICAZIONE

### Strategia che si intende adottare per la promozione delle azioni

La strategia di comunicazione è fondamentale per passare dal progetto al processo, includere la comunità del territorio coinvolto in un processo che deve essere non solo informativo ma anche collaborativo e partecipato.

La comunicazione desidera raggiungere il capitale umano e quindi mettere al centro del progetto comunicativo il cambiamento dei comportamenti attraverso interventi soprattutto di formazione, sfruttando il più possibile anche strumenti e canali innovativi come il web, le applicazioni mobili, i totem distribuiti sul territorio.

Con l'implementazione di un sito web ed il lancio del progetto attraverso una conferenza stampa, che coinvolga gli organi di stampa e le tv locali, si raggiunge anche l'obiettivo di informare anche altri Enti Locali limitrofi, che potrebbero essere interessati ad aderire con proprie risorse agli interventi previsti.

Nei primi 6 mesi di progetto sarà organizzato un evento in ogni scuola aderente al progetto, allo scopo di coinvolgere sia gli studenti che i genitori nella condivisione degli obiettivi dell'iniziativa, all'educazione comportamentale sui temi della mobilità sostenibile, nonché sull'esistenza dei nuovi servizi di trasporto sostenibile messi a disposizione dalle Amministrazioni.

Sarà realizzato materiale promozionale di progetto specifico per ogni categoria coinvolta, studenti delle scuole primarie e lavoratori, siano essi di Terni e Narni o pendolari, attraverso impianti grafici personalizzati.

Sarà distribuito il materiale promozionale nelle scuole, nelle aziende e attraverso gli uffici comunali di promozione del territorio per la maggior penetrazione dell'informazione per tutto il periodo di progetto (30 mesi).

## MONITORAGGIO

### Azioni di monitoraggio che si intendono adottare

Il monitoraggio delle attività progettuali di "Terni - Narni Smart Mobility" si realizzerà tramite le azioni di seguito indicate.

- 1) Centrale Unica della Mobilità Sostenibile e servizi correlati (Fase I e II): 1.1 - Verifica della creazione e dell'operatività dell'apposito sito internet CUMS e della app per smartphone; 1.2 - Monitoraggio semestrale del corretto ed adeguato espletamento dei servizi correlati alla CUMS attraverso il call center; 1.3 - Monitoraggio dell'effettiva installazione di n. 6 applicazioni informative presso i nodi di interscambio del trasporto; 1.4 - Verifica della reale distribuzione e fruibilità di infomobilità all'interno del sito internet e dell'applicazione per smartphone della CUMS.
- 2) Implementazione delle mobilità elettrica (Fase I e II): 2.1 - Verifica sul rispetto del numero di veicoli acquistati (9) e del numero di colonnine di ricarica installate (23); 2.2 - Monitoraggio sull'utilizzo da parte di lavoratori del servizio di Car pooling. L'obiettivo è che, al termine del Progetto, il parco veicoli abbia percorso almeno 20.000 chilometri su mobilità completamente elettrica.
- 3) Creazione Zone 30 km/h e Zona Zero nei Comuni di Narni e Terni: 3.1 - Verifica del rispetto delle limitazioni di velocità ed interdizione al traffico in determinati orari, attraverso il conteggio del numero di sanzioni emanate dall'apposito sistema sanzionatorio. L'obiettivo posto è quello di rimanere al di sotto delle n. 10 sanzioni/mese.
- 4) Piedibus nei Comuni di Terni e Narni (Fase I e II): 4.1 - Monitoraggio della realizzazione dei percorsi Casa-Scuola, ovvero l'effettiva erogazione del servizio attraverso la registrazione dei giorni di affluenza degli studenti durante il periodo progettuale. Il risultato atteso è di raggiungere una media di n. 800 studenti partecipanti al giorno.
- 5) Formazione dei Mobility Manager aziendali e scolastici: 5.1 - Verifica della realizzazione di corsi di formazione, al termine dei quali l'obiettivo sarà quello di aver formato almeno 10 Mobility Manager, tra personale delle aziende del territorio ed insegnanti delle scuole aderenti.
- 6) Comunicazione: 6.1 - Monitoraggio semestrale del numero degli accessi al sito internet "Terni - Narni Smart Mobility", quantificando l'interesse della cittadinanza e degli altri stakeholders alla tematica progettuale. Il risultato atteso è quello di raggiungere n. 20000 contatti al sito nel corso del progetto; 6.2 - Verifica della pubblicazione degli aggiornamenti inerenti gli sviluppi in itinere del Progetto. L'obiettivo è quello di aggiornare il sito almeno 3 volte a semestre.
- 7) Valutazione ex-post dei benefici ambientali stimati ex-ante. L'obiettivo è rispettare quanto indicato in sede progettuale.
- 8) Monitoraggio economico-finanziario del budget del progetto. L'obiettivo è rispettare quanto indicato in sede progettuale.

**PROGRAMMA TEMPORALE**

DURATA PREVISTA PER LA COMPLETA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO (mesi)

30

**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)	660,00
Superamento limite PM10	(gg/anno 2015)	69
Superamento limite NO <sub>x</sub>	(h/anno 2015)	0
Popolazione servita dall'intervento	(n. abitanti)	131.320

Il Comune di Terni Terni è un comune italiano di 111 389 abitanti, capoluogo dell'omonima provincia in Umbria. È il quarantunesimo comune italiano per popolazione e il settimo dell'Italia Centrale, nonché secondo della regione Umbria per popolazione e nono per superficie. La città ad elevato tasso di sviluppo industriale sin dal XIX secolo, ricopri un ruolo da protagonista nella seconda rivoluzione industriale, parallelamente alla nascita delle Acciaierie nel 1884 ed essendo già sede, dal 1875, di una Fabbrica d'Armi tuttora attiva, oltre che di impianti idroelettrici ed opifici specializzati nei settori tessile e chimico. Per la sua importanza ha subito pesanti bombardamenti nel corso della seconda guerra mondiale da parte degli Alleati che, però, non le hanno impedito di rimanere tuttora uno dei fulcri dell'economia regionale e nazionale. Per questo motivo è soprannominata "La Città d'Acciaio" e la "Manchester italiana". Oggi, nel XXI secolo, Terni è una città completamente rinnovata e a misura d'uomo con un importante centro storico, economico, sociale e naturalistico.[5] Alle vastissime zone industriali, infatti, si alternano paesaggi verdi (in primis la cascata delle Marmore), testimonianze di resti romani, medievali e di archeologia industriale. Il territorio comunale è ampio (211,90 km<sup>2</sup>), e si estende intorno alla città di Terni, (conca Ternana) fino alla Valnerina Ternana ad est e alle Terre Arnolfe a nord/nord-ovest raggiungendo una superficie di 325 km<sup>2</sup> ed i 172.770 abitanti. La densità abitativa è abbastanza elevata, per la notevole presenza di aree verdi sparse nel territorio comunale, raggiungibili con un ottimo servizio di trasporto pubblico locale svolto da Busitalia Spa, controllata dal Gruppo Ferrovie dello Stato, capillare che con questo progetto desidera essere affiancato da azioni di mobilità ancor più sostenibile.

Il Comune di Narni è un comune a Sud della Regione Umbria, conta 19.931 abitanti e si trova in provincia di Terni, comprende diverse frazioni, Borgaria, Capitone, Cigliano, Guadamello, Gualdo, Itieli, La Quercia, Montoro, Nera Montoro, Narni Scalo, Ponte San Lorenzo, San Faustino, San Liberato, Santa Lucia, Sant'Urbano, San Vito, Schifanoia, Stifone, Taizzano, Testaccio, Vigne, loc. Tre ponti. Centro geografico d'Italia, la città è arrampicata su di un colle affacciato sul fiume Nera, il fiume che ha rappresentato la risorsa naturale intorno alla quale è nato e si è sviluppato il processo di industrializzazione della cittadina, con la nascita di fabbriche, opifici e posti di lavoro che hanno costruito la Narni di oggi. Con una popolazione in crescita fino ai primi anni '60, la stessa si è poi stabilizzata oscillando vicino alle 20.000 unità. La popolazione è distribuiti principalmente nella zona di Narni Scalo ove risiede per lo più i due terzi della popolazione. Nel borgo di Narni, parte storica della città vi sono al contrario le più importanti attrazioni turistiche, gli uffici pubblici ed il centro formativo dell'Università, così come l'ospedale: è quindi un territorio altamente frequentato e raggiungibile anche attraverso una mobilità verticale completamente pedonale. A Narni Scalo vi sono i collegamenti con le più importanti arterie veicolari della città che la collegano a Terni e con i centri lavorativi di Roma, e le altre città umbre come Perugia, Spoleto, Orvieto, solo per citarne alcune.

I due centri quindi residenti nella "conca ternana" sono spesso uniti da politiche sostenibili che si integrano e completano per il bene di tutta la popolazione che ivi vi risiede e/o ci si sposta per lavoro e studio.

**PRESENZA DI VINCOLI**

VINCOLI AMBIENTALI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="201.946.100,00"/>
VINCOLI PAESAGGISTICI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="45.379.500,00"/>
VINCOLI ARCHEOLOGICI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="1.466.800,00"/>
VINCOLI IDROGEOLOGICI	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text" value="145.895.800,00"/>
ALTRI <input type="text" value="specificare"/>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	Sup. interessata (mq)	<input type="text"/>

**PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI**

<b>PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	<input type="text" value="131,00"/>	<input type="text" value="15/07/02"/>
<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ (PUM)</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di approvazione</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	<input type="text" value="41"/>	<input type="text" value="10/09/15"/>
<b>ACCORDI DI PROGRAMMA/ACCORDI TERRITORIALI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	<input type="text" value="229"/>	<input type="text" value="31/08/16"/>
<b>MISURE DI REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi</i>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>PROGETTO EU</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi</i>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**MOBILITY MANAGEMENT**

<b>MOBILITY MANAGER D'AREA</b> <i>Riportare estremi degli atti amministrativi di nomina</i>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	<input type="text" value="167279"/>	<input type="text" value="27/11/14"/>
<b>MOBILITY MANAGER AZIENDALI</b> Numero Mobility Manager <input type="text" value="1"/>	SI <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	Utenti serviti <input type="text" value="111.389"/>	
<b>MOBILITY MANAGER SCOLASTICI</b> Numero Mobility Manager <input type="text"/>	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	Studenti serviti <input type="text"/>	

**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)
5	300	4,00	200	20.000,00
3	200	3,60	200	20.000,00

CAR SHARING			
Numero auto	Alimentazione	Km percorsi (stima su base annua per singolo veicolo)	Costo unitario (€) del veicolo attrezzato per il servizio
9	Elettrica	6.000,00	25.000,00
	Seleziona		
	Seleziona		

CAR POOLING	
Numero utenti (stima su base annua)	
14.600	

SERVIZIO DI BIKE SHARING			
Numero biciclette	Tipologia	Km percorsi (stima su base annua per singola bici)	Costo unitario bici (€)
18	Pedalata assistita	200,00	1.830,00
	Seleziona		

VELOSTAZIONI			
Numero velostazioni	Numero stalli per velostazione	Tipologia stalli	Costo unitario/stallo (€)
2	9	Bici a pedalata assistita	4.066,00
		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 (€)
		1	10.000,00	6	12.000,00

ALTRI SERVIZI DI MOBILITÀ COLLETTIVA E CONDIVISA			
Numero servizi	Descrizione	Numero utenti (stima su base annua)	Costo previsto (€)
1	Centro Unico della Mobilità Sostenibile	30.000	300.000,00

**SPECIFICHE TECNICHE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE/2**

PISTE CICLABILI			
Tipologia	Lunghezza totale (Km)	Utenti potenziali (num. medio giornaliero)	Costo (€/Km)
Seleziona			
Seleziona			
Seleziona			

PERCORSI PEDONALI			
Tipologia	Lunghezza totale (Km)	Utenti potenziali (num. medio giornaliero)	Costo (€/Km)
Seleziona			
Seleziona			
Seleziona			

ZONA 30		
Superficie (Kmq)	Lunghezza strade interessate (Km)	Utenti interessati
0,40	3,00	1.800

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)
1	25

PROGRAMMI DI RIDUZIONE DEL TRAFFICO			
Numero varchi	Numero nuovi semafori	Numero nuovi attraversamenti	Superficie area pedonale interessata (kmq)
2	5	5	1,10

BUONI MOBILITÀ		
Numero buoni/anno	Numero beneficiari/anno	Riduzione Km/anno con auto privata
15.000	10.000	500,00

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

### NOTE INTEGRATIVE

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

Il Comune di Terni ed il Comune di Narni stanno congiuntamente redigendo il PUMS condividendo la strategia e le azioni da inserire e su cui lavorare assieme. L'implementazione del Centro Unico della Mobilità (CUMS), oggetto di azione di implementazione e di integrazione di azioni multiple previste in codesto progetto, potrà facilitare la redazione del PUMS stesso apportando dati certificati sull'uso dei mezzi pubblici e privati e sulla mobilità in tutto il territorio coinvolto.

Gli stessi corsi di formazione previsti nel presente progetto, relativi al Mobility Management nelle scuole e nelle aziende del territorio di Terni e Narni, potranno agevolare il confronto con tutti gli stakeholders parti attive dello stesso, allo scopo di contribuire tutti alla crescita ed alla sostenibilità del cambiamento.

Le azioni previste nel progetto negli ambiti CASA-LAVORO e CASA-SCUOLA potranno essere replicate e soprattutto applicate come best practices anche negli ambiti sociali, turistici e culturali, ambiti dove comunque le Amministrazioni di Terni e di Narni stanno lavorando assieme secondo strategie condivise per la promozione di tutto il territorio. Così, come un lavoratore potrà condividere con altri lavoratori una mobilità sostenibile, così anche i turisti potrebbero fruire dei servizi proposti ottimizzando i loro spostamenti sul territorio.

Il Comune di Terni, nel favorire la Mobilità ha già deliberato in data 15/07/2002 con atto n.131 il PUT (Piano Urbano del Traffico) come riportato nel Modulo B - Proposta Progettuale - Sezione Pianificazione dei Trasporti)

Il Comune di Narni, nel favorire azioni per l'energia sostenibile ha deliberato in data 10/09/2015 con atto n. 41 il PAES (Piano di azione dell'energia sostenibile) come riportato nel Modulo B - Proposta Progettuale - Sezione Pianificazione dei Trasporti)

Nel Comune di Terni è presente un Mobility Manager d'Area, nominato in data 27/11/2014 con atto n. 167279 come riportato nel Modulo B - Proposta Progettuale - Sezione Mobility Management)

**QUADRO ECONOMICO DI DETTAGLIO**

Voce	SPESE TECNICHE (MAX 12% dei costi ammissibili)	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
A01	Spese di progettazione (MAX 5% dei costi ammissibili)	25.000,00		25.000,00
A02	Spese di Assistenza Tecnica	50.000,00	11.000,00	61.000,00
A03				0,00
A04				0,00
A05				0,00
<b>A</b>	<b>SOMMANO</b>	<b>75.000,00</b>	<b>11.000,00</b>	<b>86.000,00</b>

Voce	REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
B01	Centrale Unica delle Mobilità e servizi corr. (Fase I)	80.000,00	0,00	80.000,00
B02	Centrale Unica delle Mobilità e servizi corr. (Fase II)	320.000,00	70.400,00	390.400,00
B03	Implementazione della Mobilità Elettrica (Fase I)	400.000,00	0,00	400.000,00
B04	Implementazione della Mobilità Elettrica (Fase II)	400.000,00	88.000,00	488.000,00
B05	Creazione Zone 30 e Zona Zero Comune di Narni e Terni	80.000,00	0,00	80.000,00
B06	Piedibus nei Comuni di Terni e Narni (Fase I)	20.000,00	0,00	20.000,00
B07	Piedibus nei Comuni di Terni e Narni (Fase II)	80.000,00	17.600,00	97.600,00
B08	Formazione Mobility Manager aziendali e scolastici	20.000,00	4.400,00	24.400,00
B09	Ponte collegamento ciclabile Lungonera dei Laghi-aree industriali	350.000,00	35.000,00	385.000,00
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>B</b>	<b>SOMMANO</b>	<b>1.750.000,00</b>	<b>215.400,00</b>	<b>1.965.400,00</b>

Voce	PROMOZIONE E COMUNICAZIONE (MAX 5% dei costi ammissibili)	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
C01	Comunicazione	40.000,00	8.800,00	48.800,00
C02				0,00
C03				0,00
C04				0,00
C05				0,00
<b>C</b>	<b>SOMMANO</b>	<b>40.000,00</b>	<b>8.800,00</b>	<b>48.800,00</b>

Voce	AZIONI DI MONITORAGGIO	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
D01	Monitoraggio Economico-Finanziario	24.000,00	0,00	24.000,00
D02	Monitoraggio Ambientale	16.000,00	3.520,00	19.520,00
D03	Monitoraggio della Mobilità Casa-Scuola	15.000,00	3.300,00	18.300,00
D04	Monitoraggio della Mobilità Casa-Lavoro	15.000,00	3.300,00	18.300,00
D05				0,00
<b>D</b>	<b>SOMMANO</b>	<b>70.000,00</b>	<b>10.120,00</b>	<b>80.120,00</b>

<b>COSTO TOTALE DEL PROGETTO: A + B + C + D</b>		<b>1.935.000,00</b>	<b>245.320,00</b>	<b>2.180.320,00</b>
---	--	---------------------	-------------------	---------------------



**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 Terni			860.000,00	EL01
2	Comune di Narni			275.000,00	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
<b>Sommano</b>				<b>1.135.000,00</b>	

	Soggetti partner pubblici	Atto n.	Data	Cofinanziamento (€)	All.
1					PU01
2					PU02
3					PU03
4					PU04
5					PU05
<b>Sommano</b>				<b>0,00</b>	

	Soggetti partner privati	Atto n.	data	Cofinanziamento (€)	All.
1	Pluservice Srl			80.000,00	PR01
2	Sinergia Consulenze Srl			24.000,00	PR02
3					PR03
4					PR04
5					PR05
<b>Sommano</b>				<b>104.000,00</b>	

## COINVOLGIMENTO DI SOGGETTI TERZI

### Descrizione della attività svolte dai soggetti con i quali si intraprende il partenariato

I soggetti terzi, in qualità di partner di progetto sono 2:

L'ATI composta da PLUSRVICE Srl e SINERGIA CONSULENZE Srl nell'ambito del progetto si occuperà di:

- progettare le azioni oggetto del bando, in accordo con le Amministrazioni Comunali di Terni (Ente Capofila) e Narni ed a seguito di confronti e condivisione con gli stessi.
- supportare le Amministrazioni Comunali nella redazione del documento di progetto e nella presentazione dello stesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
- implementare il Centro Unico di Mobilità Sostenibile garantendo le integrazioni e l'innovazione delle azioni proposte.
- monitorare e supportare (assistenza tecnica) gli Enti Locali ed i partner per tutta la durata del progetto.
- coordinare gli altri soggetti partner del progetto per il raggiungimento degli obiettivi fissati e delle azioni previste ciascuno nella sua competenza.

PLUSRVICE Srl è azienda leader nel panorama dell'applicazione delle tecnologie nel mondo della mobilità, con oltre 250 clienti omogeneamente distribuiti sull'intero territorio italiano e oltre 2000 pacchetti applicativi installati. Questi numeri consentono di confermare giorno per giorno l'unicità delle soluzioni, proposte, frutto di una conoscenza diretta e approfondita del mercato di riferimento e delle specificità dei singoli clienti, pubblici e privati che siano. Studio, ricerca, progettazione, formazione e assistenza sono gli ingredienti della strategia adottata in ogni contesto, che grazie ad un management giovane e dinamico, permettono di proporsi come "general contractor" in tante situazioni. Grazie alla consolidata esperienza acquisita, offre soluzioni relative al booking, ticketing, payment, gestione delle manutenzioni di mezzi, ottimizzazione dei percorsi, infomobilità, business intelligence, soluzioni che saranno applicate nelle azioni di progetto.

SINERGIA CONSULENZE Srl è azienda leader nel supporto e nel miglioramento delle prestazioni dei propri clienti, e nel tenere sotto controllo i rischi attraverso progetti di miglioramento continuo. Collabora con importanti aziende private e pubbliche amministrazioni delle Marche, Emilia Romagna e Veneto con l'obiettivo di essere presente in tutta Italia, anche attraverso partner con una particolare attenzione alle attività relative al monitoraggio di progetti finanziati dalle Pubbliche Amministrazioni e le diagnosi energetiche nel settore ambientale privato.

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

**RIEPILOGO QUADRO ECONOMICO**

**COSTO TOTALE DEL PROGETTO**

	Voci di Costo	Imponibile (€)	IVA (€)	Importo (€)
A	SPESE TECNICHE	75.000,00	11.000,00	86.000,00
B	REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	1.750.000,00	215.400,00	1.965.400,00
C	AZIONI DI COMUNICAZIONE	40.000,00	8.800,00	48.800,00
D	AZIONI DI MONITORAGGIO	70.000,00	10.120,00	80.120,00
<b>SOMMANO</b>		<b>1.935.000,00</b>	<b>245.320,00</b>	<b>2.180.320,00</b>

di cui:

1	COFINANZIAMENTO MINISTERO DELL'AMBIENTE	43,17%	941.320,00
2	COFINANZIAMENTO ENTE LOCALE/ENTI LOCALI	52,06%	1.135.000,00
3	COFINANZIAMENTI PARTENARIATO PUBBLICO	0,00%	0,00
4	COFINANZIAMENTI PARTENARIATO PRIVATO	4,77%	104.000,00
<b>SOMMANO</b>			<b>2.180.320,00</b>

**Note**

In riferimento al Quadro economico di dettaglio, si precisa che per lo svolgimento delle attività:

- B03, Implementazione della mobilità elettrica (Fase I);
- B04, Implementazione della mobilità elettrica (Fase II);
- B06, Piedibus nei Comuni di Terni e Narni (Fase I) e
- B07, Piedibus nei Comuni di Terni e Narni (Fase II);

ad oggi in capo ai Comuni di Terni e di Narni, verranno aperti appositi bandi di gara, con il fine di individuare fornitori privati (per l'implementazione della mobilità elettrica (Fase I e II) e per il Piedibus nei Comuni di Terni e Narni (Fase I e II)), i quali si impegneranno, oltre che alla realizzazione delle attività suddette, anche a cofinanziarle con proprie quote correttamente definite in sede di emanazione dei bandi, ma ad oggi stimate rispettivamente in 400.000 euro e 20.000 euro.

Inoltre, i due Comuni bandiranno gare per l'acquisizione dei servizi inerenti:

- la Comunicazione (C01);
- la formazione di Mobility Manager aziendali e scolastici (B08) e
- la costruzione del ponte di collegamento ciclabile Lungonera dei Laghi-aree industriali (B09).

Tutte le altre attività saranno implementate o direttamente dai Comuni, con proprie risorse, o dai partner privati Pluservice srl - Sinergia Consulenze srl, in parte come rispettiva quota di finanziamento ed in parte come servizi forniti ai Comuni Terni e Narni.



## 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 Terni	TR	Umbria
TITOLO DEL PROGETTO	COSTO TOTALE DEL PROGETTO (€)	
Terni - Narni Smart Mobility	2.180.320,00	

#### 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.

**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**

Con l'implementazione del Centro Unico di Mobilità Sostenibile ci si pone l'obiettivo di coinvolgere tutti i gestori di servizi di mobilità, aziende di trasporto, gestori di car pooling e sharing, gestori di bike sharing, taxi ed Ncc che, a diverso titolo, offrono o offriranno durante il progetto servizi di mobilità. Oltremodo, ci si pone l'obiettivo di coinvolgere la cittadinanza nella fruizione dei servizi stessi attraverso campagne di comunicazione ed eventi: si stima pertanto che l'utenza, che goda dei servizi di mobilità sostenibile, attraverso le nuove tecnologie sia pari al 10% in più rispetto all'attuale utenza che si sposta per raggiungere il posto di lavoro e/o di studio. Dato che gli spostamenti totali CASA-LAVORO e CASA-SCUOLA nelle città di Terni e Narni sono stati nel 2011 pari a 60529 (Fonte ISTAT), ipotizzando che si siano mantenuti costanti, è ipotizzabile che circa 1500 utenti/giorno possano modificare le loro abitudini aderendo ai servizi di trasporto flessibili e sostenibili come il servizio a chiamata, il servizio taxi ed Ncc innovativo, con un risparmio in termini di Rid km/Litro 130350 - CO<sub>2</sub> 244626,9 - CO 1177,95 - Nox 638,4 - PM<sub>10</sub> 44,55 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

**Piedibus**  
Il Piedibus è una "carovana" di bambini protetti da alcuni adulti che si sposta su un percorso ben stabilito fino alla Scuola. Ogni Piedibus ha un nome, un logo, dei colori e segni particolari. Percorre un itinerario definito e protetto, in orari definiti, con fermate stabilite a cui i genitori portano i bambini. È guidato da un coordinatore e accompagnato da altri adulti. Si tratta quindi di un vero e proprio bus a piedi, lungo il cui percorso i bambini fanno moto, si fanno amici, chiacchierano, cantano e, cosa non trascurabile, imparano i segnali stradali e si abituano alle regole del traffico. I Piedibus offrono numerosi vantaggi e aspetti positivi: Movimento - Il Piedibus dà la possibilità a ognuno di fare del regolare esercizio fisico. Sicurezza - I bambini che vanno a scuola con Piedibus sono parte di un gruppo grande e visibile sorvegliato da adulti e accompagnato in tutta sicurezza. Ciò rassicura i genitori che non si fidano a mandare i loro figli a scuola da soli. Respirare meglio - Le ricerche hanno dimostrato che percorrere un breve tragitto in automobile ci espone di più all'inquinamento dell'aria che non andando a piedi! Usando i Piedibus i bambini potranno respirare aria più pulita e risvegliarsi, prima di sedersi in classe a lavorare. Educazione stradale - Il Piedibus aiuta i bambini ad acquisire "abilità pedonali", così quando inizieranno ad andare in giro da soli saranno più preparati ad affrontare il traffico. L'azione prevede l'implementazione del Piedibus in n. per un totale di studenti di : i benefici ambientali che si stimano raggiungere sono i seguenti Rid km/Litro 94.141,67 - CO<sub>2</sub> 176.674,98 - CO 850,74 - Nox 461,07 - PM<sub>10</sub> 32,18 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

**Car Pooling**  
Il risparmio energetico medio conseguibile dai veicoli elettrici, rispetto ai veicoli a motore, è dell'ordine del 40% grazie all'efficienza complessiva nettamente superiore. Non solo, garantiscono anche un maggior rendimento termico del motore a benzina pari al 25%, un rendimento del motore elettrico del 90%, ed un rendimento a ciclo combinato per la produzione di elettricità del 45%, ma determinano anche benefici ambientali: con l'implementazione di 9 autovetture elettriche si stima di poter beneficiare di un risparmio annuo in termini di Rid km/Litro 1351468,80 - CO<sub>2</sub> 2536291,70 - CO 12212,99 - Nox 6618,93 - PM<sub>10</sub> 461,89 in quanto si stima che almeno 3 persone possano condividere in media ogni spostamento CASA-LAVORO, per un totale di 10 km percorsi al giorno e per un totale utenti di 6480 annui (calcolato secondo procedura proposta 2 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

**Infomobilità**  
L'intervento previsto di Infomobilità su Terni e Narni, e comunque disponibile su tutti gli smartphone degli utenti che scaricheranno l'app fornita, sarà visibile da tutta l'utenza soggetta a spostamenti. Si stima che un 5% dell'utenza che si sposta annualmente per motivi di lavoro, pari a 2000 lavoratori/annuo e quindi circa 8 utenti (=2000/240 giorni lavorativi) al giorno, verranno a conoscenza della possibilità di accedere ad informazioni certe sui servizi di mobilità sostenibile e possa cambiare il proprio comportamento, accedendo quindi ai servizi sostenibili oggetto di azioni mirate di questo intervento e risparmiando Rid km/Litro 695,20 - CO<sub>2</sub> 1.304,68 - CO 6,28 - Nox 3,40 - PM<sub>10</sub> 0,24 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

<b>RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE</b>	<i>litri/anno</i>	1.576.655,67
<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO<sub>2</sub></b>	<i>kg/anno</i>	2.958.898,26
<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO</b>	<i>kg/anno</i>	14.247,96
<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO<sub>x</sub></b>	<i>kg/anno</i>	7.721,80
<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM<sub>10</sub></b>	<i>kg/anno</i>	538,86

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**

Nel Comune di Narni, per agevolare e mettere in sicurezza il percorso pedonale del Piedibus (quindi nell'ambito dell'iniziativa CASA-SCUOLA), si prevede l'implementazione di una Zona 30, completamente interdetta nelle ore di esecuzione dell'iniziativa scolastica, mentre nella messa a regime, sarà oggetto di una futura politica sanzionatoria che disincentivi l'accesso selvaggio. Inoltre, sarà applicato alla Zona 30 un tariffario per accedervi, sia per il carico/scarico che per eccezionali motivi che saranno in futuro valutati.

Detto ciò si calcherà il beneficio sull'effettiva utenza che non potrà accedere all'area nelle ore di interdizione. Si stimano che almeno 200 utenti/giorno siano interdetti all'area, con una percorrenza media evitata pro capite di 3 km per 200 giorni/anno di apertura delle scuole. Il Benefico è quindi stimabile in Rid km/Litro 8.690,00 - CO<sub>2</sub> 16.308,46 - CO 78,53 - Nox 42,56 - PM<sub>10</sub> 2,97 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

II	<b>RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE</b>	<i>litri/anno</i>	8.690,00
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO<sub>2</sub></b>	<i>kg/anno</i>	16.308,46
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO</b>	<i>kg/anno</i>	78,53
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO<sub>x</sub></b>	<i>kg/anno</i>	42,56
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM<sub>10</sub></b>	<i>kg/anno</i>	2,97

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**

Empty box for data entry.

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

IV

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

Nell'ambito delle attività di Legambiente Umbria APS, l'Associazione promuoverà in primo luogo il Piedibus nelle scuole individuate sul territorio e sarà chiamata a formare i ragazzi sulle tematiche ambientali. Ciò è molto importante in quanto, secondo il rapporto annuale ISTAT "Noi Italia" sulle modalità di spostamento di studenti e bambini che vanno a scuola, l'Umbria è tra le regioni meno virtuose per bambini e studenti che vanno a scuola a piedi e tra le prime per l'utilizzo dell'auto. L'uso e l'abuso delle autovetture per accompagnare i bambini a scuola determina una notevole serie di problemi non solo in città più grandi come Terni, ma anche medie come Narni, che vengono interessate da una notevole mole di traffico negli orari di apertura e chiusura delle scuole. Traffico, smog, difficoltà e tempistiche che si allungano per tutti sono solo le prime conseguenze di questo comportamento sempre più diffuso. L'accompagnamento sistematico dei bambini sul percorso casa-scuola o altre destinazioni abituali fino ad un'età avanzata, e in particolare il fatto di trasportarli, ha impatti considerevoli anche sul loro sviluppo psicomotorio (dipendenza dai genitori, perdita di occasioni di socializzazione, atteggiamento apatico e stressato, mancanza di attività motoria etc.). La predisposizione di momenti formativi nelle scuole primarie individuate nell'intervento offrirà l'opportunità per invertire questa tendenza: gli scolari che chiedono una maggiore autonomia sono vettori dinamici che possono contribuire a sensibilizzare i genitori. Gli scolari ricavano grandi vantaggi dalla partecipazione ad un progetto di mobilità attorno alla loro scuola: lo studio e la condivisione dei tragitti scolastici, delle difficoltà e delle soluzioni, la partecipazione all'organizzazione di giornate d'informazione, la trasmissione dell'informazione ai genitori sono altrettante occasioni di formazione intellettuale e di formazione alla cittadinanza attiva.

I benefici ambientali permetteranno di evitare l'immissione di inquinanti nell'aria pari a Rid km/Litro 101.383,33 - CO<sub>2</sub> 190265,37 - CO 916,18 - Nox 496,53 - PM<sub>10</sub> 34,65 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

IV	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	litri/anno	101.383,33
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO <sub>2</sub>	kg/anno	190.265,37
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	kg/anno	916,18
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO <sub>x</sub>	kg/anno	496,53
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM <sub>10</sub>	kg/anno	34,65



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**

Il Comune di Terni potenzierà la ZONA ZERO già presente nel centro città. L'intervento è stato pensato sia per mettere in sicurezza alcuni percorsi del servizio Piedibus che sarà attivato in città, sia per ridurre drasticamente l'immissione degli inquinanti nell'aria. Lo stesso sarà realizzato senza aggravare sul budget di progetto e sarà realizzato attraverso l'ampliamento della delibera comunale che impone alla data di presentazione del presente progetto n.2 giorni di interdizione totale nella ZONA ZERO. Si arriverà nel corso dell'anno a limitare la ZONA ZERO fino a 30 giorni all'anno di interdizione totale delle autovetture a circa 200 cittadini al giorno che altrimenti entrerebbero nell'area. La viabilità dell'area individuata come ZONA ZERO è pari a km 8.

I benefici ambientali permetteranno di evitare l'immissione di inquinanti nell'aria pari a Rid km/Litro 869,00 - CO<sub>2</sub> 1.630,85 - CO 7,85 - Nox 4,26 - PM<sub>10</sub> 0,30 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

V	<b>RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE</b>	<i>litri/anno</i>	869,00
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO<sub>2</sub></b>	<i>kg/anno</i>	1.630,85
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO</b>	<i>kg/anno</i>	7,85
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO<sub>x</sub></b>	<i>kg/anno</i>	4,26
	<b>RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM<sub>10</sub></b>	<i>kg/anno</i>	0,30

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

Il Comune di Terni ed il Comune di Narni per incentivare l'uso dei mezzi sostenibili messi a disposizione dal progetto, come le auto elettriche e soluzioni di trasporto collettive, ritengono opportuno distribuire buoni mobilità attraverso l'accesso da parte dei maggiori fruitori dei servizi di mobilità collettiva e sostenibile a tariffari agevolati in % sul valore del prezzo di utilizzo dei servizi stessi o di fruizione di altri servizi come il pagamento della sosta o del pagamento della ZTL / Zona 30.

L'intervento sarà disponibile per l'utenza a seguito della certificazione dei chilometri percorsi: saranno disponibili n. buoni: 15.000 - numero utenti fruitori del buono: 10.000 - riduzione km/annuo con auto privata: 500.

L'intervento previsto intende determinare benefici ambientali benefici che permetteranno di evitare l'immissione di inquinanti nell'aria pari a Rid km/Litro 2.643.208,33 - CO<sub>2</sub> 4.960.489,92 - CO 23.886,21 - Nox 12.945,33 - PM<sub>10</sub> 903,38 (calcolato secondo procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente).

VI	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	litri/anno	2.643.208,33
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO <sub>2</sub>	kg/anno	4.960.489,92
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	kg/anno	23.886,21
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO <sub>x</sub>	kg/anno	12.945,33
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM <sub>10</sub>	kg/anno	903,38

VII

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

Le azioni di localizzazione e monitoraggio dei mezzi previste con il presente progetto, nei servizi di trasporti flessibili negli spostamenti CASA-LAVORO e negli scuolabus negli spostamenti CASA-SCUOLA nel Territorio di Terni e Narni, saranno integrate con il Centro Unico di Mobilità Sostenibile (CUMS) i cui benefici ambientali sono già stati calcolati.

Pertanto, le azioni di localizzazione e monitoraggio dei mezzi saranno funzionali alla distribuzione delle informazioni sui canali web, totem, e mobile, potranno generare effetti benefici a seguito della riduzione degli agenti inquinanti (questi sono stati già calcolati in occasione della valutazione dell'azione dell'intervento CUMS già previsto in occasione della valutazione degli interventi al punto 1, e non saranno ricalcolati in questa sede per non alterare le valutazioni finali di tutte le azioni previste). Le modalità di calcolo sarebbero state quelle previste dalla procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente.

Il servizio taxi ed Ncc che ugualmente sarà integrato al CUMS, anche in questo caso non sarà oggetto di calcolo dei benefici ambientali perchè già calcolati alla precedente valutazione intervento punto 1. Anche in questo caso le modalità di calcolo sarebbero state quelle previste dalla procedura proposta 1 fornita dal Ministero dell'Ambiente.

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

**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*

Nello specifico del Comune di Narni, ove sarà implementata la ZONA 30 sarà registrata una totale riduzione del traffico privato e della sosta delle autovetture in prossimità degli istituti scolastici coinvolti nel progetto.

Ciò sarà possibile anche grazie all'implementazione delle azioni relative al piedibus, che ha lo scopo di coinvolgere sempre più studenti e famiglie nella mobilità pedonale, che in questo caso, azzererà totalmente l'immissione di inquinanti nell'aria.

Data la conformazione del territorio di Narni, suddivisa tra lo scalo ed il centro storico, ove transitano oltre 1000 studenti iscritti alla facoltà di scienze dell'informazione e della sicurezza, per la maggior parte provenienti da fuori Regione, accade che raggiungere la stazione ferroviaria ed il centro sia difficoltoso, in quanto gli assi viari sono obsoleti e legati ad una viabilità ancora ferma alla seconda guerra mondiale. Ripensare questo collegamento con le azioni oggetto del presente bando, come l'implementazione dei servizi di trasporto flessibili, è il "leitmotiv" della politica e della struttura tecnica amministrativa narnese che permetterà, anche in questo caso, la riduzione degli inquinanti.

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

RIEPILOGO	RIDUZIONE DEI CONSUMI DI CARBURANTE	litri/anno	4.330.806,33
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO <sub>2</sub>	kg/anno	8.127.592,85
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: CO	kg/anno	39.136,73
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: NO <sub>x</sub>	kg/anno	21.210,49
	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI: PM <sub>10</sub>	kg/anno	1.480,16