

PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE **Area Interna Nord-Est Umbria**

Quadro Conoscitivo

Maggio 2023

Il Gruppo di Lavoro del Piano

Area Interna Nord-Est Umbria

Dott.ssa Beatrice MENICHETTI	Responsabile del procedimento del Piano
Comune di Gubbio	
Ing. Alessia Tasso	Vicesindaco
Dott.ssa Beatrice Menichetti	Responsabile del Servizio Valorizzazione e gestione del Patrimonio – Istruzione – Trasporto pubblico
Elisa Floridi	Comandante e Responsabile del Servizio Polizia Municipale
Comune di Gualdo Tadino	
Dott. Geol. Marco Tini	Responsabile Settore Tecnico
Arch. Ilenia Santinelli	Responsabile Ufficio del Territorio
Dott. Gianluca Bertoldi	Comandante Polizia Municipale
Cristina Sabbatini	Responsabile Settore Politiche Sociali e Culturali
Danilo Guidubaldi	Ufficio Sviluppo Economico
Comune di Fossato di Vico	
Avv. Monia Ferracchiato	Sindaco
Ing. Andrea Tiburi	Responsabile dell'Area Tecnica
Dott.ssa Violetta Picchiarelli	Istruttore direttivo amministrativo assegnato all'Area Affari Generali
Magg. Dott. Gianluca Bertoldi	Responsabile del Servizio di Polizia Municipale – Gestione Associata Polizia Locale Appennino Umbro
Comune di Sigillo	
Annalisa Paffi	Vicesindaco
Dott.ssa Elisa Bellucci	Istruttore Amministrativo Ufficio Cultura e Turismo
Dott. Gianluca Bertoldi	Comandante e Responsabile del Servizio in Gestione Associata della Polizia Locale
Comune di Pietralunga	
Avv. Mirko Ceci	Sindaco
Dott.ssa Arcangela Andreoli	Responsabile IV Settore – Area Amministrativa
Geom. Gloria Arzilli	Istruttore Tecnico III Settore- Area Urbanistica e Lavori Pubblici
Comune di Valfabbrica	
Dott.ssa Camilla Barbero	Assessore ai LL.PP, Patrimonio, Infrastrutture e Decoro Urbano
Lorenzo Polidori	Istruttore Amministrativo Ufficio Turismo
Marco Pettinelli	Responsabile Area Vigilanza
Mazzoli Giuseppe	Responsabile Area Tecnica
Comune di Costacciaro	
Geom. Fabio Giovannini	Area Tecnica - Protezione civile - Commercio – S.U.A.P.E

Dott. Gianluca Bertoldi

Comandante del Servizio di Polizia Locale Associato con i
Comuni di Gualdo Tadino, Fossato di Vico e Sigillo**Comune di Scheggia e Pascelupo**

Geom. Paolo Capannelli

Responsabile Area Tecnica

Comune di Nocera Umbra

Dott. Virginio Caparvi

Sindaco

Ing. Enrico Benedetti

Responsabile dell'Area Governo del Territorio

Comune di Montone

M.Ilo Giacomo Bartolini

Responsabile del Servizio Polizia Municipale

Consulenti

TPS Pro:

Nicola MURINO

Project Manager

Andrea COLOVINI

Filomena DEMAIO

Leonardo DI PUMPO

Francesco FILIPPUCCI

Debora GORETTI

Guido Francesco MARINO

Laura MONTIONI

Erica PALLARACCI

Paola SALADINO

Matteo SCAMPORRINO

Irene BUGAMELLI

Camilla ALESSI

Enrico FAUCEGLIA

Gruppo di lavoro VAS

Giacomo NONINO

Gildo TOMASSETTI


 TPS Pro srl Società di Ingegneria
 Bologna – Perugia | www.tpspro.it

Indice

Guida alla lettura del documento.....	7
1 Definizione del Gruppo di Lavoro	9
2 Processo partecipativo per la costruzione del PUMS.....	11
2.1 La mappatura degli Stakeholders	12
2.2 La partecipazione nella roadmap del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est Umbria (AINEU).....	12
2.3 L'identità visiva	14
2.3.1 <i>La costruzione del logo di Piano: dalle proposte alla scelta</i>	14
3 Quadro normativo, pianificatorio e programmatico	22
3.1 Quadro Normativo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.....	22
3.1.1 <i>Le Linee Guida Eltis</i>	22
3.1.2 <i>Le Linee Guida Nazionali per i PUMS</i>	26
3.1.2.1 <i>Le Aree Interne e la Mobilità - LG per gli Interventi nelle Aree-Progetto</i>	28
3.1.3 <i>Il Mobility Management</i>	31
3.2 Quadro Pianificatorio e Programmatico	35
3.2.1 <i>Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)</i>	35
3.2.1.1 <i>Accordo di Programma Quadro Area Interna Nord Est Umbria - Il futuro della tradizione</i>	43
3.2.2 <i>Documento di Economia e Finanza 2022 - Allegato - "Dieci anni per trasformare l'Italia"</i>	46
3.2.3 <i>Documento Di Economia E Finanza 2023 - Allegato #Strategie per le Infrastrutture, la Mobilità e la Logistica</i>	52
3.2.4 <i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)</i>	55
3.2.5 <i>Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile</i>	58
3.2.6 <i>Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, Viaggiare in Italia</i>	58
3.2.7 <i>Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima</i>	60
3.2.8 <i>Proposta di Piano per la Transizione Ecologica</i>	62
3.2.9 <i>Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) 2030</i>	65
3.2.10 <i>Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024</i>	66
3.2.11 <i>Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti - PRT Umbria 2022 - 2032</i>	68
3.2.12 <i>Programma Regionale (PR) FERS 2021 - 2027</i>	71
4 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano.....	81
4.1 Struttura territoriale e insediativa	81
4.1.1 <i>Aspetti demografici</i>	83

4.1.2	<i>Imprese e dinamiche occupazionali</i>	127
4.2	Istruzione	130
4.3	Sanità	135
4.4	Turismo	136
4.4.1	<i>Il Sistema Turistico dell'Area Interna Nord-Est Umbria</i>	137
4.4.2	<i>Trend di domanda turistica a scala regionale</i>	141
4.4.3	<i>Arrivi e presenze nell'Area Interna Nord-Est Umbria</i>	143
4.4.3.1	<i>Trend di domanda turistica nel Comune di Gubbio</i>	151
5	Offerta di reti e servizi di trasporto	155
5.1	Rete stradale esistente e gerarchizzazione	155
5.2	Rete ferroviaria.....	156
5.3	Trasporto pubblico su gomma.....	157
5.4	Rete ciclabile	159
5.4.1	<i>Gli Itinerari Ciclabili della Rete Bicitalia</i>	160
5.4.2	<i>Rete Ciclo Pedonale dell'Area Interna Nord-Est Umbria</i>	162
5.4.2.1	<i>La Via di Francesco</i>	163
5.4.2.2	<i>Itinerario ciclabile del Tevere</i>	164
5.4.2.3	<i>L'asse dell'Antica via Flaminia</i>	165
5.4.2.4	<i>Ferrovie dell'Appennino</i>	167
5.5	L'offerta della rete di ricarica per veicoli elettrici.....	169
5.6	Aeroporto Internazionale dell'Umbria	170
5.6.1	<i>Quadro Sinottico dotazione attuale Sistema Aeroportuale</i>	170
5.6.1.1	<i>Dettaglio infrastrutturazione Airside</i>	171
5.6.1.2	<i>Dettaglio delle infrastrutturazioni Landside</i>	172
5.6.2	<i>Traffico aereo passeggeri</i>	172
6	La Campagna di Indagine e dei Rilievi	177
6.1.1	<i>Conteggi veicolari su sezioni correnti</i>	180
6.1.2	<i>Principali esiti del rilievo alle sezioni correnti</i>	180
7	Domanda di mobilità	182
7.1	Gli spostamenti sistematici: pendolarismo ISTAT 2011	182
7.1.1	<i>Tipologia di spostamento dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria</i>	183
7.1.2	<i>Split modale in generazione</i>	198
7.1.3	<i>Orario di partenza in generazione e durata del viaggio</i>	214
7.1.4	<i>Tipologia di spostamento per tipo di mezzo</i>	230
7.1.5	<i>Tipologia di spostamento per orario di partenza e per durata</i>	237

7.1.6 Tipo di mezzo per durata dello spostamento	251
8 Criticità e impatti.....	257
8.1 Incidentalità.....	257
8.1.1 Analisi per serie storica	257
8.1.2 Analisi per mese dell'anno.....	258
8.1.3 Analisi per giorno della settimana e per ora del giorno	260
8.1.4 Veicoli coinvolti	262
8.1.5 Mappe di concentrazione	264
8.2 Rete Natura 2000: SIC e ZPS	273
8.3 Parco veicolare	276
8.4 Qualità dell'aria.....	290
9 Il Quadro Programmatico Progettuale	299
10Analisi SWOT.....	304
11La proposta per gli obiettivi del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord - Est Umbria	306
11.1 Macro-obiettivi e Obiettivi Specifici	306

Guida alla lettura del documento

Nell'ambito della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) - politica nazionale innovativa di sviluppo e coesione territoriale che mira a contrastare la marginalizzazione ed i fenomeni di declino demografico propri delle aree interne del nostro Paese ed al rilancio delle stesse, recuperando e valorizzando le potenzialità dei territori - è stata individuata l'area interna del Nord Est Umbria (riff. Deliberazione della Giunta Regionale n. 213/2015).

L'Area Interna Nord Est dell'Umbria si compone dei 10 Comuni di Gubbio, Montone, Pietralunga, Scheggia e Pascelupo, Costacciaro, Sigillo, Fossato di Vico, Gualdo Tadino, Valfabbrica e Nocera Umbra, e la **Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)** è lo **strumento di sviluppo locale che persegue gli obiettivi legati al contrasto della caduta demografica e al rilancio di tali aree, recuperando e valorizzando le potenzialità dei territori.**

Fra gli interventi previsti dalla Strategia d'Area e dall'Accordo di Programma Quadro, l'Area Interna, di cui Gubbio è Comune capofila, risulta essere soggetto attuatore dell'intervento inerente all'elaborazione del **Piano della Mobilità Sostenibile - 1_M1.1 Piano della mobilità sostenibile dell'area interna - azione che trova attuazione nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria (PUMS AINEU).**

Il PUMS è "uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso al definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali".

La redazione del Piano della Mobilità Sostenibile è in elaborazione secondo l'approccio metodologico previsto dal Decreto Ministeriale n. 397 del 4 agosto 2017 e successive modifiche ed integrazioni, nonché le Linee Guida europee Eltis.

Nell'iter di redazione del Piano, il presente Documento costituisce il **Quadro Conoscitivo** che, allo stato attuale e senza pretese di esaustività nel dettagliare le elaborazioni su dati di base da fonte o frutto di indagini dirette, offre un quadro complessivo degli aspetti che concorrono a definire l'**impianto conoscitivo alla base della redazione del PUMS dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria** come previsto dalle Linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (di seguito, per brevità, LGM) di cui al DM. 397 del 5 agosto 2017 modificato e integrato dal DM. 396 del 28 agosto 2019.

Il Documento si articola in 11 sezioni e si completa con i due allegati relativi agli esiti dei rilievi di traffico (Allegato 01) ed al report della fase di partecipazione (Allegato 02).

La prima sezione del documento traccia la costituzione del Gruppo di Lavoro del Piano istituito con Determina Dirigenziale n.229 del 13 febbraio 2023 e che trova nella sua articolazione i referenti per ciascun Comune dell'Area Interna.

La sezione successiva, Cap.2, introduce ad una dimensione imprescindibile per la redazione del Piano, quella della Partecipazione che, prendendo le mosse dalla mappatura degli stakeholder e dai primi incontri di partecipazione con i Comuni dell'Area, ha già ad oggi tragguardato il primo step di condivisione dei principali esiti del Quadro Conoscitivo con le Istituzioni, i Cittadini e gli Stakeholder. L'Allegato 02, in particolare, restituisce l'esito della fase partecipativa che si è svolta nelle giornate dell'8 e del 9 maggio u.s..

Con il Cap. 3 viene ricomposto il quadro Normativo, Pianificatorio e Programmatico in cui si inserisce il Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna e di cui, in particolare, costituiscono riferimento a scala regionale il nuovo ciclo di programmazione comunitaria con il Programma Regionale 2021 – 2027 ed il redigendo Piano Regionale dei Trasporti 2022 2032.

Il Cap. 4 analizza il sistema territoriale nelle sue componenti socio-economiche per caratterizzarlo nel sistema di offerta della Mobilità nel Capitolo successivo. Il Capitolo 6 restituisce la sintesi della campagna dei rilievi condotta e di cui l'Allegato 01 contiene tutte le elaborazioni di dettaglio. Il Cap. 7 caratterizza il sistema della domanda di mobilità le cui criticità ed impatti vengono proposti nel Cap. 8.

Il Cap. 9 tratta la disamina della progettualità espressa dai dieci Comuni e che costituirà lo Scenario di Riferimento per il Piano della Mobilità Sostenibile.

La sintesi delle criticità e delle opportunità quanto dei punti di forza e di debolezza riscontrati per l'Area Interna Nord Est dell'Umbria vengono proposti al Cap.10 con l'Analisi SWOT.

L'ultimo Capitolo del Documento propone, alla luce dei macro-obiettivi Ministeriali, dell'analisi SWOT e della fase di partecipazione, il set di Obiettivi Specifici per il Piano della Mobilità Sostenibile che troveranno implementazione nelle strategie e nelle Azioni di Piano tramite il successivo step del Documento Preliminare di Piano.

1 Definizione del Gruppo di Lavoro

Con l'avvio delle attività di redazione del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est Umbria è stata avanzata la costituzione del Gruppo di Lavoro teso a definire i referenti per ciascun Comune dell'area di Piano.

Per la redazione del PUMS la costituzione del Gruppo di Lavoro (GdL) interdisciplinare/interistituzionale è finalizzata a contribuire nella gestione del processo di comunicazione e partecipazione del Piano sia per il coinvolgimento delle Istituzioni che per gli attori chiave dei diversi territori dell'Area.

Il GdL ha inoltre l'obiettivo di contribuire alla redazione del Piano nella costruzione del Quadro Conoscitivo, nella ricostruzione del quadro programmatico progettuale, nell'individuazione degli obiettivi specifici, nelle strategie, nella costruzione dello scenario di Piano e nella definizione delle azioni da realizzare.

Con determina Dirigenziale n.229 del 13 febbraio 2023 è stato quindi definito il Gruppo di Lavoro costituito da:

Comune di Gubbio:

- Ing. Alessia Tasso - Vicesindaco;
- Dott.ssa Beatrice Menichetti - Responsabile del Servizio Valorizzazione e gestione del Patrimonio – Istruzione – Trasporto pubblico;
- Elisa Floridi - Comandante e Responsabile del Servizio Polizia Municipale.

Comune di Gualdo Tadino:

- Dott. Geol. Marco Tini - Responsabile Settore Tecnico;
- Arch. Ilenia Santinelli - Responsabile Ufficio del Territorio;
- Dott. Gianluca Bertoldi - Comandante Polizia Municipale;
- Cristina Sabbatini - Responsabile Settore Politiche Sociali e Culturali;
- Danilo Guidubaldi - Ufficio Sviluppo Economico

Comune di Fossato di Vico:

- Avv. Monia Ferracchiato – Sindaco;
- Ing. Andrea Tiburi – Responsabile dell'Area Tecnica;
- Dott.ssa Violetta Picchiarelli – Istruttore direttivo amministrativo assegnato all'Area Affari Generali;

- Magg. Dott. Gianluca Bertoldi - Responsabile del Servizio di Polizia Municipale – Gestione Associata Polizia Locale Appennino Umbro.

Comune di Sigillo:

- Annalisa Paffi – Vicesindaco;
- Dott.ssa Elisa Bellucci - Istruttore Amministrativo Ufficio Cultura e Turismo;
- Dott. Gianluca Bertoldi- Comandante e Responsabile del Servizio in Gestione Associata della Polizia Locale.

Comune di Pietralunga:

- Avv. Mirko Ceci – Sindaco;
- Dott.ssa Arcangela Andreoli – Responsabile IV Settore – Area Amministrativa;
- Geom. Gloria Arzilli - Istruttore Tecnico III Settore- Area Urbanistica e Lavori Pubblici.

Comune di Valfabbrica:

- Dott.ssa Camilla Barbero - Assessore ai LL.PP, Patrimonio, Infrastrutture e Decoro Urbano;
- Lorenzo Polidori - Istruttore Amministrativo Ufficio Turismo;
- Marco Pettinelli - Responsabile Area Vigilanza;
- Mazzoli Giuseppe - Responsabile Area Tecnica.

Comune di Costacciaro:

- Geom. Fabio Giovannini - Area Tecnica - Protezione civile - Commercio – S.U.A.P.E.;
- Dott. Gianluca Bertoldi – Comandante del Servizio di Polizia Locale Associato con i Comuni di Gualdo Tadino, Fossato di Vico e Sigillo.

Comune di Scheggia e Pascelupo:

- Geom. Paolo Capannelli - Responsabile Area Tecnica.

Comune di Nocera Umbra:

- Dott. Virginio Caparvi – Sindaco;
- Ing. Enrico Benedetti - Responsabile dell'Area Governo del Territorio.

Comune di Montone:

- M.Ilo Giacomo Bartolini – Responsabile del Servizio Polizia Municipale.

2 Processo partecipativo per la costruzione del PUMS

L'implementazione di percorsi partecipativi costituisce una dimensione fondante della programmazione e delle politiche pubbliche nel campo della pianificazione e nelle politiche di mobilità alla scala urbana e di area vasta e territoriale esprimendo la risposta alla necessità di un approccio partecipato.

Come espresso dalle Linee guida comunitarie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dalle Linee guida nazionali per i PUMS approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (4 agosto 2017), **la partecipazione è fase costituente del processo di pianificazione.**



Figura 1 Linee Guida ELTIS, Le dodici tappe della pianificazione della mobilità urbana sostenibile – Il dettaglio degli steps per la partecipazione

Il punto 2 lett. c ed e dell'All.1 fanno infatti riferimento al percorso partecipativo sia per la **definizione degli obiettivi**, sia per la **costruzione dello scenario di piano**, per cui *"il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano"*¹.

¹ DM 4 agosto 2017, Allegato 1

Coerentemente alle linee di indirizzo, pertanto, le fasi di redazione del PUMS dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si caratterizzano da diverse fasi di partecipazione quale processo di teso al coinvolgimento dei portatori di interesse, stakeholder, dei cittadini, del gruppo di Lavoro ristretto e/o ampliato, nei diversi step del processo di pianificazione del Piano.

2.1 La mappatura degli Stakeholders

La mappatura dei portatori di interesse del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est Umbria è un importante step del Processo di Piano.

La mappatura dei principali portatori di interesse, attori sociale ed economici, testimoni privilegiati, è infatti l'attività propedeutica alle fasi di partecipazione in cui, a seconda degli ambiti di interesse, sono convocati gli stakeholder.

Il percorso ha preso il via dall'individuazione delle Istituzioni locali e territoriali, dalle Associazioni di Categoria, dalle Associazioni Locali. Ai fini della ricostruzione, proceduralmente, ciascun Comune dell'Area di Piano ha avuto a disposizione un *file traccia* per l'individuazione dell'Ente e del relativo referente nei diversi ambiti tematici del Piano. Così facendo, utilizzando la medesima procedura di selezione, è stato possibile ricomporre in maniera uniforme l'elenco dei portatori di interesse di cui, a seguire, si propone l'elenco completo della mappatura.

2.2 La partecipazione nella roadmap del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est Umbria (AINEU)

La partecipazione nel processo di redazione del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria è scandita in diversi tempi e fasi nella *roadmap* di Piano.

I primi incontri di partecipazione hanno avuto l'accezione di *ascolto del Territorio* quale fase di condivisione:

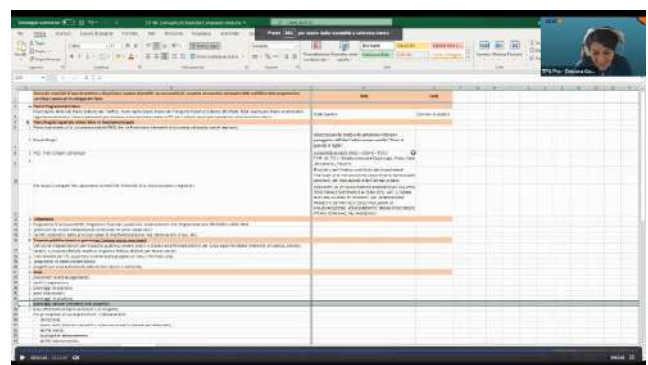
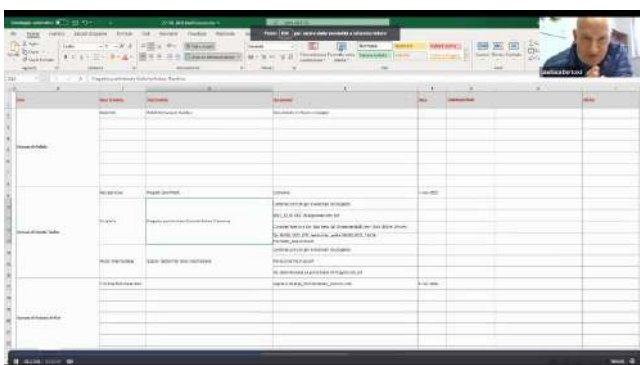
- della metodologia di redazione del Piano;
- della modalità di raccolta dati per la ricostruzione del Quadro Conoscitivo dell'Area di Piano;
- della procedura di raccolta della progettualità già in essere per la costruzione del Quadro Programmatico Progettuale.



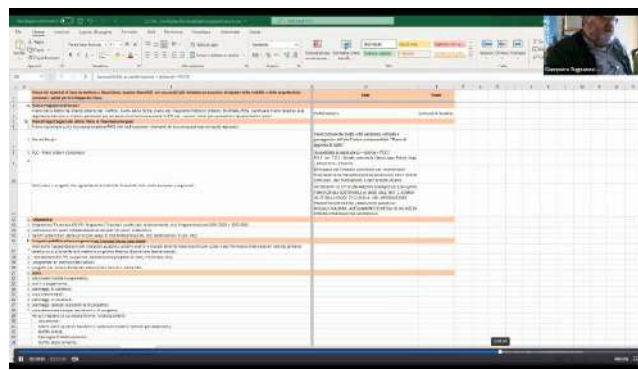
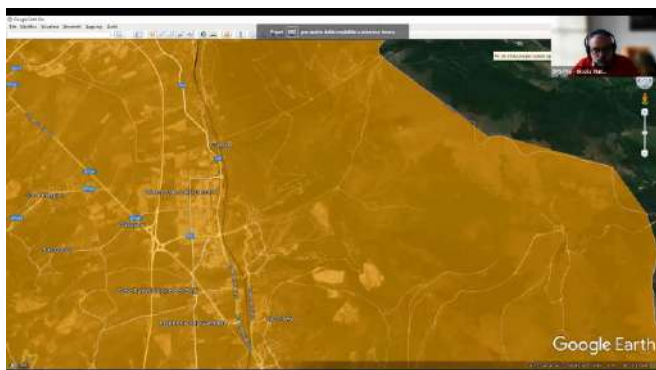
Figura 2 Roadmap del PUMS AINEU

Pertanto, oltre agli incontri iniziali² di avvio delle attività coincidenti con il meeting di avvio del Piano e della presentazione del percorso ai Comuni, la partecipazione ha trovato i primi incontri di ascolto del Territorio con il **calendario degli incontri con i Comuni dell’Area di Piano per l’ascolto del Territorio**:

9 novembre 2022: Comuni di Costacciaro, Gualdo Tadino, Sigillo;



² Avvio dei Lavori: 3 ottobre 2022: KOM - kick off meeting; 18 ottobre 2022: Riunione operativa plenaria con i Comuni AINEU;

10 novembre 2022: Comuni di Pietralunga, Fossato di Vico, Montone, Gubbio;**11 novembre 2022: Comuni di Nocera Umbra, Scheggia e Pascelupo, Valfabbrica.**

Step successivo di partecipazione è stato la condivisione con il Gruppo di Lavoro e gli Stakeholder degli esiti del Quadro Conoscitivo, fase per i cui esiti si rimanda all'Allegato 02.

2.3 L'identità visiva

Con l'obiettivo di rendere più efficace l'attività di coinvolgimento e partecipazione, parti integranti delle pratiche di pianificazione, è stata elaborata, proposta e definita l'Identità visiva del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria tramite la costruzione del Logo di Piano.

L'identità visiva è infatti finalizzata a rendere più efficace la comunicazione nelle diverse fasi della pianificazione nelle quali saranno coinvolti i cittadini e i portatori di interessi.

2.3.1 LA COSTRUZIONE DEL LOGO DI PIANO: DALLE PROPOSTE ALLA SCELTA

Il logo per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è la sintesi ideogrammatica degli elementi fondanti e fondamentali dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria.

Partendo dalla radice storica dei dieci Comuni dell'Area, è stato avviato il processo di definizione del Logo.

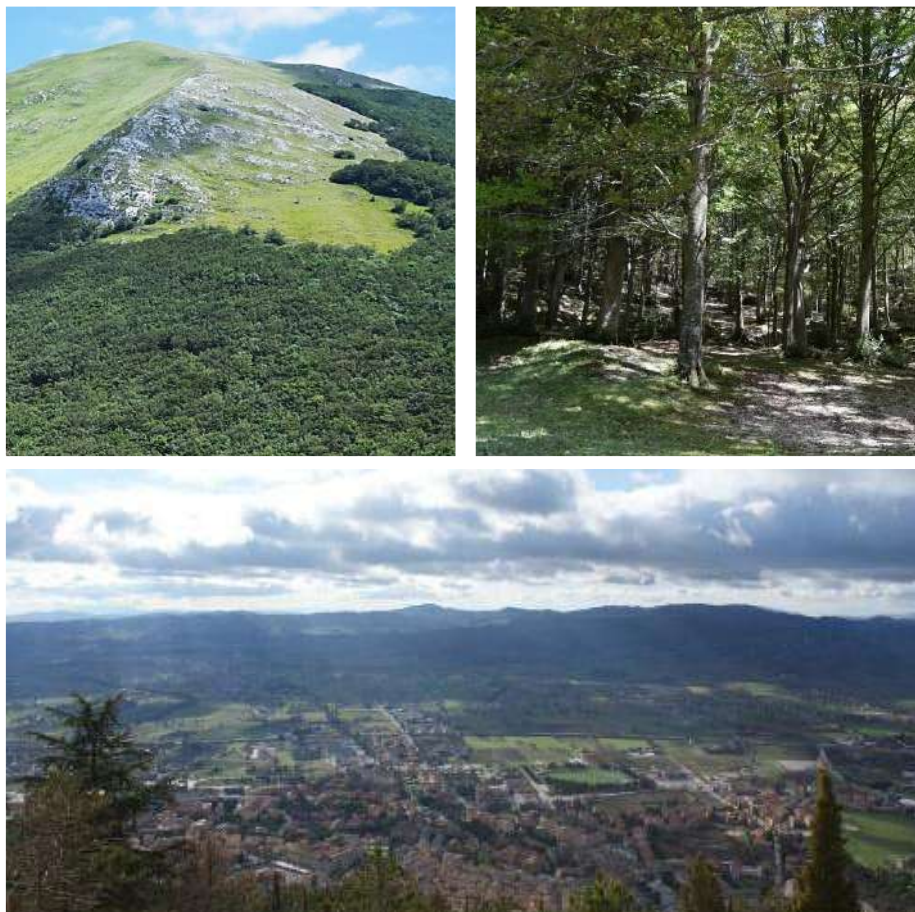
La maggior parte dei dieci Comuni dell'Area Interna ha un impianto medievale con una localizzazione arroccata in collina o altura e dotato di caratteristiche e bellissime rocche, torri, castelli, campanili, chiese.



Figura 3 I dieci Comuni dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria



Insieme alla dimensione storica dei borghi è stata successivamente resa in ideogramma la dimensione ambientale e naturale dei Luoghi, carattere distintivo dell'Area Interna.

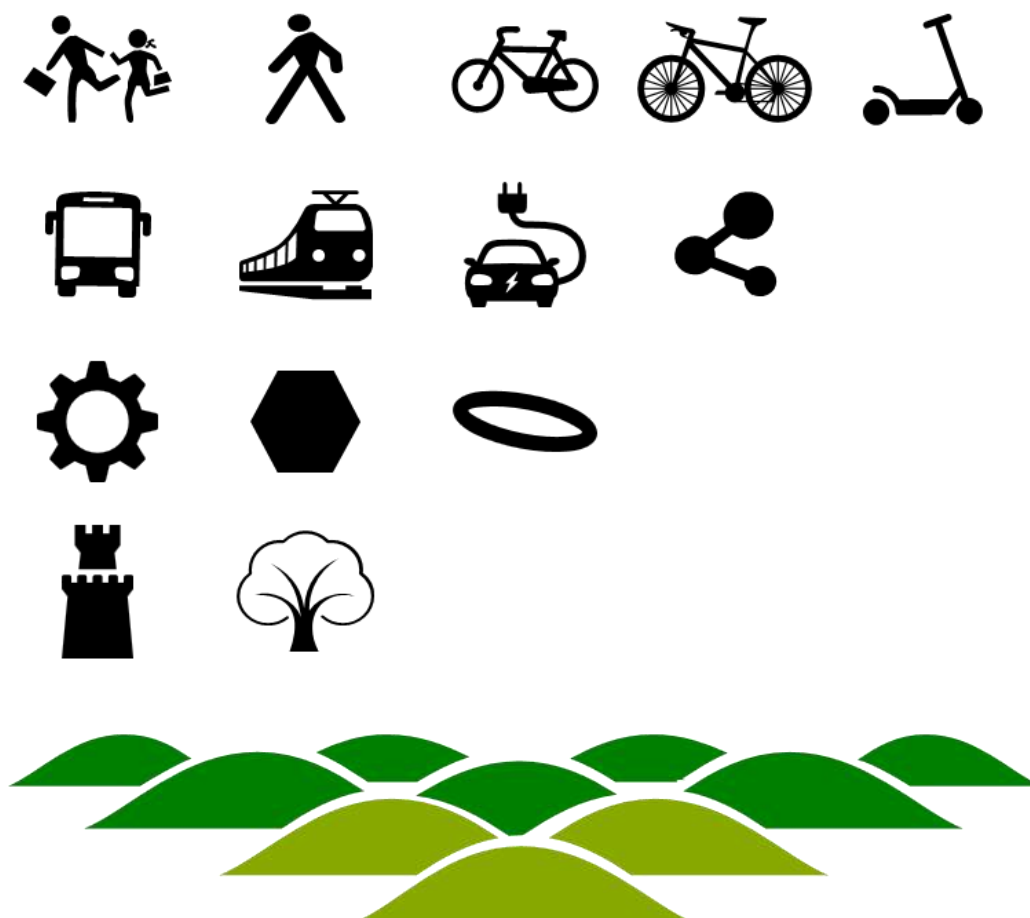


Il Logo può essere inoltre corredato da icone delle diverse dimensioni della mobilità nonché da riferimenti ad obiettivi generali di Piano quali:

- Sostenibilità/Condivisione
- Mobilità attiva
- Trasporto pubblico
- Mobilità ecologica
- Intermodalità dei servizi turistici
- Rete delle piste ciclopedonali
- Connessione del comune verso le località limitrofe e la capitale

Il Piano di un sistema ampio e policentrico quale l'Area Interna Nord Est dell'Umbria non può non richiamare il concetto di connessione, di sistema complesso, nella rete di mobilità.

I loghi dei temi, i colori, le forme (esagono ingranaggio o anello), il verde della natura, gli elementi comuni (colline e castelli) vengono allora combinati per provare a comunicare l'attenzione del Piano: partire dalle radici storiche e identitarie e connettere il sistema complesso e multimodale.



I vari elementi che compongono le proposte del logo (forme, colori, loghi, font dei caratteri) possono essere modificati ed integrati a piacimento.

Proposta 1a - Identità ambientale

La prima proposta si sviluppa cercando di utilizzare gli elementi più comuni ai soggetti dell'Area Interna.

I tre Comuni più estesi, insieme agli altri sette di colorazione distinta sono rappresentati dalle dieci colline. Anche le cinque torri sono composte da due elementi ciascuna per richiamare il numero complessivo dei comuni dell'area.

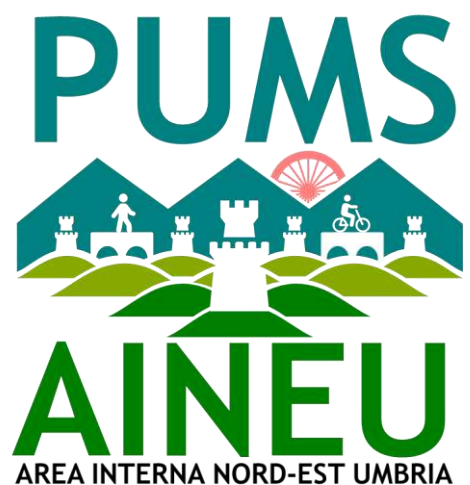
Il verde rimanda alla natura che incornicia l'area con i suoi monti boscosi, e alla opportunità intrinseca nel piano di una mobilità ecologica.

I ponti attraversati da un pedone e un ciclista suggeriscono la necessità di connessioni dirette e accessibili per favorire le relazioni e gli scambi dei cittadini.



Proposta 1b – Identità ambientale

Lo stesso logo viene proposto con il sole a forma di ruota di bicicletta per sottolineare una particolare attenzione alla rete ciclabile.



Proposta 2 – Identità ambientale

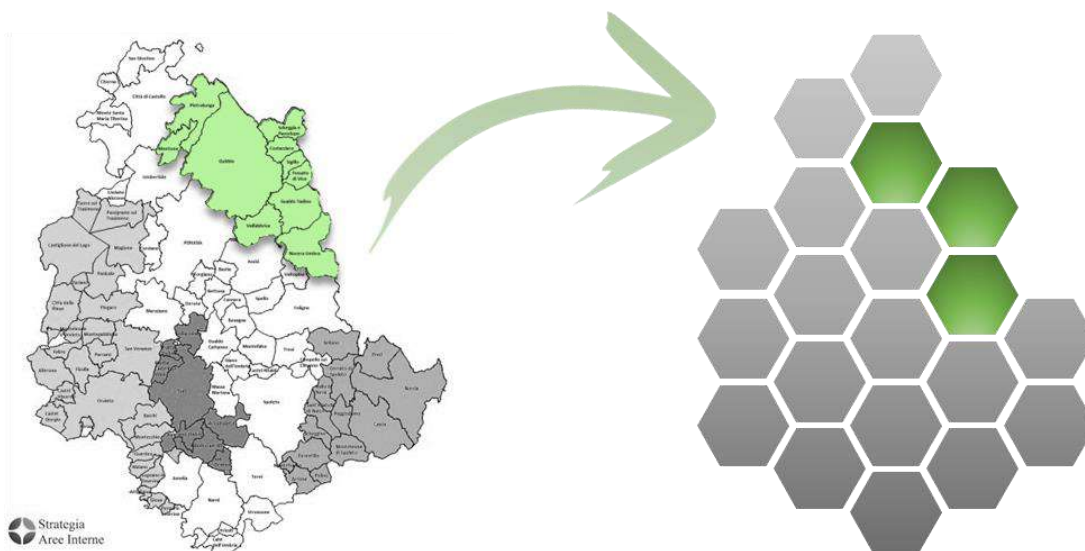
Elemento caratterizzante tutta l'Area Interna sono le aree boschive.

La forma ad albero, con la sua ramificazione, richiama la connessione tra il tronco principale, rappresentato dai tre comuni più estesi, e gli altri sette comuni, in un rapporto di simbiosi e stretta e intrecciata relazione. La rappresentazione asimmetrica dei comuni cerca di richiamare le posizioni geografiche dei comuni nell'area



Per rappresentare efficacemente un'area interna composta dai dieci Comuni sono stati stilizzati i confini usando una forma geometrica che potesse richiamare la pluralità delle relazioni tra i vari elementi e contestualizzare l'Area Interna come parte di un insieme più vasto (la Regione).

L'esagono con ben sei lati esprime bene la pluralità e permette una composizione grafica equilibrata e originale.

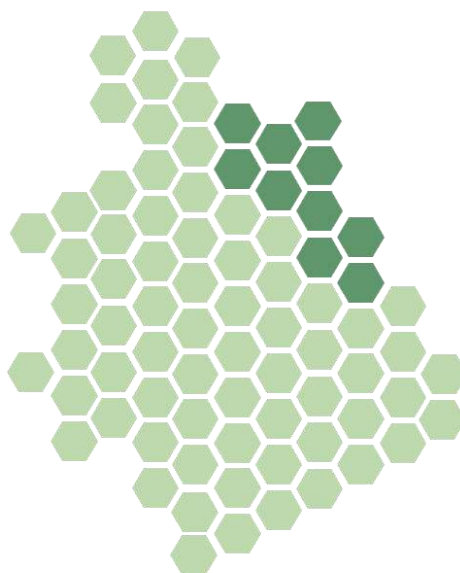


Proposta 3 – Identità visiva

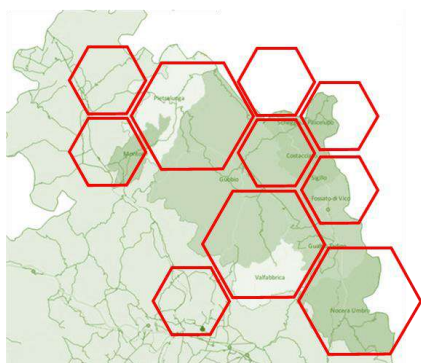
Con la terza proposta, si vuole rappresentare efficacemente l'Area Interna contestualizzandola come parte di un insieme più vasto (la Regione). Per questa versione si usano dieci elementi identici per rappresentare i Comuni.

La presente proposta è stata selezionata quale Logo di Piano.

PUMS
AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA
AINEU

**Proposta 4a-4b – Identità visiva**

Volendo rappresentare l'Area Interna stilizzandone più efficacemente tutti i Comuni appartenenti con i confini e le dimensioni idonee, usando sempre la forma esagonale, si propone una versione alternativa più compatta ed immediata. Nelle varianti successive diverse composizioni dell'acronimo con font e colorazioni alternative.



PUMS
AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA
AINEU

PUMS
AINEU
AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA

Altre proposte

**PUMS
AINEU** 
AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA

 **PUMS AINEU**
AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA

3 Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

3.1 Quadro Normativo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

3.1.1 LE LINEE GUIDA ELTIS

Il documento “**Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**”, ovvero “Linee Guida per lo Sviluppo e l’Attuazione del Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile” comunemente conosciuto come “Linee Guida ELTIS”, è stato approvato, nella sua **prima edizione**, dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea **nel 2013**³ e successivamente **aggiornato nel 2019**, con l’intento iniziale di **delineare i passi principali per la definizione di politiche di mobilità** che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo dei principali stakeholder.

Le Linee Guida per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile sono il risultato di un lungo processo di ricerca e studio dei principi di sostenibilità applicati alla pianificazione e alla mobilità che l’Unione Europea ha intrapreso sin dal 2005 con la pubblicazione della strategia tematica sull’ambiente urbano (COM/2005/0718 def 2005)⁴ e con il Libro verde sulla mobilità urbana (COM/2007/0551 def.)⁵ sino al piano d’azione per mobilità urbana (COM/2009/0490 def.)⁶. Un passaggio chiave in questo processo è stata la pubblicazione del pacchetto dell’UE per la mobilità urbana nel 2013 (COM(2013) 913 final)⁷, in cui viene definito il concetto di “**Piano di Mobilità Urbana Sostenibile**”.

Il concetto di **PUMS** scaturisce quindi da un processo lungo e articolato che ha trovato la sua prima e più completa elaborazione con la pubblicazione delle Linee Guida ELTIS. Nell’accezione riconosciuta dalle Linee Guida e in generale accettata a livello internazionale,

³ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128171>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124484>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A52009DC0490>

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_3&format=PDF

il concetto di PUMS si può riassumere come **“un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione”** (Linee Guida ELTIS 2nd Edition).

Le Linee Guida nascono con il preciso scopo di introdurre la nozione di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile individuando gli obiettivi e la metodologia per sviluppare ed implementare un PUMS, e sono rivolte sia ai professionisti della pianificazione e gestione del trasporto urbano e della mobilità, ma anche a tutti coloro che sono interessati allo sviluppo del concetto di mobilità urbana sostenibile o che per diversa ragione sono parte attiva nel suo sviluppo, compresi i decisori politici.

Il concetto chiave alla base della pianificazione della mobilità urbana sostenibile, ovvero del processo di pianificazione (di cui il PUMS è uno dei risultati) risiede nella sua **natura strategica e integrata il cui obiettivo principale è il miglioramento dell’accessibilità e della qualità della vita. A differenza degli approcci di pianificazione tradizionali basati su una visione più tattica e risolutiva di problemi imminenti**, quali la capacità della rete, la sua infrastruttura e il traffico che su di essa insiste e incentrata sui singoli modi di trasporto, **la pianificazione strategica è prima di tutto lungimirante e orientata allo sviluppo di scelte che guardino alle tendenze future e sappiano anticipare le problematiche proponendo soluzioni strutturali sostenibili.**

I principi guida su cui si basa la pianificazione della mobilità urbana sostenibile sono i seguenti:

- **Pianificare la mobilità urbana sostenibile nella cosiddetta Area Urbana Funzionale**, ovvero quell’area all’interno del quale ricadono la maggior parte degli spostamenti giornalieri di persone e di merci in riferimento ad un contesto urbano, includendo sia la città che la sua area periurbana e potendo raggiungere anche i confini regionali laddove le relazioni si estendano su una scala sovralocale.
- **Cooperare superando i confini istituzionali** al fine di garantire coerenza e complementarità del PUMS con le politiche e i piani di settore connessi ai trasporti e sviluppando obiettivi e strategie attraverso intensi scambi con le amministrazioni ai diversi livelli di governance.
- **Coinvolgere i cittadini e i portatori di interesse** attraverso un approccio trasparente e partecipativo durante lo sviluppo e l’attuazione del piano che permetta a

chiunque di essere coinvolto attivamente e sostenere direttamente le politiche e le strategie che il piano sviluppa.

- **Definire una visione di lungo termine e un piano di attuazione chiaro** che attraverso pacchetti di misure permetta di calendarizzare sul breve, medio e lungo periodo un percorso di attuazione costante e continuo e coerente con gli sviluppi della società a cui si rivolge.
- **Sviluppare tutti i modi di trasporto in maniera integrata** mirando al miglioramento della qualità, della sicurezza, dell'accessibilità ed economicità dell'intero sistema di trasporti come un unicum in cui persone e merci possono muoversi nella maniera più funzionale e sostenibile possibile.
- **Organizzare monitoraggio e valutazione** affinché gli obiettivi di piano vengano rispettati e le misure adottate vengano valutate con cadenza regolare al fine di verificarne l'efficacia
- **Garantire la qualità del processo** di redazione e attuazione in tutte le sue fasi.

Il processo di redazione e attuazione di un PUMS, indicato dalle linee guida, è composto da quattro fasi articolate in dodici tappe principali, a loro volta suddivise in 32 attività.

Un aspetto significativo del processo di redazione e attuazione è la sua natura ciclica in cui il processo di pianificazione costante e teso al miglioramento continuo per fasi successive.



Figura 4 - Linee Guida ELTIS, Le 12 tappe della pianificazione della mobilità urbana sostenibile

Le quattro fasi consecutive possono essere così riassunte:

- **Fase 1. Preparazione e analisi:** durante la quale si definiscono i fattori che incidono sul processo di pianificazione, quali i piani esistenti o i requisiti giuridici, si procede quindi la ricognizione degli strumenti di pianificazione da considerare e si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto. Inoltre, è necessario determinare con chiarezza sin dalle prime fasi quale sia la copertura geografica (area urbana-funzionale) a cui il piano farà riferimento.
- **Fase 2. Sviluppo delle strategie:** sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano. In questa fase la domanda a cui si vuole rispondere riguarda il futuro del contesto urbano di riferimento e la sua trasformazione per garantire una maggiore vivibilità e sostenibilità del sistema della mobilità.
- **Fase 3. Pianificazione delle misure di piano:** una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano. Si sposta quindi il piano dal livello strategico a quello operativo, individuando nel dettaglio i pacchetti di misure per contribuire al raggiungimento di uno o più obiettivi strategici e per superare uno o più problemi individuati.
- **Fase 4. Implementazione e monitoraggio:** questa fase si concentra sull'attuazione delle misure e delle azioni definite nel Piano, accompagnate da monitoraggio, valutazione e comunicazione sistematica degli indicatori al fine di comprendere se le azioni intraprese da Piano sono efficaci alla risoluzione delle problematiche evidenziate nell'analisi del Quadro Conoscitivo.

Il raggiungimento della quarta e ultima fase del ciclo segna un importante traguardo nel processo di attuazione del Piano ma, al contempo, non costituisce la conclusione della sua attuazione. Infatti, proprio per la natura ciclica della metodologia applicata, il traguardo rappresenta piuttosto l'inizio di un nuovo processo basato sui risultati scaturiti da questo primo round segnato dalle quattro fasi del Piano, orientando strategie e nuove azioni sul miglioramento continuo degli indicatori e della sostenibilità delle scelte di Piano.

3.1.2 LE LINEE GUIDA NAZIONALI PER I PUMS

Il **D.M. 397 del 4 agosto 2017** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, recante “*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*”, poi aggiornate con D.M. 396 del 28 agosto 2019 nasce con l’intento di **favorire l’applicazione omogenea e coordinata delle Linee Guida sviluppate in ambito europeo per la redazione e attuazione dei PUMS sul territorio nazionale.**

In particolare, le linee guida sono costituite da (Art. 2):

- ✓ una **procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS** di cui all’Allegato 1.

Il punto 2 dell’Allegato1, in particolare, fornisce le Indicazioni per la redazione e l’approvazione del PUMS i cui passi procedurali utili alla redazione ed approvazione risultano essere:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
 - b) Predisposizione del Quadro Conoscitivo;
 - c) Avvio del percorso partecipato;
 - d) Definizione degli obiettivi;
 - e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
 - f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
 - g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
 - h) Monitoraggio.
- ✓ **individuazione delle strategie di riferimento**, degli **obiettivi macro e specifici** e delle azioni che contribuiscono all’attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, di cui all’Allegato 2.

Aree di Interesse	Macro Obiettivi
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del trasporto pubblico locale; A2. Riequilibrio modale della mobilità; A3. Riduzione della congestione; A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci; A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio; A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano.
B. Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi; B2. Miglioramento della qualità dell'aria; B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.
C. Sicurezza della mobilità stradale;	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale; C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti; C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti; C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli.
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale; D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza; D3. Aumento del tasso di occupazione; D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Figura 5 Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali

Una chiara individuazione degli obiettivi consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario di Piano.

Il PUMS potrà distinguere (cfr. Allegato 2) fra **macro-obiettivi che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ed obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.**

La gerarchia degli obiettivi permette di riconoscere e proporre strategie del Piano per gli anni di valenza dello stesso (10 anni).

3.1.2.1 Le Aree Interne e la Mobilità – LG per gli Interventi nelle Aree-Progetto

Uno degli **obiettivi** della Strategia nazionale per le Aree Interne (**SNAI**) sin dalla sua concezione iniziale è il **miglioramento dell'accessibilità⁸ dai e nei centri minori del nostro Paese** e, in particolare, “... affinché la perifericità non si tramuti in marginalità è dunque necessario accrescere l'accessibilità delle Aree interne ai servizi di base che qualificano la nozione stessa di cittadinanza, istruzione e salute in primis.

Il **tema della mobilità** è riconosciuto essenziale per **definire i livelli di accesso ai servizi di cittadinanza indicati come pilastri della SNAI** quanto per **poter realizzare gran parte dei progetti di sviluppo locale**.

A sostegno di tale obiettivo nel 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS), ha redatto nell'ambito della Strategia Aree Interne, le linee guida pubblicate a febbraio 2016 ed elaborate con il supporto dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT).

Le linee guida sono state costruite **a partire dai fabbisogni espressi in tema di mobilità dai territori interessati** per indicare i **possibili interventi di settore da includere nelle Strategie d'area** che sarebbero state successivamente definite.

La lettura dei fabbisogni distingue **macro-fabbisogni** e **fabbisogni specifici** ai quali vengono successivamente associati dei set di **azioni possibili**.

I **macro-fabbisogni** si declinano sui **tre livelli** di:

- **Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto;**

in cui vengono distinti e riconosciuti il **fabbisogno specifico** di concorrere agli obiettivi di accessibilità dell'Area tramite una *visione integrata del sistema trasporto-territorio mediante l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione di tipo “strategico” (scenario a 10 anni)*, quanto il fabbisogno specifico di strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo “tattico” (scenario 3 anni).

- **Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica;**

in cui trovano *spazio una molteplicità di azioni finalizzate ad accrescere sia l'accessibilità che la qualità dei sistemi locali di trasporto* (interventi di adeguamento infrastrutturale,

⁸ Accordo di Partenariato 2014-2020; Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance - Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013

manutenzione e messa in sicurezza, ...), sia la sostenibilità ambientale del territorio attraverso l'introduzione di mezzi di trasporto pubblico più piccoli e a minore impatto ambientale, o attraverso l'infrastrutturazione di greenway per la fruizione dolce del territorio.

Sviluppo dei servizi di trasporto;

servizi da intendersi convenzionali ma anche innovativi per il miglioramento e la sostenibilità della mobilità interna all'area (coesione interna) e della mobilità verso l'esterno (accessibilità esterna).

Entrando nel merito delle azioni possibili avanzate dalle Linee Guida MIT si riportano gli schemi, ciascuno articolato in *Fabbisogni specifici*, *Possibili Interventi*, *Scala dell'Intervento*, *Competenza amministrativa*, *Fonti di Finanziamento*, per i tre livelli di riferimento:

Schema 1 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di "Pianificazione e Programmazione dei sistemi di trasporto"

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala dell'intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>	<i>Fonti di finanziamento</i>
Promuovere l'accessibilità dei luoghi, garantendo il diritto di mobilità delle persone e delle opportunità di scambio dei beni sul territorio, attraverso una visione integrata del sistema trasporto-territorio mediante l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo "strategico" (scenario a 10 anni)	Definizione di un Piano dei Trasporti dell' Area interna	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni "Aree interne" <i>attualmente la normativa sul TPL consentirebbe solo in deroga-</i>	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità "Aree interne"
	Analisi delle reti di mobilità lenta dell' Area interna	- Area interna	- Unione dei Comuni "Aree interne"	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità "Aree interne"
	Istituzione di un <i>Mobility Manager</i> di area in coordinamento con quelli aziendali e scolastici	- Area interna	- Unione dei Comuni "Aree interne"	- Legge di stabilità "Aree interne"
Promuovere l'accessibilità ed il diritto di mobilità sul territorio dell' Area interna con strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti di tipo "tattico" (scenario a 3 anni)	Armonizzazione dei servizi del TPL con gli orari scolastici/lavoro	- Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni "Aree interne" <i>attualmente la normativa lo consentirebbe solo in deroga</i>	- Legge di stabilità "Aree interne"
	Coordinamento e condivisione dell'offerta di TPL con i Comuni limitrofi (ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni "Aree interne" <i>attualmente la normativa lo consentirebbe solo in deroga</i>	- Legge di stabilità "Aree interne"
	Miglioramento dei servizi di collegamento con gli <i>entry point</i> nazionali ferroviari, portuali e aeroportuali	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni "Aree interne" <i>attualmente la normativa lo consentirebbe solo in deroga</i>	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità "Aree interne"

Figura 6 Linee guida per gli Interventi nelle Aree-Progetto (MIT, 2016) – Scheda 1 – Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di "Pianificazione e Programmazione dei sistemi di Trasporto"

Schema 2 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica”

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala dell'intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>	<i>Fonti di finanziamento</i>
Incrementare l'accessibilità interna e esterna all'area attraverso l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto	Interventi di manutenzione stradale, prevalentemente straordinaria	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie
	Messa in sicurezza della rete viaria	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie
	Sistemazione segnaletica orizzontale e verticale	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie
Promuovere l'accessibilità e l'attrattività del TPL con l'adeguamento dei nodi di accesso, l'infomobilità ed il rinnovo della flotta	Creazione/adeguamento fermate del servizio su gomma	- Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne” - Aziende TPL (<i>da verificare</i>)
	Creazione di parcheggi di scambio “gomma-gomma” e “gomma-ferro”	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Realizzazione di parcheggi attrezzati (anche custoditi) per biciclette	- Area vasta - Area interna	- Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Realizzazione di sistemi di infomobilità	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
Promuovere l'accessibilità degli attrattori turistici del territorio privilegiando le opportunità di una “fruizione sostenibile” delle risorse ambientali e culturali	Sviluppo di reti e percorsi ciclabili	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Sviluppo di percorsi attrezzati e sentieristica	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”

Figura 7 Linee guida per gli Interventi nelle Aree-Progetto (MIT, 2016) – Scheda 2 – Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica” (1)*(continua)* **Schema 2 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica”**

<i>Fabbisogni specifici</i>	<i>Possibili interventi</i>	<i>Scala intervento</i>	<i>Competenza amministrativa</i>	<i>Fonti di finanziamento</i>
Promuovere l'accessibilità degli attrattori turistici del territorio privilegiando le opportunità di una “fruizione sostenibile” delle risorse ambientali e culturali	Riqualificazione di rami di ferrovie dismesse per fruizione escursionistica	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Riqualificazione di percorsi pedonali	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Realizzazione di piattaforme digitali per l'informazione ai turisti	- Area vasta - Area interna	- Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Acquisizione di mezzi di dimensione appropriata alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne” - Legge di stabilità “2015”**
	Acquisizione di mezzi a basso impatto ambientale	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne” - Legge di stabilità “2015”**
Sostenere il diritto di mobilità delle persone a capacità motoria ridotta a causa di condizioni fisiche e/o socio-economiche svantaggiate	Acquisto di veicoli per disabili	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”
	Abbattimento delle barriere architettoniche (nei sistemi di trasporto e viabilità)	- Area interna	- Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- POR FESR* - Legge di stabilità “Aree interne”

* Pur se è prevista la possibilità di effettuare investimenti in questo campo di intervento, non tutte le Regioni hanno deciso di inserirlo nel proprio PO FESR, o non tutte prevedono di destinare risorse per tipologie di territorio compatibili con le Aree interne.

** La Legge di Stabilità 2015 (L. n. 190/2014) ai commi 223-227 individua risorse finalizzate a favorire il rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di TPL.

Figura 8 Linee guida per gli Interventi nelle Aree-Progetto (MIT, 2016) – Scheda 2 – Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica” (2)

Schema 3 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Sviluppo dei servizi di trasporto”-

Fabbisogni specifici	Possibili interventi	Scala dell'intervento	Competenza amministrativa	Fonti di finanziamento
Facilitare l'accessibilità ai luoghi attrattori (scuola, lavoro) della mobilità “sistematica” dei residenti	Potenziamento dei servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche (nuove linee/fermate)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Potenziamento dei servizi di TPL (nuove linee/fermate) per i lavoratori	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Sperimentare/promuovere progetti di car pooling	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	- Legge di stabilità “Aree interne”
Facilitare l'accessibilità ai luoghi attrattori della mobilità “non sistematica”	Potenziamento dei servizi di TPL dedicati per le attività extrascolastiche	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Sperimentazioni di servizi di TPL flessibili o a chiamata	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Potenziamento dei servizi di TPL dedicati alla domanda turistica	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Sperimentare progetti di car sharing	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	- Legge di stabilità “Aree interne”
	Sperimentare/promuovere progetti di car pooling	- Area vasta - Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	- Legge di stabilità “Aree interne”
Sostenere il diritto di mobilità degli utenti a capacità motoria ridotta	Introduzione/potenziamento di servizi a chiamata	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche (ospedali, ecc.)	- Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”

(segue)

Figura 9 Linee guida per gli Interventi nelle Aree-Progetto (MIT, 2016) – Scheda 2 – Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Sviluppo dei servizi di trasporto” (1)*(continua)* **Schema 3 - Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Sviluppo dei servizi di trasporto”**

Fabbisogni specifici	Possibili interventi	Scala dell'intervento	Competenza amministrativa	Fonti di finanziamento
Promuovere la coesione territoriale dell'Area interna e l'accessibilità da e verso l'esterno	Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva ai porti/stazioni ferroviarie/aeroporti	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva da/verso il polo di riferimento	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
	Ridurre le problematiche legate agli spostamenti intermodali (in generale alle “rotture di carico”)	- Regionale - Area vasta - Area interna	- Regione - Provincia - Unione dei Comuni “Aree interne”	- Fondi regionali / ministeriali su politiche ordinarie - Legge di stabilità “Aree interne”
Favorire le opportunità di fruizione sostenibile delle Aree interne per i residenti e i visitatori incentivando servizi di modalità “lenta o dolce” sulle reti pedonali e le greenways	Implementazione di progetti di piedibus/bicibus	- Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	- Legge di stabilità “Aree interne”
	Promozione di percorsi pedonali/ciclistici	- Area interna	- Unione dei Comuni “Aree interne”	- Legge di stabilità “Aree interne”

Figura 10 Linee guida per gli Interventi nelle Aree-Progetto (MIT, 2016) – Scheda 2 – Quadro di insieme dei possibili interventi per rispondere ai fabbisogni di “Sviluppo dei servizi di trasporto” (2)

3.1.3 IL MOBILITY MANAGEMENT

Il **Mobility Management** è uno strumento di gestione della domanda di mobilità quotidiana delle persone promosso da aziende pubbliche e private ed il cui iter normativo nel nostro Paese ha avuto è stato avviato con il *Decreto Ronchi*, DM 27 Marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente.

Il Decreto, insieme al successivo del 2000, oltre ad introdurre le politiche connesse al Mobility Management, che ha introdotto la figura professionale del **responsabile della mobilità: il Mobility Manager (MM)**.

Nell'ambito dei Decreti si delineano due figure professionali:

- Mobility Manager di azienda;
- Mobility Manager di Area.

Il Mobility Manager di azienda ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata adottando, tra l'altro, strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PSCL) con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (car pooling, car sharing, bike sharing, trasporto a chiamata, navette, etc.). Ogni azienda deve comunicare la nomina del Mobility Manager aziendale al Mobility Manager di Area del rispettivo Comune. Lo **strumento attuativo** dei **PSCL** è l'accordo di Mobility Management tra azienda e MM di Area.

Il **Mobility Manager di Area**, introdotto dalla normativa nazionale nel 2000, è invece la **figura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, istituita presso l'Ufficio Tecnico del Traffico di ogni Comune** (ad esclusione dei più piccoli).

Il Mobility Manager di Area ha i seguenti compiti principali:

- mantenere i collegamenti fra la struttura comunale e le aziende di trasporto locale;
- assistere le aziende nella redazione dei piani spostamento casa-lavoro;
- collaborare alla realizzazione dei PSCL aziendali un fornendo ausilio tecnico e supporto informativo;
- promuovere iniziative di mobilità sostenibile di area.

La legge 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*" istituisce negli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, la figura del **Mobility Manager scolastico**.

Il Mobility Manager scolastico è scelto tra il personale docente su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa e con l'ordinamento scolastico, e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. Il Mobility Manager scolastico ha i seguenti compiti:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;

- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi;
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.

In merito alle **condizioni di riferimento per l'obbligo di nomina del MM Aziendale**, il Decreto Interministeriale del 1998 ammetteva la figura per le imprese e gli enti pubblici con più di 300 dipendenti per "unità locale" e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti devono individuare un responsabile della mobilità del personale.

Tali soglie sono state superate con il **Decreto-Legge 19 maggio 2020 n. 34 (Decreto Rilancio)** che ha stabilito che (art. 229, comma 4) *al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.*

Non solo, lo stesso Decreto Rilancio stabilisce che il **Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del Piano di Mobilità Sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo.**

Con successivo Decreto del Ministero per la Transizione ecologica, viene data attuazione all'art. 229, comma 4 del Decreto Rilancio e introdotto il riferimento alle **Linee Guida per la redazione dei Piani degli Spostamenti casa-lavoro.**

La normativa nazionale non introduce un sistema di valutazione o sanzionatorio per verificare il corretto adempimento alla normativa. Tuttavia, per raggiungere gli obiettivi di Piano, si ritiene necessario un coinvolgimento maggiore da parte delle aziende e dei cittadini tutti, da raggiungere attraverso politiche incentivanti e promuovendo la cultura della mobilità sostenibile a partire dalle aziende e dalle scuole.

Da osservare che l'**art. 8 del Decreto 179 del 12 maggio 2021** Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager, introduce la **premiabilità** per cui ***nell'ambito dei programmi di finanziamento per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero della transizione ecologica, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero congiuntamente dai medesimi Ministeri, può essere assegnata una premiabilità ai comuni che presentano un progetto derivante dalla integrazione e dal coordinamento di più PSCL relativi al proprio territorio, adottati e aggiornati ai sensi del presente decreto.***

1998	2000	2015	2017	2020	2021	2021	2022	2022
Decreto Ronchi	Decreto n. 340	Legge n. 221	Decreto MIMS 397	Legge n. 77	Decreto n. 179 del 12 maggio 2021 Decreto n. 209	Decreto-legge n. 73 del 25 maggio 2021 (Legge 23 luglio 2021, n.106)	D.M. 231/2022	Decreto-legge n. 68 del 16 giugno 2022 (Legge 5 agosto 2022, n.108)
“mobilità sostenibile nelle aree urbane” MM aziendale	“incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali” MM d’area	mobility manager scolastico MM scolastico	PUMS	soglie per la nomina mobility manager rispetto il DM 1998	“Linee guida per la redazione e implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro”	“Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale” Fondo PSCL	istituzione presso il MIMS il Tavolo tecnico sul mobility management	«Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili». LG MM scolastico

Figura 11 Le Milestone Normative del Mobility Management

Nel 2022 il DM n.231 esplicita l'importanza del Mobility Management per il quale il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili istituisce con l'art.1 il **Tavolo Tecnico sul Mobility Management** composto da rappresentanti del MIMS, del Ministero della transizione ecologica, dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI) e dai mobility manager d'area di una selezione di città di diversa dimensione demografica (città metropolitane e città medie grandi). Il Tavolo tra le attività per cui è preposto prevede anche l'elaborazione delle linee guida per i mobility manager d'area (art.2).

Nello stesso anno, con la Legge 5 agosto 2022 vengono previste *specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile*, Linee Guida che saranno adottate dal Ministro dell'Istruzione, sentiti il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano 'Rigenerazione Scuola' di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196.

3.2 Quadro Pianificatorio e Programmatico

Oltre che secondo le "Linee Guida per lo Sviluppo e l'Attuazione del Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile" e Il D.M. 397 del 4 agosto 2017, il **Piano della Mobilità dell'Attopiano dell'Area Interna Nord-Est Umbria** sarà redatto coerentemente con il quadro programmatico sovraordinato e con le strategie definite dalla pianificazione sovralocale riassunte nello schema in tabella.

Figura 12 - Quadro programmatico

Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)
<i>Accordo di Programma Quadro Area Interna Nord Est Umbria – Il futuro della tradizione</i>
Documento di Economia e Finanza 2022 - Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia"
Documento di Economia e Finanza 2023 - Allegato "Strategie per le Infrastrutture, la Mobilità e la Logistica"
Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile
Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, Viaggiare in Italia
Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima
Proposta di Piano per la Transizione Ecologica
Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2030
Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024
Piano Nazionale degli Aeroporti - Proposta di Piano Ottobre 2022
Piano Regionale dei Trasporti - PRT Umbria
Programma Regionale (PR) FERS 2021 - 2027

3.2.1 STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE (SNAI)

La **Strategia nazionale per le aree interne (SNAI)** è una **politica territoriale diretta al miglioramento della qualità dei servizi ai cittadini e delle opportunità economiche nei territori interni e a rischio marginalizzazione**, contemplata per la prima volta nel Programma Nazionale di Riforma (PNR) dell'anno 2014 nella parte relativa agli squilibri e alle riforme nazionali (sez. III, parte II) e **definita nell'Accordo di Partenariato 2014 – 2020**.

Sono "interne" quelle **aree caratterizzate da una significativa distanza dai principali centri di offerta di servizi (Salute, Scuola, Mobilità)**, ma anche da una **disponibilità**

elevata di importanti risorse ambientali (idriche, sistemi agricoli, foreste, paesaggi naturali e umani) e **risorse culturali** (beni archeologici, insediamenti storici, abbazie, piccoli musei, centri di mestiere).

Nel **breve periodo**, la Strategia ha il duplice obiettivo di *adeguare la quantità e la qualità dei servizi* di Salute, Scuola e Mobilità (cosiddetti servizi di cittadinanza), e di *promuovere progetti di sviluppo* che valorizzino il patrimonio naturale e culturale di queste aree, puntando anche su filiere produttive locali (mercato). Nel **lungo periodo**, l'obiettivo della Strategia nazionale per le aree interne è quello di invertire le attuali tendenze demografiche delle aree interne del Paese.

Mappa delle Aree con Strategia approvata
al 31 dicembre 2020



Figura 13 Mappa delle Aree Interne con Strategia approvata al dicembre 2020

L'attività di selezione delle aree è iniziata a partire dal 2013 ed il criterio prevalente utilizzato per l'individuazione delle stesse è quello che identifica l'**area interna preliminarmente nella "lontananza" dai servizi essenziali**. Utilizzando tale metodo, in considerazione della maggiore o minore facilità nel raggiungimento dei cd. Poli (ossia i Comuni in grado di offrire una serie di servizi essenziali integrati, ovvero un'articolata offerta scolastica secondaria, un ospedale sede di DEA di I livello e almeno una stazione ferroviaria di categoria silver), le **aree interne** sono state distinte in: **Aree di Cintura** (20 minuti di automobile

per il raggiungimento dei Poli), **Aree Intermedie** (fino a 40 minuti di percorrenza di automobile), **Aree Periferiche** (fino a 75 minuti di percorrenza di automobile) ed, infine, **Aree Ultraperiferiche** (oltre 75 minuti di percorrenza di automobile).

La **SNAI 2014-2020** comprendeva **72 aree interne**.

Tra gli **Accordi di Programma Quadro** sottoscritti nell'ambito della Strategia nazionale per le aree interne a dicembre 2020 **le tre Aree Interne umbre**:

- Sud Ovest Orvietano;
- **Nord Est Umbria**;
- Valnerina.

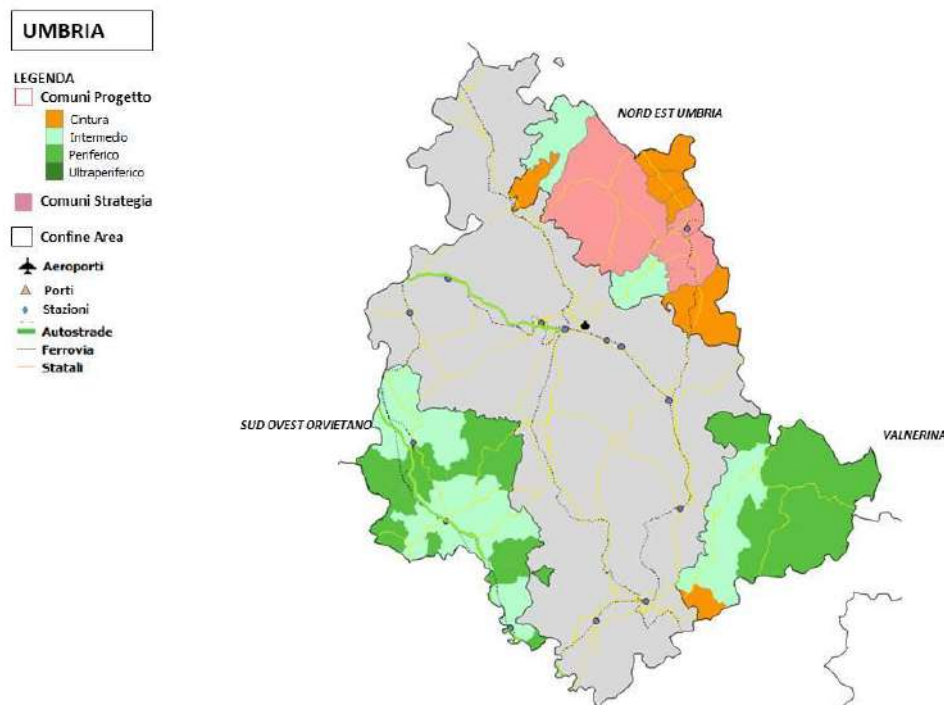


Figura 14 Aree interne nella Regione Umbria Programmazione 2014 – 2020 [Fonte: agenzia-coesione.gov.it]

In merito ai **contenuti delle strategie** relativamente al **tema della mobilità**, questi possono essere riassunti come di seguito.

Sud Ovest Orvietano

- Razionalizzazione del trasporto pubblico locale e del trasporto scolastico
- Rinnovo del materiale rotabile: acquisto scuolabus e installazione di stazioni di ricarica a metano
- Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità elettrica
- Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità: riattivazione del distributore di Parrano
- Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità: diffusione di mezzi elettrici e bici elettriche

Sud Ovest Orvietano

- Ripristino della stazione ferroviaria di Baschi per il trasporto merci

Nord Est Umbria

- **Piano della Mobilità Sostenibile dell'intera area interna.** Redazione, gestione e primi interventi
- **Polo principale "intermodale" di Gubbio.** "Centro per la Mobilità sostenibile"
- **Polo principale "intermodale" di Gualdo Tadino.** "Centro per la Mobilità sostenibile"
- **Polo principale intermodale di Fossato di Vico**
- **Razionalizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) – Gubbio e Gualdo Tadino**

Valnerina

- Mobility management
- Strutturazione del servizio di trasporto scolastico d'area
- Strutturazione di un nuovo servizi di trasporto sociale
- Ausili per la mobilità nei borghi storici

In continuità con quanto sperimentato nel ciclo 2014-2020, la **SNAI 2021-2027** proseguirà nel:

- potenziare i servizi di cittadinanza;
- nel promuovere iniziative per lo sviluppo economico e l'occupazione delle aree interne selezionate.

Gli interventi saranno sostenuti dai Fondi Strutturali europei della programmazione 2021-2027, ma anche da risorse nazionali principalmente legate al **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione**. In particolare, gli interventi procederanno lungo due direttive:

- la continuità con gli interventi già avviati;
- l'allargamento della Strategia, attraverso l'ingresso di nuove aree e la promozione di misure a sostegno delle aree interne nel loro insieme o di singoli Comuni.

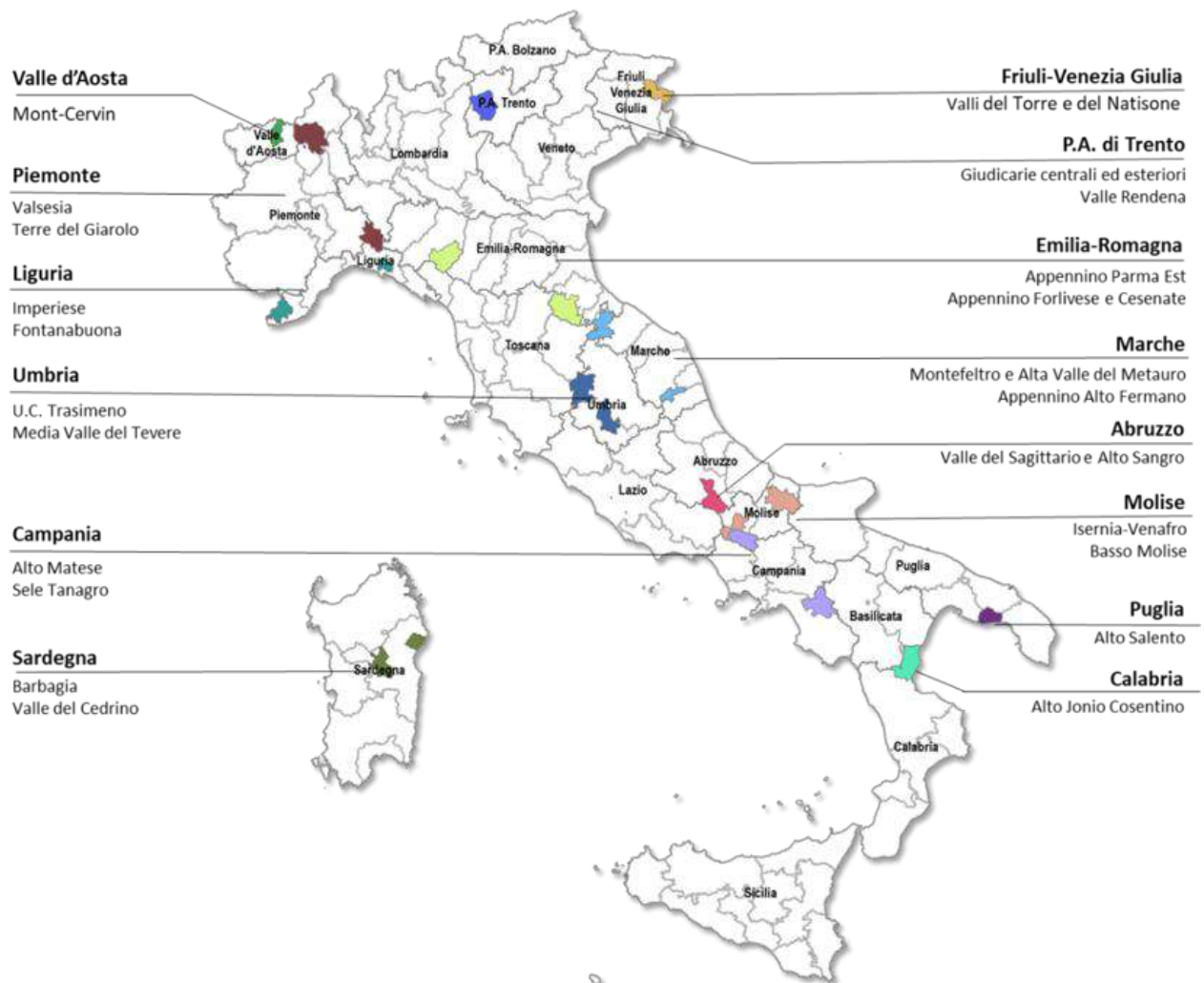


Figura 15 Ministro per il Sud e la Coesione territoriale - 23 aree approvate dal Comitato Tecnico Aree Interne (Giugno 2022)

Per il nuovo ciclo di Programmazione 2021-2027 la Strategia Nazionale Aree Interne si arricchisce di nuove aree che per l'Umbria risultano essere:

- **Unione dei Comuni del Trasimeno,**
- **Media Valle del Tevere e Umbria meridionale (Umbria).**



Figura 16 Regione Umbria – Le Aree Interne per la Programmazione 2021-2027 (Fonte: Dossier informativo di candidatura delle aree)

Nel dettaglio, i comuni delle Aree Interne della Regione Umbria risultano essere:

Aree Interne già individuate nel periodo di programmazione 2014-2020 e confermate:



Area Interna Sud Ovest Orvietano: n.19 comuni (Orvieto – comune capofila, Monteleone di Orvieto, Montegabbione, Parrano, San Venanzo, Ficulle, Fabro, Alleronia, Castel Viscardo, Castel Giorgio, Porano, Baschi, Montecchio, Guardea, Alviano, Lugnano in Teverina, Attigliano, Giove, Penna in Teverina)



Area Interna Nord Est Umbria: n.10 comuni (Gubbio – comune capofila, Pietralunga, Montone, Scheggia e Pascelupo, Costacciaro, Sigillo, Fossato di Vico, Gualdo Tadino, Nocera Umbra, Valfabbrica)



Area Interna Valnerina: n. 14 comuni (Norcia – comune capofila, Cascia, Cerreto di Spoleto, Monteleone di Spoleto, Poggiodoro, Preci, S. Anatolia di Narco, Scheggino, Vallo di Nera, Ferentillo, Arrone, Polino, Montefranco, Sellano)

Nuove Aree Interne:



Area Interna Unione dei Comuni del Trasimeno: n.8 comuni (Castiglione del Lago, Città della Pieve, Paciano, Piegara, Panicale, Magione, Passignano sul Trasimeno, Tuoro sul Trasimeno)



Area Interna Media Valle del Tevere: n. 8 comuni (Todi – comune capofila, Collazzone, Fratta Todina, Monte Castello di Vibio, Avigliano Umbro, Acquasparta, Montecastrilli, San Gemini)

La Strategia d'Area e Governance

La *Governance* della Strategia è definita dalla Delibera CIPE n. 9 del 2015 e s.m.i.; la delibera istituisce il “**Comitato tecnico aree interne**”, coordinato dal Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Il Comitato ha competenze sui processi di **selezione delle aree**, sulla **definizione delle strategie d'area** e sulla **verifica del rispetto dei cronoprogrammi**.

Il Comitato è altresì composto da: Agenzia per la coesione territoriale, Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Ministero dell'istruzione, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANPAL, Ministero della salute, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie e Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, ANCI – IFEL, CREA, INAP, UPI, Regione/Provincia autonoma interessata.

Accordi di Programma Quadro

L'Accordo di Programma Quadro⁹ rappresenta lo **strumento attuativo di cooperazione interistituzionale** attraverso cui Regioni, Enti Locali e Amministrazioni centrali (tra queste figurano sempre le amministrazioni titolari dei “servizi pubblici essenziali” quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'istruzione e il Ministero della salute) **assumono gli impegni vincolanti per la realizzazione degli obiettivi definiti dalla Strategia**.

Nell'esercizio delle funzioni di coordinamento, il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale si avvale dell'Agenzia per la coesione territoriale.

Premesse ed allegati all'Accordo di programma quadro ne costituiscono parte integrante e sostanziale. Sono Allegati all'Accordo di Programma: Strategia d'Area (allegato 1), Programma degli interventi (allegato 2), che contiene l'insieme degli interventi finanziati e che a sua volta si articola relazioni tecniche (allegato 2 a) e piano finanziario per annualità (allegato 2b) e dall'elenco degli interventi cantierabili (allegato 3).

In sintesi, i contenuti dell'Accordo di Programma possono essere rappresentati da:

- attività e interventi da realizzare;
- tempi e modalità di attuazione;
- soggetti responsabili e relativi impegni;

⁹ Art. 2, comma 203, lett. c) della legge n.662 del 23 dicembre 1996

- risorse e copertura finanziaria;
- meccanismi di riprogrammazione delle economie;
- modalità di trasferimento delle risorse;
- sistema di gestione e controllo e monitoraggio.

La Regione Umbria ha sottoscritto gli Accordi di Programma quadro per tutte le Aree Interne identificate nella Regione con il primo ciclo di programmazione.

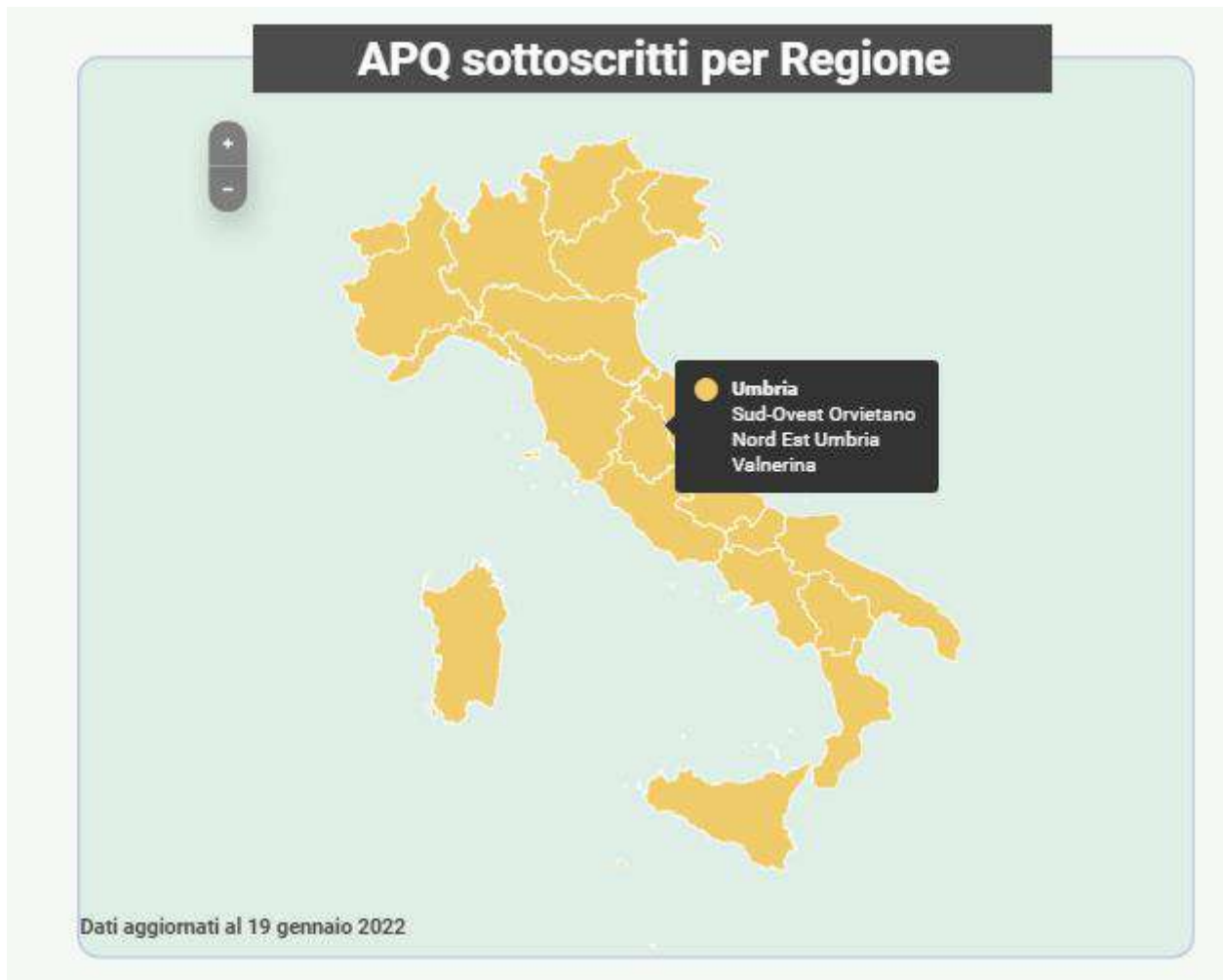


Figura 17 Stato dell'arte degli Accordi di Programma Quadro (Fonte: Agenzia per la Coesione Territoriale)

Ciascun Accordo di programma quadro ha un Responsabile Unico dell'Attuazione (RUA) quale soggetto incaricato dall'Amministrazione regionale del coordinamento sull'attuazione dell'Accordo.

Fanno capo all'Agenzia per la Coesione Territoriale le funzioni di alta vigilanza sul complessivo processo di attuazione dell'Accordo e di tutti gli altri atti di competenza connessi.

3.2.1.1 Accordo di Programma Quadro Area Interna Nord Est Umbria – Il futuro della tradizione

La **Strategia dell'area interna Nord Est Umbria** è stata approvata dal Comitato Tecnico Aree Interne con nota DPCOE-2587 del 20 luglio 2018 e dalla Giunta regionale con deliberazione n. 857 del 2 agosto 2018.

L'**Accordo di Programma Quadro** (APQ) predisposto e la procedura di sottoscrizione da parte dell'Agenzia per la coesione territoriale, dai Ministeri competenti¹⁰, la Regione Umbria e il Sindaco del Comune di Gubbio (soggetto capofila dell'Area Interna Nord Est) è stata avviata nel novembre 2018, e si è conclusa in data **16 maggio 2019**, disponendo così il concreto avvio della fase di realizzazione degli interventi da esso previsti.

L'Accordo di Programma Quadro dell'AI NE-U si compone, oltre che dalle Premesse giuridiche nazionali e comunitarie e dagli articoli di stipula dell'APQ, da:

- Allegato 1 - **Strategia d'Area**;
- Allegato 2 - Programma d'interventi;
- Allegato 2a - Relazioni tecniche;
- Allegato 2b - Piano finanziario per annualità;
- Allegato 3 - Interventi cantierabili

Il documento della **Strategia d'Area – Il futuro della tradizione** – partendo dalla definizione delle condizioni iniziali e delle tendenze evolutive senza intervento entra successivamente nello scenario desiderato e dei risultati attesi.

Nello scenario desiderato vengono anche definite le basi dell'intera strategia d'area che individua **due sistemi su cui intervenire prioritariamente per provocare il cambiamento delle tendenze ora in atto**:

- ✓ il **miglioramento del Trasporto Pubblico Locale** per contrastare lo spopolamento, consentendo l'utilizzo dei servizi di cittadinanza per l'istruzione e la sanità in modo maggiormente indipendente dalla localizzazione geografica, secondo una **organizzazione sussidiaria tra i comuni polo e i comuni dell'Area Progetto**;
- ✓ il rafforzamento dello sviluppo locale puntando, prioritariamente, alla valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, alla creazione di posti di lavoro

¹⁰ Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo, l'Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, Ministero della Salute

connessi alle risorse del territorio, ai saperi tradizionali innovati dagli strumenti digitali e da una congruente formazione del capitale umano.

Inoltre, **architave della Strategia** è il **ripensamento profondo dell'attuale sistema di mobilità**.

La fase diagnosi ha consentito di far emergere caratteristiche del territorio, organizzazione dei servizi e debolezze esistenti per riconoscere *un'area complessiva (area Progetto e area Strategia) molto estesa, con una chiara concentrazione dei servizi amministrativi e di cittadinanza sui comuni polo (Gubbio, in misura minore Gualdo Tadino e Fossato di Vico), un patrimonio culturale e ambientale allo stesso tempo diffuso e concentrato (di nuovo a Gubbio in particolare), la presenza di relazioni allargate significative soprattutto verso i confinanti territori delle Marche.*

Lo sviluppo del sistema della mobilità nell'area dichiarato nella Strategia d'Area persegue il triplice obiettivo di:

- **rafforzare le relazioni comprensoriali**, *soprattutto tra i piccoli centri dell'area Progetto e i tre comuni-polo dell'area Strategia, assicurando una fruizione dei servizi di base (scuola, sanità, amministrazione) sostenibile nei costi, nei tempi e degli impatti ambientali. Si è visto che invece il modello attuale è "insostenibile": uso dominante dell'auto privata con elevati costi economici per i cittadini ed elevati costi ambientali e sociali (incidentalità, qualità della vita) per la collettività;*
- **rafforzare le relazioni territoriali allargate e l'accessibilità da e verso l'esterno**, *indispensabile per il sostegno alle attività economiche esistenti e la promozione di nuove opportunità; si pensa ai collegamenti interregionali con le aree limitrofe, ma anche con nodi e reti infrastrutturali (es. l'aeroporto di Perugia, la linea ferroviaria per la Capitale) il cui potenziamento è necessario per l'attrattività turistica ed economica del territorio (insediamento di imprese), oltre che per lo sviluppo commerciale degli operatori esistenti (relazioni di mercato);*
- **creare le condizioni favorevoli per una fruizione turistica sostenibile e diffusa sul territorio**, *in linea con un'evoluzione della domanda sempre più attenta a riscoprire i patrimoni "minori" di un territorio e magari di farlo con modalità slow, green and smart che incrementano il valore dell'esperienza del viaggio; si tratta quindi di intercettare (o di potenziare), grazie anche ad un'offerta di servizi innovativi di mobilità, un segmento turistico sempre più ampio,*

internazionale, con potenzialità di spesa significativa, indirizzato su tutto il territorio (mentre oggi di fatto i piccoli comuni sono ai margini del turismo attratto dall'area).

La Strategia d'area vede nell'intervento sul **sistema di mobilità** e l'implementazione di un **nuovo modello di relazioni di trasporto centrato sulla pianificazione, sull'integrazione intermodale, sull'innovazione dei servizi e sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica** del sistema l'iter necessario per il raggiungimento degli obiettivi dichiarati.

Non solo; il **nuovo modello** di relazioni di mobilità dovrà essere realizzato attraverso **due principali linee di azione:**

- **riorganizzare i servizi di mobilità** esistenti, in particolare i servizi di trasporto pubblico.
- **attrezzare centri di interscambio dei servizi** per dare concreto "appoggio" al modello di integrazione previsto a duplice livello gerarchico:
 - il **livello gerarchicamente più importante** afferente i tre **comuni-polo** dell'area Strategia (Gubbio, Gualdo Tadino e Fossato di Vico), dove necessariamente deve far perno il nuovo sistema dei servizi a beneficio dell'intero comprensorio;
 - il **livello diffuso dei "punti di approdo"** nei comuni minori dell'area Progetto.

La riorganizzazione del sistema della mobilità e soprattutto i luoghi di interscambio e informativi (poli intermodali) o quelli di approdo dei centri minori saranno gli elementi fisici capaci di fornire servizi e restituire uno dei tre segni della Strategia, quello fisico e tangibile.

Il disegno strategico sotteso all'intera Strategia d'Area è declinato tramite 6 Azioni con la previsione di 24 Interventi.

Relativamente all'**Azione 1- Razionalizzazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, della mobilità sostenibile e realizzazione dei poli intermodali**, il set di interventi risulta essere:



Figura 18 Area Interna Nord Est Umbria – Strategia d’area – Mappa degli interventi (Azione 1)

Inoltre, alcuni interventi relativi l’Azione *Valorizzazione degli attrattori ambientali, dei percorsi storici e naturalistici* sono correlabili al sistema della mobilità e degli itinerari turistici, quali SL3, SL4, SL5:



Figura 19 Area Interna Nord Est Umbria – Strategia d’area – Mappa degli interventi (Azione 5)

3.2.2 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2022 – ALLEGATO – “DIECI ANNI PER TRASFORMARE L’ITALIA”

L’approccio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) alla pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e della mobilità in un orizzonte di medio-lungo termine si basa sullo sviluppo di un “Piano processo”, ovvero un metodo con cui alimentare nel tempo il processo decisionale per la scelta delle infrastrutture e i servizi di mobilità.

L’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) definendo anno per anno, a partire dal 2016, la politica del Governo in materia di infrastrutture e

trasporti, rappresenta il documento programmatico che alimenta questo processo secondo un approccio di tipo *rolling* (aggiornamenti/approfondimenti in step successivi), **anticipando molte azioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)**, quali la **definizione degli obiettivi e delle strategie, l'individuazione degli interventi da effettuare e dei progetti di fattibilità delle opere prioritarie per il Paese fino all'orizzonte del 2030**, il finanziamento per la realizzazione e/o il completamento delle infrastrutture prioritarie di interesse nazionale. Inoltre, esso monitora l'andamento degli investimenti in ogni fase della pianificazione, anche al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati a livello internazionale e sovranazionale.

Il **Documento di Economia e Finanza del 2022** definisce la cornice economica e finanziaria e gli obiettivi di finanza pubblica per il prossimo triennio; approvato dal Consiglio dei Ministri del 6 aprile, e trasmesso al Parlamento il 7, il DEF 2022 tiene conto dei rinnovati scenari economici sociali e politici, dalla crisi Ucraina alla crisi energetica.

In particolare, l'**allegato al DEF 2022 - Dieci anni per trasformare l'Italia Strategie per Infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti**, pubblicato il 23 maggio 2022, descrive il **nuovo approccio allo sviluppo di infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili**, in linea con i principi del Next Generation EU, evidenziando sempre più il profondo cambiamento del modo di concepire le infrastrutture e la mobilità sostenibili, sempre più volte al servizio delle persone e delle imprese. In tal senso, il Mims ha recentemente pubblicato (giugno 2022) il "Rapporto sulle condizioni abilitanti programmazione FSE 2021-27", nel quale vengono illustrate le azioni intraprese, le riforme adottate e le pianificazioni predisposte dal Governo per diversi settori e di cui l'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza rappresenta il documento programmatico predisposto dall'Italia in ottemperanza alle condizioni abilitanti poste dalla Commissione europea per conseguire i fondi della programmazione europea 2021-2027.

Si riporta a seguire il **quadro di sintesi degli investimenti**¹¹, relativi alle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, suddivisi tra **interventi prioritari**, *rappresentati dalle singole infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese*, e **programmi di intervento**, *costituiti da insiemi di interventi diffusi sul territorio e coerenti tra di loro nel perseguire le finalità di sviluppo sostenibile definite nelle linee programmatiche*.

¹¹ I valori economici riportati nell'Allegato al DEF 2022 (Cap. III Gli Interventi e i Programmi prioritari per lo Sviluppo del Paese) non tengono conto, al momento, degli incrementi dovuti all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi

TABELLA III.1.1: INVESTIMENTI PRIORITARI SNIT (COSTO, RISORSE E FABBISOGNO)

Modalità	Costo (Mld €)	Risorse assegnate (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
Strade e autostrade	83,5	63,2	20,3
Ferrovie con nodi urbani	147,4	104,0	43,4
Porti	10,1	9,2	0,9
Aeroporti	3,2	3,2	0,0
Trasporto rapido di massa nelle città metropolitane	32,6	28,8	3,8
Ciclovie	2,6	0,6	2,0
TOTALE	279,4	209,0	70,4

Allegato DEF 2022 – Infrastrutture prioritarie di trasporto

La tabella fa riferimento alle infrastrutture prioritarie di trasporto, cioè agli interventi e ai programmi necessari per il completamento, la messa in sicurezza, la compatibilità ambientale e l'adeguamento tecnologico del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) di I Livello¹².

Rispetto al 2021, a fronte di un incremento del costo complessivo delle opere prioritarie, la **quota percentuale dei finanziamenti disponibili è aumentata**, in considerazione delle ulteriori risorse ripartite e assegnate ai singoli investimenti del PNRR e del PNC e alle risorse aggiuntive apportate dalla legge di bilancio per il 2022, peraltro non ancora considerate integralmente, in quanto non tutte ripartite per singolo intervento o programma¹³.

Rimandando all'Allegato al DEF 2022 per le Tabelle di dettaglio, si riportano a seguire i principali indirizzi per gli ambiti di intervento prioritari delle **Ferrovie**, per le **Strade e le Autostrade**, gli **Aeroporti** e le **Ciclovie nazionali**.

Le Ferrovie

Gli interventi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ferroviari perseguono **tre obiettivi funzionali di base**:

- il **potenziamento dei servizi passeggeri di lunga percorrenza**, con lo sviluppo dell'**Alta Velocità da nord a sud** e con la **velocizzazione degli itinerari trasversali**,

¹² Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (**SNIT**) rappresenta l'insieme di infrastrutture, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la **struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano**. La rete SNIT si compone delle infrastrutture puntuali (nodali) rappresentate dai principali porti e aeroporti, nonché dalle città metropolitane, che costituiscono i poli attrattori/emissivi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci. La rete si completa con le infrastrutture lineari di interesse nazionale e internazionale (ferrovie, strade, autostrade e ciclovie) che permettono alla domanda di mobilità passeggeri e merci di media e lunga percorrenza di esplicarsi su tutto il territorio.

¹³ Nella Tabella III.1.1, ad esempio, non sono ricomprese le risorse che andranno a finanziare gli aggiornamenti dei Contratti di programma con ANAS (incremento di 4,550 mld €) e con RFI (incremento di 5,750 mld €).

volti ad ampliare la connettività del sistema secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura multipolare del territorio italiano;

- **l'integrazione con il trasporto regionale**, destinato a svolgere non soltanto un ruolo primario a supporto della domanda di mobilità locale e metropolitana, ma anche ad alimentare il sistema dei collegamenti veloci di livello nazionale, favorendone l'attrattività;
- il **potenziamento del trasporto merci su ferro**, secondo un disegno multimodale che assume come fulcro fondamentale il sistema dei porti e degli *inland* terminal esistenti, con progressiva estensione dei servizi di maggiore qualità e produttività ai principali comparti industriali dell'Italia peninsulare.

Le Strade e le Autostrade

La rete stradale nazionale costituisce una componente essenziale del sistema integrato delle infrastrutture al servizio della domanda di mobilità di persone e merci, nazionali ed internazionali e la dotazione nazionale di infrastrutture stradali, pur rilevante, presenta esigenze e opportunità di miglioramento in termini di:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. Smart Road), componente necessaria all'aumento della sicurezza stradale, al miglioramento degli standard prestazionali e che può orientare ad un uso maggiormente sostenibile dell'infrastruttura stessa;
- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, con un particolare riguardo alle zone ed alle tratte che collegano le aree interne e quelle a maggior rischio sismico ed idrogeologico;
- decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane e autostradali;
- decongestionamento aree urbane e metropolitane; adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale.

TABELLA III.3.2: INTERVENTI PRIORITARI								
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
8	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna	Completamento SS 675 Orte-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano est - Civitavecchia				513,86	513,86	0,00
		Riqualificazione E45/SS 3 bis Orte-Ravenna		X		1153,31	1153,31	0,00
		Nodo di Perugia			X	461,00	10,50	450,50
		Riqualificazione SS 309 Ravenna-Venezia			X	436,91	436,91	0,00
9	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche	Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie della Galleria della Guinza (Lotto 2°) e del Tratto Guinza - Mercatello Ovest (Lotto 3°)			CdP Anas	90,00	86,00	4,00
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto della Variante di Urbania				130,00	8,00	122,00
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest - Mercatello sul Metauro est (Lotto 4°)				100,00	3,80	96,20
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro est - S. Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) - Completamento				260,00	-	260,00
		Grosseto - Siena: lotto 4°. Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040				105,52	105,52	0,00
		Grosseto - Siena: lotto 9°. Adeguamento a 4 corsie dal km 41+600 al km 53+400				195,78	195,78	0,00
		Siena - Bettolle (A1) Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena - Ruffolo (Lotto 0)				247,00	37,34	209,66
		S.G.C. Grosseto - Fano Tratto Grosseto - Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente).				35,14	35,14	0,00
		Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - 1° L.				218,00	-	218,00

Figura 20 Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 - Le Strade e le Autostrade – Interventi prioritari (Umbria) (1)

TABELLA III.3.2: INTERVENTI PRIORITARI								
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
9	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche	Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - Completamento			CdP Anas	209,01	-	209,01
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) lotto 1				100,00	6,71	93,29
		Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Le Ville - Selci Lama (E45) Lotto 7				435,00	5,00	430,00
10	Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico	Completamento itinerario Livorno Civitavecchia	X		Trasferimento in corso ad ANAS			-
11	Quadrilatero Umbria-Marche	Opere integrative a completamento dell'itinerario			CdP Anas	299,38	283,91	15,48

Figura 21 Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 - Le Strade e le Autostrade – Interventi prioritari (Umbria) (2)

Gli Aeroporti

In coerenza con i precedenti Allegati al DEF, nell'Allegato al DEF 2022 sono stati **individuati i programmi e gli interventi prioritari** che delineano gli ambiti di sviluppo relativi a tutta la rete aeroportuale. *Il futuro del trasporto aereo è fortemente correlato sia alle sue capacità di integrazione all'interno di una rete di trasporti coerente e armonizzata, sia allo sviluppo di tecnologie che garantiscano la riduzione degli impatti ambientali. L'elaborazione di una nuova strategia nazionale si fonda sulla **intermodalità dei sistemi di mobilità** e, al contempo, incentiva le attività di riconversione del trasporto aereo e delle relative infrastrutture, promuovendo **programmi di decarbonizzazione** con l'obiettivo delle zero emissioni. Occorre dunque favorire il rinnovo delle flotte con l'acquisto o la sostituzione di aeromobili*

di nuova generazione, meno inquinanti sia per emissioni nocive che per altri impatti ambientali, quali il rumore. Anche la strategia di sviluppo e utilizzo degli aeroporti minori seguirà necessariamente valutazioni di ottimizzazione tecnico-economica ed ambientale.

A livello di pianificazione, è in corso l'aggiornamento delle previsioni di traffico per i prossimi 15 anni e la revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti. Nell'ambito di tale revisione verrà dedicata un'apposita sezione alla **definizione delle strategie** alla base dello sviluppo della futura rete di trasporto merci, in modo da definire i fabbisogni di infrastrutture e le priorità di intervento in questo settore. Tale documento consentirà anche di aggiornare i volumi e le caratteristiche del traffico atteso e le strategie di sviluppo che saranno poi recepite nelle prossime annualità del presente documento.

In particolare, l'**orizzonte temporale della revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti è al momento fissato al 2035**, traslato quindi di cinque anni rispetto a quello della vigente versione.

Le Ciclovie Nazionali

L'articolo 1, comma 640, della legge del 28 dicembre 2015, n. 208, ha previsto la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovía del Sole), Venezia-Torino (Ciclovía VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovía dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, Ciclovía del Garda, Ciclovía Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, Ciclovía Sardegna, Ciclovía Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), Ciclovía Tirrenica e Ciclovía Adriatica.

Con DM del 29/11/2018, n. 517, sono stati già previsti 16,62 mln € a ciascuna delle ciclovie nazionali. Nell'ambito del PNRR, Missione 2, Component M2C2, con DM del 12/01/2022, n. 4, sono stati ripartiti ulteriori 400 mln €, di cui 150 milioni di fondi statali a legislazione vigente, assegnati alle Regioni e alla Provincia Autonoma di Trento.

TABELLA III.7.1: INTERVENTI PRIORITARI CICLOVIE

	Costo stimato* (mln €)	Risorse assegnate con DM n. 517/2018 (mln €)	Risorse su PNRR DM n. 4/2022 (mln €)	Ulteriori risorse DM n. 4/2022 (mln €)	Fabbisogno residuo* (mln €)
Ciclovia Tirrenica	660,13	16,62	44,50		599,01
Ciclovia Adriatica	282,24	16,62	74,00	27,50	164,12
- Project Review del tratto costiero Lesina - Manfredonia -					
Ciclovia VEN-TO	195,40	16,62	51,00		127,78
Ciclovia del Sole	38,08	16,62	22,50		-
Ciclovia della Sardegna	340,00	16,62	33,00		290,38
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	97,38	16,62	39,50		41,26
Ciclovia della Magna Grecia	520,72	16,62	61,50		442,60
Ciclovia del Garda	344,35	16,62	30,00		297,73
Ciclovia GRAB	14,88	14,88			-
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	105,90	16,62	30,00		59,28
TOTALE	2.599,08	164,46	386,00	27,50	2.022,16

* costo da aggiornare sulla base dell'avanzamento delle attività progettuali e della Project Review della ciclovia Adriatica.

Allegato DEF 2022 – Interventi prioritari Ciclovie

3.2.3 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2023 – ALLEGATO #STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA

Il 28 aprile 2023 Camera e Senato hanno approvato il **DEF 2023**, Documento di Economia e Finanza che prevede una crescita programmatica nel 2023 e di cui, in particolare, **l'Allegato Infrastrutture rappresenta il documento programmatico sulla base del quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delineato il quadro delle scelte relative agli investimenti prioritari** aggiornando il quadro generale della programmazione delle infrastrutture.

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo **Codice dei Contratti Pubblici che delinea il nuovo percorso di pianificazione e programmazione**, il MIT, con l'Allegato Infrastrutture al DEF del 2023, **intende definire le nuove linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture di propria competenza**, sulla base delle quali verranno individuati, nei prossimi mesi, la nuova pianificazione, il nuovo quadro delle priorità, declinando il programma dei finanziamenti e le tempistiche di realizzazione degli investimenti.

L'Allegato evidenzia che il **2023 risulta un anno di transizione normativa**, in cui, con l'approvazione del nuovo Codice dei contratti pubblici – nel cui ambito sono ridefinite le procedure per la pianificazione strategica delle opere e dei programmi prioritari – muterà l'impianto sino ad oggi utilizzato per le azioni di pianificazione e programmazione.

La nuova disciplina in materia di programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è ora dettata, infatti, dall'**art. 39 del D. Lgs. n. 36/2023** (nuovo Codice dei contratti pubblici) – entrato in vigore il 1° aprile 2023 ma destinato a diventare efficace dal 1° luglio 2023, con l'abrogazione del D.Lgs. n. 50/2016 – il quale dispone che **il Governo qualifica una infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale con delibera del Consiglio dei ministri, in considerazione del rendimento infrastrutturale, dei costi, degli obiettivi e dei tempi di realizzazione dell'opera, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni al Governo, sentiti i Ministri competenti, e prevede che l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale è inserito nel Documento di Economia e Finanza.**

L'Allegato evidenzia, inoltre, che **primario obiettivo dell'attuale Governo, e in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è perseguire un processo di pianificazione e programmazione che garantisca, oltre alla corretta visione di sviluppo del Paese, anche tempi certi di realizzazione degli investimenti infrastrutturali grazie a un corretto processo di programmazione e a procedure snelle e veloci, tenendo nella dovuta considerazione la tutela del territorio, dei beni culturali e dell'ambiente, ma senza trasformare gli strumenti di salvaguardia in un sistematico processo di rallentamento degli iter di realizzazione delle opere** ed evitando in tal modo il continuo commissariamento delle stesse.

Relativamente alle Linee programmatiche per lo **sviluppo delle Infrastrutture e del sistema dei Trasporti e della Logistica**, l'Allegato evidenzia:

Opere Infrastrutturali: per le opere infrastrutturali che rientrano nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT) per accelerare i loro iter realizzativi, il cosiddetto "decreto aiuti-quater", a fine 2022, ha definito una **procedura semplificata per l'approvazione definitiva di alcuni grandi progetti autostradali** (ad esempio la Gronda di Genova).

Sicurezza Stradale: il Ministero riconosce fondamentale il tema della sicurezza stradale; questa prende le mosse innanzitutto da un'**efficace manutenzione delle infrastrutture stradali** (per la quale sono stati previsti recenti finanziamenti nella legge di bilancio 2023) ma anche attraverso una **verifica di puntuali aspetti normativi**, sia sul versante delle regole tecniche costruttive o di organizzazione dei cantieri, sia su quello del quadro regolatorio e sanzionatorio nonché ad una revisione del Codice della strada che dovrà, tra l'altro, considerare e normare i più recenti sistemi di mobilità, soprattutto urbana.

Trasporto Pubblico: relativamente al sistema del trasporto pubblico a livello di città metropolitane e di aree urbane, l'azione avanzata dal Governo e dal Ministero sarà portata avanti in linea con le necessità di **disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, garantendo un sistema di mobilità locale realmente rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini e più sostenibile grazie all'incremento del trasporto rapido di massa** (per il quale la legge di Bilancio 2023 ha stanziato più di tre miliardi di euro) e tenendo altresì conto della necessità di garantire i fondi per compensare i mancati introiti derivanti dagli effetti, ancora tangibili, della pandemia su questo comparto.

Logistica e Intermodalità: lo **sviluppo regolato della logistica e dell'intermodalità** riveste un ruolo preminente nel quadro programmatico nazionale; oltre a definire un quadro normativo di individuazione e riferimento per gli **interporti** ed un conseguente **piano di regolazione e sviluppo**, che consideri prioritariamente quanto già esistente come patrimonio da valorizzare e comprendere nella rete di stretta connessione con i corridoi TNT, è da favorire il più possibile la **digitalizzazione dei processi**, nonché l'armonizzazione e l'interoperabilità tra gli strumenti digitali dei vari attori coinvolti a vantaggio di tutta la filiera logistica e intermodale.

Sistema Portuale e Trasporto Marittimo: l'attenzione del Governo per il comparto è massima e già si sta realizzando una importante riforma della governance dei porti italiani, al fine di rafforzarne la competitività, valorizzarne le caratteristiche peculiari e snellire le procedure con l'intenzione di mantenere la gestione pubblica del sistema. **Al piano degli investimenti già in corso con le risorse del Fondo Complementare si aggiungeranno ulteriori investimenti per finanziare interventi selettivi volti a favorire il posizionamento strategico dei porti in funzione dei flussi di traffico merci e passeggeri nazionali e internazionali.**

Trasporto Aereo: Anche il trasporto delle merci per via aerea dovrà essere valorizzato, in particolare considerando quegli scali che hanno un potenziale inespresso anche solo per la loro strategica collocazione geografica. Per quanto concerne invece gli aeroporti passeggeri e cargo, si è svolta la consultazione degli stakeholders sulla **proposta di Piano nazionale degli aeroporti elaborata da ENAC, in corso di approvazione**, valorizzando il ruolo degli aeroporti laddove questi svolgano effettivamente funzione strategica per la mobilità di cittadini e merci.

Le **modalità di selezione e di individuazione delle infrastrutture e dei programmi di intervento prioritari** rivestono un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti, che parte dal recepimento degli obiettivi della programmazione europea e dalle linee di indirizzo nazionali, in una vision di

medio-lungo periodo, coniugandoli con i fabbisogni segnalati dagli Enti territoriali e locali e dagli stakeholder secondo lo schema in Figura.

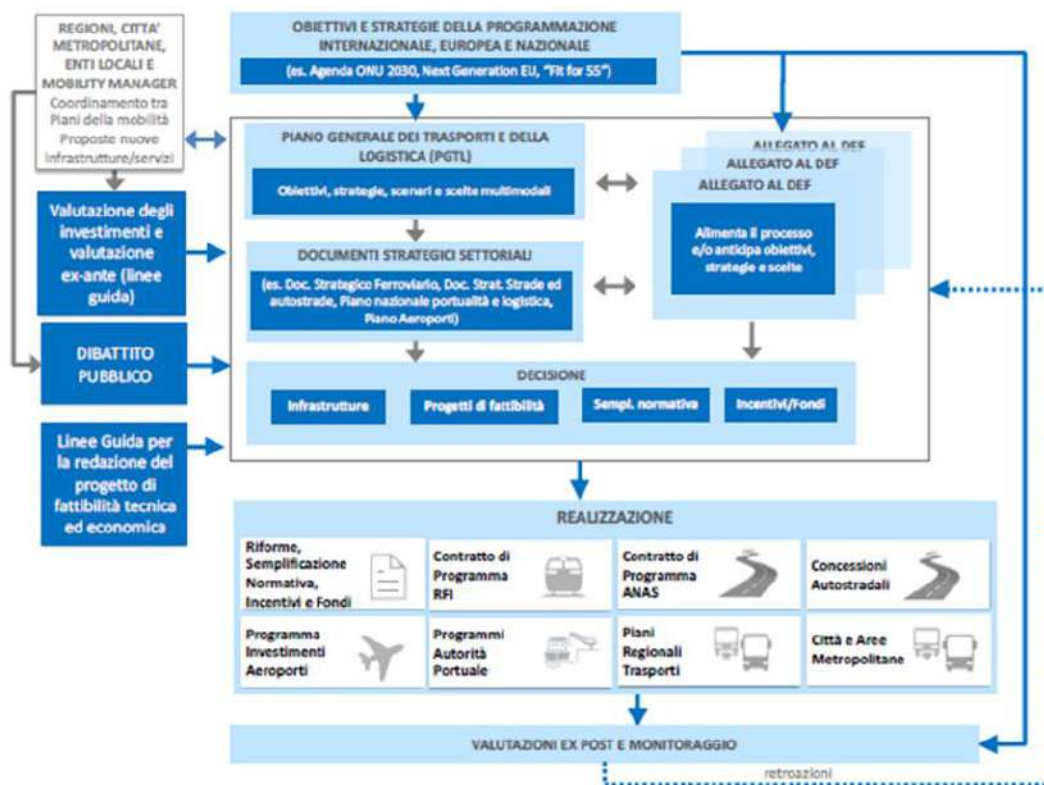


Figura 22 La Pianificazione, Programmazione e Progettazione delle Infrastrutture di Trasporto Prioritarie (Fonte: STM, MIT)

L'attività di selezione e scelta delle infrastrutture è avvenuta in questi anni attraverso metodologie standardizzate, descritte a livello generale nelle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" (d.lgs. n.228/2011) redatte nel 2017 e successivamente sono state emanate le Linee Guida settoriali. Nell'ottica di assicurare una maggior intermodalità, il Governo ritiene necessario un coordinamento tra i singoli documenti strategici settoriali, e in particolare il coordinamento del Documento strategico Ferrovie con quello sulle Strade.

3.2.4 PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** è il **piano di investimenti** predisposto dal Governo italiano per far fronte alla crisi indotta dalla pandemia di COVID-19 ed è parte del programma di investimenti e riforme della Commissione Europea denominato Next Generation EU (NGEU).

Il **NGEU, approvato nel luglio 2020 dal Consiglio Europeo**, nasce come un fondo per il sostegno delle economie degli stati Membri in risposta alla crisi economica e sociale indotta dalla crisi sanitaria e prevede ingenti investimenti e riforme per accelerare la transi-

zione ecologica e digitale; migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori; e conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale. **Tutti i progetti finanziati dal NGEU dovranno essere appaltabili entro il 2023, completati entro giugno 2026.**

I due principali strumenti del NGEU sono il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF) e il Pacchetto di assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d'Europa (REACT EU). Il dispositivo RRF richiede agli Stati membri di presentare un pacchetto di investimenti e riforme: il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il **PNRR dell'Italia**, la cui versione definitiva presentata nell'aprile 2021 e approvata dalla Commissione Europea è avvenuta nel giugno 2021, si sviluppa intorno a **tre assi strategici condivisi a livello europeo ovvero la digitalizzazione e innovazione, la transizione ecologica e l'inclusione sociale e si sviluppa lungo 16 Componenti (C)**, quali gli ambiti in cui aggregare progetti di investimento e riforma dei Piani stessi, **raggruppate in sei missioni (M)**:

- **Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo**
 - M1C1: Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA
 - M1C2: Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo
 - M1C3: Turismo e cultura 4.0
- **Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica**
 - M2C1: Economia circolare e agricoltura sostenibile
 - M2C2: Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile
 - M2C3: Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici
 - M2C4: Tutela del territorio e della risorsa idrica
- **Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile**
 - M3C1: Investimenti sulla rete ferroviaria
 - M3C2: Intermodalità e logistica integrata
- **Missione 4: Istruzione e ricerca**
 - M4C1: Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università
 - M4C2: Dalla ricerca all'impresa
- **Missione 5: Coesione e inclusione**
 - M5C1: Politiche per il lavoro
 - M5C2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
 - M5C3: Interventi speciali per la coesione territoriale

- **Missione 6: Salute**

- M6C1: Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale
- M6C2: Innovazione, ricerca e digitalizzazione del servizio sanitario nazionale

Di seguito si riporta una sintesi degli investimenti previsti dal Piano riguardanti prevalentemente il **tema della mobilità e dei trasporti** e quindi di interesse ai fini di questo studio e per i quali lo stato di avanzamento ha, nella maggior parte dei casi, già individuato gli interventi oggetto del finanziamento.

Di seguito si riporta una tabella che riassume gli interventi finanziati dal piano nazionale di ripresa e resilienza e piano nazionale complementare e risorse nazionali nella Regione Umbria relativamente alle Missioni M2C2 e M3C1.

Figura 23 PNRR investimenti finanziati nella Regione Umbria

MISSIONE	AMBITO/SETTORE	INTERVENTO
M2C2	Rinnovo del parco autobus	Rinnovo del materiale rotabile con autobus TPL urbano ad emissioni zero (elettrici/idrogeno)
M2C2	Rinnovo del parco autobus	Rinnovo del materiale rotabile con autobus alimentati a metano e relative infrastrutture di alimentazione, adibiti al trasporto pubblico locale extraurbano
M2C2	Rinnovo treni	Treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno per il rinnovo delle flotte del materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto regionale
M2C2	Sviluppo mobilità ciclistica	Interventi per la mobilità ciclistica urbana
M2C2	Sviluppo mobilità ciclistica	Treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno per il rinnovo delle flotte del materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto regionale
M2C2	Sviluppo mobilità ciclistica	Perugia: Realizzazione della Linea BRT prevista dal PUMS del Comune di Perugia – Infrastrutturazione corridoio Pievaiola Settevalli (Linea Castel del Piano – Fontivegge)
M3C1	Ferrovie	Orte - Falconara
M3C1	Ferrovie	FCU: Interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete
M3C1	ERTMS, Programma Nodi e Diretrici Ferroviari e Rac-cordi ferroviari	Programma Nodi e Diretrici - Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie (legislazione vigente)
M3C1	ERTMS, Programma Nodi e Diretrici Ferroviari e Rac-cordi ferroviari	ERTMS
M3C1	ERTMS, Programma Nodi e Diretrici Ferroviari e Rac-cordi ferroviari	Programma Nodi e Diretrici - RACCORDI FERROVIARI: TERNI: Modifiche puntuali della radice di ingresso al raccordo funzionali all'incremento di capacità dei binari di presa e consegna

Relativamente ai temi connessi alla Missione 5 Coesione e inclusione di diretto interesse per le Aree Interne, gli investimenti del PNRR Umbria risultano essere:

MISSIONE	AMBITO/SETTORE	INTERVENTO
M5C3	Strategia nazionale per le aree interne	NORD-EST (3,25 milioni di euro)
M5C3	Strategia nazionale per le aree interne	SUD-OVEST (6,64 milioni di euro)
M5C3	Strategia nazionale per le aree interne	VAL NERINA (4,89 milioni di euro)

3.2.5 PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile** è stato **approvato** con il **DPCM 30 aprile 2019**. Il Piano era previsto dalla legge di Bilancio 2017 (articolo 1, commi 613- 615, della L. 232/2016) che prevedeva che la realizzazione di un **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa dell'Unione europea**. La normativa prevedeva, quindi, una dotazione finanziaria, rilevante e duratura nel tempo, per il rinnovo del parco degli autobus utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale su gomma, l'introduzione di veicoli ad alimentazione alternativa e delle relative infrastrutture.

Gli obiettivi generali che il Piano si pone sono.

- il miglioramento della qualità del parco veicoli attraverso la sostituzione di quelli maggiormente inquinanti ed energivori;
- migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato;
- sostenere una politica di infrastrutturazione dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica.

La dotazione finanziaria prevista dal Piano ha un orizzonte temporale al 2033 e suddivide in tre quinquenni i finanziamenti da impiegarsi per nuovi mezzi e relative infrastrutture di supporto, per studi e ricerche e per il sostegno alla filiera produttiva.

In particolare, il Piano ha previsto risorse statali per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto pubblico locale e delle relative infrastrutture di supporto, destinate ai: comuni capoluogo delle città metropolitane ed i comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e biossido di azoto; comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti; regioni.

Il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze n. 71 del 9.2.2021 di approvazione della graduatoria di riparto delle risorse destinate ai comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti.

3.2.6 PIANO STRAORDINARIO PER LA MOBILITÀ TURISTICA, VIAGGIARE IN ITALIA

Con Decreto Ministeriale numero 534 del 16/11/2017 il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il Piano Straordinario per la mobilità turistica 2017-2022**

(PSMT). Il Piano si inserisce nel nuovo processo di pianificazione avviato dal MIT con Connettere l'Italia, e l'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2016 e del 2017. Il Piano individua una metodologia basata su **tre livelli che si innestano**, in maniera sinergica e complementare, **sulla meta turistica** e riguardano i) **l'infrastruttura fisica e i servizi di mobilità** (accessibilità); ii) **l'infrastruttura e i servizi digitali** e iii) **i servizi integrati per il turista che migliorano la fruibilità dei siti turistici.**

Il Piano disegna un modello di accessibilità basato sulle **“porte di accesso al Paese”** – **porti, aeroporti e stazioni ferroviarie** - particolarmente rilevanti per il turismo in termini di arrivi internazionali e restituisce, per la prima volta, una mappa unitaria che sovrappone le reti di mobilità e l'offerta di turismo. **Al pari dell'infrastruttura fisica, anche l'infrastruttura digitale è considerata in modo sistematico come elemento determinante per garantire la qualità dell'offerta di mobilità turistica.**

Il Piano si pone quattro principali obiettivi a cui sono legati obiettivi specifici, linee di intervento e azioni. Di seguito si riporta una sintesi delle linee di intervento maggiormente rilevanti per l'oggetto di questo studio.

Figura 24 Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, Viaggiare in Italia, linee di intervento

A. Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo
<ul style="list-style-type: none"> • A.1. Accrescere l'accessibilità Nazionale, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti di interesse • A.2. Accrescere l'accessibilità Regionale adeguando infrastrutture e servizi di mobilità nei distretti turistici • A.3. Intermodalità e Integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici • A.4. Promuovere l'accessibilità digitale delle porte d'accesso e dei siti turistici
Linee di intervento
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Completamento dei collegamenti AV e AVR da e verso le principali "porte di accesso" del turismo in Italia;</i> • <i>Ridurre la congestione della rete stradale in prossimità di siti turistici</i> • <i>Realizzazione/completamento di collegamenti su ferro (collegamenti alla rete ferroviaria e/o ai sistemi ferroviari metropolitani) degli aeroporti principali (SNIT 1° livello)</i> • <i>Potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località dotate di domanda turistica rilevante (in accordo con le Regioni)</i> • <i>Incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti Turistici</i> • <i>Definizione di linee di intervento dedicate alla mobilità turistica nei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile)</i> • <i>Sviluppo di soluzioni tecnologiche che favoriscano la fruizione delle porte di accesso da parte delle Persone a Ridotta Mobilità</i> • <i>Integrazione dei servizi per il collegamento tra aeroporti, stazioni, porti e i siti turistici</i>
B. Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo
<ul style="list-style-type: none"> • B.1. Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche • B.2. Valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto • B.3. Promuovere la riconoscibilità turistica del Paese alle porte d'accesso e lungo gli itinerari di accesso dei turisti • B.4. Le infrastrutture di trasporto come luoghi di scambio sociale e culturale
Linee di intervento
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche (es. ferrovie storiche, percorsi ciclopedonali);</i> • <i>Promozione di itinerari turistici che includono le infrastrutture di trasporto di particolare pregio artistico-culturale (es. Stazione AV di Reggio Emilia o Afragola, Metropolitana dell'arte di Napoli)</i> • <i>Promozione di servizi di trasporto dedicati al turismo (es. Crociere, itinerari ferroviari)</i> • <i>Promozione di iniziative volte a incrementare l'attrattività turistica dell'infrastruttura come luogo fruibile per finalità di leisure/entertainment, anche attraverso strumenti di Open Innovation</i>
C. Digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità
<ul style="list-style-type: none"> • C.1. Promuovere lo sviluppo di piattaforme big e open data centralizzate e di standard comuni per la raccolta di dati sulla mobilità turistica • C.2. Promuovere interventi di upgrading tecnologico sulle infrastrutture di trasporto di particolare interesse per la mobilità turistica

<ul style="list-style-type: none"> • C.3. Promuovere la generazione di app, tecnologie e servizi digitali dedicati alle esigenze di mobilità del turista e alla personalizzazione dell'esperienza di viaggio • C.4. Garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle infrastrutture di trasporto mediante l'impiego di sistemi avanzati di sensoristica, raccolta e analisi di dati sui flussi di trasporto e tecnologie per la gestione di crisi
Linee di intervento
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Completamento della trasformazione digitale delle Autostrade in «smart road» (es. Autostrada del Mediterraneo)</i> • <i>Interoperabilità e adeguamento tecnologico della rete (es. ERTMS) per lo sviluppo di servizi ferroviari internazionali</i> • <i>Estensione dei servizi di sharing mobility ai turisti, anche con soluzioni agili di riconoscimento connesse all'identità digitale</i> • <i>Promozione di app per la pianificazione di soluzioni del viaggio integrate con l'offerta turistica</i>
D. Promuovere modelli di mobilità turistica sostenibili e sicuri
<ul style="list-style-type: none"> • D.1. Sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche • D.2. Promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico • D.3. Favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali • D.4. Garantire la mobilità in sicurezza per i viaggiatori che si spostano con modalità ciclo-pedonale
Linee di intervento
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Realizzazione di una "rete di mobilità attiva" comprendente percorsi ciclabili e pedonali a fini turistici, servente l'offerta turistica del territorio</i> • <i>Promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili (cicloofficine, punti di ristoro, ecc.)</i> • <i>MOBILITY MANAGEMENT turistico per pianificare le modalità di accesso ai siti turistici anche attraverso convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale</i> • <i>Promozione di servizi di bike-sharing nelle città e nei siti turistici con formule di abbonamento dedicate ai turisti</i> • <i>Progettazione di materiale rotabile (es. treni e bus) abilitato al trasporto di biciclette, in particolare sulle tratte a servizio dei siti e degli itinerari turistici</i> • <i>Progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizio dei siti e degli itinerari turistici</i> • <i>Promozione di iniziative di tariffazione agevolata su mezzi di trasporto tradizionali, per il TPL e per i siti turistici, dedicate ai ciclo-turisti</i>

3.2.7 PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), previsto dal Regolamento europeo (UE) 2018/1999, è il **documento programmatico che definisce la politica energetica e ambientale del Paese**. Il PNIEC dell'Italia è stato presentato alla Commissione Europea a dicembre 2019 e pubblicato a gennaio 2020 dal MISE (Ministero dello Sviluppo Economico) al fine di allineare le **politiche nazionali** agli **obiettivi europei sulle tematiche energetico-climatici previsti nel Framework 2030**.

L'obiettivo del PNIEC è contribuire al processo di decarbonizzazione attraverso la promozione e l'incentivazione di un uso efficienza, razionale ed equo delle risorse naturali anche attraverso lo sviluppo di economie circolari. Riguardo specificamente al settore dei trasporti, il Piano individua misure, politiche e interventi che contribuiscano alla decarbonizzazione del settore dei trasporti traguardando il **2030** come una **tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050**.

Nella successiva tabella sono illustrati i principali obiettivi del PNIEC al 2030, su rinnovabili, efficienza energetica e emissioni di gas serra:

	Obiettivi 2020		Obiettivi 2030	
	UE	ITALIA	UE	ITALIA (PNIEC)
Energie rinnovabili (FER)				
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia	20%	17%	32%	30%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti	10%	10%	14%	22%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi per riscaldamento e raffrescamento			+1,3% annuo (indicativo)	+1,3% annuo (indicativo)
Efficienza energetica				
Riduzione dei consumi di energia primaria rispetto allo scenario PRIMES 2007	-20%	-24%	-32,5% (indicativo)	-43% (indicativo)
Risparmi consumi finali tramite regimi obbligatori efficienza energetica	-1,5% annuo (senza trasp.)	-1,5% annuo (senza trasp.)	-0,8% annuo (con trasporti)	-0,8% annuo (con trasporti)
Emissioni gas serra				
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	-21%		-43%	
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori non ETS	-10%	-13%	-30%	-33%
Riduzione complessiva dei gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990	-20%		-40%	
Interconnettività elettrica				
Livello di interconnettività elettrica	10%	8%	15%	10% ¹
Capacità di interconnessione elettrica (MW)		9.285		14.375

Figura 25 PNIEC: principali obiettivi su energia e clima dell'UE e dell'Italia al 2020 e al 2030

I principali obiettivi del PNIEC italiano sono:

- una percentuale di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia pari al 30%, in linea con gli obiettivi previsti per il nostro Paese dalla UE;
- una quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti del 22% a fronte del 14% previsto dalla UE;
- una riduzione dei consumi di energia primaria rispetto allo scenario PRIMES 2007 del 43% a fronte di un obiettivo UE del 32,5%;
- la riduzione dei "gas serra", rispetto al 2005, con un obiettivo per tutti i settori non ETS del 33%, superiore del 3% rispetto a quello previsto dall'UE.

Nel quadro di un'economia a basse emissioni di carbonio, PNIEC prospetta inoltre il **phase out del carbone dalla generazione elettrica al 2025**.

Gli obiettivi delineati nel PNIEC al 2030 sono destinati ad essere rivisti ulteriormente al rialzo, in ragione dei più ambiziosi target delineati in sede europea con il "Green Deal Europeo" (COM (2019) 640 *final*). Il Green Deal ha riformulato su nuove basi l'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente, puntando ad un più ambizioso obiettivo di riduzione entro il 2030 delle emissioni di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990, e nel medio lungo termine, alla trasformazione dell'UE in un'economia competitiva e contestualmente efficiente sotto il profilo delle risorse, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra.

Le alimentazioni alternative sono, pertanto, uno dei perni per il raggiungimento degli obiettivi del Piano in ottica di medio-lungo termine. Infatti, il PNIEC incentiva la mobilità elettrica sia per i mezzi privati, condivisi ma anche per il trasporto pubblico locale, mettendo al centro **l'elettrificazione delle flotte del Trasporto Pubblico Locale quale modalità di trazione più diffusa e capace di ridurre l'inquinamento dei centri urbani.**

In quest'ottica, al fine di incentivare lo shift da combustibili fossili a mobilità elettrica il Piano prevede una serie di strumenti normativi ed incentivi economico-fiscali per il rinnovo del parco mezzi (auto e bus) ma anche per le infrastrutture come colonnine di ricarica (pubbliche e private) e sistemi di ricarica continui per il trasporto rapido di massa.

Uno specifico riferimento inserito nel PNIEC riguarda anche la pianificazione urbana, in particolare la **redazione dei PUMS** è intesa quale **strumento efficace da svincolare all'erogazione di finanziamenti**, per tutte le Città metropolitane, gli **enti di area vasta** e i comuni superiori ai 100.000 abitanti e per le città ad alto inquinamento di PM10 e/o biossido di azoto (con popolazione anche inferiore ai 100.000 abitanti), **prevedendo, inoltre, per i comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e attraverso linee guida semplificate, la redazione dei PUMS come requisito obbligatorio per l'accesso ai finanziamenti a partire dal 2025.**

Infine, vale la pena sottolineare il ruolo che il PNIEC assegna al **car pooling** quale **strumento utile alla riduzione delle emissioni da trasporti**, promuovendo una sua incentivazione attraverso la promozione di piattaforme digitali per la mappatura della domanda e dell'offerta di mobilità che possano essere utilizzate per la gestione del servizio e la contabilizzazione dei risparmi ed eventualmente il riconoscimento di appositi **titoli di efficienza energetica negoziabili e utilizzabili per l'acquisto di titoli di viaggio nei mezzi collettivi del trasporto pubblico.**

3.2.8 PROPOSTA DI PIANO PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Nelle more dell'aggiornamento del PNIEC al fine di recepire i nuovi target della Legge europea sul clima (Regolamento (UE) 2021/1119) e che sarà condizionato anche dall'approvazione definitiva del Pacchetto legislativo europeo "Fit for 55", il Ministero della Transizione ecologica ha adottato il **Piano per la transizione ecologica PTE**, che fornisce un **quadro delle politiche ambientali ed energetiche integrato con gli obiettivi già delineati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).**

In data 28 luglio 2021 il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE), dall'articolo 4 del Decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22 "Disposizioni urgenti in materia di

riordino delle attribuzioni dei Ministeri”, con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali per la transizione ecologica e la relativa programmazione ha approvato la Proposta di Piano per la Transizione Ecologica.

Come si legge nella premessa del Documento, questo intende fornire le informazioni di base e un inquadramento generale sulla strategia per la transizione ecologica e dare un quadro concettuale che accompagni gli interventi del PNRR promuovendo una riflessione sui temi di grande impatto culturale, tecnologico e socioeconomico. Nel Piano sono, infatti, indicati gli obiettivi principali delle politiche ambientali nazionali nel disegnare un quadro concettuale che accompagni gli interventi del PNRR di cui la mobilità sostenibile uno dei punti qualificanti della Missione 2, dedicata alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica.

Il Piano si articola su **cinque macro-obiettivi condivisi a livello europeo**:

1. **neutralità climatica**: azzeramento delle emissioni di origine antropica di gas a effetto serra fino allo zero netto nel 2050, in particolare attraverso la progressiva uscita dalle fonti fossili e la rapida conversione verso fonti rinnovabili nella produzione di energia, nei trasporti ecc.
2. **azzeramento dell'inquinamento**: portare l'inquinamento sotto le soglie di attenzione indicate dall'Organizzazione mondiale della sanità
3. **adattamento ai cambiamenti climatici**: rendere operative diverse misure di adattamento in contrasto ai dissesti idrogeologici e per aumentare la resilienza dei sistemi naturali e antropici anche attraverso l'azzeramento del consumo di suolo
4. **ripristino della biodiversità e degli ecosistemi**: attraverso misure di conservazione (aumento delle aree protette) al fine di riportare a una maggiore naturalità aree urbane, degradate ecc.
5. **transizione verso l'economica circolare e la bioeconomia**: ovvero passare da un modello economico lineare a un modello circolare, ripensato in funzione di un modello di produzione additiva in modo da permettere il riciclo e il riuso dei materiali e il disegno di prodotti durevoli

Il Piano si declina in **otto ambiti di intervento** che riguardano:

1. **la decarbonizzazione;**
2. **la mobilità sostenibile;**
3. **il miglioramento della qualità dell'aria;**
4. **il contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico;**
5. **il miglioramento delle risorse idriche e delle relative infrastrutture;**

- 6. il ripristino e rafforzamento della biodiversità;**
- 7. la tutela del mare;**
- 8. promozione dell'economica circolare, della bioeconomia e dell'agricoltura sostenibile.**

Con particolare riferimento al macro-obiettivo numero 2 relativo alla mobilità sostenibile il Piano prospetta l'azzeramento delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti attraverso la progressiva conversione a veicoli elettrici, a idrogeno e a biocarburanti, anche attraverso il contributo della domanda pubblica soprattutto nel settore del Trasporto Pubblico Locale come anche previsto nel PNRR. Nello specifico il Piano di allinea ai principali obiettivi indicati dalla strategia europea sulla mobilità (2020) che prevedono:

- **6 milioni di auto elettriche in Italia entro il 2020;**
- **navi e aerei a emissioni zero fra il 2030 e il 2035;**
- **il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità per il 2030 e la triplicazione entro il 2050;**
- **l'aumento del 50% del traffico merci su rotaia entro il 2030 e il suo raddoppio entro il 2050;**
- **la minimizzazione degli incidenti stradali.**

Le misure citate nella Proposta di Piano fanno riferimento alle Missioni del PNRR relativamente alle infrastrutture per il trasporto e alla mobilità. In particolare, la Missione 3 del PNRR che sostiene il rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie con l'obiettivo di completare entro il 2026 la rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il rafforzamento dei collegamenti fra la rete ferroviaria, i porti e gli aeroporti adeguando il sistema rotabile dell'ultimo miglio. Inoltre, si prevede il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e le linee regionali per migliorare la mobilità dei pedonali con la conversione a idrogeno delle linee non elettrificate.

Tra gli interventi normativi per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, con la legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145 del 2018, comma 1031) sono previsti dei contributi economici (ecobonus) per l'acquisto di autoveicoli elettrici o ibridi, con o senza rottamazione di un veicolo inquinante, negli anni 2019, 2020 e 2021.

Riguardo al trasporto locale, il Piano incardina sulla Missione 2 del PNRR le linee di intervento che prevedono:

- **il potenziamento della mobilità sostenibile pedonale e ciclabile con la realizzazione di nuove piste ciclabili urbane e ciclovie turistiche;**
- **nuove linee metropolitane, tram, filovie e funivie in modo da ottenere uno spostamento di almeno il 10% dal mezzo privato al mezzo pubblico;**

- **lo sviluppo della rete elettrica pubblica di ricarica che consentirà la circolazione dei 6 milioni di veicoli elettrici in Italia entro il 2030.**

Oltre all'orizzonte temporale del PNRR ovvero nell'intervallo temporale dal 2030 al 2050 il la Proposta di Piano indica la necessità di programmare la sostituzione completa dei carburanti fossili con elettricità da rinnovabili, idrogeno e biocarburanti per alimentare auto-veicoli leggeri e pesanti ma anche navi e aerei. **Nella prospettiva di una decarbonizzazione completa al 2050, il Piano presuppone che la motorizzazione elettrica dovrà coprire fino al 50% de settore diventando ampiamente maggioritaria nel comparto auto.**

3.2.9 PIANO NAZIONALE DI SICUREZZA STRADALE (PNSS) 2030

Il **Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2021-2030 (PNSS 2030)** ha come **obiettivo** quello di **fornire un documento di programmazione**, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, **di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso**, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 ed un successivo rallentamento negli anni più recenti.

Il PNSS 2030 si colloca a valle dei due documenti precedenti: Piano PNSS 2010 e relativo aggiornamento PNSS Orizzonte 2020, che hanno permesso di ottenere importanti risultati nel processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, oggi MIT, ha elaborato una prima versione del PNSS 2030, oggetto di Consultazione fino al mese di Luglio 2021 e nel novembre 2021 il Ministero ha trasmesso alle Camere il PNSS recante gli indirizzi generali e linee guida di attuazione per la sicurezza stradale.

Il Piano fissa come **obiettivo generale quello di pervenire a dimezzare il numero di morti (da 3000 a 1500) entro il 2030** e individua quali **soggetti a maggior rischio** e, dunque, meritevoli di particolare tutela i seguenti: **i ciclisti; i pedoni; i conducenti di ciclomotori e motocicli; i bambini; le persone di età superiore a 65 anni**. Per ciascuna di queste categorie, il Piano detta **linee strategiche specifiche** costituite dall'analisi dei fattori di rischio e dalle azioni da intraprendere. In via di estrema sintesi:

- per i ciclisti e i pedoni, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, carenze uditive o cognitive, la mancata osservanza della segnaletica, condizioni metereologiche avverse e condizioni dell'infrastrutturali carenti. Tra le azioni, migliorare la visibilità e l'illuminazione, introdurre corsie e piste ciclabili e responsabilizzare i conducenti sia delle automobili sia degli stessi ciclisti e pedoni;

- per i conducenti delle due ruote a motore, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, la mancata osservanza della segnaletica e delle distanze di sicurezza, l'assunzione di rischi eccessivi e la velocità non consentita e il non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, responsabilizzare i conducenti, irrigidire i controlli sulla velocità dei ciclomotori e motocicli, favorire la circolazione di veicoli più sicuri;
- per i bambini, tra i fattori di rischio sono inseriti il non corretto uso dei dispositivi di protezione e le caratteristiche progettuali dei veicoli. Tra le azioni, intensificare l'educazione stradale, responsabilizzare i genitori (o i tutori) e munire i percorsi casa-scuola di speciali iniziative di gestione del traffico;
- per gli utenti over 65, tra i fattori di rischio sono inseriti la distrazione e la disattenzione, che include il sovraccarico cognitivo, le caratteristiche del traffico, non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, per esempio, progettare delle strade auto-esplicative, che riducano il rischio di manovre pericolose come la guida contromano e che mitigano le conseguenze degli errori, attraverso misure di miglioramento della visibilità e dell'illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale, di informazione e avviso ai conducenti, delle banchine e del margine laterale; favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggiore protezione degli occupanti e aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva.

3.2.10 PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA URBANA E EXTRAURBANA 2022-2024

Il riferimento a livello nazionale per lo sviluppo della mobilità ciclistica è il recente **Piano¹⁴ Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) urbana e extraurbana 2022 – 2024** che è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed è finalizzato a realizzare il Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC).

¹⁴ Il Piano della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022 – 2024 è stato pubblicato il 3 agosto 2022 - <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mims-libera-della-conferenza-unificata-al-primo-piano-generale-della-mobilita>

Il Piano, di durata triennale, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), sentiti il Ministro della transizione ecologica (MITE), il Ministro della cultura (MIC), il Ministro del turismo (MITUR), previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Il PGMC è articolato con riferimento a **due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica**:

- ambito urbano e metropolitano;
- **ambito extra-urbano** (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

Il Piano, articolato in sei Capitoli e tre Documenti Allegati, definisce:

- 1) *il **quadro economico e delle risorse**, per ciascuno degli anni del periodo di riferimento, degli stanziamenti di bilancio da ripartire per il finanziamento degli interventi identificati nel PGMC, come declinati anche nei piani della mobilità ciclistica delle Regioni e Province autonome delle Città metropolitane e dei Comuni;*
- 2) *gli **obiettivi annuali**, su ciascuno degli anni del periodo di riferimento, per realizzare un effettivo sviluppo del SNMC. Gli **obiettivi sono fissati per ciascuno dei due richiamati settori di intervento** avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;*
- 3) *il complesso degli **interventi volti a realizzare progressivamente i tracciati di interesse nazionale**, a partire dal Sistema delle **Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN)** che sono parte della **Rete Ciclabile Nazionale (RCN) Bicaldia**, di cui all'articolo 4 della legge n. 2/2018. Si fissano altresì gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa.*
- 4) *gli **interventi prioritari** nell'ottica di definire **un modello intermodale nazionale e di integrazione tra sistemi di viabilità stradale, ferroviaria e con il trasporto pubblico locale**, pianificando le linee di azione per la realizzazione a livello locale di ciclovie che integrino il disegno della RCN;*
- 5) *le **linee di indirizzo amministrativo e regolamentare** necessarie per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa del governo, delle Regioni e Province autonome, delle Città metropolitane e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;*
- 6) *le modalità per promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria e le azioni necessarie a **sviluppare una cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile**;*
- 7) *l'identificazione delle linee di azione che dovranno essere poste in essere per conseguire gli obiettivi stabiliti dal PGMC e sostenere lo sviluppo del SNMC in ambito urbano (con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale - TPL);*

8) *la definizione del modello di verifica di obiettivi e azioni per consentire il controllo Piano.*

In termini di **Obiettivi Strategici, Generali e specifici il Piano individua**

- **obiettivi strategici**, *finalizzati a ispirare il complesso di azioni promosse dallo Stato, dalle Regioni e Province autonome e dagli Enti Locali*, compresa la redazione del Piano stesso;
- **obiettivi generali** che, discendendo dagli obiettivi strategici, *definiscono, nel medio periodo, l'azione che il Governo (nello specifico il MIMS e i Ministeri concertanti) esercitano per lo sviluppo della mobilità ciclistica. In questo primo PGMC gli obiettivi generali assumono necessariamente il carattere di "obiettivi di processo"*;
- **obiettivi specifici**, *che derivano dagli obiettivi generali e si articolano nei tre anni di validità del Piano e generano le azioni operative definite dal PGMC.*

Relazione gerarchica tra obiettivi strategici, generali e specifici			
Obiettivi strategici	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni
Riassumono la missione di lungo periodo che la legge n. 2/2018 assegna allo Stato in termini di sviluppo della mobilità ciclistica	Determinano la declinazione di medio periodo degli obiettivi strategici, nei due ambiti di sviluppo individuati, l'ambito della mobilità urbana e metropolitana e l'ambito della mobilità extra-urbana (regionale, nazionale ed europea)	Obiettivi di breve periodo legati alla verifica degli strumenti tecnici ed economici disponibili nell'arco dei tre anni di validità del Piano	Attività che il Piano prevede per raggiungere gli obiettivi specifici

Figura 26 PGMC 2022 – 2024 - Quadro di sintesi delle relazioni tra obiettivi

3.2.11 IL NUOVO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - PRT UMBRIA 2022 – 2032

Con deliberazione del 23 febbraio 2023, n. 148, la Giunta regionale ha dato corso alla predisposizione del nuovo **Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032**, facendo seguito alle richieste manifestate dal MIMS circa l'opportunità di coordinare la programmazione e le esigenze regionali in modo coerente con il quadro strategico soddisfacendo, altresì, le richieste

della Commissione Europea in merito all’ottemperanza della Condizione Abilitante “Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato” (Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021).

Con successiva deliberazione del 17/05/2023, n. 511, la Giunta regionale, ai fini della procedura di formazione, adozione e approvazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032, ha approvato, ai sensi dell’art. 11 della legge regionale 18 novembre 1998, n. 37 e s.m.i. (Norme in materia di trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422), e del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152 e s.m. i. (Norme in materia ambientale), i documenti relativi al Documento Programmatico Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032 ed al Rapporto Preliminare Ambientale 2022-2032 ora in fase di consultazione.

A seguire la Matrice degli Obiettivi, generali e specifici del Documento Preliminare.

AMBITO	OBIETTIVI GENERALI	MODALITÀ DI TRASPORTO	OBIETTIVI SPECIFICI (PER MODALITÀ DI TRASPORTO)		
OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	La dimensione europea e nazionale: integrazione della regione Umbria nella Grande Rete delle Regioni d'Europa	1 Integrare l'Umbria nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci valorizzando il ruolo dei Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)	Modalità aerea	1.1 Affermare il ruolo dell'aeroporto San Francesco (comprehensive network), all'interno del bacino "Centro Italia" sia come scalo vocato al traffico turistico e business, che come scalo sussidiario rispetto al sistema aeroportuale di Roma per il traffico Low Cost migliorando l'accessibilità dello scalo tramite la costruzione di una fermata ferroviaria nelle sue prossimità 1.2 Migliorare l'accessibilità ferroviaria e tramite linee automobilistiche a mercato all'aeroporto di Roma Fiumicino al fine legare la regione al sistema delle rotte intercontinentali e realizzare una connessione stabile tra l'aeroporto San Francesco e il principale aeroporto italiano in una logica di piena integrazione	
			Modalità ferroviaria	1.3 Migliorare le connessioni alla rete ferroviaria AV da parte del bacino centro-settentrionale dell'Umbria, per garantire un rapido accesso alla rete dei corridoi nazionali e trans-nazionali	
				1.4 Migliorare le connessioni alla rete ferroviaria AV da parte del bacino centro-meridionale attraverso un accesso presso la Stazione di Orte, anticipato rispetto al nodo di Roma e a beneficio anche dell'Alto Lazio	
				1.5 Garantire un collegamento diretto e sostenibile all'aeroporto San Francesco da parte del bacino regionale e da/per Roma/Firenze	
				1.6 Migliorare l'accessibilità verso il sistema aeroportuale della Capitale a servizio dell'intera regione	
				1.7 Valorizzazione del ruolo nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)	
				1.8 Migliorare l'accessibilità ai nodi primari del trasporto (nuova stazione AV Medioetruria, stazione di Orte e Aeroporto San Francesco)	
				1.9 Migliorare l'accessibilità delle merci da/per la Regione ai nodi di riferimento delle reti centrali trans-europee di trasporto (TEN-T - core network) terrestri e marittima	
			Modalità stradale	Trasporto Pubblico su gomma	1.10 Migliorare le caratteristiche prestazionali e di sicurezza della rete stradale di interesse nazionale in ambito regionale
				Trasporto Privato	1.11 Completare la rete delle trasversali di collegamento Tirreno Adriatico
			Trasporto merci e logistica	1.12 Affermare il ruolo della "Piattaforma Logistica Umbra" come sistema a servizio di tutto il bacino del Centro Italia anche attraverso il concorso di ANAS nell'implementazione di SMART Road e sistemi ITS	
				1.13 Garantire adeguati livelli di fluidità e di sicurezza della viabilità extraurbana primaria in corrispondenza del nodo di Perugia (comprehensive network) separando i flussi nazionali e internazionali da quelli regionali di connessione con il capoluogo attraverso l'impiego combinato di interventi infrastrutturali e sistemi ITS	
La dimensione trans-regionale: nuovi ruoli nel sistema delle Regioni dell'Italia Centrale	2 Consolidare il ruolo della regione Umbria di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali a "geometria variabile" tra i territori dell'Italia centrale, conformi ai modelli e ai bisogni locali ma orientati alla interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza	Modalità ferroviaria	2.1 Migliorare l'affidabilità, la frequenza e la qualità dei collegamenti ferroviari interregionali con i territori limitrofi sia per il traffico pendolare che per l'accessibilità turistica		
			2.2 Facendo tesoro del rilancio della dorsale ferroviaria regionale FCU operata dalla regione promuovere una strategia di creazione di una dorsale appenninica da Arezzo ad Isernia a favore dello sviluppo delle aree interne in chiave di mobilità pendolare e/o turistica		
			2.3 Rafforzare la rete dei collegamenti interregionali su gomma tra poli e ambiti non serviti dalla ferrovia, sfruttando la maglia viaria trasversale già potenziata o in via di potenziamento		
			2.4 Integrare il servizio ferroviario interregionale in attestamento ai nodi di interscambio di interesse trans-regionale		
			2.5 Migliorare l'accessibilità di ultimo miglio ai nodi primari del trasporto (aeroporto San Francesco, Piastre logistiche, stazioni ferroviarie di Terni e Foligno) chiamati ad assumere un ruolo per l'intero bacino del "Centro Italia"		
			2.6 Migliorare l'accessibilità dalla viabilità minore alla maglia di interesse trans-europeo e/o nazionale potenziata o in via di potenziamento, a servizio di ambiti locali a spiccata valenza turistica		
			2.7 Integrare l'Umbria nei circuiti del cicloturismo dell'Italia centrale a partire dal completamento della Assisi-Spoleto-Orte-Roma (con collegamenti ciclabili anche con i rispettivi aeroporti)		
			2.8 Sviluppo di soluzioni innovative, "intelligenti" e intelleggibili a servizio della mobilità turistica internazionale, nazionale e interregionale		
La dimensione regionale: modelli sostenibili di mobilità a livello regionale	3 Sviluppare un sistema dei trasporti multimodale e interconnesso che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità sul territorio regionale supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale.	Modalità ferroviaria	3.1 Operare un riequilibrio virtuoso dell'offerta di TPRL privilegiando le tratte ferroviarie a domanda potenziale elevata - Introduzione dei servizi metropolitani ferroviari di Perugia e Terni		
			3.2 Rifunzionalizzare la stazione di Ellera ed Assisi come capisaldi del Servizio ferroviario metropolitano di Perugia		
			3.3 Favorire la diversione modale dal mezzo privato verso il trasporto ferroviario attraverso modelli di esercizio cadenzati e integrazione tariffaria		
			3.4 Integrare nel servizio ferroviario metropolitano di Terni la nuova fermata ferroviaria alla città dello sport (direttrice Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona)		
			3.5 Migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali, di qualità e di accessibilità del TPRL su ferro attraverso il completamento degli interventi di rilancio della rete ferroviaria regionale effettuati negli ultimi anni dalla Regione		
			3.6 Migliorare le condizioni - materiali e immateriali - dell'interscambio tra mezzi del TPRL (ferro-ferro, ferro-gomma)		
			3.7 Attraverso il potenziamento dell'offerta di collegamenti ferroviari interni alla regione contribuire a creare le condizioni per la riaffermazione della centralità e l'eccellenza del ruolo delle OGR di Foligno		
			3.8 Sfruttare l'occasione del "PINQUA" per realizzare un progetto sistemico di riutilizzo dei Fabbricati Viaggiatori delle stazioni ferroviarie come elementi di connessione di trasversali (Costole) rispetto all'Asse ordinatore costituito dalla linea ferroviaria FCU per l'implementazione di circuitazioni turistiche sull'intero principale corridoio N-S regionale		
			3.9 Completare gli interventi per elevare i livelli di sicurezza stradale sulla rete di interesse regionale		
			3.10 Ridurre il traffico di mezzi pesanti in accesso alle aree urbane attraverso l'impulso alla Logistica Urbana Sostenibile anche a livello comprensoriale e in stretta integrazione con il poli della Piastre Logistica regionale.		
			3.11 Riduzione delle esternalità climatiche e ambientali generate dalla mobilità passeggeri e dal trasporto merci, tramite l'azione combinata di una riduzione della mobilità individuale a partire dalle aree più vulnerabili, la decarbonizzazione del parco mezzi, la diffusione dei vettori energetici prodotti da fonti rinnovabili		
			3.12 Favorire la diversione modale dal mezzo privato verso forme di mobilità individuale maggiormente sostenibili e/o verso il TPRL		
			3.13 Migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali, di qualità e di accessibilità del TPRL su gomma		
			3.14 Migliorare le condizioni - materiali e immateriali - dell'interscambio tra mezzi del TPRL (gomma-gomma, ferro-gomma)		
			3.15 Sviluppo di soluzioni innovative per la fruibilità del TPRL che spaziano a seconda dei contesti da servizi a chiamata in aree a domanda debole a soluzioni analoghe alla linea 1 del BRT elettrico di Perugia per il caso di Terni		
			3.16 Efficientare il sistema del TPL automobilistico attraverso la leva costituita dalle procedure concorsuali per l'affidamento dei nuovi contratti di servizio		
			3.17 Creare forme di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico da parte di specifiche categorie di utenti (i.e. Turisti) che contribuiscono a creare valore sul territorio in analogia all'abbonamento gratuito per gli studenti universitari		
			3.18 Promuovere la diffusione della cultura del turismo sostenibile favorendo l'affermazione della mobilità dolce per la fruizione del territorio		
			3.19 Sostenere lo sviluppo della mobilità attiva ciclopedonale a livello urbano e suburbano come alternativa efficiente per gli spostamenti di corto raggio		
			3.20 Sviluppare soluzioni ITS-based per la gestione intelligente del traffico in ambito extraurbano e in accesso ai centri abitati principali al fine di ridurre la pressione sulla rete stradale e nelle aree urbane		
Trasversale	4 Perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società	Tutte le modalità	4.1 Perseguire gli obiettivi di Piano attraverso la valutazione economica degli investimenti al fine di garantire un uso efficiente delle risorse disponibili		
			4.2 Sostenere gli interventi di Piano con valutazioni sulle risorse di finanziamento necessarie al loro sviluppo considerando la realizzazione, il funzionamento e la manutenzione che questi prevedono/richiedono		

3.2.12 PROGRAMMA REGIONALE (PR) FERS 2021 – 2027

Il 22 dicembre 2021, il CIPESS ha approvato la proposta italiana di Accordo di Partenariato¹⁵, sulla base della quale è iniziato il negoziato formale con la Commissione.

L'AdP tra Italia e Commissione Europea relativo al ciclo di programmazione 2021-2027 è stato approvato con Decisione di esecuzione della CE il 15 luglio 2022.

La Regione Umbria¹⁶ ha adottato la proposta di **Programma Regionale (PR) FESR 2021-2027 il 27 maggio 2022** (DGR n. 524).

La proposta¹⁷, attualmente oggetto di esame da parte della Commissione Europea, rappresenta il **documento strategico di programmazione** regionale più recente e di riferimento.

Il **Programma Regionale (PR) FESR 2021-2027** della Regione Umbria, adottato con DGR n. 524 il 27 maggio 2022, inserendosi nel quadro delle principali strategie europee e nazionali (Green Deal europeo e Agenda 2030 ONU), si colloca *all'interno delle priorità dettate dall'Accordo di Partenariato e dalle sfide tracciate nelle raccomandazioni specifiche per paese del 2020, in complementarietà e sinergia con il Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR).*

L'Accordo di Partenariato individua quali **Obiettivi strategici di Policy** e *Obiettivi specifici*:

Obiettivo strategico di Policy

<i>Obiettivo Specifico</i>	<i>Rif.</i>
Obiettivo strategico di Policy 1 - Un'Europa più intelligente	
<i>Ricerca e innovazione</i>	Obiettivo specifico 1.I
<i>Digitalizzazione</i>	Obiettivo specifico 1.II
<i>Crescita e competitività delle PMI</i>	Obiettivo specifico 1.III
<i>Competenze per la transizione industriale</i>	Obiettivo specifico 1.IV

¹⁵ L'Accordo di Partenariato è il documento, predisposto da ciascun Stato membro ed approvato dalla Commissione, che *“definisce la strategia e le priorità di tale Stato membro nonché le modalità di impiego efficace ed efficiente dei fondi SIE al fine di perseguire la Strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva”*. (Fonte: <https://www.agenziacoessione.gov.it/>)

¹⁶ Con il nuovo ciclo di programmazione saranno apportate delle modifiche nella classificazione delle singole regioni. La regione **Umbria** insieme alle Marche (precedentemente considerate tra quelle “più sviluppate”) sarà considerata **“in transizione”** come l'Abruzzo. Le regioni “meno sviluppate” sono quelle rimanenti del Mezzogiorno, mentre le “più sviluppate” comprendono quelle del Centro-Nord.

¹⁷ https://www.regione.umbria.it/documents/18/25387900/PR+FESR+21_27_+UMBRIA.pdf/9eff5dbf-622f-4e8a-b427-3bbb1dc59522

Rafforzare la connettività digitale

Obiettivo specifico 1.V

Obiettivo strategico di Policy 2 – Un'Europa più verde*Energia*

Obiettivo specifico 2.I

Obiettivo specifico 2.II

Obiettivo specifico 2.III

Clima e rischi

Obiettivo specifico 2.IV

Risorse idriche, gestione dei rifiuti e economia circolare

Obiettivi specifico 2.V

Obiettivi specifico 2.VI

Biodiversità e inquinamento

Obiettivo specifico 2.VII

Mobilità urbana sostenibile

Obiettivo Specifico 2.VIII

Gli **interventi**, in ambito urbano e suburbano, **aggiuntivi** rispetto a quelli previsti nel **PNRR**, saranno individuati in **coerenza** con i **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile**, laddove previsti dalla legislazione vigente, o con altri **pertinenti strumenti di settore** che, ove non richiesti ex lege, garantiranno **accesso preferenziale ai finanziamenti FESR**.

I risultati attesi, nel quadro della Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente, sono un miglioramento della qualità dei servizi e una riduzione degli impatti su qualità dell'aria e congestione attraverso interventi prioritariamente mirati a:

- **riqualificare i servizi di trasporto pubblico locale di linea TPL, in ambito urbano, suburbano e metropolitano attraverso:**

i il rinnovo e l'ampliamento delle flotte su gomma, ferro e acqua, in coerenza con la tassonomia UE degli investimenti sostenibili (reg. UE 2020/852 del Parlamento e del Consiglio e Regolamento Delegato 2021/2139 della Commissione) e con la Direttiva (UE) 2019/1161 del 20 giugno 2019 che definisce i veicoli puliti in base alle emissioni di CO2 (art. 4, commi 4 e 5);

ii. la realizzazione di infrastrutture di trasporto di massa, incluso l'allestimento di percorsi preferenziali per trasporto pubblico locale di linea su strada, in particolare bus rapid transport;

iii. la digitalizzazione dei servizi (pubblici, aperti e interoperabili);

- **irrobustire i nodi di scambio fra mobilità urbana ed extra-urbana e la logistica delle merci ricorrendo a soluzioni digitali (ITS) e per l'intermodalità ecologica;**
- **promuovere le infrastrutture ed i servizi di mobilità dolce ciclopedonale a scala urbana, suburbana e interurbana, anche condivisa e la mobilità "a zero emissioni", anche attraverso la diffusione e il potenziamento della rete di ricarica per la mobilità elettrica;**
- **diffondere servizi di MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare ed avvicinare l'offerta di spostamenti alla domanda.**

Obiettivo strategico di Policy 3 – Un'Europa più connessa*Reti TEN-T*

Obiettivo Specifico 3.I

L'obiettivo del **completamento della rete TEN-T** verrà attuato in vista della scadenza del **2030** fissata negli orientamenti dell'Unione per la rete centrale TEN-T, e sosterrà l'avanzamento delle connessioni ferroviarie nei segmenti meridionali del "Corridoio Scandinavo-Mediterraneo" avviate nei precedenti cicli di programmazione e caratterizzate da diversi livelli di avanzamento, fisico e finanziario. Stante il cogente vincolo di limitatezza delle disponibilità di quote del FESR allocate all'intero OP3, **tale obiettivo sarà perseguito prioritariamente con le risorse del RRF e FSC con le quali gli interventi finanziati con il FESR dovranno pertanto coordinarsi.**

Inoltre, per sostenere la multi-modalità e la logistica il FESR potrà finanziare interventi sostenibili sulle dorsali ferroviarie e sulle connessioni di "ultimo miglio" dei nodi portuali, logistici ed aeroportuali della rete centrale e globale, a rafforzamento di quanto previsto nel PNRR.

Mobilità di area vasta

Obiettivo Specifico 3.II

Per migliorare l'**accessibilità di area vasta** saranno potenziate le **connessioni su ferro verso i nodi urbani**. Verranno anche finanziati gli interventi infrastrutturali, portuali e di digitalizzazione previsti nei piani strategici di sviluppo delle **ZES, ovvero negli appropriati strumenti di settore**, qualora non inseriti nelle omologhe misure previste dal PNRR. Sarà inoltre possibile sostenere il **rinnovo, a basse o zero emissioni, del materiale rotabile regionale circolante su reti fisse, nonché l'elettrificazione e la sicurezza delle linee ferroviarie regionali**. Verranno infine sostenute le **aree di interscambio modale nei pressi delle principali stazioni ferroviarie regionali** per migliorare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto a livello locale.

Sulle infrastrutture aeroportuali regionali esistenti, quali definite all'articolo 2, punto 153, del regolamento (UE) n. 651/2014, gli interventi saranno circoscritti alle finalità di mitigazione del rischio ambientale, ai collegamenti con le città ed al miglioramento della sicurezza nei sistemi di sicurezza e di gestione del traffico aereo risultanti dalla ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo.

La **riqualificazione selettiva delle strade** (limitatamente a quelle regionali di tipo extraurbano secondario, provinciali e comunali) sarà diretta a migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei percorsi. **Gli interventi nelle regioni meno sviluppate e in transizione saranno limitati ai collegamenti verso ed entro i comuni delle Aree interne come individuati nella mappatura nazionale aggiornata al 2020** (vedi oltre sezione 10).

Nelle **regioni più sviluppate** i collegamenti verso ed entro le Aree Interne potranno essere realizzati nell'ambito delle **strategie territoriali definite nell'Obiettivo di Policy 5** (o.s 5.2). In tutte le Aree Interne del Paese sarà data priorità agli archi stradali soggetti a significativi rischi sismici e/o idro-geologici. Le azioni finanziate dovranno preferenzialmente incorporare **soluzioni tecnologiche di monitoraggio telematico della resilienza strutturale delle opere d'arte e dei transiti**. Gli interventi sui **porti regionali** saranno limitati alle infrastrutture necessarie per assolvere agli obblighi di **servizio pubblico** per assicurare la continuità territoriale.

Obiettivo strategico di Policy 4 – Un'Europa più sociale e inclusiva

Occupazione	Obiettivi specifici FSE Plus 4.a, 4.b, 4.c, 4.d Obiettivo specifico FESR 4.I
Istruzione, formazione e competenze	Obiettivi specifici FSE Plus 4.e, 4.f, 4.g Obiettivo specifico FESR 4.II
Inclusione e protezione sociale	Obiettivi specifici FSE Plus 4.h, 4.i, 4.j, 4.k, 4.l, 4.m Obiettivi specifici FESR 4.III, 4.IV e 4.V
Cultura e turismo	Obiettivo specifico FESR 4.VI

Obiettivo strategico di Policy 5 – Un'Europa più vicina ai cittadini

L'OP5 sostiene soluzioni di sviluppo sentite proprie dagli attori e partenariati locali attraverso Strategie territoriali locali (ST) che saranno, di norma, sostenute anche da altri OP con il contributo del FESR, del FSE Plus e del FEAMPA, contribuendo al raggiungimento dei previsti vincoli di concentrazione tematica. A tali finalità contribuiscono, inoltre, ulteriori fonti finanziarie comunitarie e nazionali a vocazione territoriale. **Almeno l'8% delle risorse FESR sarà destinato allo Sviluppo Urbano sostenibile.**

• Tipologie di territori e orientamenti per la programmazione

Aree metropolitane. L'azione del **PON Metro 2014-2020 è confermata per le città metropolitane e in una prospettiva di area urbana vasta**, per affrontare con adeguati investimenti i temi ambientali – in particolare per rafforzare le città nella risposta alla sfida dei cambiamenti climatici e alla transizione verso un'economia circolare – e indirizzare in via prioritaria le azioni di rigenerazione urbana e contrasto al disagio socio-economico e abitativo nelle periferie e aree marginali delle aree metropolitane, anche attraverso l'innovazione sociale e il supporto allo start up di nuove realtà imprenditoriali. Oltre ai servizi digitali, si amplieranno gli ambiti di intervento nei territori dell'area metropolitana, ampliando – anche in sinergia con interventi dei programmi regionali – il numero dei comuni interessati, e mobilitando a

sostegno degli obiettivi del programma gli enti Città Metropolitana seppure attraverso gli Organismi intermedi (OI) dei Comuni capoluogo.

Aree urbane medie e altri sistemi territoriali. È essenziale continuare nel supporto alle aree urbane di media dimensione. Intorno a tali realtà, in diverse aree del Paese si concentra l'ossatura del sistema produttivo nazionale, con necessità di favorirne il rilancio economico, l'incremento dei servizi ai cittadini-comunità e la transizione verso un'economia circolare e l'economia blu sostenibile. Si sosterranno processi di rigenerazione urbana e innovazione delle politiche insediative ed abitative (patrimonio pubblico, spazi pubblici e aree dismesse). Le aree urbane medie potranno anche definire coalizioni e progetti che vadano oltre il singolo perimetro comunale, per considerare in senso funzionale il sistema territoriale. Le Strategie territoriali potranno anche essere espressione di altri sistemi territoriali inter-comunali al fine di migliorare organizzazione di servizi e colmare deficit infrastrutturali prioritari nelle strategie regionali (es. piani integrati per aree costiere o insulari, per sistemi produttivi, o per aree nodali). Lo sviluppo di cooperazione strategica tra le aree urbane medie nell'ambito di iniziative regionali che ne considerino complementarità e specializzazione è necessario, e da sostenere, per intraprendere percorsi virtuosi.

Aree interne. Si continuano a sostenere i presidi di comunità nei territori interni, fondamentali per la tenuta complessiva del sistema Paese, per la produzione di servizi ecosistemici, la manutenzione attiva del territorio e la salvaguardia delle risorse naturali e culturali, secondo l'approccio promosso dalla **Strategia nazionale per le aree interne** (SNAI), accompagnandone anche il passaggio dalla fase di sperimentazione alla strutturazione di una vera e propria politica nazionale, con proprie dotazioni, iniziative e modelli differenziati di intervento, e regole di funzionamento, in un'ottica di semplificazione e ottimizzazione procedurale. Il sostegno dei fondi FESR e FSE Plus nell'ambito delle ST continuerà per (i) intervenire congiuntamente sui temi del lavoro-crescita economica e dei servizi essenziali per persone e comunità; (ii) promuovere l'associazionismo comunale permanente delle aree coinvolte. La numerosità delle aree da sostenere dovrà ricercare un equilibrio tra consolidamento delle aree già interessate nel ciclo 2014-2020 e la necessità di estendere l'opportunità di definire e attuare strategie in altri territori delle "aree interne" o a forte caratterizzazione rurale. Il FEAMPA nell'ambito dello sviluppo di pesca, acquacoltura ed economia blu, contribuirà agli obiettivi delle strategie nelle aree interne. Il FEASR, nell'ambito dello sviluppo rurale, potrà contribuire agli obiettivi delle strategie nelle aree interne, nel rispetto dei propri obiettivi specifici e delle proprie regole e modalità attuative.

Aree costiere. Sulla base dell'esperienza dei FLAG (Fisheries Local Action Groups), il FEAMPA proseguirà nella promozione dei partenariati locali (CLLD), le cui strategie saranno indirizzate alla diversificazione economica e allo sviluppo delle comunità di pesca e acquacoltura, in particolare per: i) sviluppare le opportunità e i principi di sostenibilità dell'economia blu nell'ambito di pesca, acquacoltura, turismo costiero, biotecnologia blu, energia oceanica, conoscenze oceanografiche, competenze, pianificazione dello spazio marittimo, sorveglianza e sicurezza marittima, strategie regionali per i bacini marittimi; ii) contribuire alla transizione verde attraverso la strategia per la biodiversità e la strategia "Farm to Fork" e la visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE.

Entrando nel merito del PR della Regione Umbria, la **strategia della programmazione 2021-2027** si basa su una **crescita sostenibile, inclusiva e diffusa**. In particolare, il PR Umbria si pone le sfide di:

1. *attuare politiche volte a migliorare la capacità innovativa e competitiva, investendo maggiori risorse in ricerca e innovazione;*
2. *dare attenzione alla crescita della produttività, concentrandosi sia sulla individuazione e rimozione dei fattori inibitori che sulla promozione dei fattori di miglioramento; puntare al riposizionamento del sistema produttivo su produzioni a più alto contenuto*

tecnologico e al “ringiovanimento” dei settori tradizionali attraverso la promozione a tutti i livelli della innovazione e all'internazionalizzazione;

3. *promuovere azioni che combinino l'economia con la qualità e la sostenibilità dell'ambiente;*
4. *sostenere la cultura in un'ottica di innovazione e inclusione sociale;*
5. *attuare **strategie territoriali** volte a sostenere i percorsi di inclusione sociale ed economica e di sostenibilità ambientale, **favorendo il protagonismo delle “aree interne” e valorizzando l'identità delle aree urbane.***

Le **Priorità**, diverse dall'Assistenza Tecnica, con il dettaglio degli **Obiettivi Specifici** e delle **Azioni** e relative, direttamente e indirettamente, al sistema della Mobilità e dei Trasporti regionale determinate dal **PR Umbria 2021-2027** risultano essere:

PRIORITÀ

Obiettivo Specifico

Azione

Rif.

Obiettivo strategico di Policy 1 - Un'Europa più intelligente

PRIORITÀ 1: UNA REGIONE PIÙ COMPETITIVA: RICERCA & INNOVAZIONE

Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate

Obiettivo Specifico 1.1

Rafforzamento di processi di trasferimento tecnologico e di scoperta imprenditoriale

Azione 1.1.1

Rafforzamento delle filiere di innovazione e supporto ai progetti di R&S

Azione 1.1.2

Sostegno alle start-up innovative e allo sviluppo di spin-off, incubatori/acceleratori

Azione 1.1.3

Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione

Obiettivo Specifico 1.2

Trasformazione digitale: accesso e utilizzo dei servizi pubblici e dei dati da parte di imprese e cittadini

Azione 1.2.1

Diffusione e potenziamento delle tecnologie innovative

Azione 1.2.2

Competenze digitali e spazi digitali di condivisione

Azione 1.2.3

Sostegno alla digitalizzazione delle imprese

Azione 1.2.4

Sostegno alla digitalizzazione del sistema turistico e culturale regionale

Azione 1.2.5

Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi

Obiettivo Specifico 1.3

Sostegno agli investimenti produttivi innovativi delle PMI

Azione 1.3.1

Sostegno all'internazionalizzazione delle PMI

Azione 1.3.2

Rafforzamento della struttura finanziaria e patrimoniale delle PMI

Azione 1.3.3

Sostegno alle imprese turistiche, di servizi per il turismo, cinematografiche audiovisive, culturali e creative e sociali

Azione 1.3.4

Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità Obiettivo Specifico 1.4

Accrescere le competenze lungo le direttrici della S3 Azione 1.4.1

Obiettivo strategico di Policy 2 – Un'Europa più verde

PRIORITÀ 2: UNA REGIONE PIÙ SOSTENIBILE: LOTTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI, TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA A ZERO EMISSIONI E CIRCOLARE

Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra Obiettivo Specifico 2.1

Sostegno all'efficienza energetica delle imprese Azione 2.1.1

Sostegno all'efficientamento energetico negli edifici, strutture e impianti pubblici (compresa l'edilizia residenziale) Azione 2.1.2

Promuovere le energie rinnovabili Obiettivo Specifico 2.2

Sostegno alle imprese per la produzione di energia da fonti rinnovabili Azione 2.2.1

Sostegno pubblico alle energie rinnovabili Azione 2.2.2

Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione ai rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici Obiettivo Specifico 2.4

Prevenzione dei rischi naturali e sismici Azione 2.4.1

Promuovere l'accesso all'acqua e la sua gestione sostenibile Obiettivo Specifico 2.5

Gestione sostenibile dell'acqua Azione 2.5.1

Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse Obiettivo Specifico 2.6

"Sostegno alle imprese in materia di Economia circolare" Azione 2.6.1

Sostegno all'economia circolare pubblica Azione 2.6.2

Rafforzare la protezione e preservazione della natura, la biodiversità e le infrastrutture verdi, anche nelle aree urbane, e ridurre tutte le forme di inquinamento Obiettivo Specifico 2.7

Tutela, ripristino e uso sostenibile dei siti Natura 2000 Azione 2.7.1

Protezione della natura e della biodiversità, patrimonio e risorse naturali, infrastrutture verdi e blu Azione 2.7.2

Obiettivo strategico di Policy 3 – Un'Europa più connessa

PRIORITÀ 3: UNA REGIONE PIÙ CONNESSA: MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

Questa è una priorità dedicata all'obiettivo specifico per la mobilità urbana di cui all'articolo 2, lettera b), punto viii, del regolamento FESR e Fondo di coesione

Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio Obiettivo Specifico 2.8

Mobilità dolce

Azione 2.8.1

Con questa linea di azione si intende **promuovere la realizzazione di interventi anche infrastrutturali che favoriscano la mobilità dolce in sicurezza in ambito urbano**. In particolare, verranno finanziati **piste ciclabili, percorsi ciclo-pedonali e zone 30**. Per favorire la fruizione di tali infrastrutture, finalizzate alla diversione modale dall'utilizzo dell'auto privata alla mobilità dolce, nonché della capacità di **mettere a sistema le infrastrutture per la mobilità dolce** esistenti, potranno essere installate **velostazioni** per il ricovero di mezzi privati e postazioni per la ricarica di bike elettriche. Per rendere più fruibili le piste ciclabili e ciclo-pedonali si si potranno prevedere interventi accessori finalizzati alla loro fruizione (rastrelliere, conta biciclette, panchine).

Gli **interventi dell'azione realizzati dovranno essere coerenti con le disposizioni dei PUMS** o di documenti per la pianificazione di settore dei Comuni che non ne dispongono in quanto non obbligati. **Le azioni sulle piste ciclopedonali potranno agire anche su scala suburbana e interurbana**.

L'azione agirà, oltre che nelle **aree urbane della regione**, nelle **5 città individuate dalle Strategie di Sviluppo Urbano**, e a tal proposito saranno previste integrazioni con gli interventi di efficientamento dei sistemi di illuminazione pubblica esistenti (OS2.1) e con gli interventi relativi al verde urbano (OS2.7), nonché con l'OP1 per quanto riferito all'utilizzo di soluzioni

digitali (ad esempio sensoristica, sistemi per il monitoraggio dei flussi ciclistici, ...). Saranno infine valutati con particolare riguardo gli interventi che prevedano integrazioni con le azioni del FSE+ relativamente alla fruizione da parte di specifiche fasce della popolazione (ad esempio piedibus, bicibus,...).

Potenziamento del Trasporto pubblico locale di linea in area urbana Azione 2.8.2

Con questa linea di azione si intende agire per **favorire l'utilizzo del Trasporto pubblico locale di linea nelle aree urbane**. In particolare, sarà sostenuto l'**acquisto di nuovi mezzi a zero emissioni per il TPL** (materiale rotabile ferroviario destinato alla mobilità urbana delle città di **Perugia e Terni**). Le due città, dove risiede il 30% della popolazione regionale nonché capoluogo di Provincia, sono dotate di tratta ferroviaria di linea urbana che attraversa più stazioni all'interno della città.

Saranno inoltre finanziati **interventi per la dotazione di sistemi digitali dei mezzi destinati ai servizi di TPL** finalizzati, tra l'altro, al rilevamento dei percorsi, dei tempi di percorrenza, alla bigliettazione integrata.

Nell'ottica di una maggiore efficacia dell'intervento il FESR concorrerà per la parte ricadente nell'ambito urbano e suburbano.

Per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale di linea in area urbana, laddove necessario, **potrà essere anche finanziato l'attrezzaggio dei nodi di interscambio modale**, privilegiando soluzioni tecnologiche che ne facilitino l'accessibilità (ascensori, percorsi automatizzati, deposito bagagli o effetti personali) e la loro fruizione privilegiando la digitalizzazione.

Ai fini di una migliore organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, potranno essere finanziati progetti che prevedano l'installazione di specifica sensoristica per il rilevamento dei flussi di traffico/mobilità nelle aree urbane.

Gli interventi realizzati nell'ambito della presente Azione dovranno essere coerenti con le disposizioni dei PUMS o di documenti per la pianificazione del traffico nei Comuni che non dispongono di PUMS in quanto non obbligati.

Obiettivo strategico di Policy 4 – Un'Europa più sociale e inclusiva

PRIORITÀ 4: UNA REGIONE PIÙ INCLUSIVA: CULTURA INNOVATIVA E SOCIALE

Migliorare la parità di accesso a servizi di qualità e inclusivi nel campo dell'istruzione, della formazione, dell'apprendimento permanente mediante lo sviluppo di infrastrutture accessibili, anche promuovendo la resilienza dell'istruzione e della formazione online e a distanza

Obiettivo Specifico 4.2

Migliorare l'accessibilità per una migliore inclusione, innovazione e sostenibilità

Azione 4.2.1

Rafforzare il ruolo della cultura e del turismo sostenibile nello sviluppo economico, nell'inclusione sociale e nell'innovazione sociale

Obiettivo Specifico 4.6

Riquilibrare i luoghi del territorio per una migliore inclusione, innovazione e sostenibilità

Azione 4.6.1

Obiettivo strategico di Policy 5 – Un'Europa più vicina ai cittadini

PRIORITÀ 5: UNA REGIONE PIÙ VICINA AI CITTADINI: COESIONE, SOSTENIBILITÀ E ATTRATTIVITÀ

Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Obiettivo Specifico 5.1

Le **5 Strategie urbane sostenibili** alla luce delle politiche e delle iniziative adottate nel ciclo di programmazione 2014-2020, costruiranno la propria **visione di città al 2030**. Una visione che ridisegni le città offrendo **spazi e servizi moderni ed efficienti**, in grado di promuovere qualità delle relazioni, salute, sicurezza e di mitigare l'impatto sulla comunità dei fenomeni connessi ai cambiamenti climatici. Una nuova vivibilità che si realizzi attraverso una maggior facilità nella fruizione degli spazi e dei servizi che in essi sono realizzati e che tenga in particolare considerazione le categorie più "fragili" (bambini, ragazzi e anziani) e, attraverso loro, le famiglie. Una vivibilità che abbia nel digitale e nella mobilità sostenibile il fulcro per meglio organizzare la quotidianità di ciascuno (**città in 15 minuti**) e nella valorizzazione/funionalizzazione di spazi da destinare allo sport, alla socialità e alla cultura il cuore di un nuovo modo di vivere la città. Luoghi belli, culturalmente vivi che sappiano essere attrattivi anche in

chiave turistica, mettendo a sistema **attrattori materiali e immateriali** anche attraverso il contributo attivo delle comunità locali. Una declinazione in cui la sinergia tra FESR e FSE+ sia forte, soprattutto attraverso interventi di innovazione sociale che favoriscano la fruizione di spazi e aree restituite alla cittadinanza; politiche mirate per le famiglie, la conciliazione dei tempi vita lavoro, il sostegno alla genitorialità, anche attraverso misure dedicate ai bambini; politiche in favore dei giovani e della creazione di opportunità di lavoro; politiche per la crescita culturale, puntando su creatività, domanda di cultura, esperienze innovative, nuovi modelli di gestione.

Le strategie verranno attuate attraverso lo strumento dell'ITI, integrando gli interventi OP5 di seguito descritti con quelli su infrastrutture verdi e **mobilità urbana sostenibile**, attivati nell'ambito dei rispettivi obiettivi specifici (OS 7 e OS 8 dell'OP2), e con quelli dell'OP4 FSE+.

L'affermazione di nuovi modelli di mobilità, obiettivo molto sfidante per le città umbre, partirà dall'attuazione dei PUMS delle singole città. Occorrerà promuovere la sostituzione dell'uso dell'auto privata con **modalità più sostenibili e con il TPL** puntando sulla qualità dell'offerta e sulle possibilità di integrazione tra i diversi mezzi, anche attraverso azioni per la digitalizzazione dell'accesso ai servizi e l'innovazione della gestione dell'offerta. In questa logica, assumono rilievo anche **l'introduzione di sistemi ITS** per il **governo della mobilità**, nonché di sensoristica specifica nella logica IOT da mettere a sistema secondo un modello **smart city**. Nel delineare gli **interventi infrastrutturali per la mobilità sostenibile** (piste ciclabili, percorsi pedonali, zone 30) sarà data **priorità ai collegamenti verso scuole, parchi, poli sportivi e culturali, anche per favorire la mobilità in autonomia e sicurezza** di bambini e ragazzi, nonché di altre categorie fragili. Sarà inoltre possibile rendere più fruibili le piste ciclabili e ciclo-pedonali, con interventi di completamento finalizzati alla fruizione sostenibile e in sicurezza (rastrelliere, conta biciclette, panchine) e – laddove del tutto mancanti – con sistemi dedicati di illuminazione pubblica. Ad integrazione di tali interventi e per promuoverne la fruizione, il FSE+ potrà intervenire anche sostenendo esperienze di **pedibus e bici-bus**. Laddove possibile, gli interventi sulle infrastrutture per la mobilità saranno integrati con quelli relativi alle infrastrutture verdi in ambito urbano e periurbano. Le principali città umbre presentano criticità per la qualità dell'aria e, al tempo stesso, per l'innalzamento delle temperature medie, delle notti tropicali e dell'intensità delle precipitazioni. Emergono **forti criticità** soprattutto in termini di particolato PM10 e PM2,5 (2020) e di concentrazione di ozono (dovuta soprattutto al trasporto stradale) per **Terni, Foligno e Città di Castello** e una situazione comunque seria a **Spoletto e Perugia**. I più recenti dati elaborati da Arpa sulla qualità dell'aria delle 5 città sono influenzati dall'impatto positivo del lockdown.

....

Le **cinque città interessate dalle strategie territoriali rappresentano una sorta di ossatura non solo geografica**, ma anche culturale e turistica del territorio regionale su cui si può basare una specifica azione promozionale. Esse hanno in comune un importante patrimonio storico e culturale che, se comunicato come sistema, permette di conoscere l'Umbria e la sua storia in modo inedito, con emergenze artistiche che arrivano fino al contemporaneo. Sono **città collegate da infrastrutture stradali e ferroviarie**, ma anche da sentieri e cammini e che in qualche modo possono configurarsi come i principali attrattori di una sorta di galleria d'arte a cielo aperto da fruire in maniera lenta o, magari, solo in pochi giorni. Esse – nel loro complesso - possono fornire una chiave di lettura diversa dell'Umbria che esce dal cliché dell'Umbria medievale e che si arricchisce di suggestioni e di spunti diversi che possono essere promossi in maniera nuova, anche favorendo il fare esperienza dell'Umbria delle città. Pertanto, **le strategie di promozione delle cinque strategie urbane saranno attivate con una regia regionale, al fine di garantire la coerenza delle singole linee di azione promozionale rispetto al brand unitario regionale**, assicurando standard qualitativi unitari della promozione delle aree urbane regionali e massimizzando l'efficacia e le ricadute di tali attività.

Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree diverse da quelle urbane **Obiettivo Specifico 5.2**

Nel quadro del presente **obiettivo specifico**, dedicato al **superamento degli squilibri territoriali**, la Regione attribuisce un particolare rilievo strategico allo **sviluppo delle aree svantaggiate e marginali del proprio territorio**, a favore delle quali intende innescare dinamiche

positive, di contrasto del trend di spopolamento e di attivazione delle grandi potenzialità che tali zone presentano attraverso la **Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI)**, senza escludere la possibilità di intervenire anche su altri territori, in coerenza con il documento DPCoe **“Criteri per la selezione delle aree interne da sostenere nel ciclo 2021-2027”**. In continuità evolutiva con il ciclo programmatico 2014-2020, la finalità perseguita è quella di **confermare il sostegno a favore delle tre aree interne già individuate** (Sud Ovest Orvietano, Nord est Umbria e Valnerina), **abbinando a ciò la volontà di estendere l’operatività della SNAI in Umbria**. In particolare, sono individuati, d’intesa con il Dipartimento per le Politiche di Coesione Territoriale (DPCoe) e coerentemente con la nuova mappatura delle aree interne del Paese, due ulteriori territori: **l’Unione dei Comuni del Trasimeno e l’area della Media Valle del Tevere**.

Rispetto ad un ambito territoriale che si presenta quindi più ampio rispetto al passato, il set di misure integrate individuate, in grado di rispondere ai bisogni ed alle necessità delle popolazioni e del sistema economico locale è volto prioritariamente al **rafforzamento dei servizi essenziali alla cittadinanza e allo sviluppo del capitale territoriale** mediante il supporto sostenibile ed inclusivo all’economia e al tessuto sociale.

I **servizi** (istruzione, **mobilità** e salute) costituiscono un fattore determinante per **“abilitare” una comunità**, è pertanto fondamentale intervenire, al fine di garantire condizioni eque di accessibilità e ridurre i divari nei territori, attraverso azioni specifiche volte a sostenere, a titolo esemplificativo:

- un’istruzione ed una formazione inclusiva e di qualità, che si avvalga di modelli di innovazione didattica, dell’uso di tecnologie e che favorisca lo sviluppo di competenze digitali in stretto collegamento con il mercato del lavoro, anche tenendo conto delle specificità territoriali delle aree interne;
- l’accesso ai sistemi socio-sanitari e socio-assistenziali di qualità, sostenibili e a prezzi accessibili, con particolare attenzione alle esigenze delle persone in condizioni di vulnerabilità, anche determinate o accentuate dalla crisi, puntando su un modello territoriale che favorisca l’integrazione tra servizi sociali e sanitari. Nello specifico, per le aree interne, gli interventi dovranno incentivare la collaborazione tra le istituzioni responsabili della programmazione di tali servizi e gli attori territoriali pubblici, privati e del Terzo Settore coinvolti nell’erogazione degli stessi, in una logica di welfare di prossimità e di innovazione sociale.

Sulla direttrice dello sviluppo dei sistemi locali, in un approccio integrato e multisettoriale, le azioni mirano alla generale **“rivitalizzazione” delle aree interne**, per aumentare l’attrattività dei territori, sia in termini di residenzialità che di valore turistico. In particolare, occorrerà puntare su:

- la qualificazione, valorizzazione e rigenerazione del patrimonio identitario per lo sviluppo complessivo dei sistemi territoriali ai fini culturali, creativi, di inclusione e innovazione sociale, anche nei borghi e nei centri storici, attraverso, ad esempio, interventi per la riqualificazione degli spazi aperti quali piazze, spazi pubblici e sportivi e la creazione di aree collettive; la riqualificazione di infrastrutture e di servizi in un’ottica di rafforzamento dei centri aggregativi a carattere sociale; la riqualificazione di spazi condivisi o strutture abbandonate anche al servizio del tessuto produttivo locale;
- interventi di protezione, sviluppo e promozione delle aree interne sotto il profilo naturale, paesaggistico e ambientale, artistico-culturale e turistico. Nello specifico, si intende puntare sulla valorizzazione e fruizione delle aree di pregio naturalistico, inclusa la tutela/conservazione del paesaggio rurale e della biodiversità; promuovere la conoscenza, riqualificazione, valorizzazione e fruizione del patrimonio artistico, culturale e archeologico anche in chiave inclusiva, potenziandone l’accessibilità, sia fisica che cognitiva, anche tenendo in considerazione nuovi modelli gestionali; intervenire su attrattori turistici e itinerari, percorsi tematici, strade secondarie di connessione, cammini in grado di collegare frazioni, borghi e centri abitati dei sistemi territoriali.

Tali azioni, abbinate al rafforzamento del sistema di accoglienza turistica sia in termini di ricettività che di servizi funzionali al turista, saranno alla base della promozione del territorio con il forte coinvolgimento delle comunità locali. Al fine di garantire la coerenza delle singole

linee di azione promozionale rispetto al **brand unitario regionale**, assicurare standard qualitativi unitari della promozione delle aree interne regionali e massimizzare l'efficacia e le ricadute di tali attività, le strategie di promozione dei singoli territori delle aree interne sono attivate e sotto il coordinamento della Regione.

Possano infine **essere finanziate nelle aree interne azioni integrate per la costituzione di comunità energetiche** da configurare come interventi puntuali a carattere sperimentale, su territori circoscritti, ad integrazione e in sinergia con quanto previsto dal PNRR in questo ambito.

Le strategie territoriali si avvalgono, per tali interventi, del sostegno integrato del FESR, per la parte infrastrutturale, e del FSE+, per rafforzare l'offerta dei servizi, massimizzando le sinergie ed il coordinamento tra le diverse fonti, comprese le risorse nazionali specificamente dedicate alle aree interne.

Si prevede, inoltre la necessità che il FEASR, nell'ambito dello sviluppo rurale, contribuisca, compatibilmente con le disposizioni di riferimento, agli obiettivi delle strategie nelle aree interne. con il FEASR, compatibilmente con le disposizioni di riferimento.

L'attuazione delle strategie territoriali non può prescindere da interventi di capacitazione amministrativa dei soggetti coinvolti, in particolare a favore degli Enti locali, e dalla promozione di processi partecipativi che garantiscano la necessaria corrispondenza tra le esigenze locali e le azioni poste in essere secondo un approccio place-based.

Oltre agli interventi finanziati dalla presente priorità, le strategie territoriali potranno inoltre essere sostenute, in particolare, nell'ambito dell'OP1 -OS3 per quanto riguarda interventi di supporto alle imprese culturali, creative e turistiche, e nell'ambito dell'OP2 – OS1 e OS2 in ordine all'efficientamento energetico degli edifici, alle misure di conservazione dei siti della rete Natura2000 e allo sviluppo di imprese di specifiche filiere/prodotti legati alle tipicità dei singoli territori.

4 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

Nei paragrafi a seguire si presentano le principali caratteristiche della struttura territoriale e insediativa dell'Altopiano dei Sette Comuni, in particolare sono riportate le analisi relative a:

- aspetti demografici;
- imprese e dinamiche occupazionali;
- istruzione;
- sanità;
- turismo.

4.1 Struttura territoriale e insediativa

L'Area Interna Nord Est dell'Umbria, area di Piano, si compone dei dieci Comuni di:

- Montone;
- Pietralunga;
- Gubbio;
- Scheggia e Pascelupo;
- Costacciaro;
- Sigillo;
- Fossato di Vico;
- Gualdo Tadino;
- Valfabbrica;
- Nocera Umbra.

L'intero sistema territoriale si estende nei 1.182,26 km² con una popolazione di 64.412 residenti nei diversi nuclei per una densità abitativa di 54 ab./km², valore medio superato nei comuni di Gubbio, Nocera Umbra, Fossato di Vico e Gualdo Tadino.

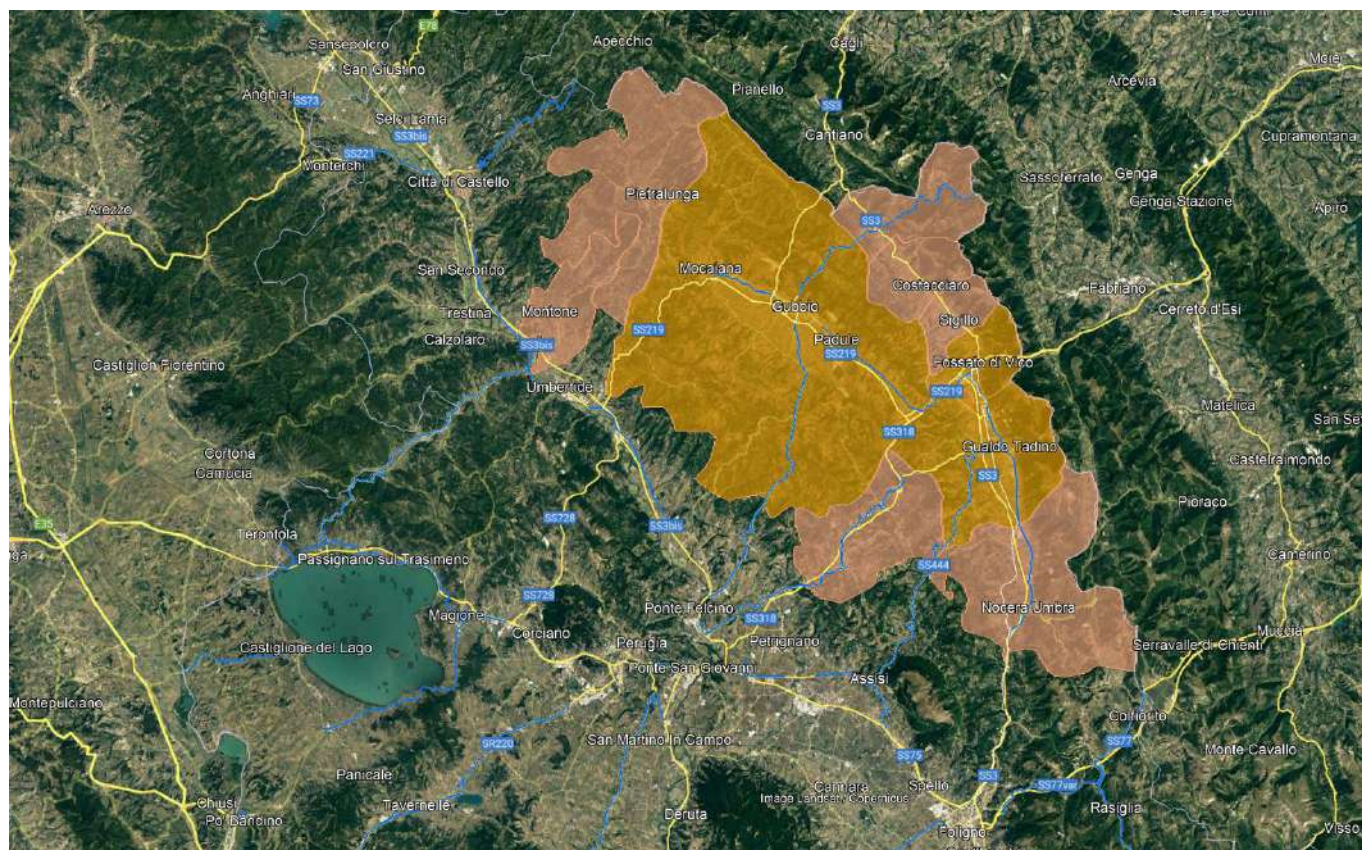


Figura 27 L'Area Interna Nord Est dell'Umbria nel sistema Regionale

A seguire i dati di sintesi dell'Area di Piano:

Comune	Popolazione [ab.] (ISTAT -31 dic. 2022)	Estensione [km ²]	Densità ab [ab./km ²]
Montone	1.580	51,09	31
Pietralunga	1.984	140,42	14
Gubbio	30.479	525,77	58
Scheggia e Pascelupo	1.232	64,15	19
Costacciaro	1.058	41,06	26
Sigillo	2.335	26,47	88
Fossato di Vico	2.639	35,39	74
Gualdo Tadino	14.281	124,28	115
Valfabbrica	3.205	92,30	35
Nocera Umbra	5.619	81,33	69
	64.412	1.182,26	54

La struttura territoriale si compone quindi di un sistema multipolare composto dai tre nodi urbani principali di Gubbio, Gualdo Tadino e Fossato di Vico ed una rete di centri minori.

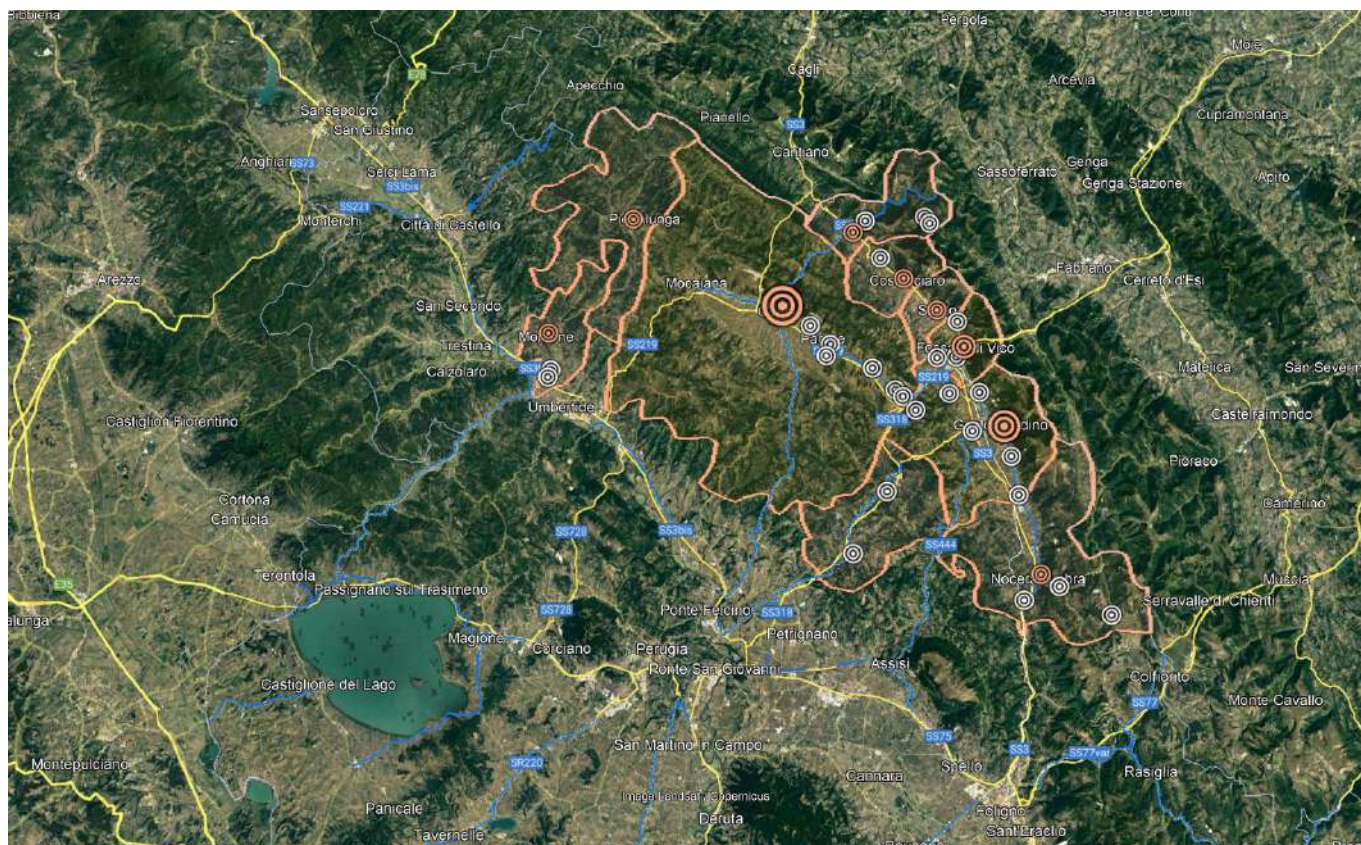


Figura 28 Localizzazione dei Centri abitati e i nuclei minori nell'Area Interna NEU

4.1.1 ASPETTI DEMOGRAFICI

A partire dall'analisi dell'andamento demografico dal dato regionale è possibile osservare come il Saldo naturale registri negli anni di osservazione un incremento dei decessi (11.606 nel 2022) a fronte di una riduzione delle nascite (4.920 nel 2022) con un **crescente saldo negativo**.

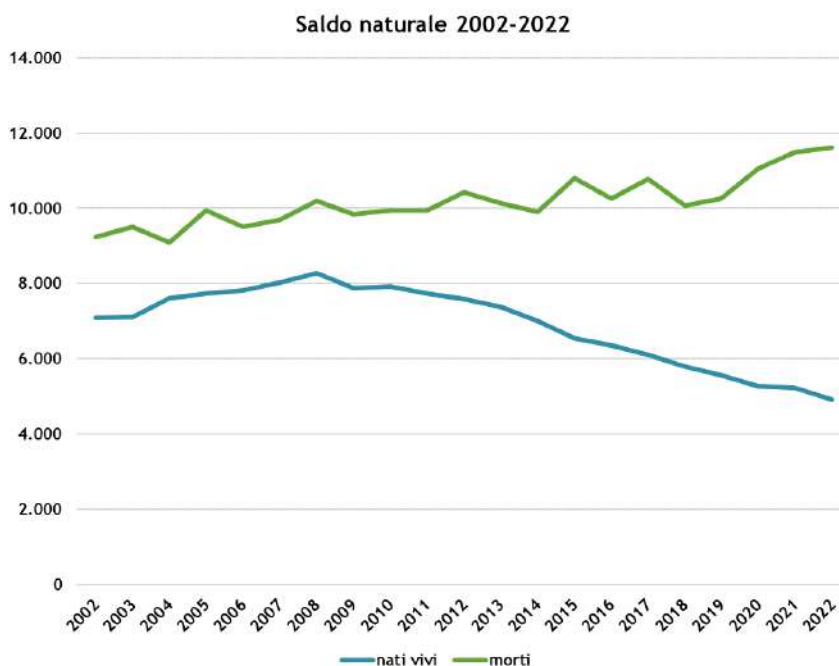


Figura 29 Regione Umbria – Saldo naturale (ISTAT 2002 – 2022)

Una contrazione è rilevabile negli anni di osservazione anche per il Saldo migratorio che nel 2022 nella Regione Umbria registra 24.296 unità iscritti all’anagrafe (dall’estero e/o da altri comuni) a fronte di 22.285 cancellati registrando saldo positivo.

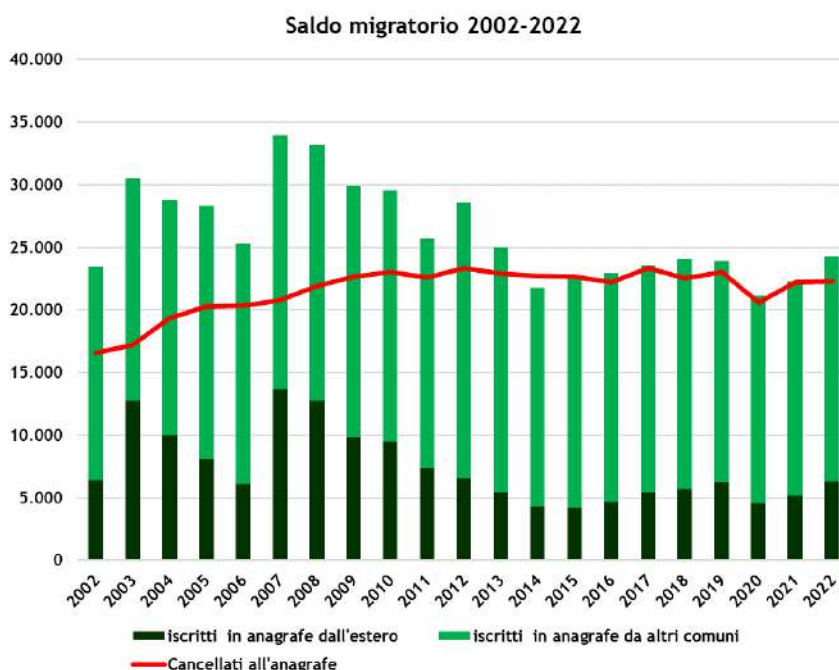


Figura 30 Regione Umbria – Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

Le dinamiche degli indicatori sono rilevabili anche nel dato a scala provinciale in cui si assiste ad un'importante riduzione delle nascite nell'ultimo decennio di osservazione.

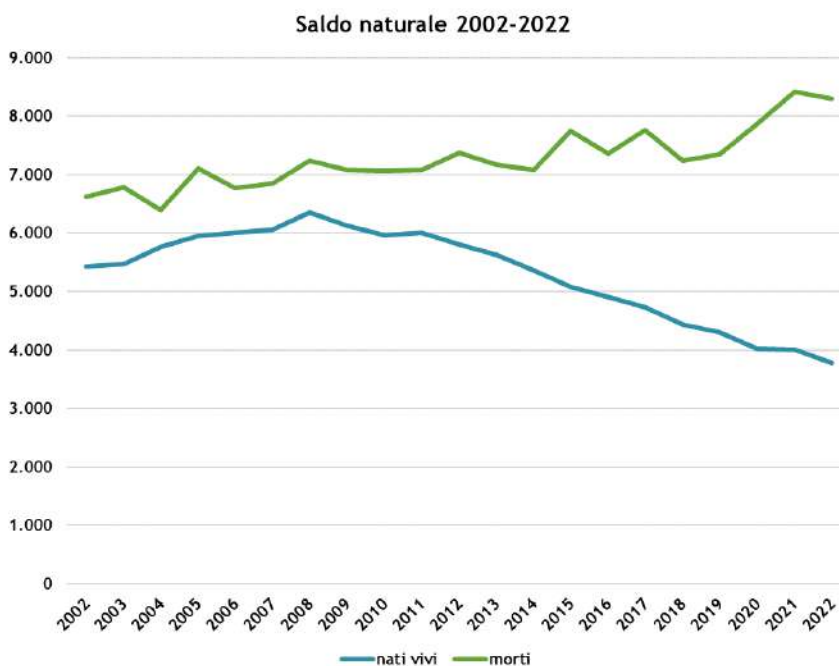


Figura 31 Provincia di Perugia – Saldo naturale (ISTAT 2002 – 2022)

Parallelamente, il saldo migratorio alla scala provinciale registra un graduale incremento delle cancellazioni all’anagrafe a fronte di una riduzione delle nuove iscrizioni. Tuttavia, nel 2022

si rilevano 16.596 cancellazioni, 13.557 iscritti in anagrafe da altri Comuni e 4.664 iscritti dall'Estero facendo registrare un saldo migratorio positivo.

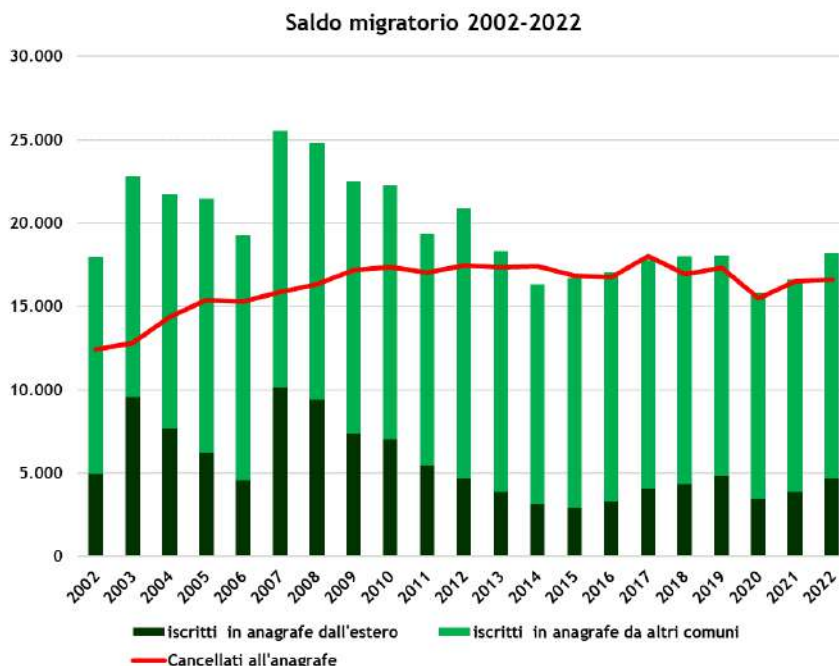


Figura 32 Provincia di Perugia – Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

Entrando nel merito dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, il saldo naturale vede, a partire dall'anno di inizio dell'emergenza sanitaria, un incremento dei decessi (823 nel 2022) insieme ad una progressiva riduzione delle nascite (305 nel 2022).

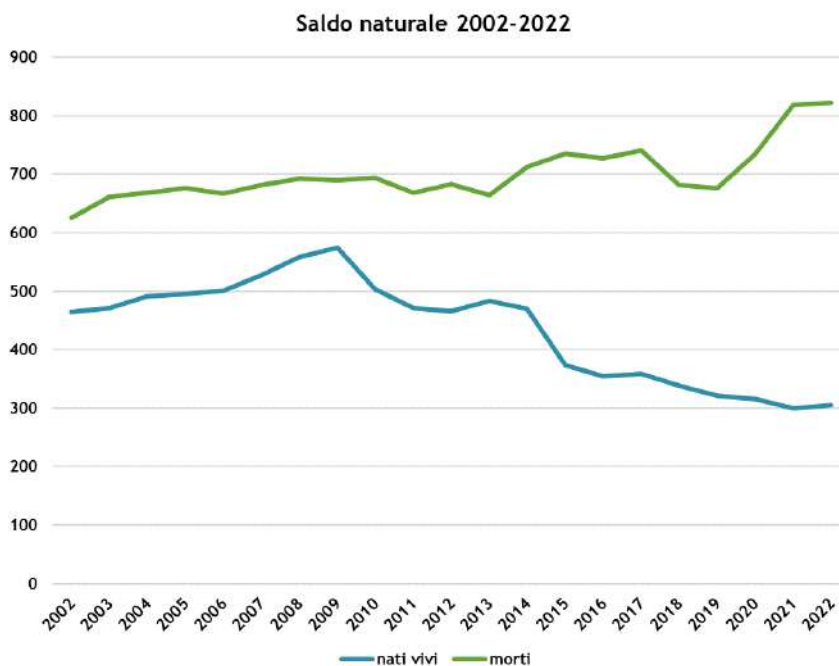


Figura 33 Area Interna Nord Est dell'Umbria – Saldo naturale (ISTAT 2002 – 2022)

Si riportano a seguire il Saldo naturale ed il Saldo migratorio (2002-2022) dei comuni dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria.

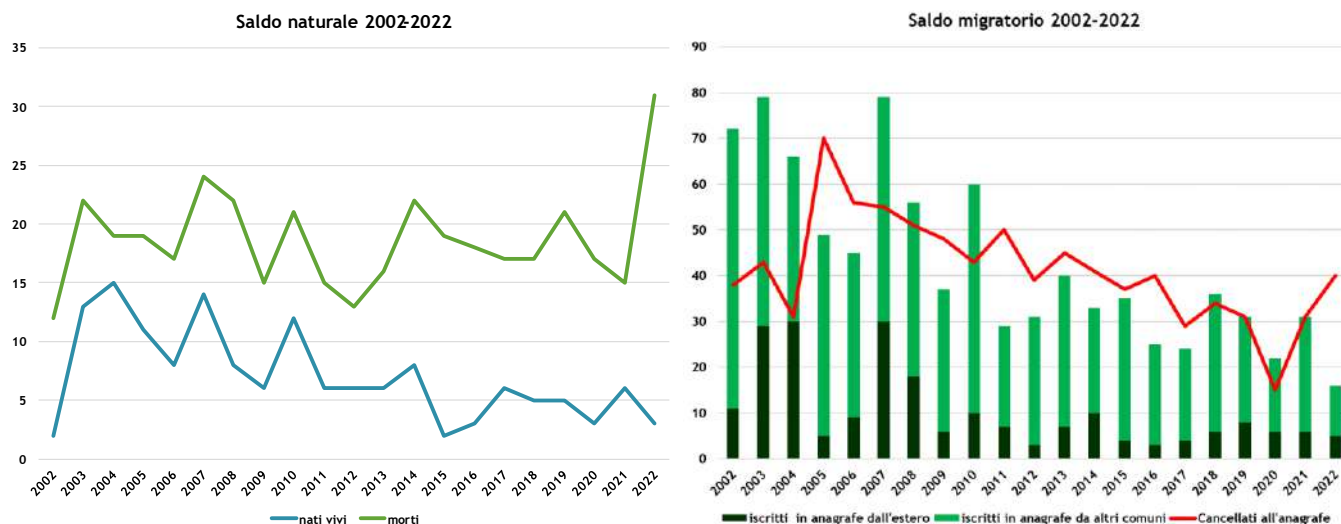


Figura 34 Comune di Costacciaro – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

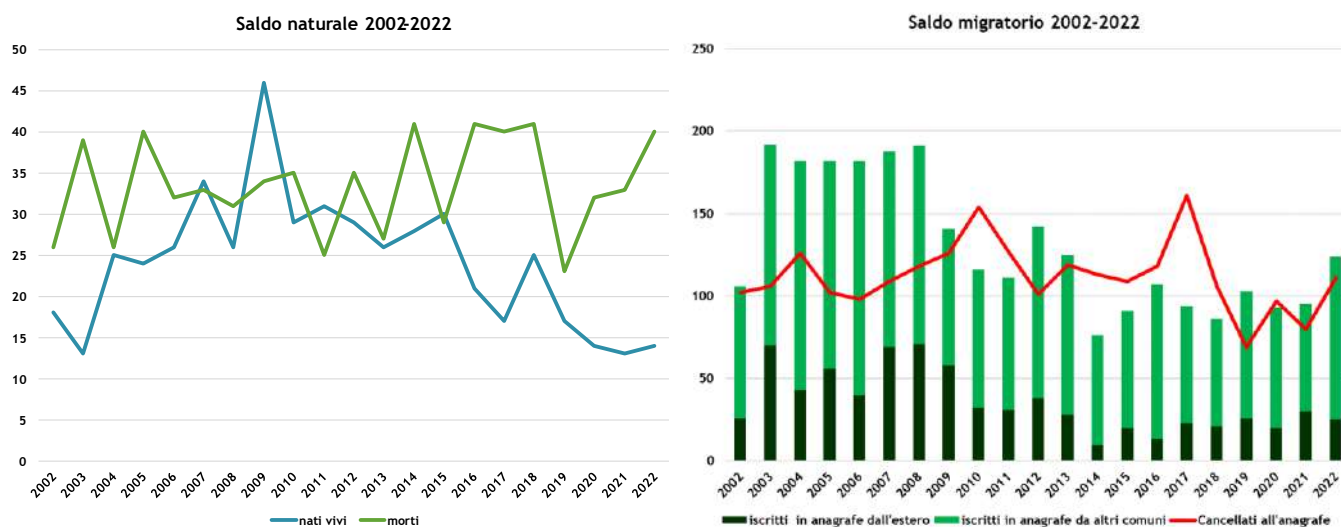


Figura 35 Comune di Fossato di Vico – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

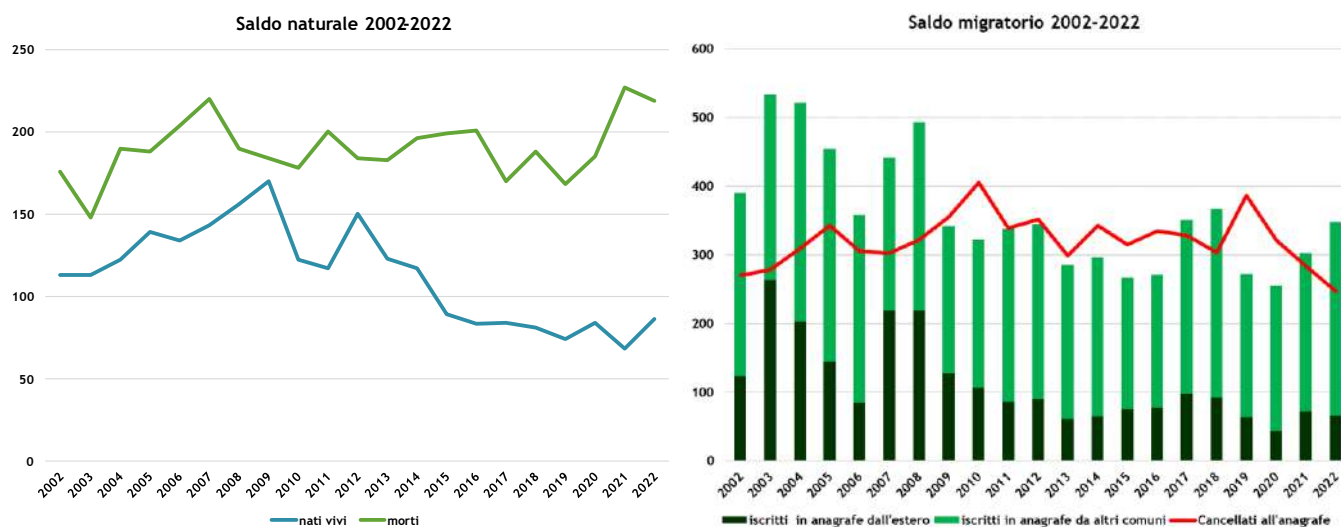


Figura 36 Comune di Gualdo Tadino – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

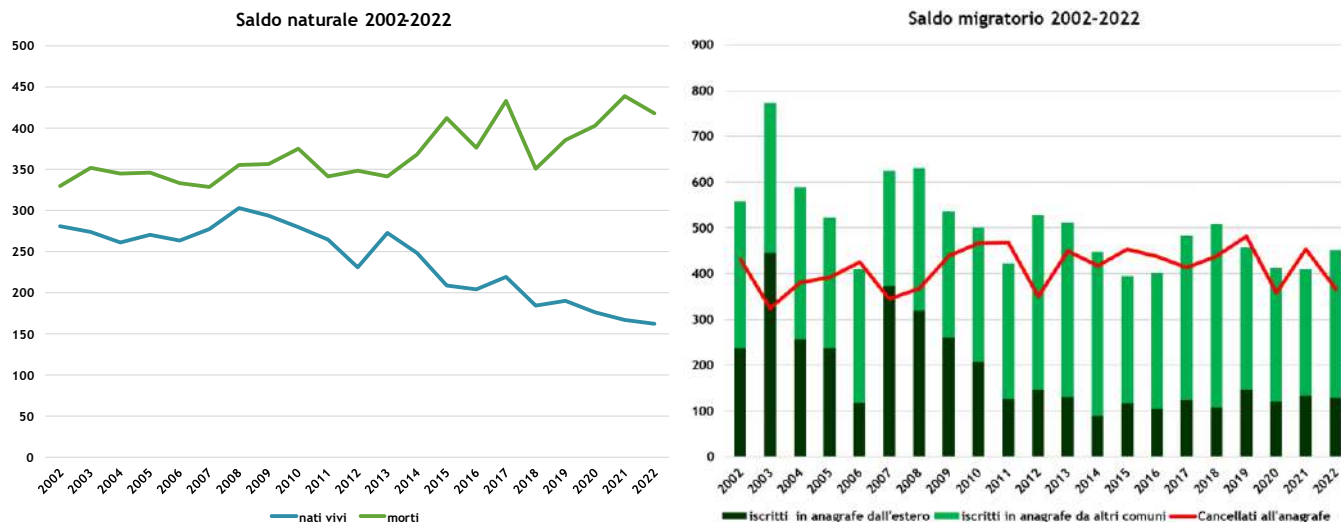


Figura 37 Comune di Gubbio – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

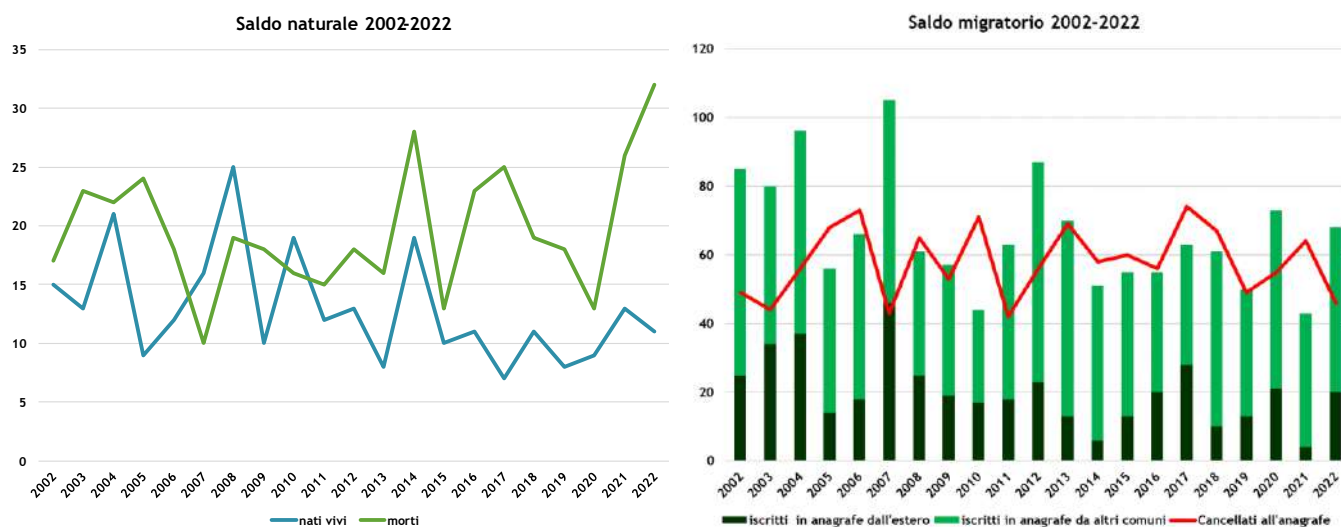


Figura 38 Comune di Montone – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

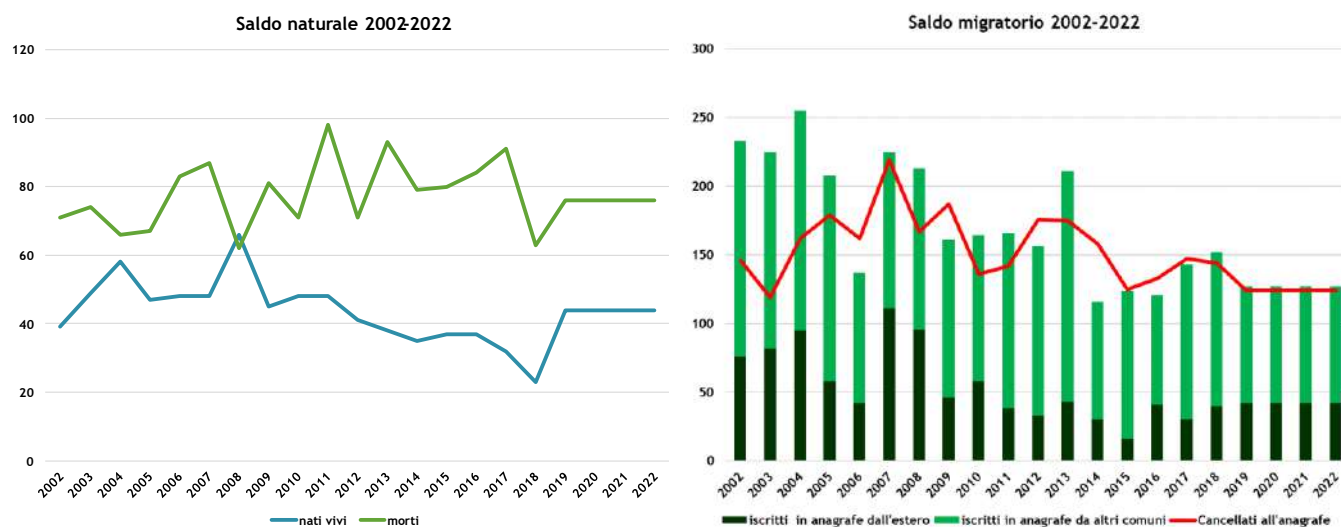


Figura 39 Comune di Nocera Umbra – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

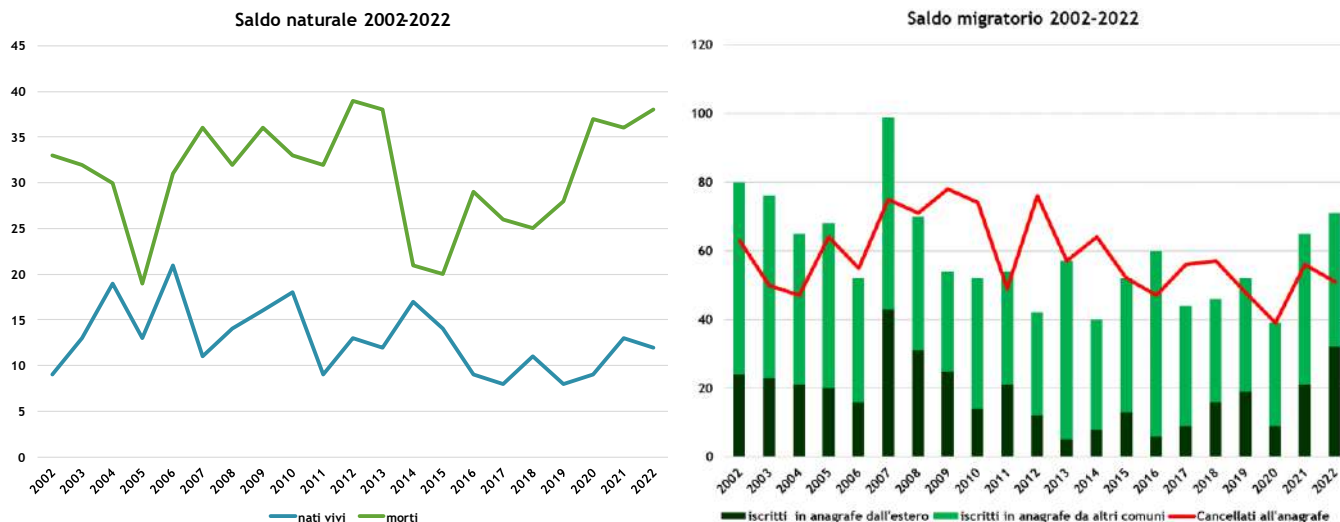


Figura 40 Comune di Pietralunga – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

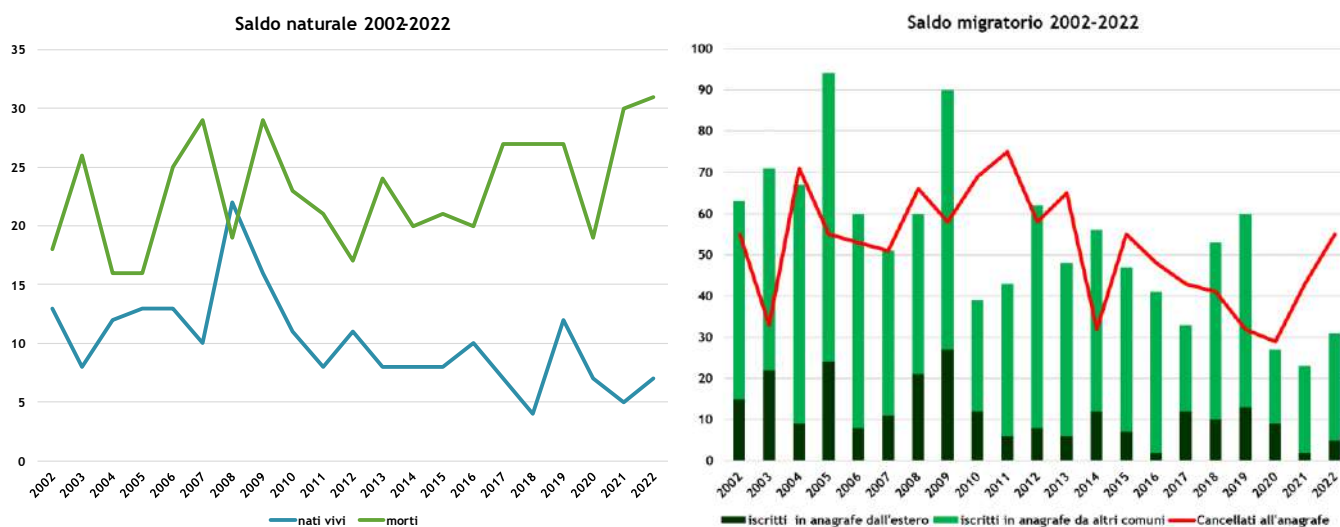


Figura 41 Comune di Scheggia e Pascelupo – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

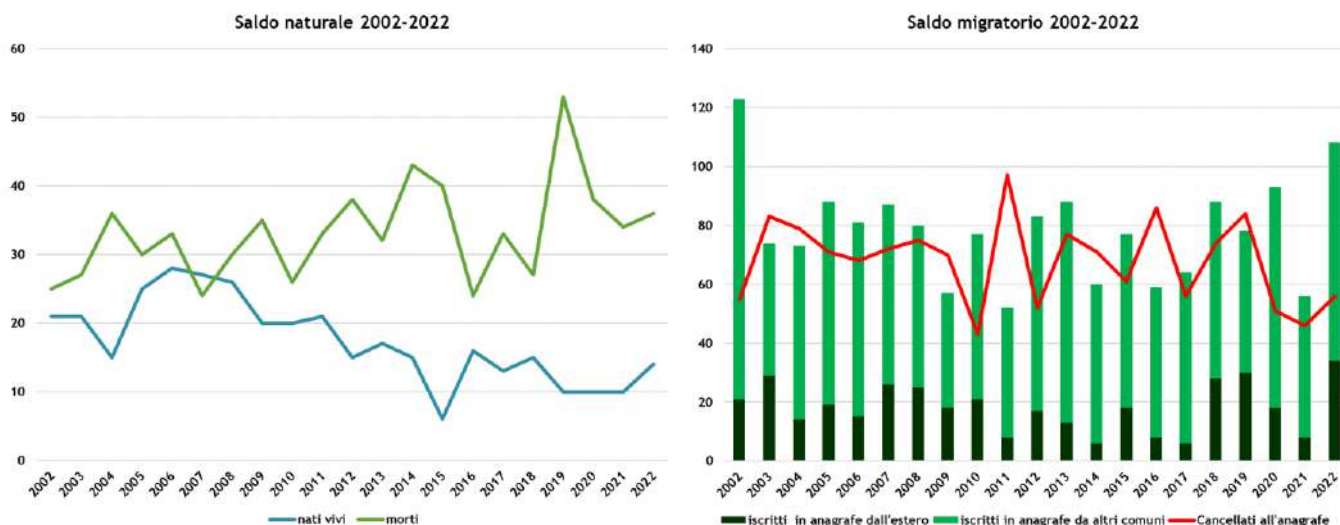


Figura 42 Comune di Sigillo Indice di vecchiaia – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

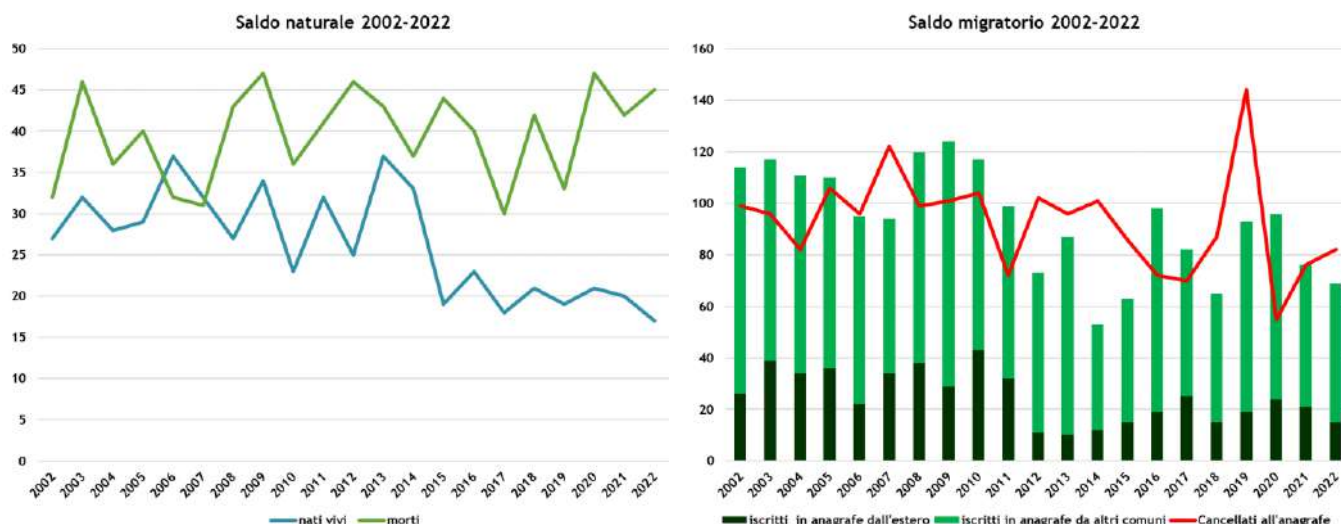


Figura 43 Comune di Valfabbrica – Saldo naturale e Saldo migratorio (ISTAT 2002 – 2022)

Un aspetto rilevante dell’analisi demografica riguarda la **struttura della popolazione in relazione alle fasce d’età** che la costituiscono. In particolare, prendendo come riferimento le fasce 0-14 anni, 15-64 e oltre i 65 anni, è possibile definire se la struttura della popolazione è progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la quota di popolazione giovane (0-14 anni) sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana (oltre 65 anni).

Tale osservazione è stata condotta dapprima a scala regionale, poi provinciale, in seguito per l’Area di Piano ed in ultimo nel dettaglio per ciascun Comune.

Per dare maggior rilievo all’indicatore è stato analizzato in parallelo l’indice relativo all’**età media della popolazione**.

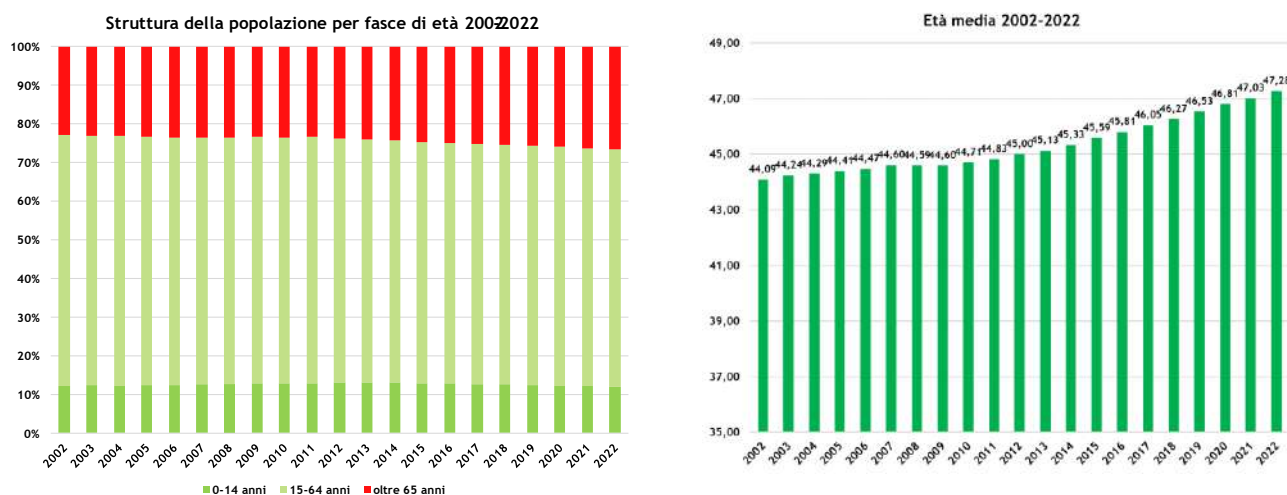


Figura 44 Regione Umbria – Struttura della popolazione per fasce di età ed Età media (ISTAT 2002 – 2022)

Il *trend* della **Struttura della popolazione** a scala regionale registra un’incidenza della classe di età over 65 che da un’incidenza del 22,79% del 2002 si attesta al 26,57% nel 2022. L’incremento della quota di popolazione over 65 trova riscontro nell’andamento dell’**Età media**

che rileva, nel periodo di osservazione, un andamento crescente e che si attesta al 2022 al valore di 47,28 rispetto al valore di 44,09 del 2002.

La dinamica si traduce in un incremento dell'**Indice di vecchiaia** che rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione.

L'indice è il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. Il dato, anticipato dalla ripartizione della struttura della popolazione e dall'età media, evidenzia alti valori dell'indice crescente negli anni di osservazione.

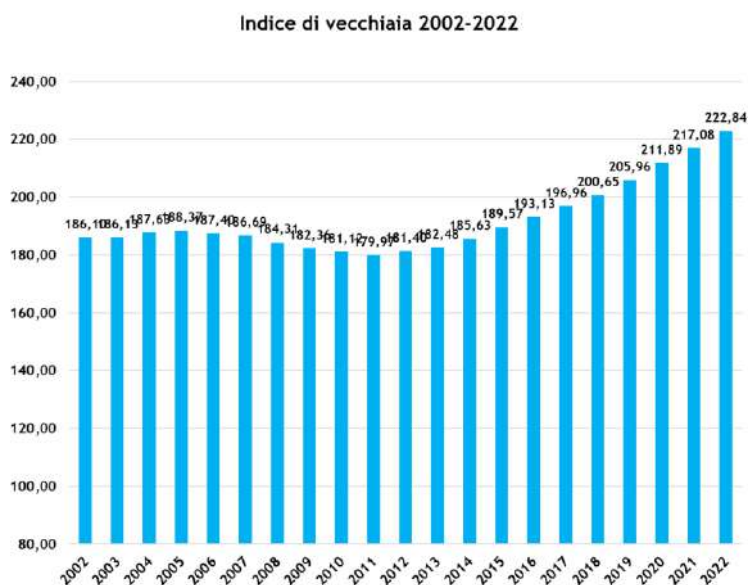


Figura 45 Regione Umbria – Indice di vecchiaia (ISTAT 2002 – 2022)

Le dinamiche degli indicatori demografici fin ora analizzati hanno una valenza anche in termini del carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni) tramite l'**indice di dipendenza strutturale**.

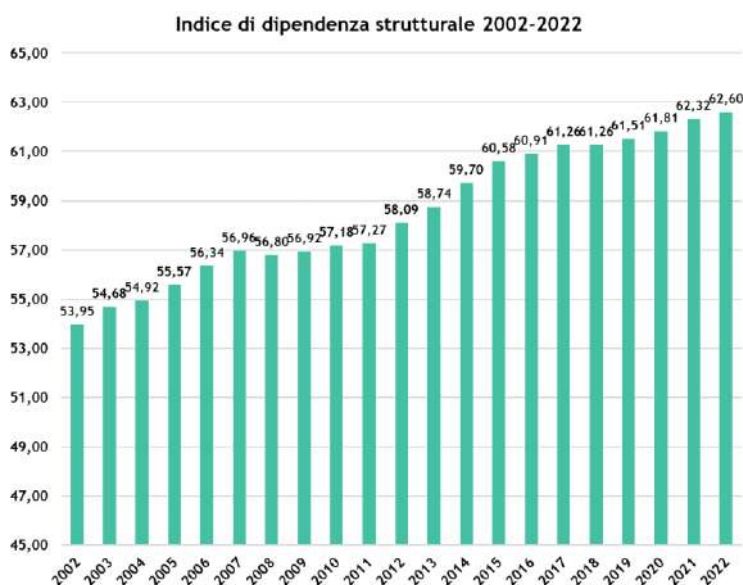


Figura 46 Regione Umbria – Indice di dipendenza strutturale (ISTAT 2002 – 2022)

A scala regionale si rileva un andamento crescente dell'Indice di dipendenza strutturale che nel 2022 si attesta al valore di 62,60 con oltre 8,6 punti di incremento nel ventennio di osservazione.

L'indice di ricambio della popolazione attiva rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). **La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.**

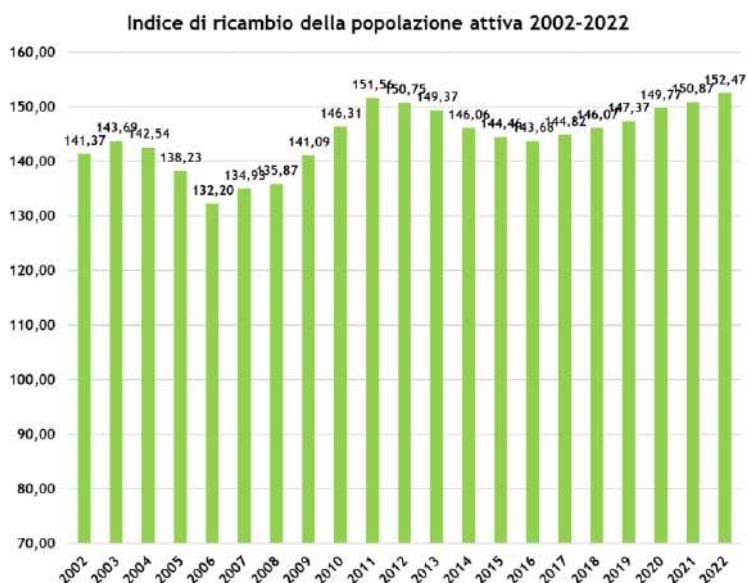


Figura 47 Regione Umbria – Indice di ricambio della popolazione attiva (ISTAT 2002 – 2022)

L'Indice di ricambio della popolazione attiva regionale registra un *trend* crescente nel ventennio di osservazione; dopo un minimo rilevato nel 2005 ed un flesso nel 2016, il valore dell'Indice si attesta al massimo valore nel 2022 con un valore di 152,47.

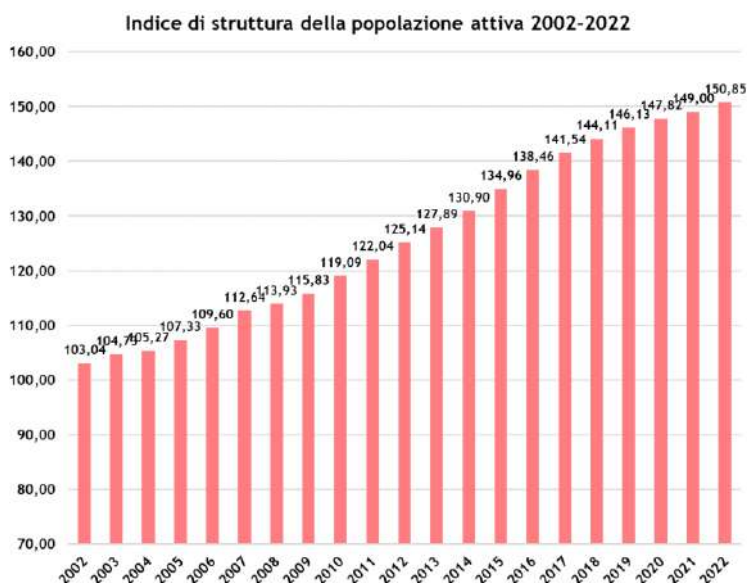


Figura 48 Regione Umbria – Indice di struttura della popolazione attiva (ISTAT 2002 – 2022)

L'**Indice di struttura della popolazione attiva** rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

I valori dell'indicatore su base regionale registrano un crescente aumento del valore dell'indice con valore massimo nel 2022 pari a 150,85.

L'**Indice di natalità** regionale (numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti), dopo un picco registrato nel 2008, mostra un profilo decrescente negli anni di osservazione attestandosi al valore minimo nel periodo di osservazione di 5,73 nel 2022.

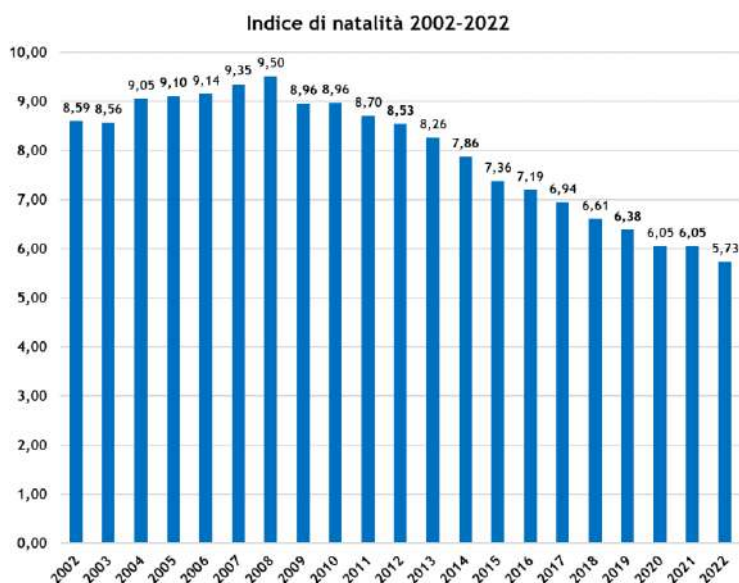


Figura 49 Regione Umbria – Indice natalità (ISTAT 2002 – 2022)

L'**Indice di mortalità** registra incrementi negli ultimi tre anni di osservazione anche per l'impatto dell'emergenza sanitaria registrando tuttavia valore massimo nel 2022 (13,51).

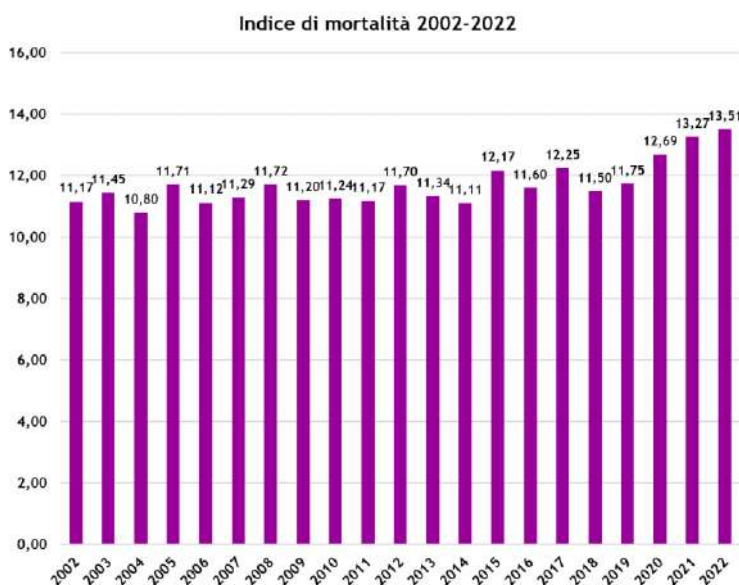


Figura 50 Regione Umbria – Indice mortalità (ISTAT 2002 – 2022)

Analizzando gli stessi Indicatori su base provinciale è possibile riscontrare la stessa dinamica con alcuni aspetti caratterizzanti.

In termini percentuale, l'incidenza della popolazione over 65 è lievemente inferiore (25,94%) rispetto il dato regionale (26,57%). Tuttavia, si rileva un incremento della **popolazione over 65** via via crescente nella **Struttura della popolazione** anche su scala provinciale, così come per l'incremento dell'**Età media** della popolazione per gli anni di osservazione.

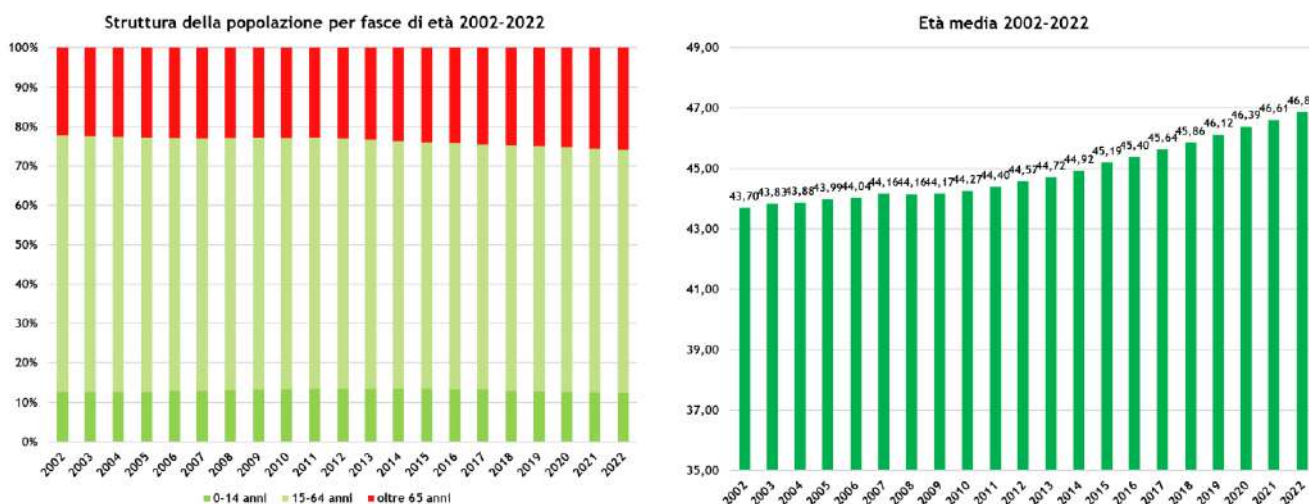


Figura 51 Provincia di Perugia – Struttura della popolazione per fasce di età ed Età media (ISTAT 2002 – 2022)

L'**Indice di vecchiaia** su scala provinciale mantiene un trend crescente con valore massimo registrato nel 2022 pari a 211,80, valore inferiore all'indicatore regionale di 222,84.

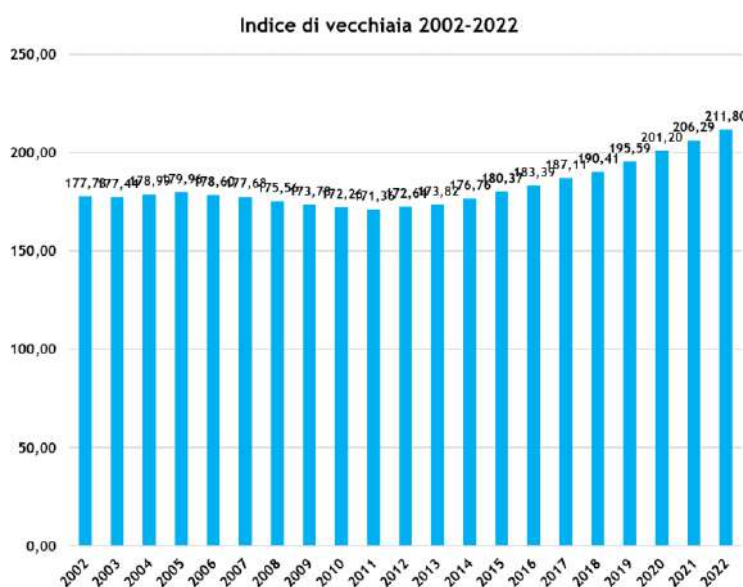


Figura 52 Provincia di Perugia – Indice di vecchiaia (ISTAT 2002 – 2022)

L'impatto degli indicatori in termini del carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni) è riscontrabile tramite l'**indice di**

dependenza strutturale che a scala provinciale registra valori crescenti nel periodo di osservazione e si attesta al valore di 61,72 nel 2022.

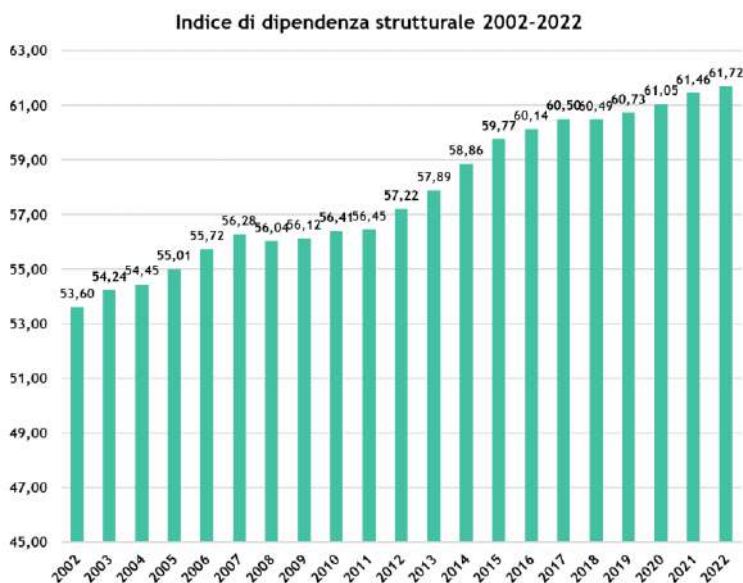


Figura 53 Provincia di Perugia – Indice di dipendenza strutturale (ISTAT 2002 – 2022)

L'indice di ricambio della popolazione attiva a scala provinciale rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). **La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.**

I valori provinciali si attestano a valori massimi nel 2022 (150,33) inferiori al dato regionale (152,47).

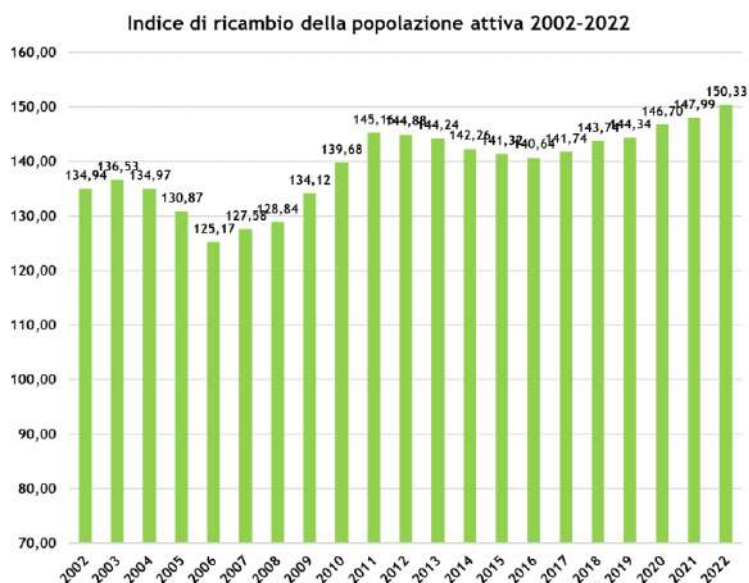


Figura 54 Provincia di Perugia – Indice di ricambio della popolazione attiva (ISTAT 2002 – 2022)

L'indice di struttura della popolazione attiva rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa.

È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

I valori dell'indicatore su base provinciale registrano un crescente aumento del valore dell'indice con valore massimo nel 2022 148,04, dato inferiore a quello regionale pari a 150,85.

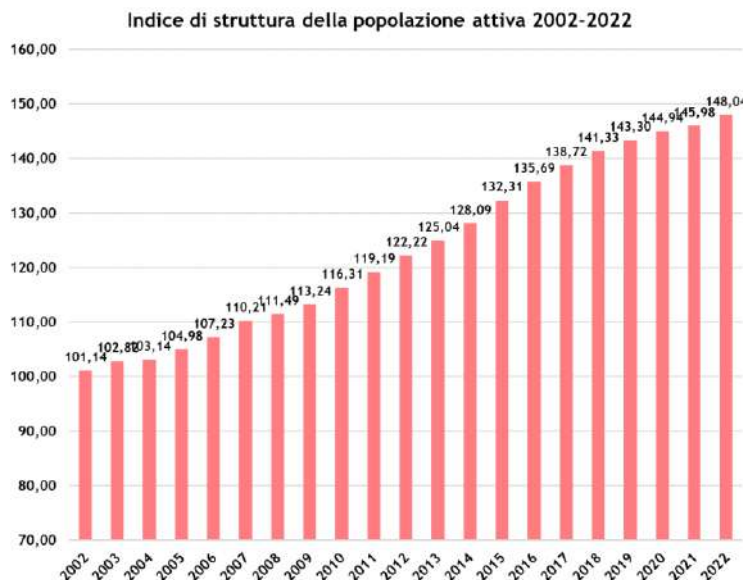


Figura 55 Provincia di Perugia – Indice di struttura della popolazione attiva (ISTAT 2002 – 2022)

L'Indice di natalità provinciale (numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti), dopo un picco registrato nel 2008 (9,87), mostra un profilo decrescente negli anni di osservazione attestandosi al valore minimo nel periodo di osservazione di 5,91 nel 2022, valore leggermente superiore al dato regionale 5,73

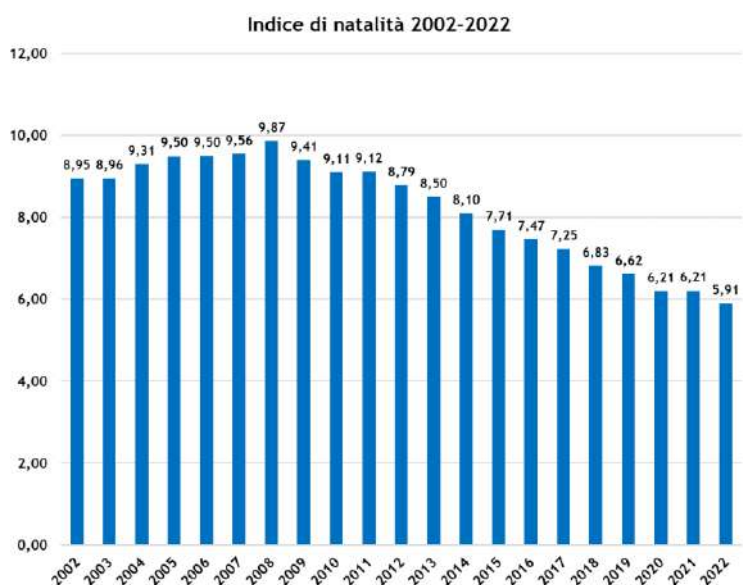


Figura 56 Provincia di Perugia – Indice natalità (ISTAT 2002 – 2022)

L'Indice di mortalità a scala provinciale registra incrementi negli anni dell'emergenza sanitaria ed una lieve riduzione nel 2022 (12,95).

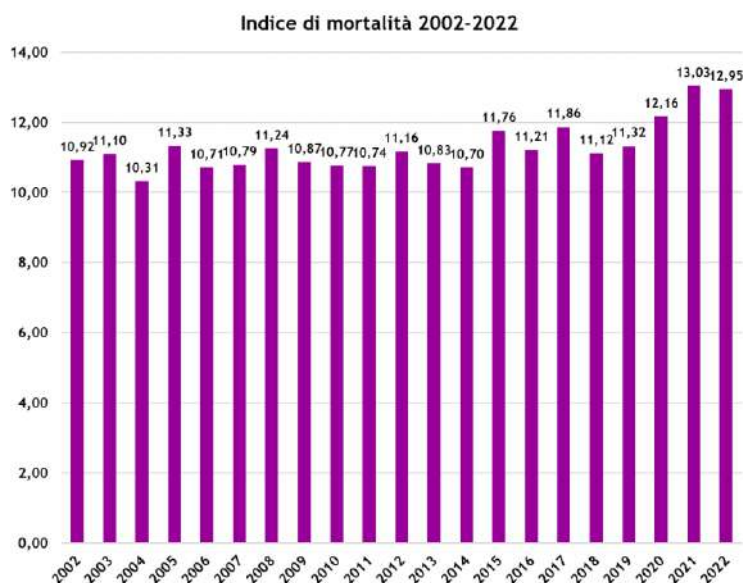


Figura 57 Provincia di Perugia – Indice mortalità (ISTAT 2002 – 2022)

Entrando nel merito dell’**Area Interna Nord Est dell’Umbria** è possibile osservare come:

- la quota over 65 della **Struttura della popolazione per fasce di età** registri un incremento nel periodo di osservazione;
- la stessa quota, relativamente all’anno 2022 si attesti al 30,18% della popolazione, valore nettamente superiore al dato provinciale (25,94%) e regionale (26,57%);
- il trend dell’Età media registri una graduale incremento tra il 2002 ed il 2022;
- l’**Età media** nell’Area Interna Nord Est dell’Umbria si attesta al valore di 48,16, superiore rispetto il dato provinciale (46,86) e regionale (47,28).

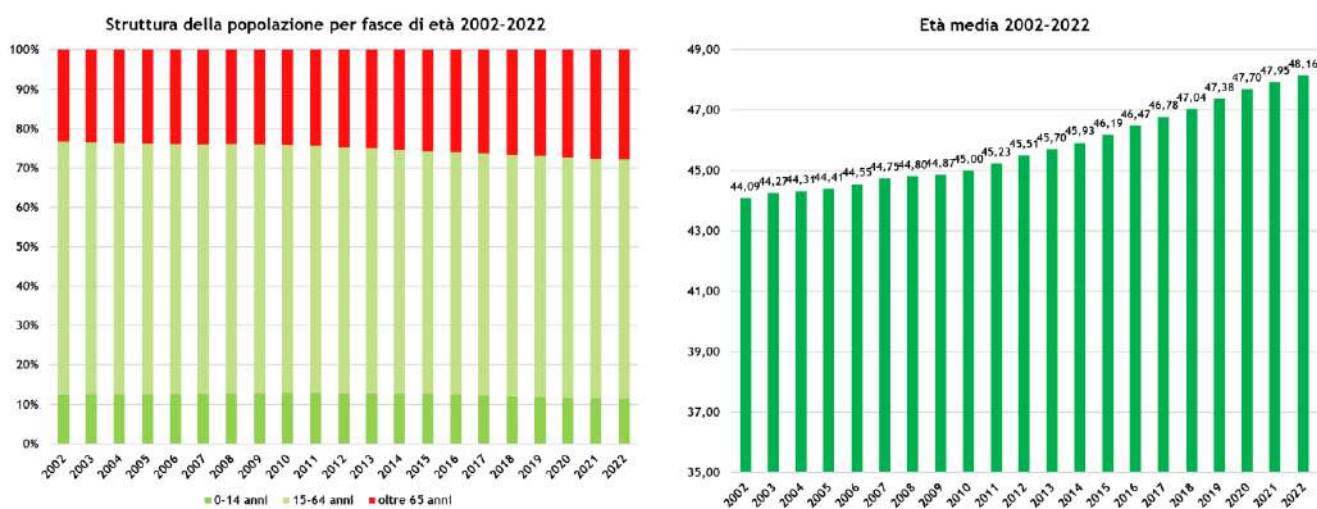


Figura 58 Area Interna Nord Est dell’Umbria AINEU – Struttura della popolazione per fasce di età ed Età media (ISTAT 2002 – 2022)

L'**Indice di vecchiaia** dell'Area Interna nel 2022 registra il valore massimo nel periodo di osservazione e si attesta al valore di 248,09, valore superiore al dato provinciale (211,80) e regionale (222,84).

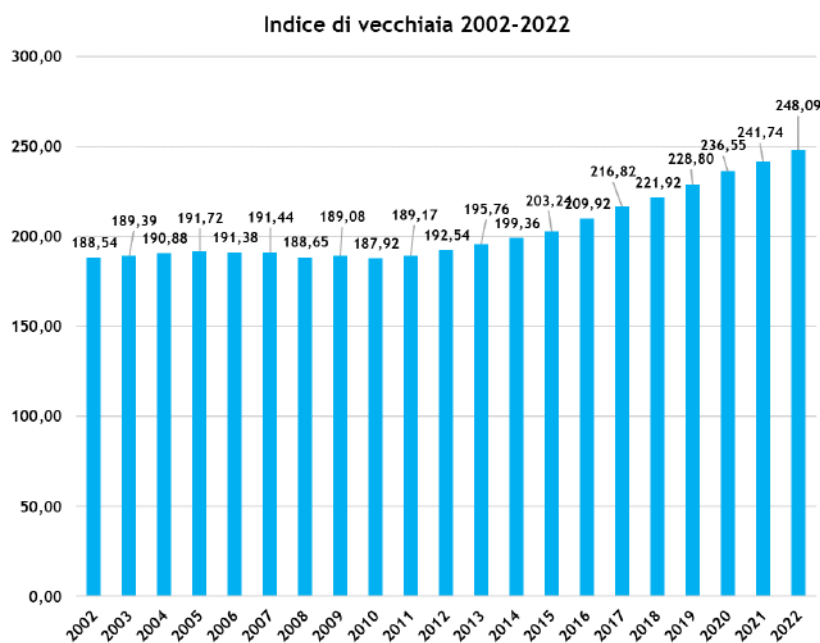


Figura 59 AINEU – Indice di vecchiaia (ISTAT 2002 – 2022)

L'**Indice di dipendenza strutturale**, ovvero il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni) dell'Area Interna, registra massimo valore nel 2021 (64,43) subendo una lieve riduzione nel 2022 (64,14).

Tuttavia, il valore al 2022 dell'indicatore (64,14) risulta superiore al dato regionale (62,60) e provinciale (61,72).

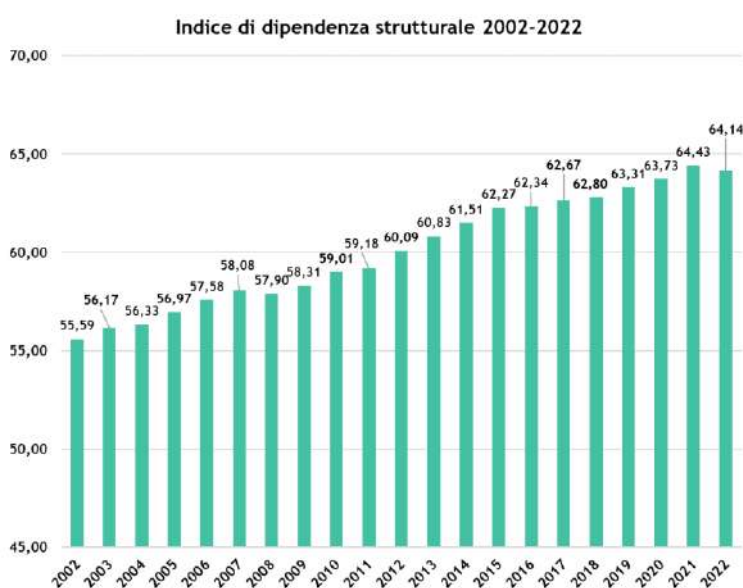


Figura 60 AINEU – Indice di dipendenza strutturale (ISTAT 2002 – 2022)

L'indice di ricambio della popolazione attiva per l'Area Interna, tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100 si attesta nel **2022** al valore di **162,98**, valore superiore al dato regionale (152,47) ed al dato provinciale (150,33).

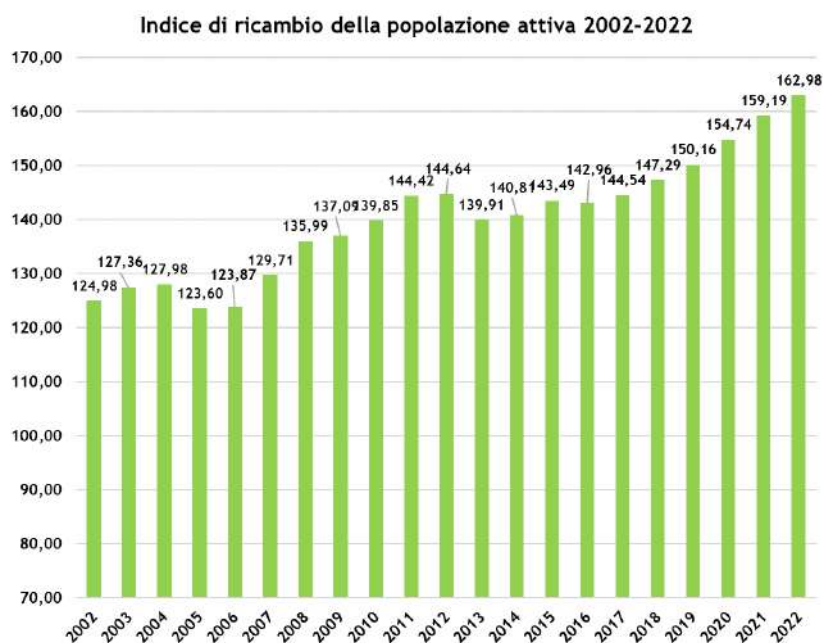


Figura 61 AINEU – Indice di ricambio della popolazione attiva (ISTAT 2002 – 2022)

L'indice di struttura della popolazione attiva che, come anticipato, rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa, registra un *trend* crescente negli anni di osservazione per l'Area Interna Nord Est dell'Umbria e raggiunge nel 2022 il massimo valore pari a 153,69. Il dato supera ancora il valore regionale (150,85) e quello provinciale (148,04).

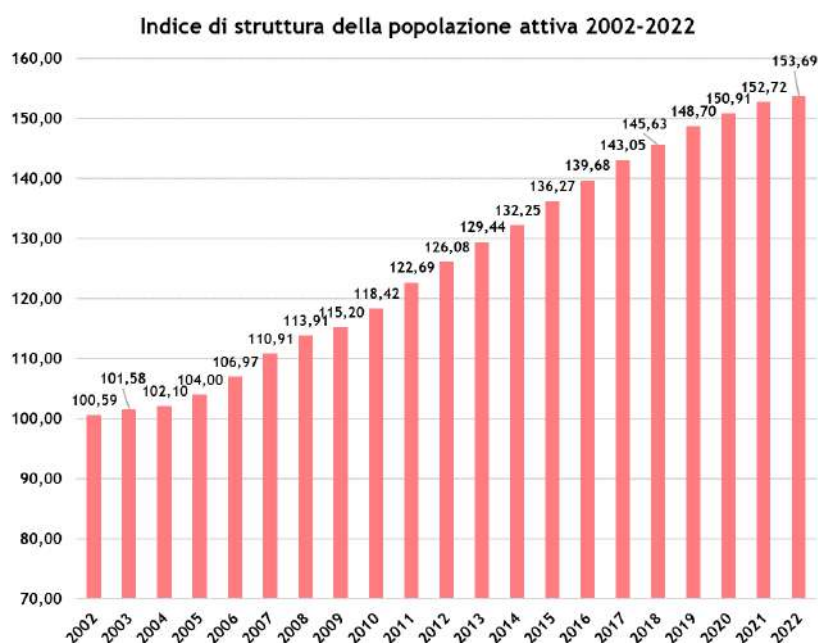


Figura 62 AINEU – Indice di struttura della popolazione attiva (ISTAT 2002 – 2022)

L'**Indice di natalità** dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria registra nel 2021 il minimo valore del periodo di osservazione e si attesta nel 2022 ad un valore dell'indice di 4,71, dato inferiore a quello regionale (5,73) e provinciale (5,91).

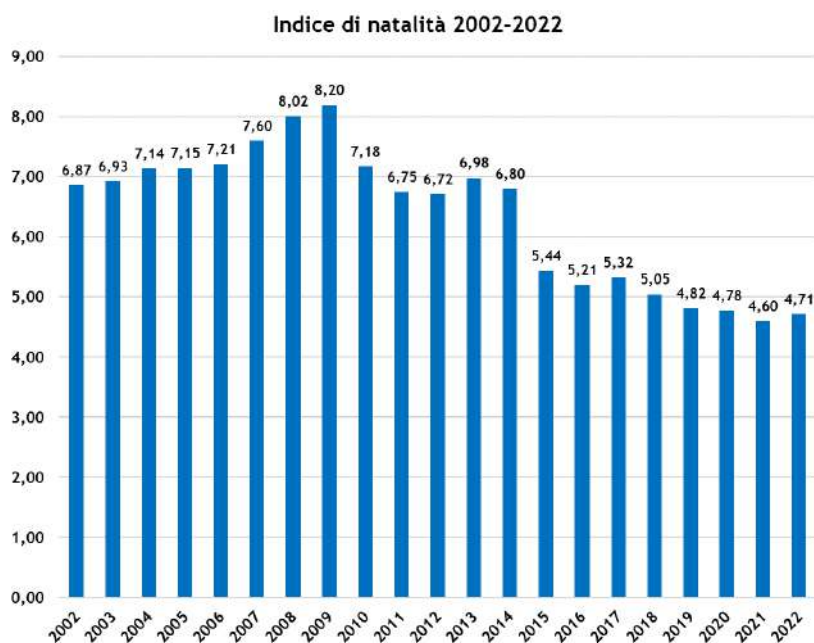


Figura 63 AINEU – Indice natalità (ISTAT 2002 – 2022)

Parallelamente l'**Indice di mortalità** relativo all'Area Interna registra massimo valore nel 2022 (12,92) valore inferiore al dato regionale (13,51) e provinciale (12,95).

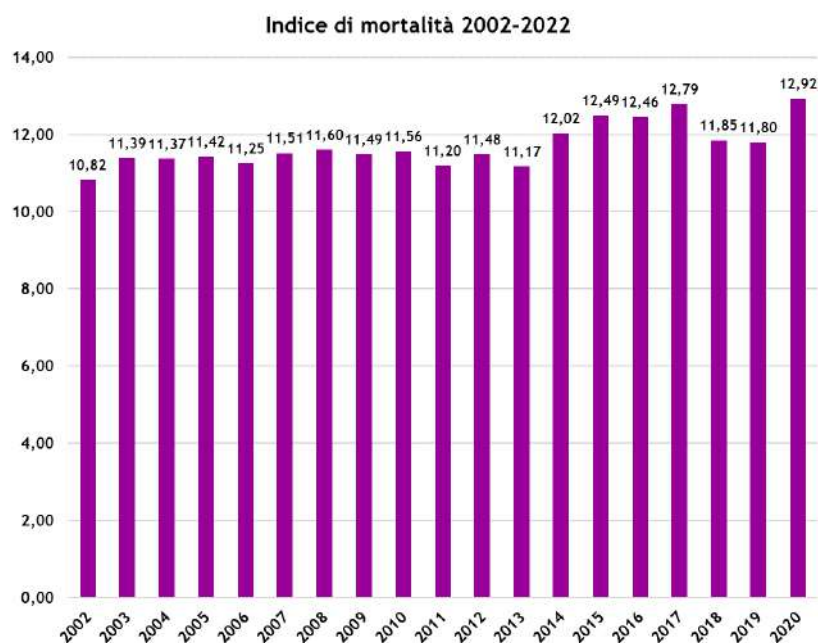


Figura 64 AINEU – Indice mortalità (ISTAT 2002 – 2022)

Il confronto degli indicatori tra le tre scale territoriali di riferimento consente di cogliere alcune macro-dinamiche significative quali:

- **l'Età media** in crescita in tutti i livelli di analisi assume valori superiori nell'Area Interna;

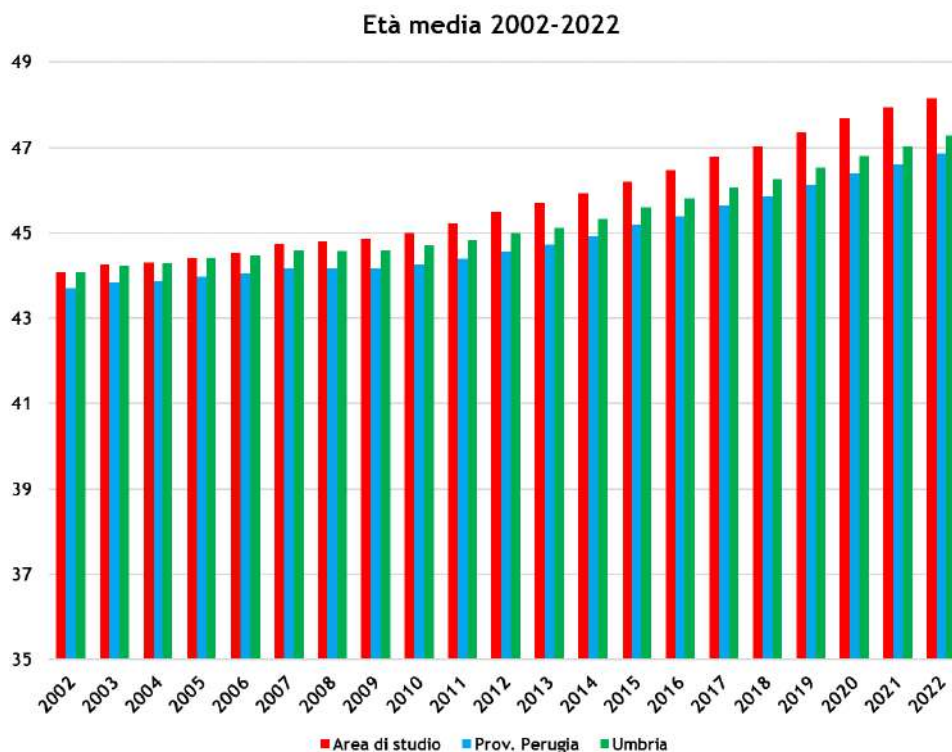


Figura 65 Età media per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

- anche **l'Indice di vecchiaia** registra un *trend* crescente ma con valori superiori nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria;

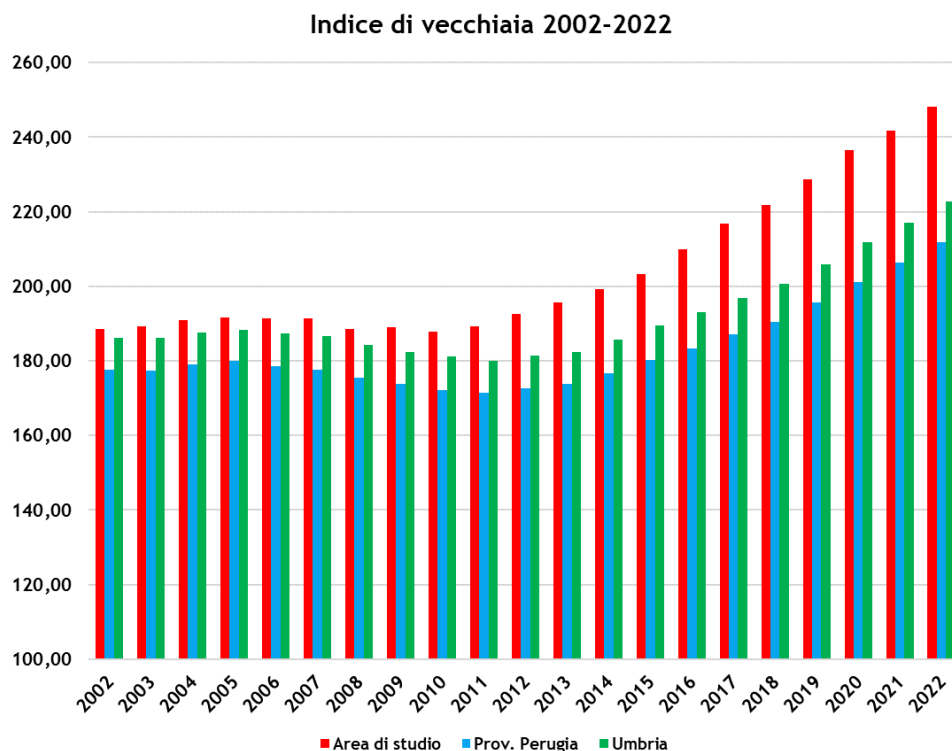


Figura 66 Indice di vecchiaia per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

- **l'Indice di dipendenza strutturale** (ovvero il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni)) registra un incremento a tutti i livelli territoriali di analisi con valori superiori nell'Area Interna;

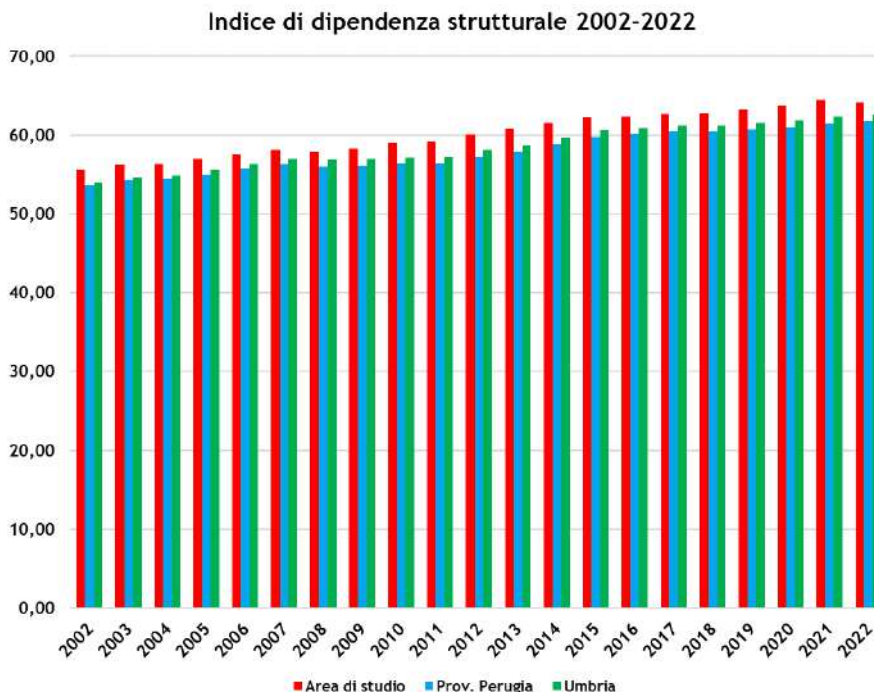


Figura 67 Indice di dipendenza strutturale per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

- nell'ultimo decennio **l'Indice di ricambio della popolazione attiva** mantiene un andamento crescente nelle tre scale territoriali di analisi e valori maggiori nell'AINEU;

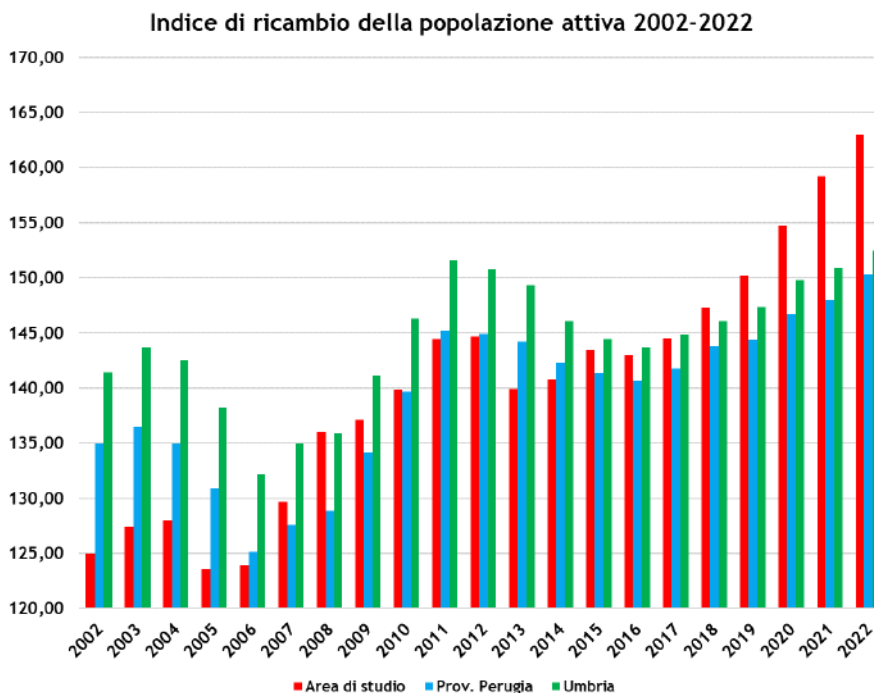


Figura 68 Indice di ricambio della popolazione attiva per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

- **l'Indice di struttura della popolazione** nei tre ambiti territoriali di analisi rileva valori crescenti nel periodo di osservazione con quote maggiori per l'Area Interna;

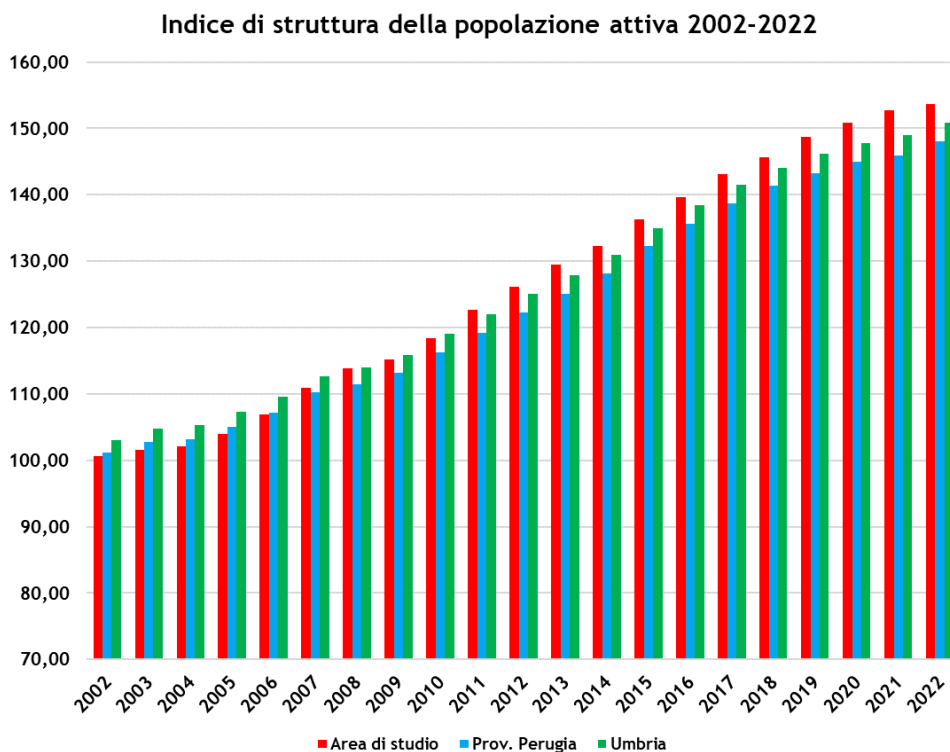


Figura 69 Indice di struttura della popolazione attiva per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

- la contrazione dell'**Indice di natalità** nel periodo di osservazione registra maggiore incidenza per l'Area Interna rispetto la scala regionale e provinciale;

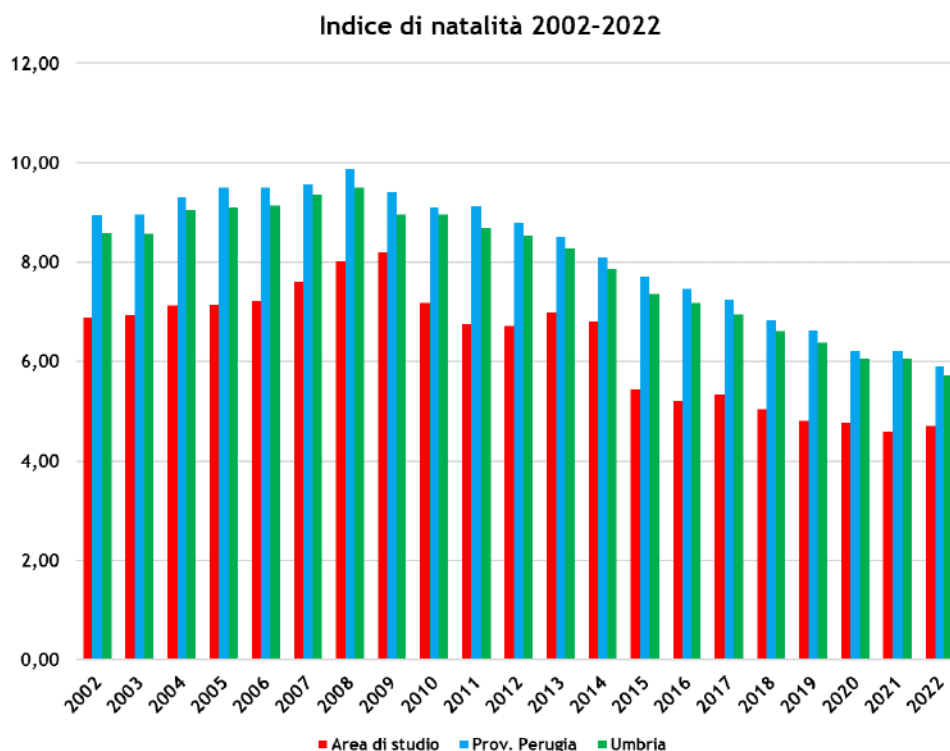


Figura 70 Indice di natalità per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

- l'Indice di mortalità rileva valori via via crescenti in cui è riconoscibile l'incremento nei periodi dell'emergenza sanitaria registrando ancora il 2022 valori importanti.

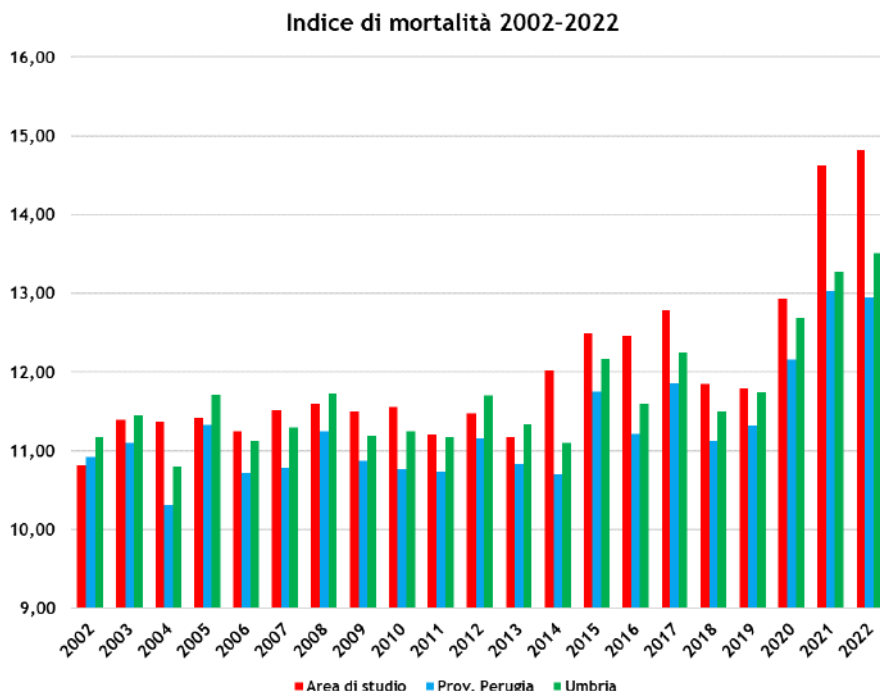


Figura 71 Indice di mortalità per Livelli Territoriali di analisi (ISTAT 2002 – 2022)

L'analisi degli indicatori demografici per Comune dell'area interna nel periodo di osservazione 2002-2022 consente inoltre di rilevare:

- l'**Età media** maggiore si rileva, negli ultimi anni, nel Comune di Costacciaro;

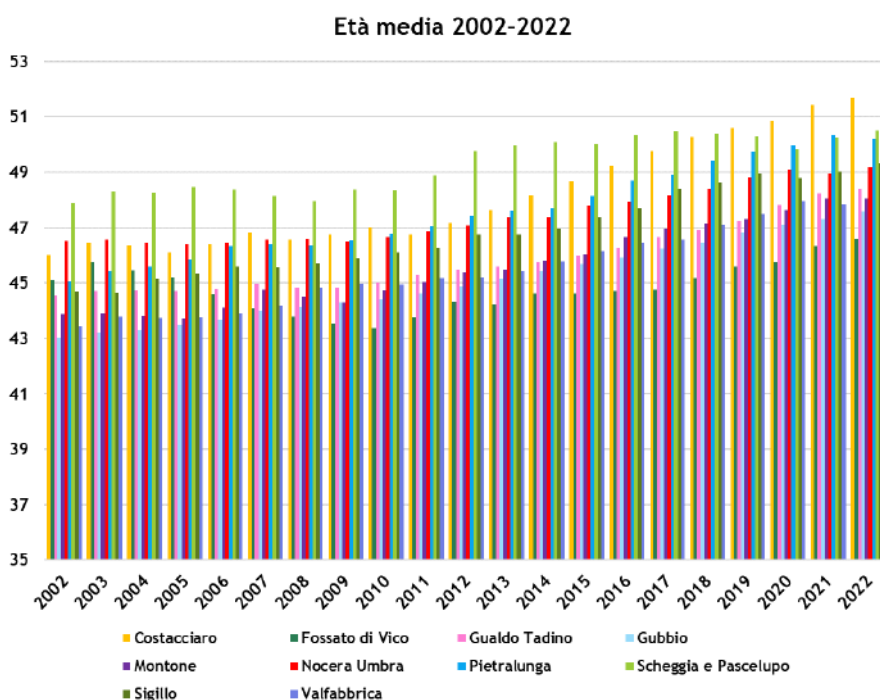


Figura 72 Età media per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

- negli ultimi cinque anni il Comune con il più alto **Indice di vecchiaia** risulta essere Costacciaro seguito da Pietralunga e Scheggia e Pascelupo;

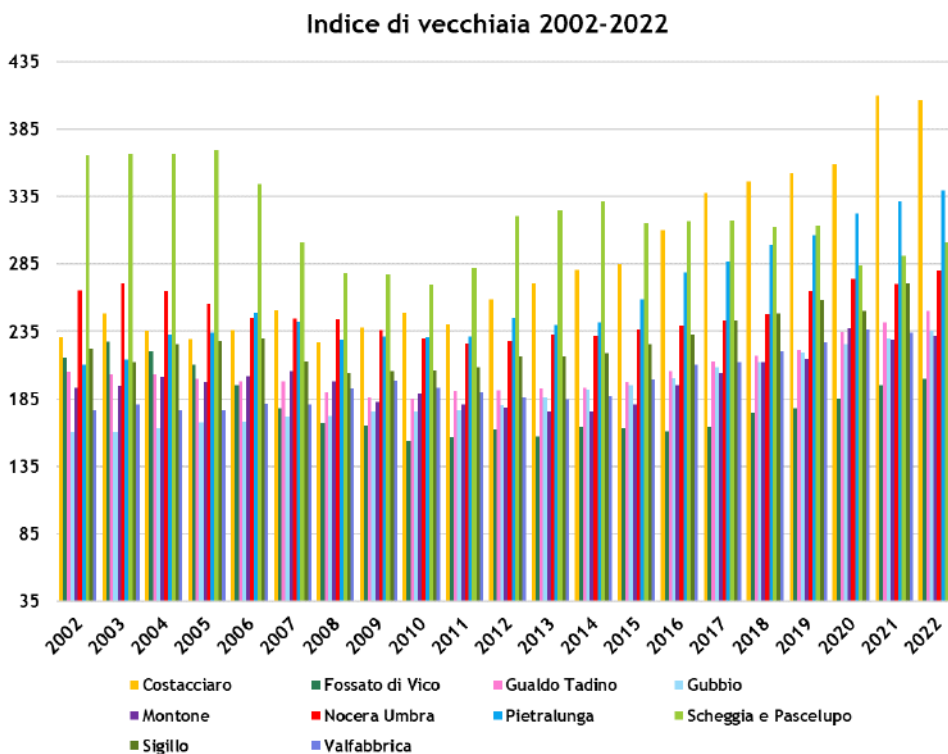


Figura 73 Indice di vecchiaia per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

- il Comune di Scheggia e Pascelupo registra i valori maggiori dell'**Indice di dipendenza strutturale** tra i Comuni dell'Area Interna nell'ultimo decennio;

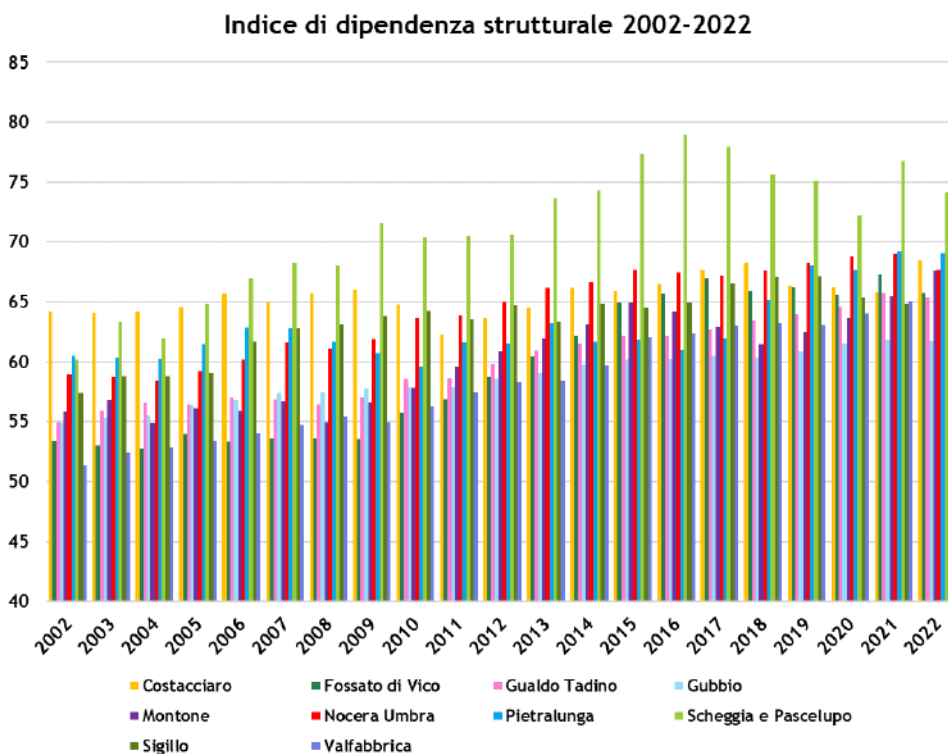


Figura 74 Indice di dipendenza strutturale per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

- nel 2022 l'**Indice di ricambio della popolazione attiva** registra i valori maggiori nei Comuni di Pietralunga (209,45) e Costacciaro (204,87);

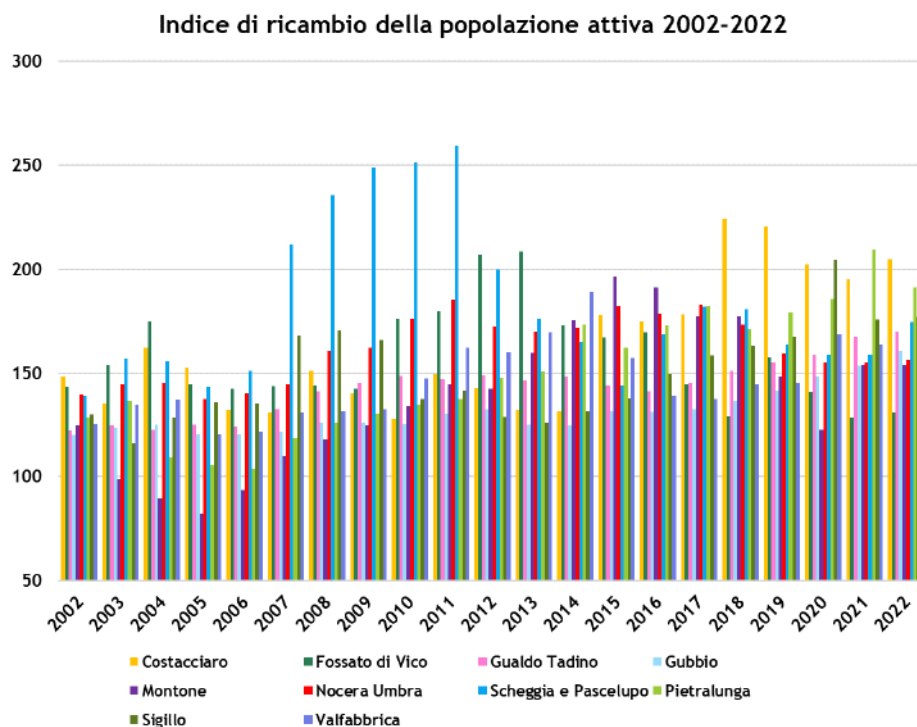


Figura 75 Indice di ricambio della popolazione attiva per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

- i Comuni dell'AINEU registrano un *trend* crescente dei valori dell'**Indice di struttura della popolazione attiva** nel periodo di osservazione e al 2022 il massimo valore si registra nel Comune di Scheggia e Pascalupo;

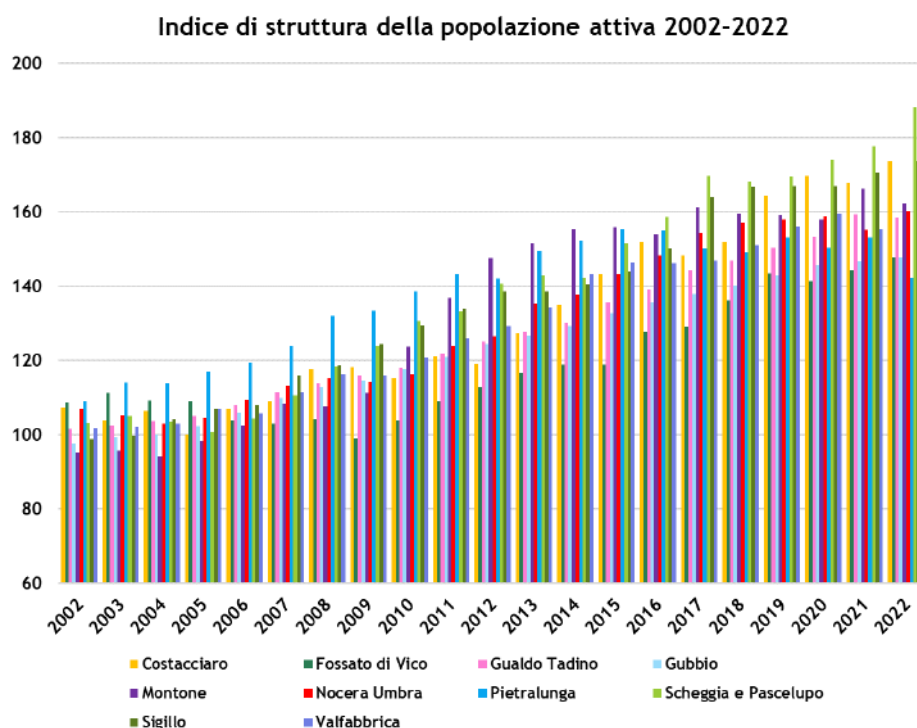


Figura 76 Indice di struttura della popolazione attiva per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

- l'Indice di natalità dei Comuni dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria rileva nel 2022 il valore minimo nel Comune di Costacciaro (2,70) ed il valore massimo nel Comune di Nocera Umbra (7,88);

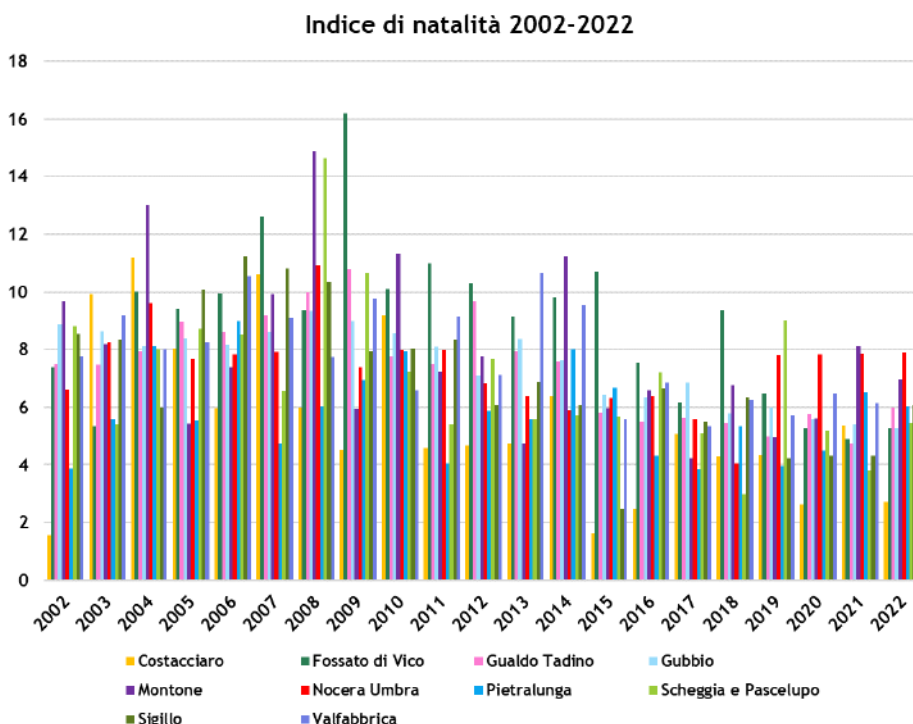


Figura 77 Indice di natalità per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

- i maggiori valori dell'Indice di mortalità nel 2022 si rilevano nei Comuni di Costacciaro (27,93) e Scheggia e Pascelupo (24,22);

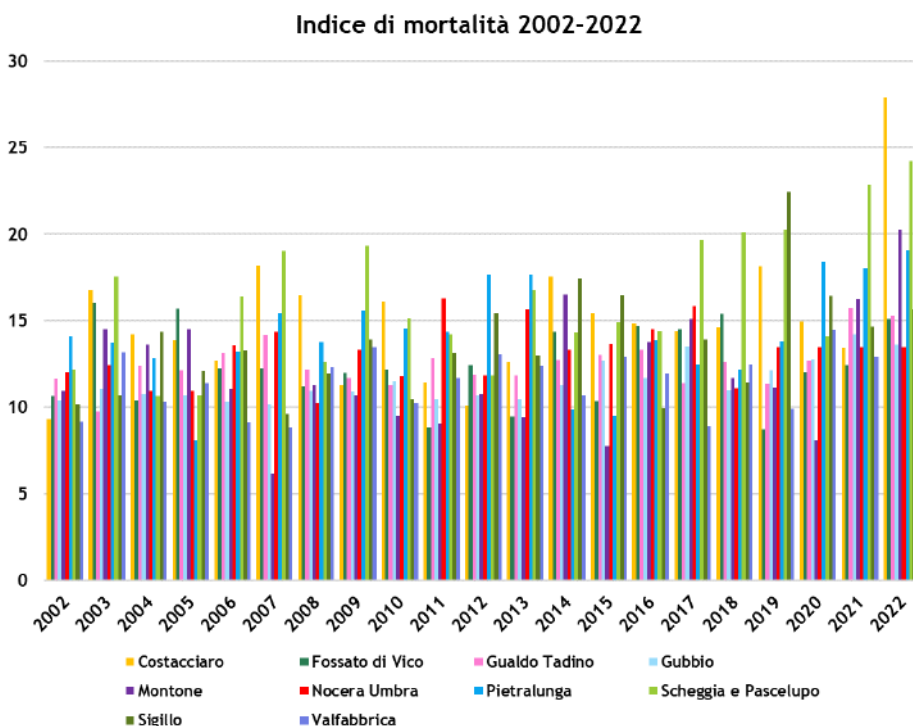
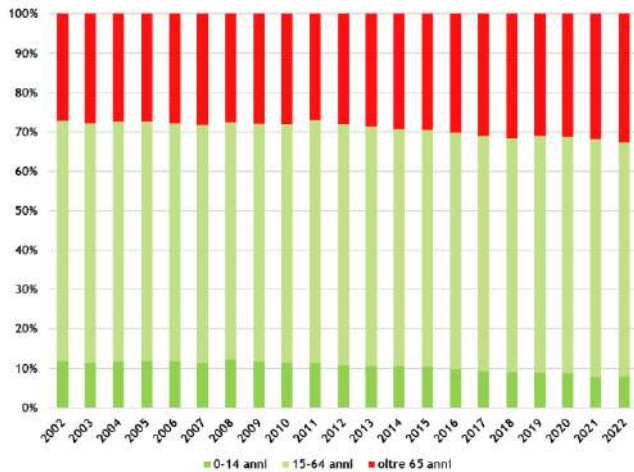


Figura 78 Indice di mortalità per Comune AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

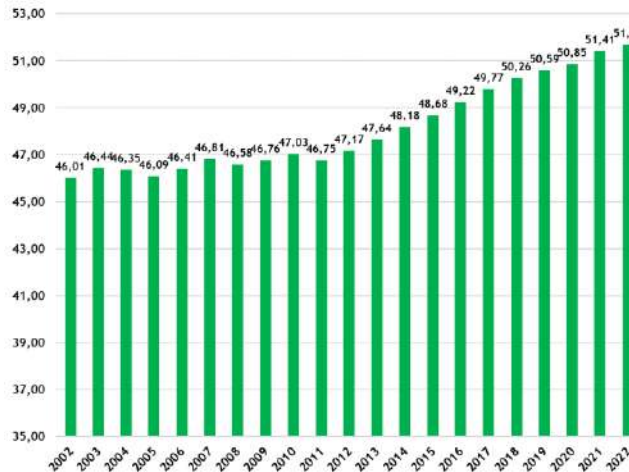
Si riportano a seguire gli Indicatori per Ciascun Comune dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria:

Costacciaro

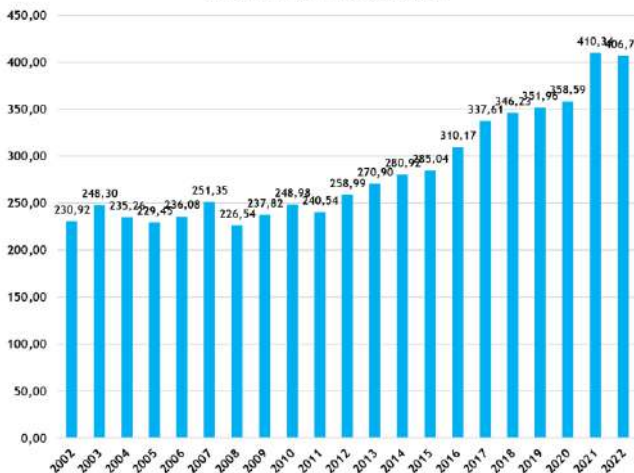
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



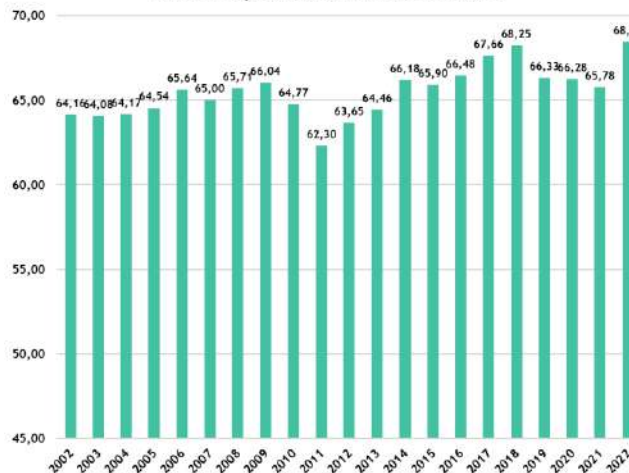
Età media 2002-2022



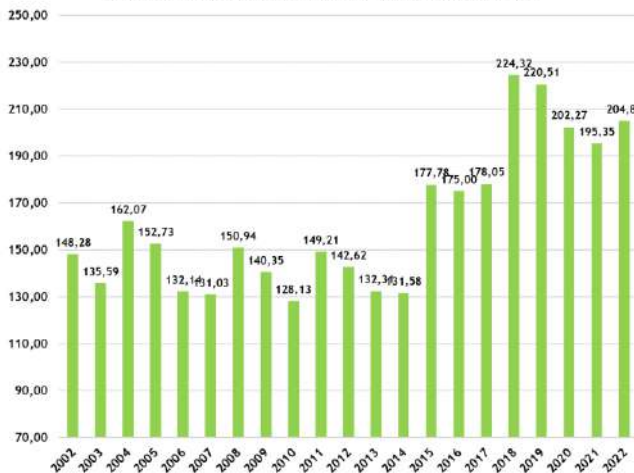
Indice di vecchiaia 2002-2022



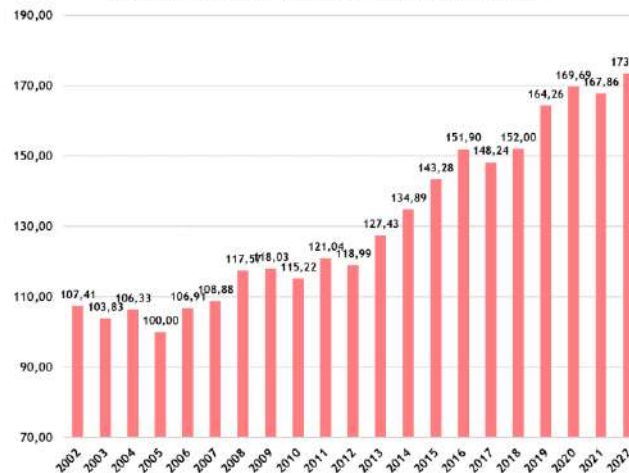
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022

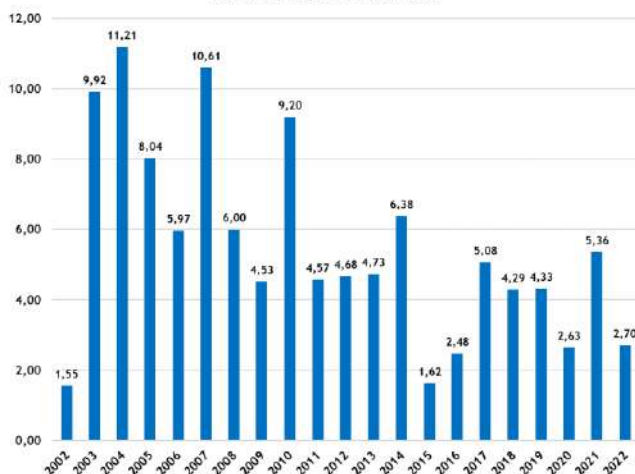


Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022

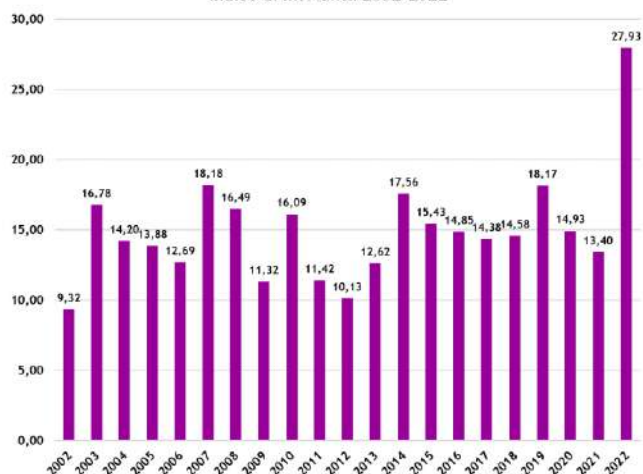


Costacciaro

Indice di natalità 2002-2022

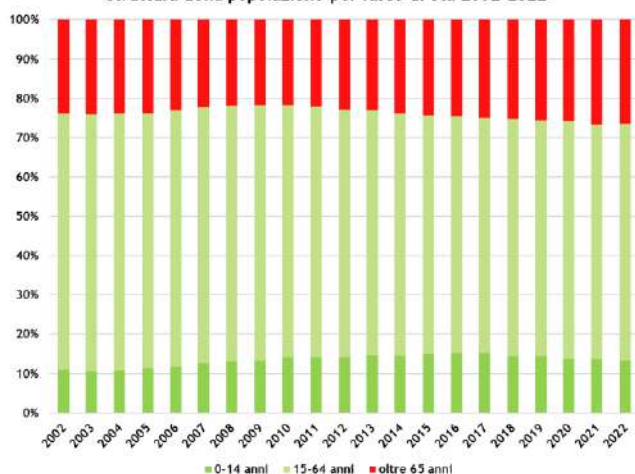


Indice di mortalità 2002-2022

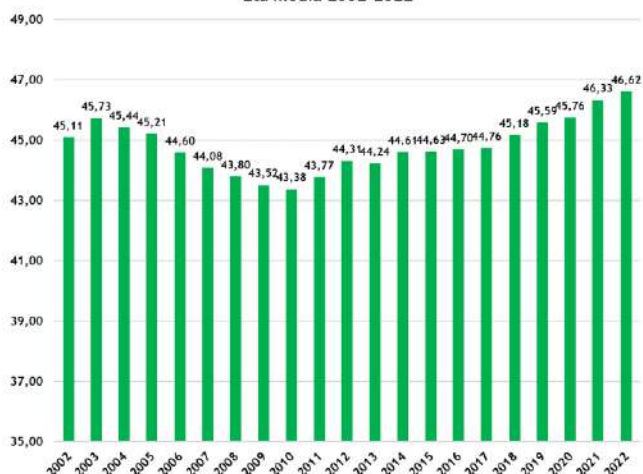


Fossato di Vico

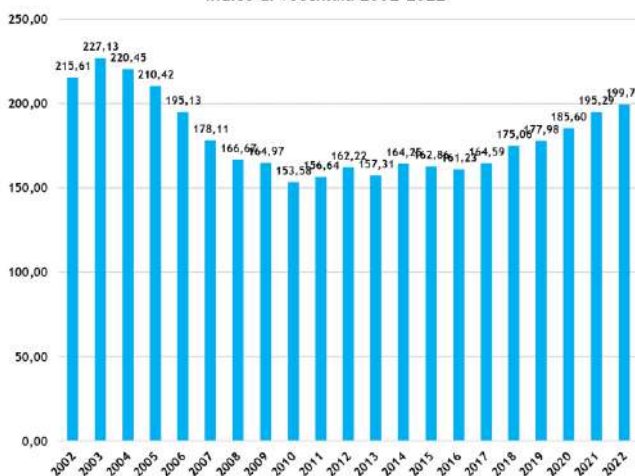
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



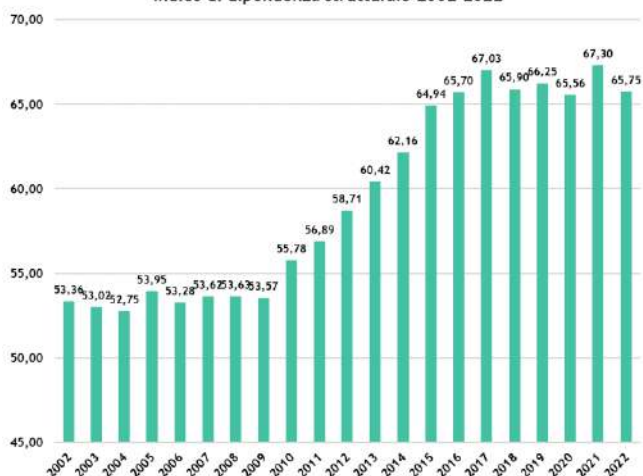
Età media 2002-2022



Indice di vecchiaia 2002-2022

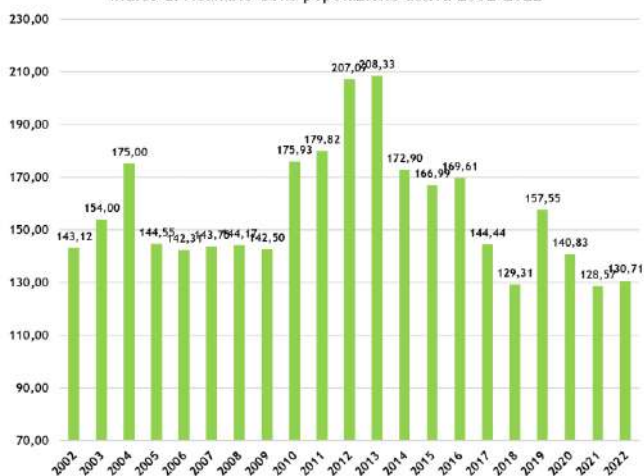


Indice di dipendenza strutturale 2002-2022

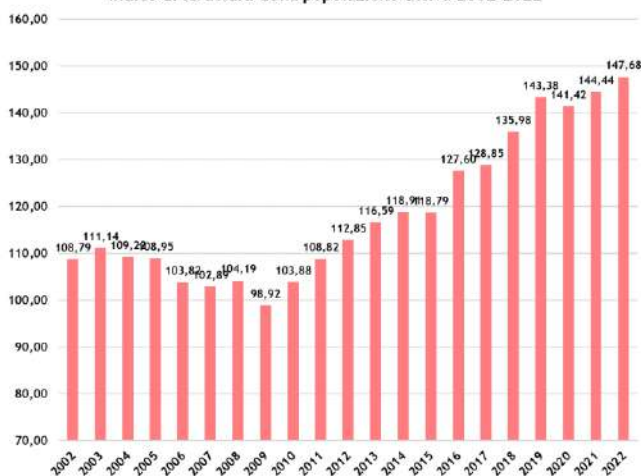


Fossato di Vico

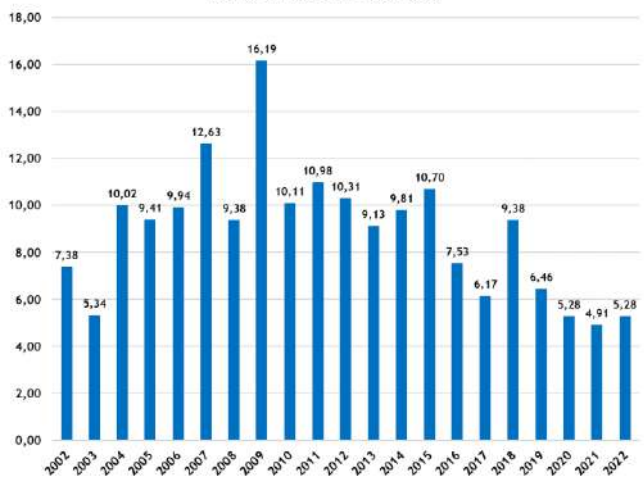
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



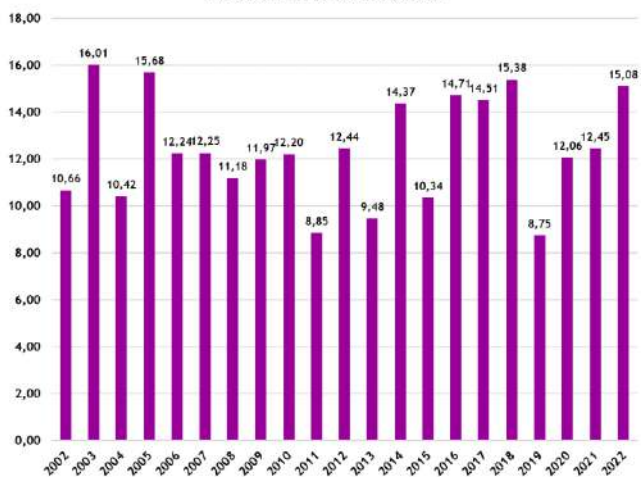
Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Indice di natalità 2002-2022

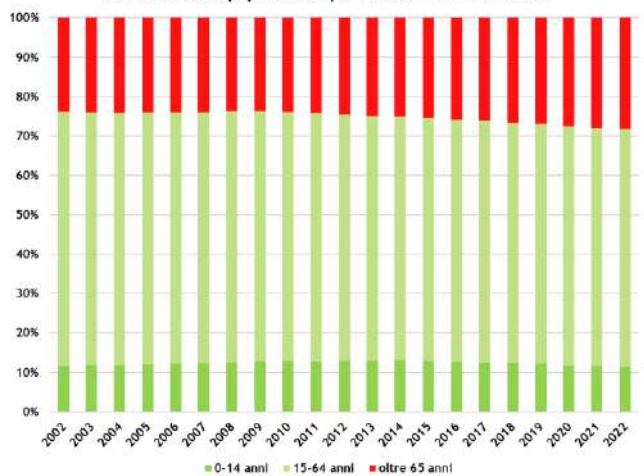


Indice di mortalità 2002-2022

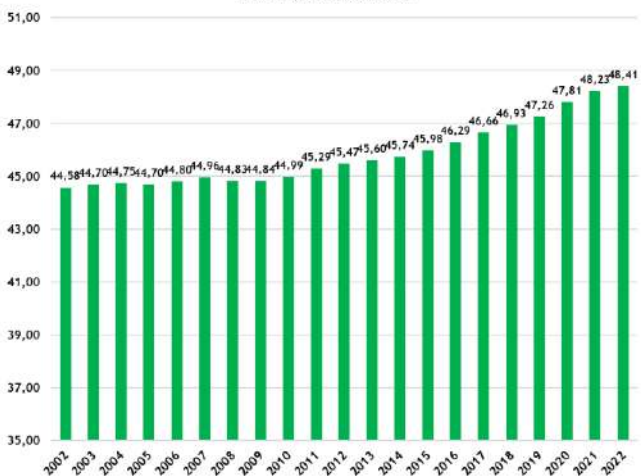


Gualdo Tadino

Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022

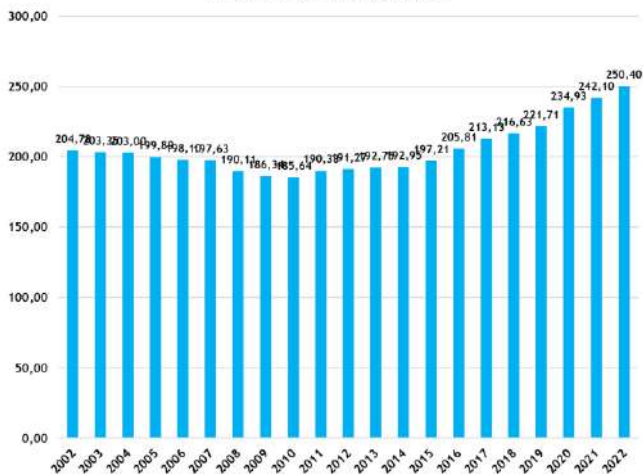


Età media 2002-2022

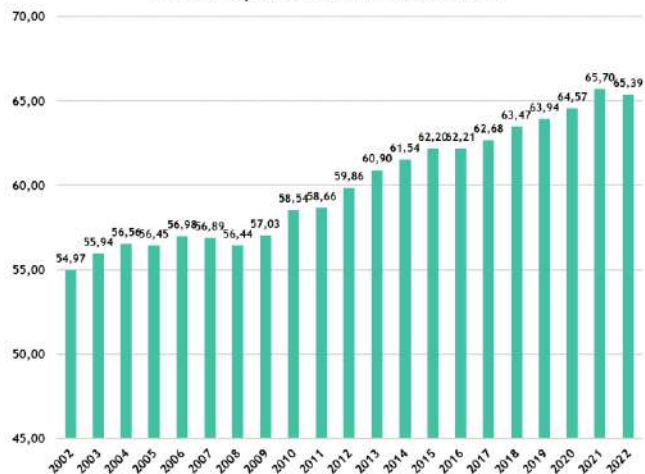


Gualdo Tadino

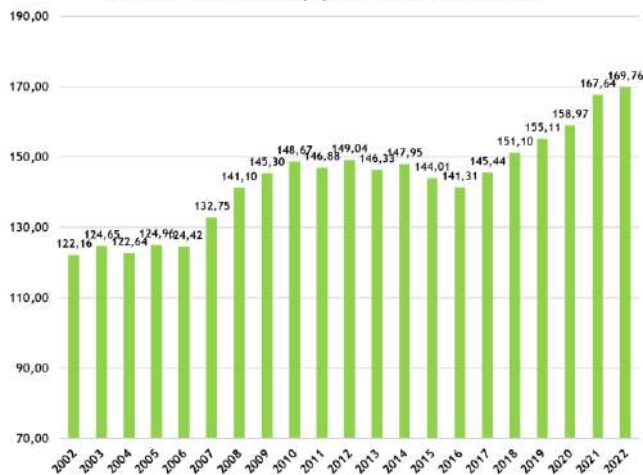
Indice di vecchiaia 2002-2022



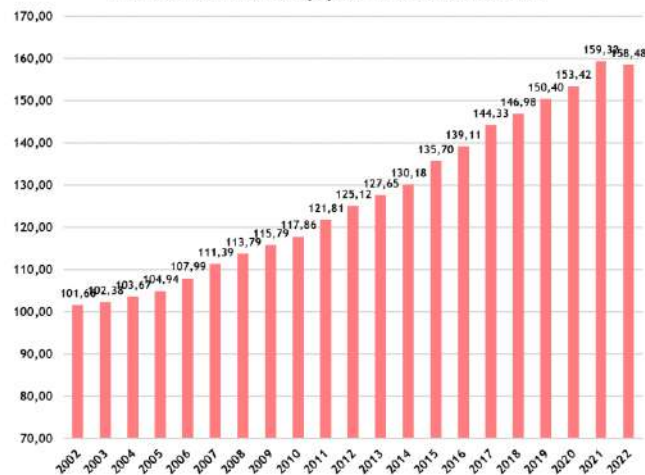
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



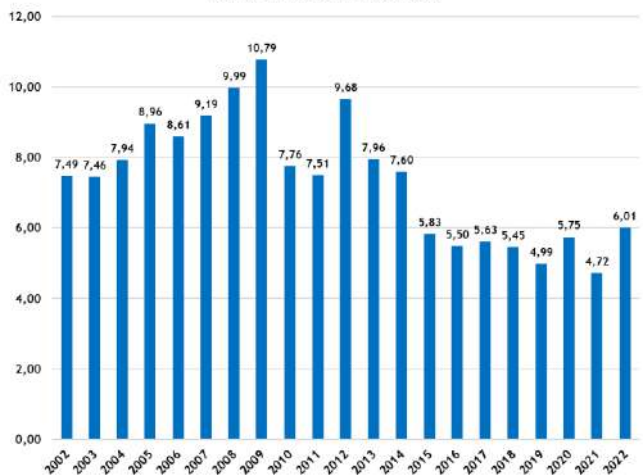
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



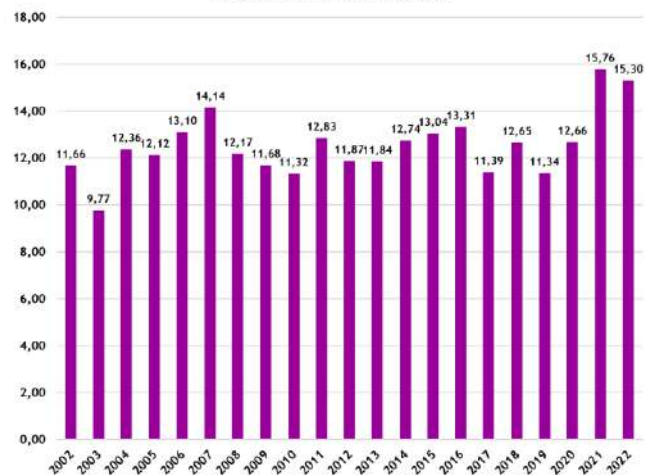
Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Indice di natalità 2002-2022

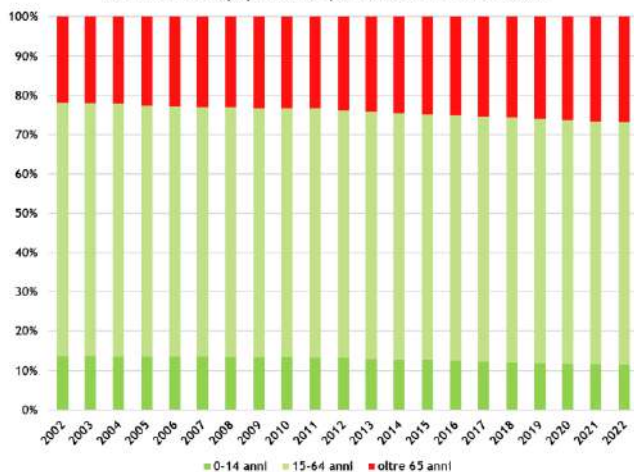


Indice di mortalità 2002-2022

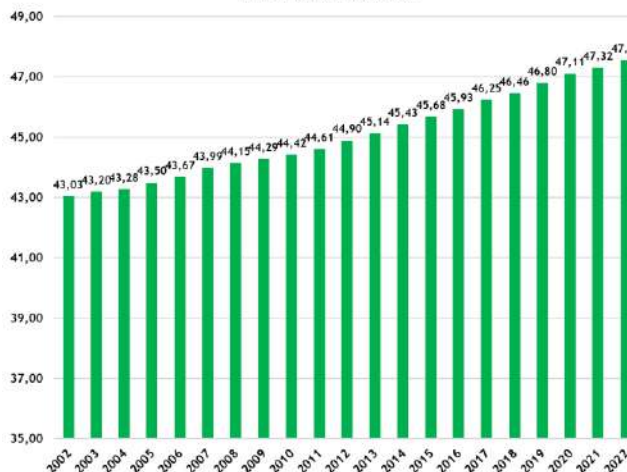


Gubbio

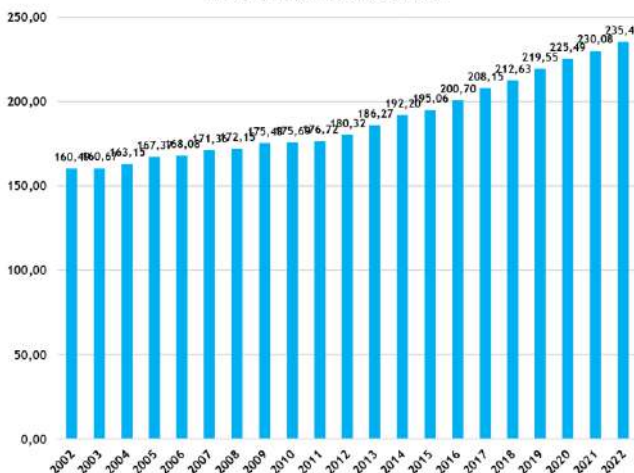
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



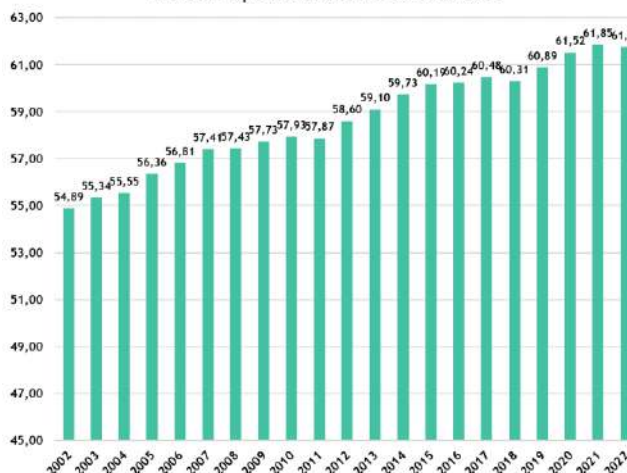
Età media 2002-2022



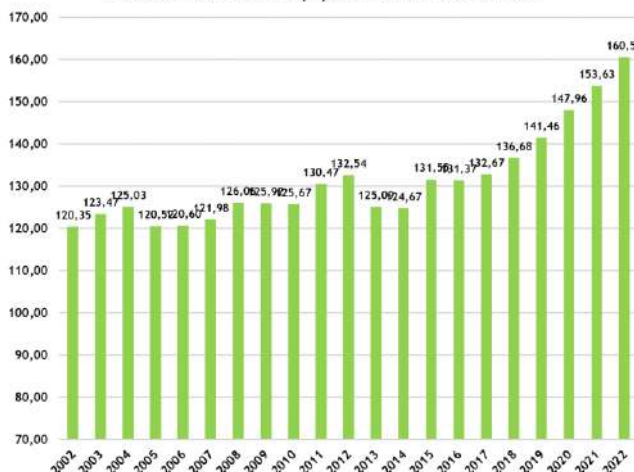
Indice di vecchiaia 2002-2022



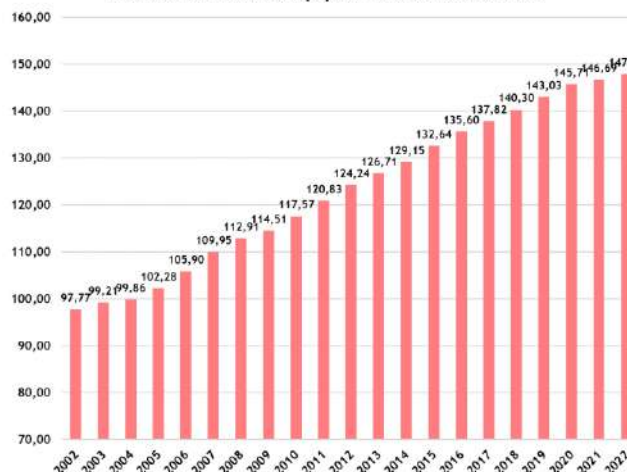
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022

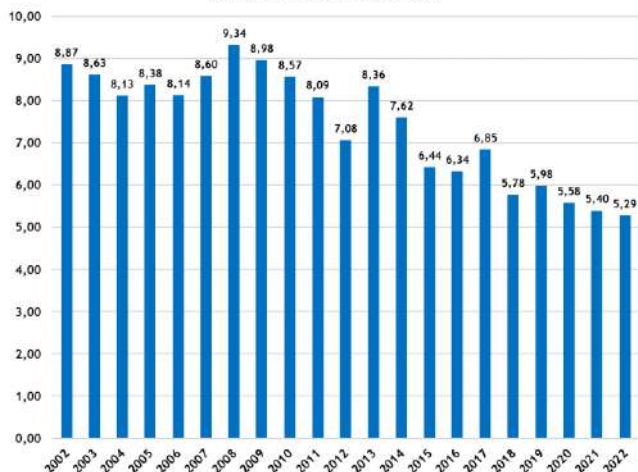


Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022

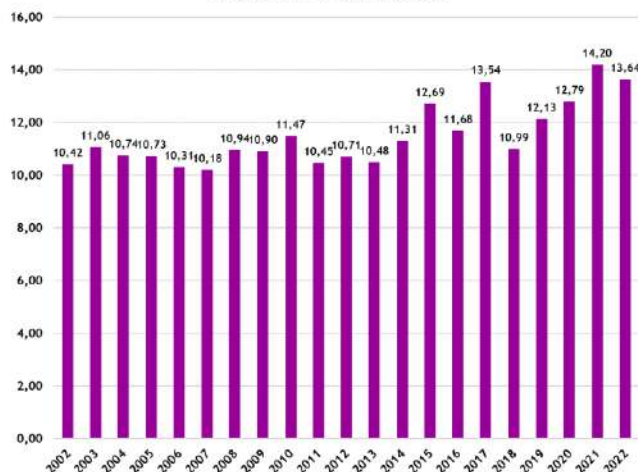


Gubbio

Indice di natalità 2002-2022

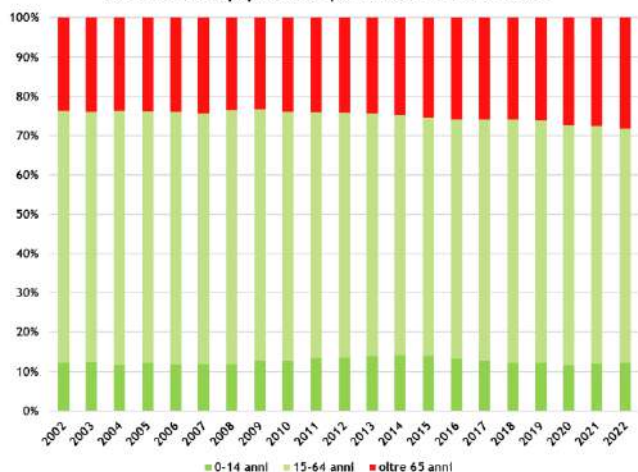


Indice di mortalità 2002-2022

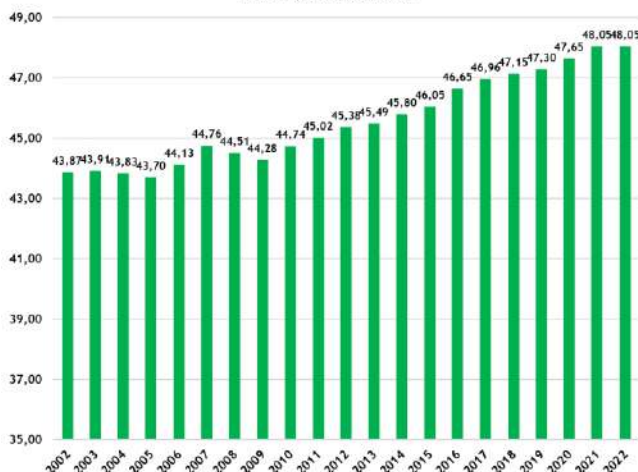


Montone

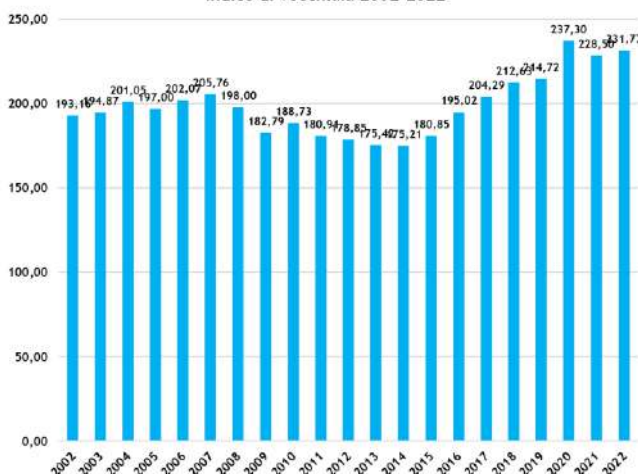
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



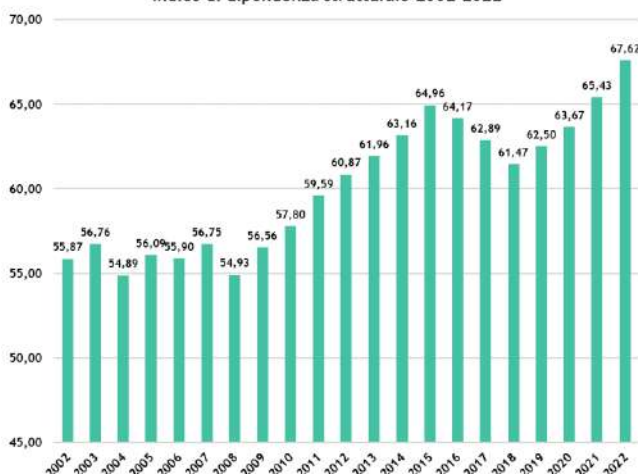
Età media 2002-2022



Indice di vecchiaia 2002-2022

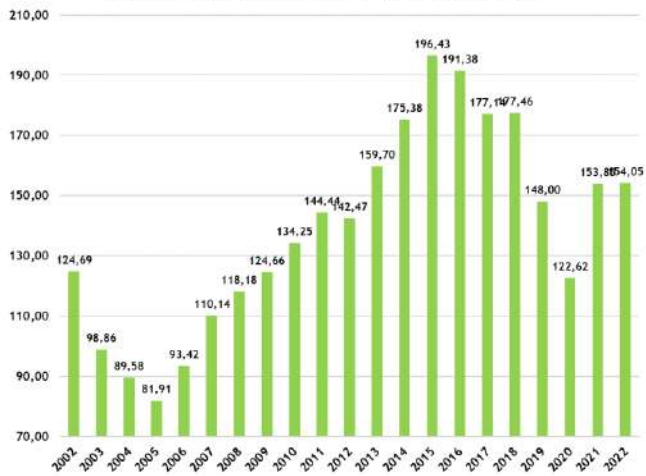


Indice di dipendenza strutturale 2002-2022

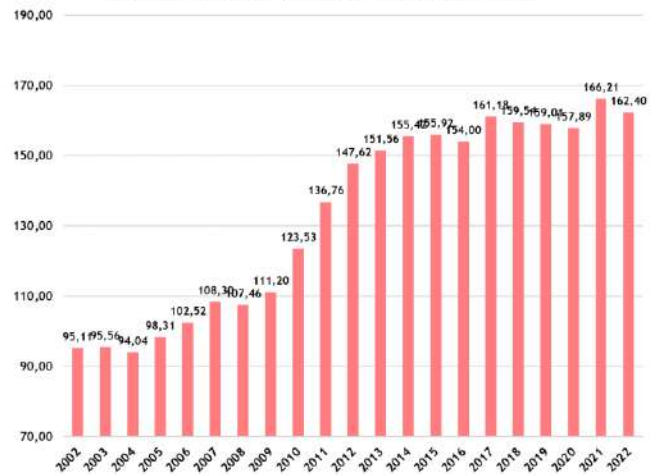


Montone

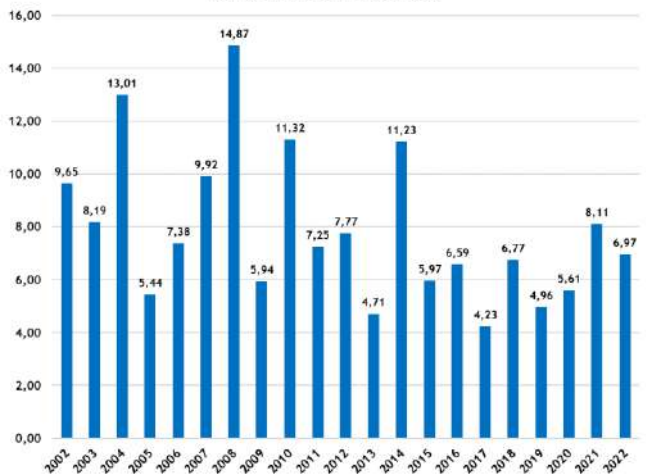
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



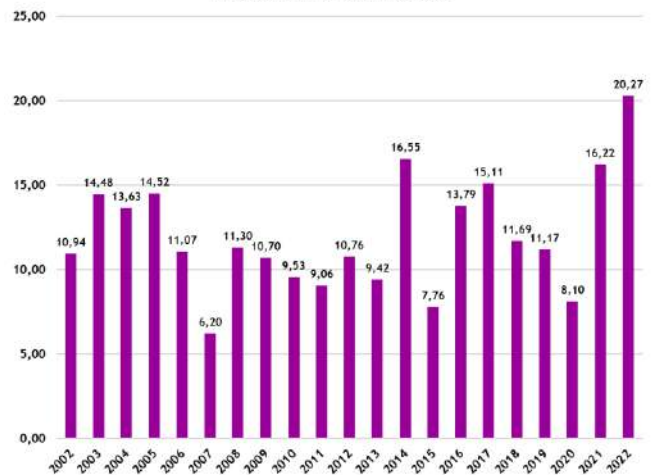
Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Indice di natalità 2002-2022

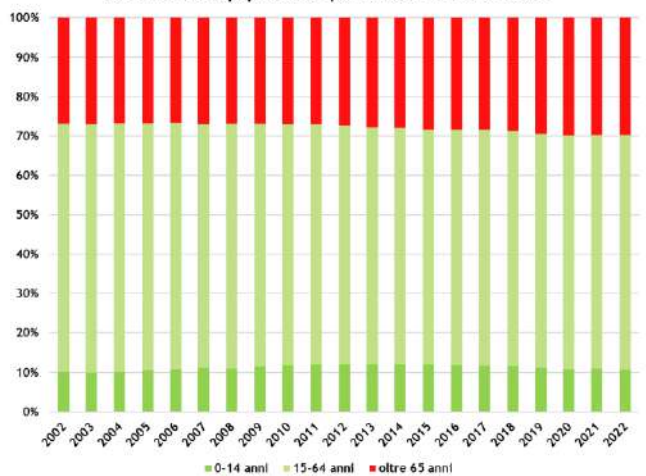


Indice di mortalità 2002-2022

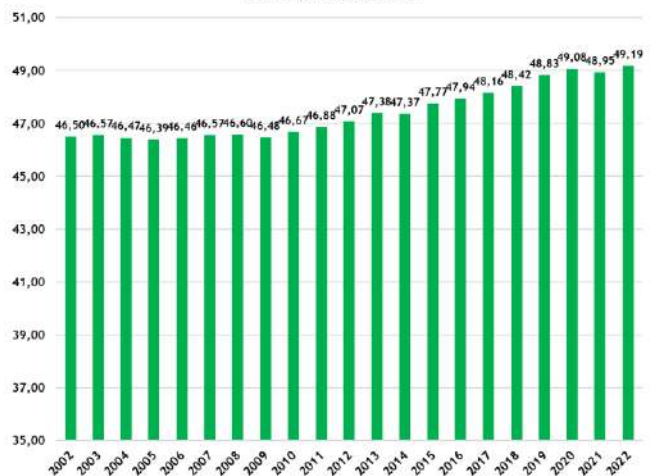


Nocera Umbra

Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022

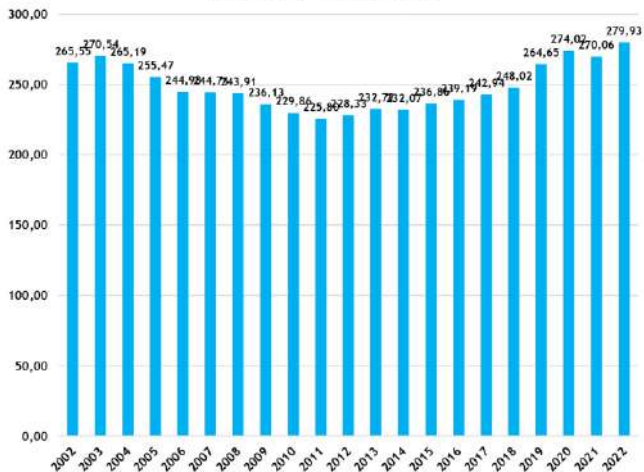


Età media 2002-2022

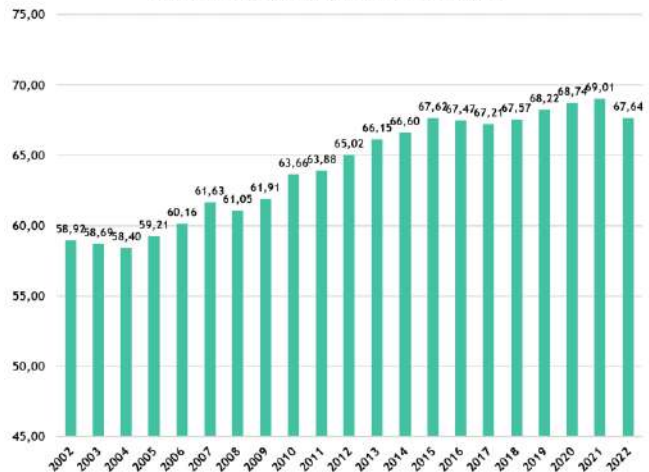


Nocera Umbra

Indice di vecchiaia 2002-2022



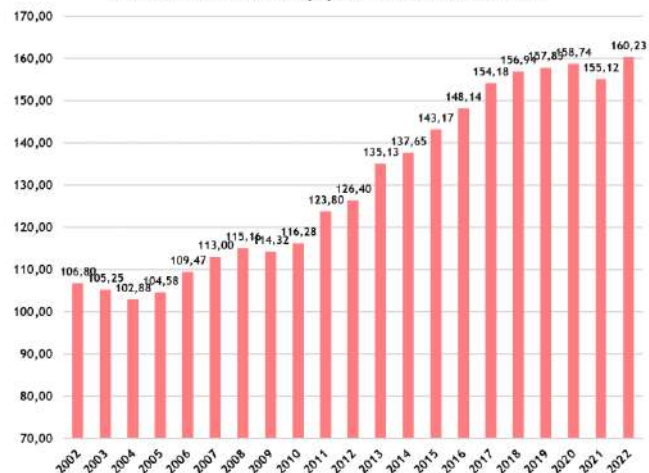
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



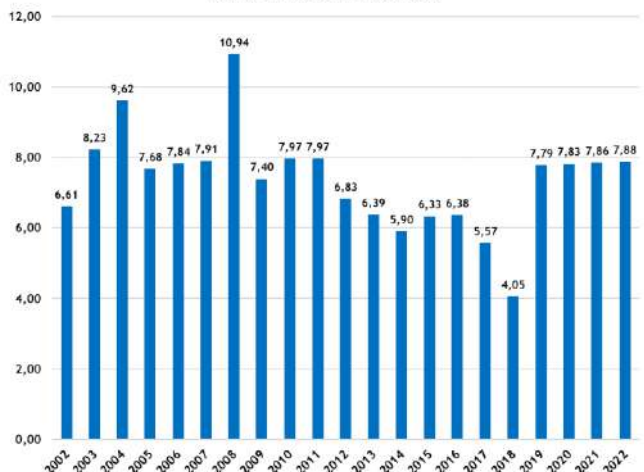
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



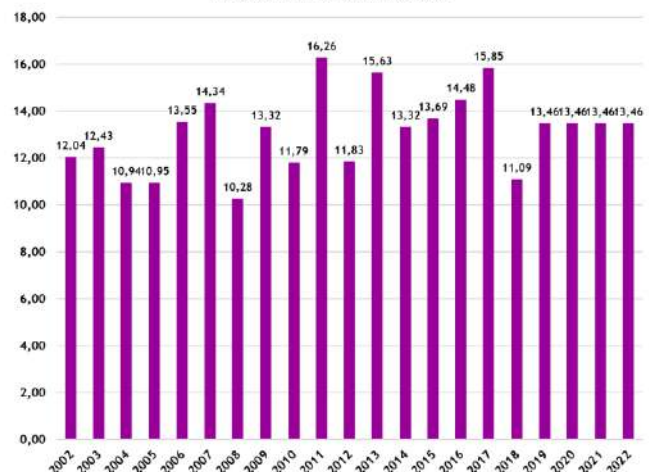
Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Indice di natalità 2002-2022

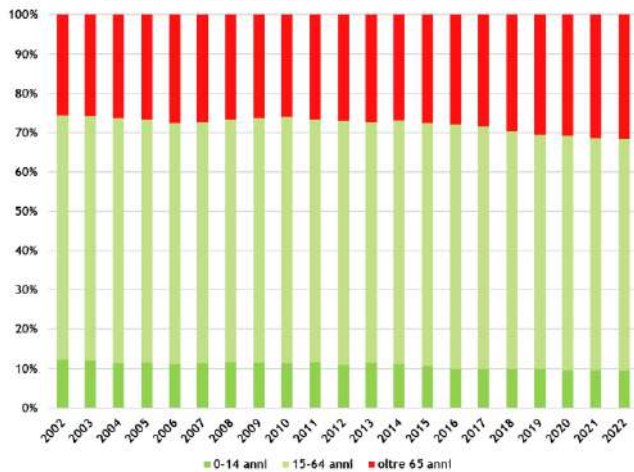


Indice di mortalità 2002-2022

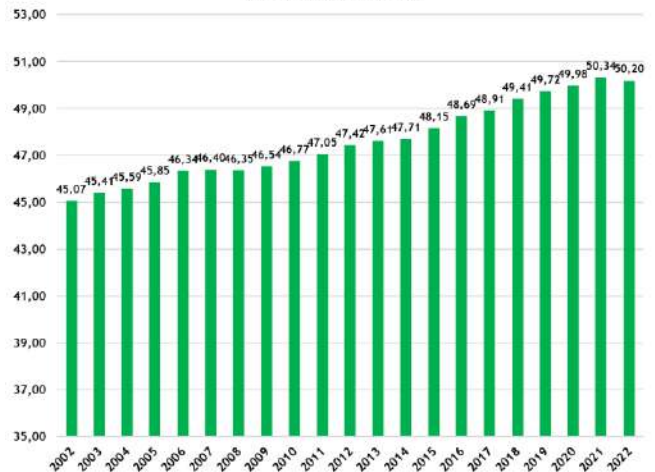


Pietralunga

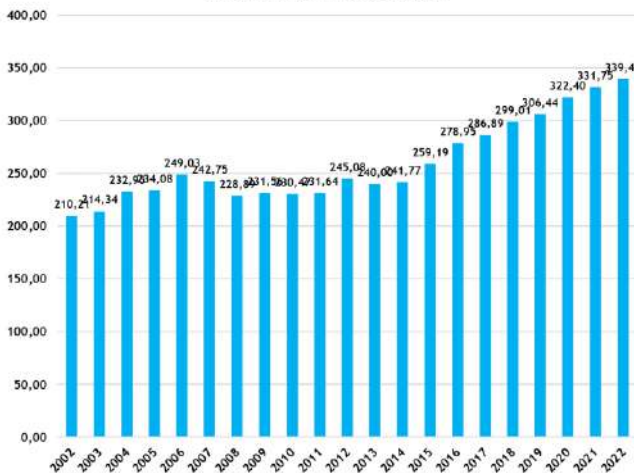
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



Età media 2002-2022



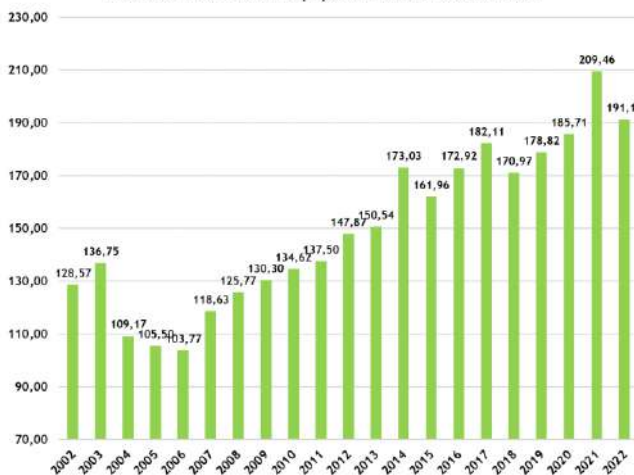
Indice di vecchiaia 2002-2022



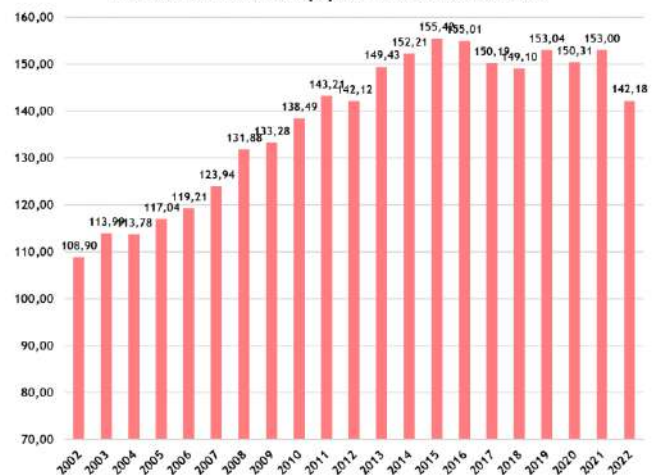
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022

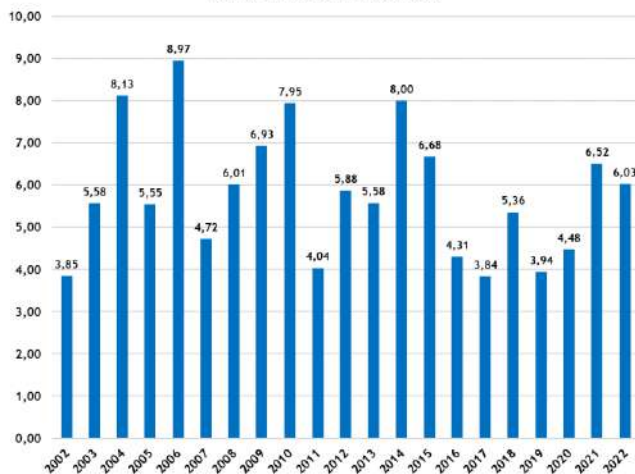


Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022

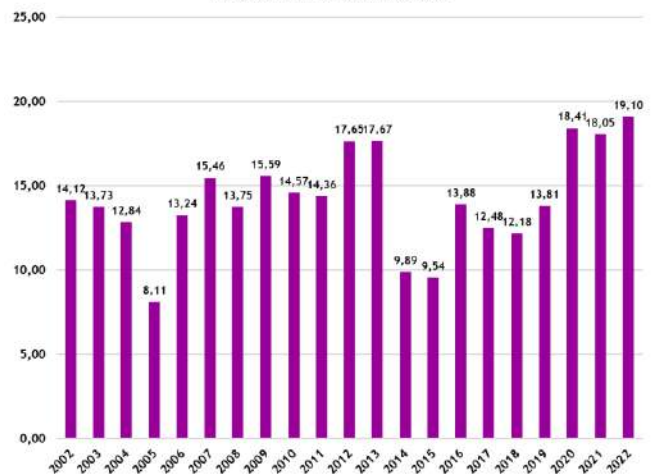


Pietralunga

Indice di natalità 2002-2022

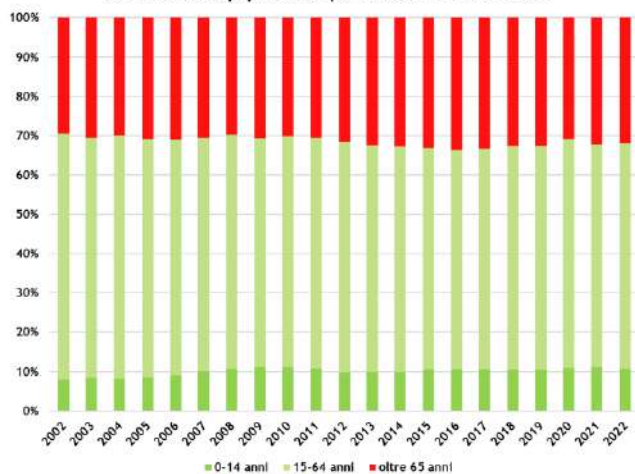


Indice di mortalità 2002-2022

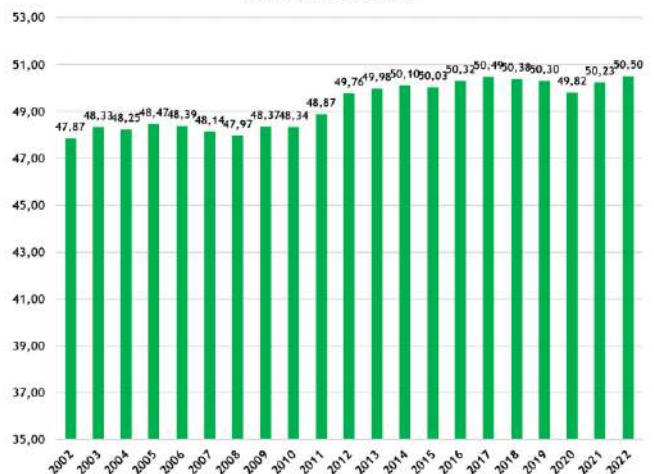


Scheggia e Pascelupo

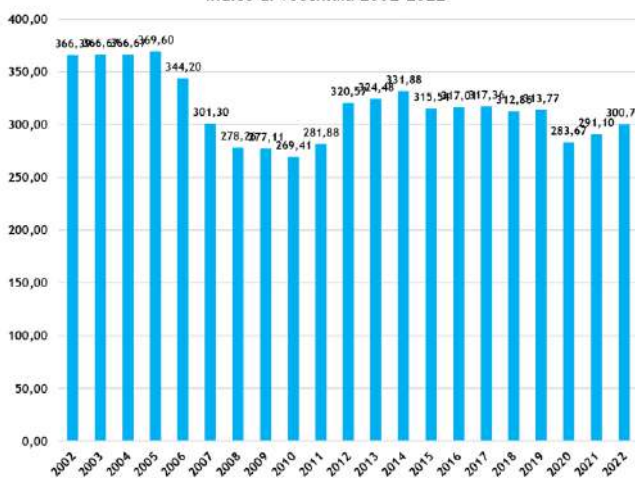
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



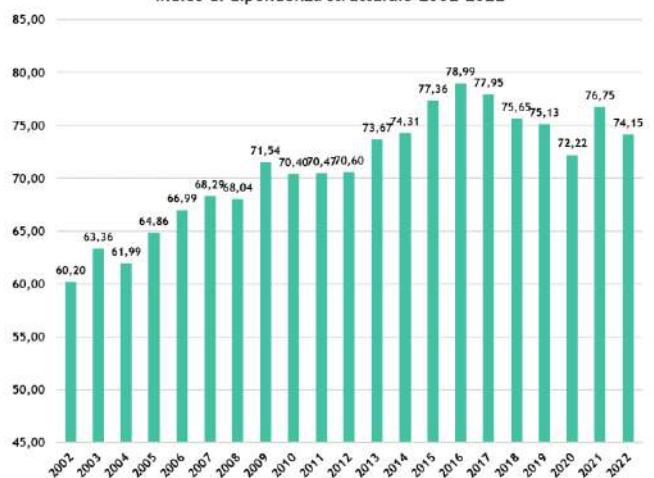
Età media 2002-2022



Indice di vecchiaia 2002-2022

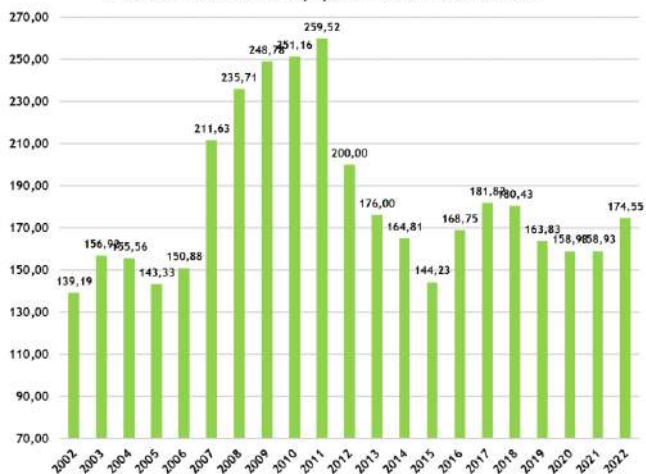


Indice di dipendenza strutturale 2002-2022

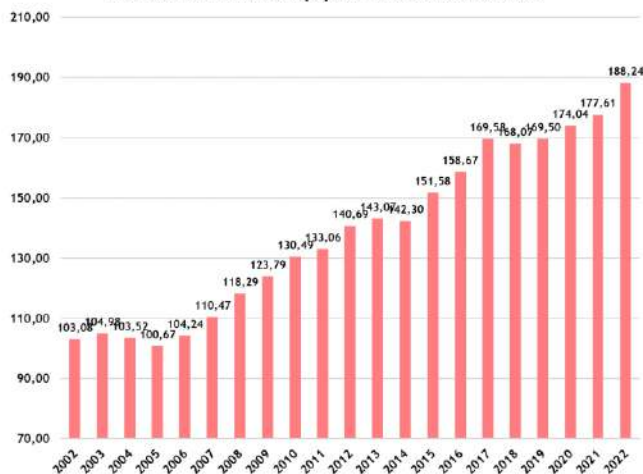


Scheggia e Pascalupo

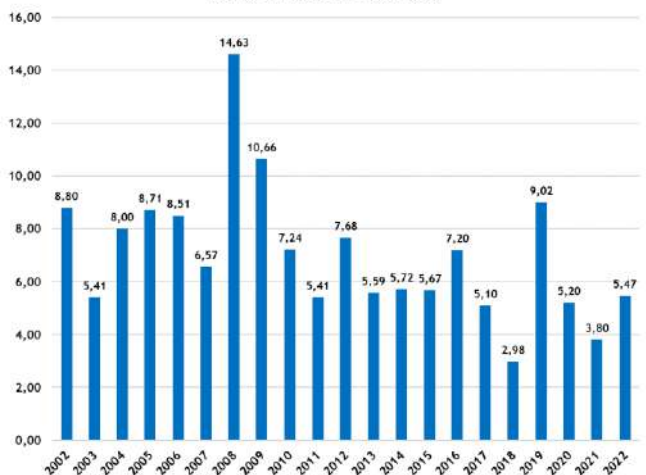
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Indice di natalità 2002-2022

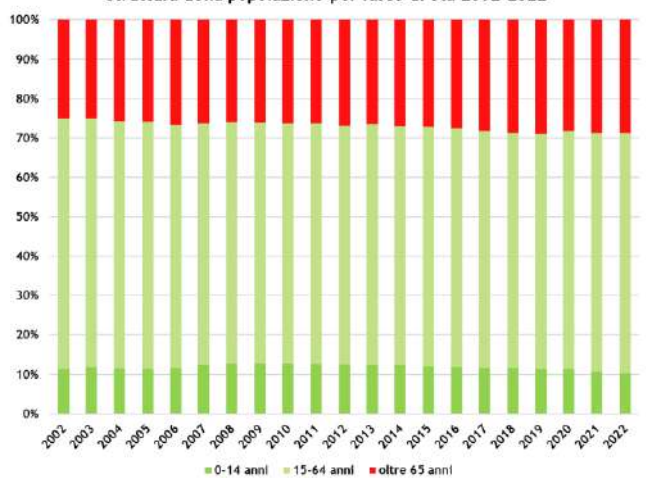


Indice di mortalità 2002-2022

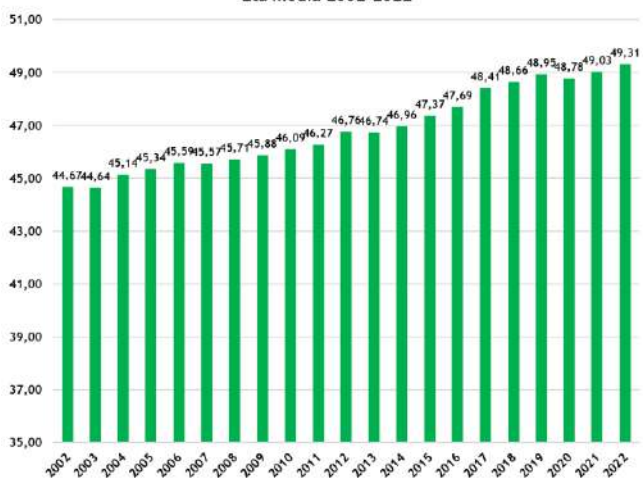


Sigillo

Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022

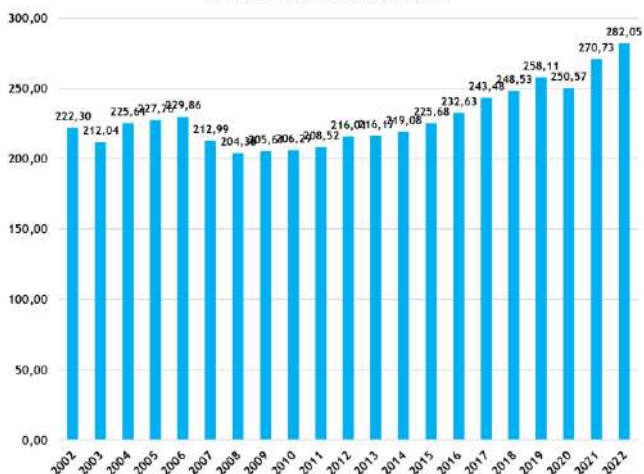


Età media 2002-2022

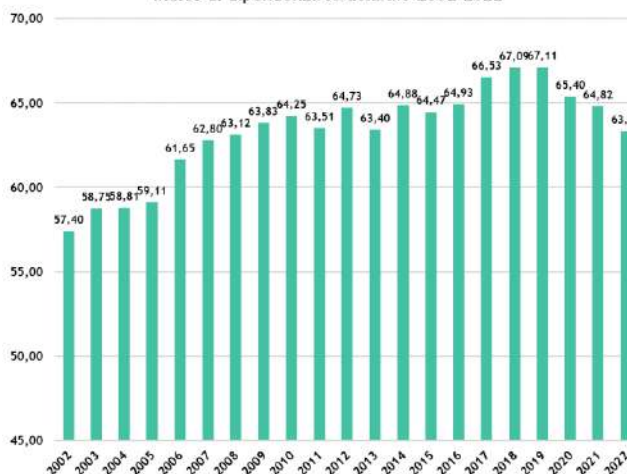


Sigillo

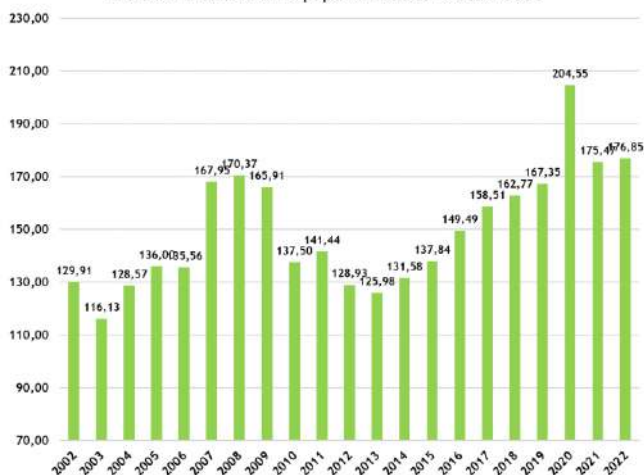
Indice di vecchiaia 2002-2022



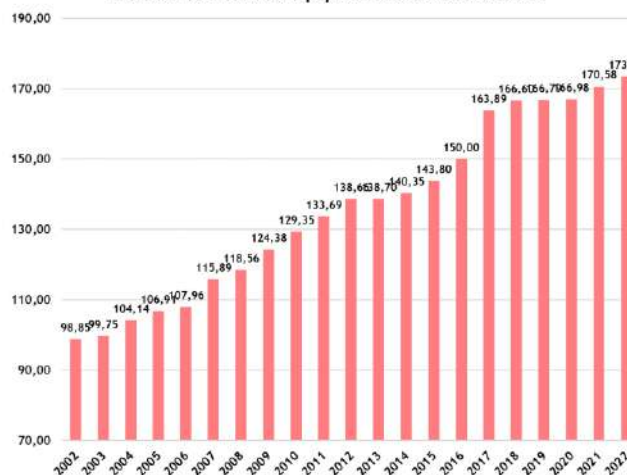
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



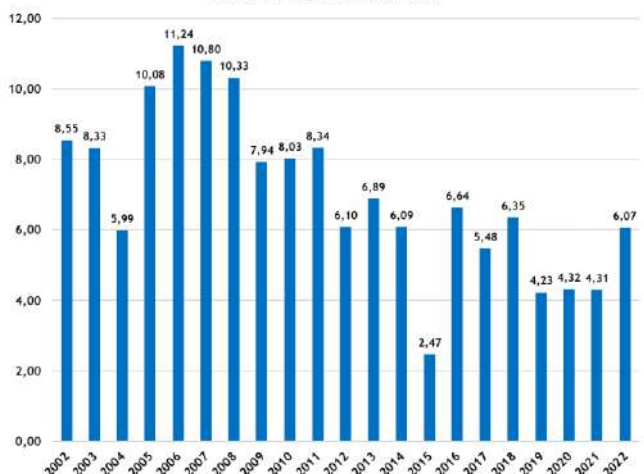
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



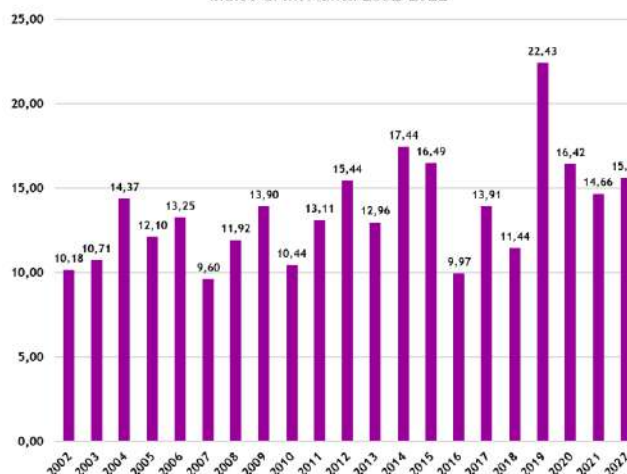
Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Indice di natalità 2002-2022

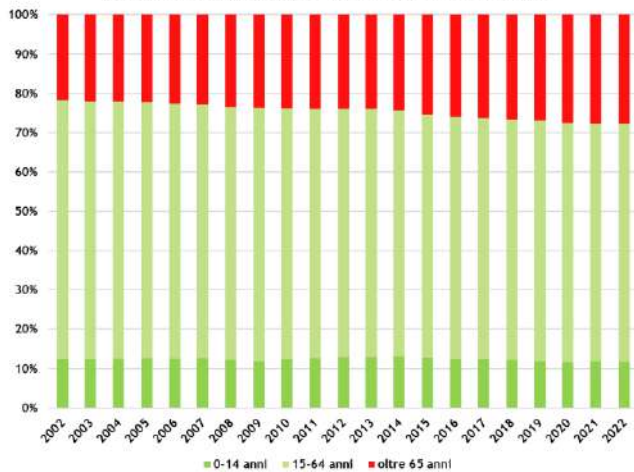


Indice di mortalità 2002-2022

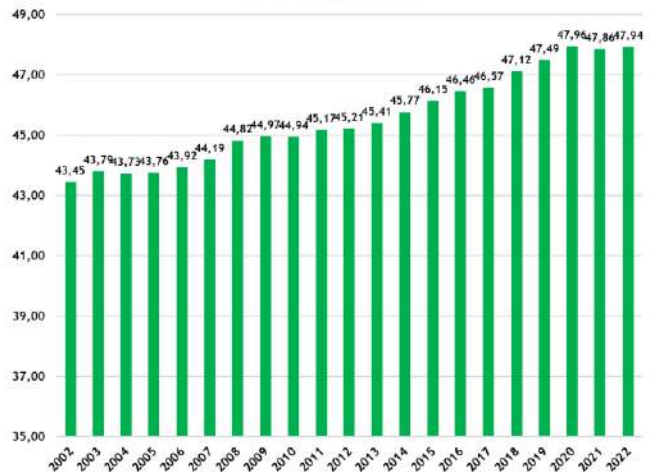


Valfabbrica

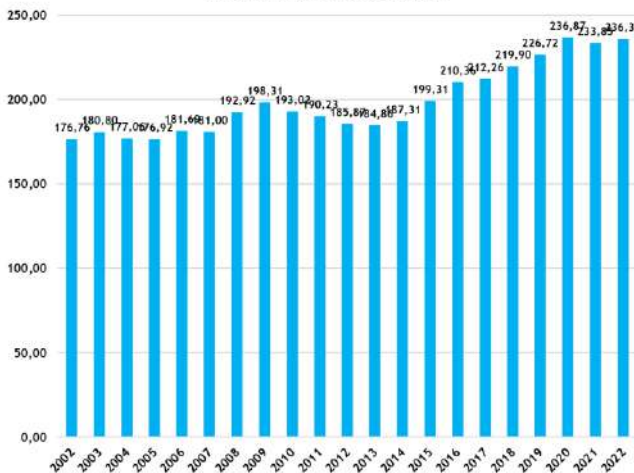
Struttura della popolazione per fasce di età 2002-2022



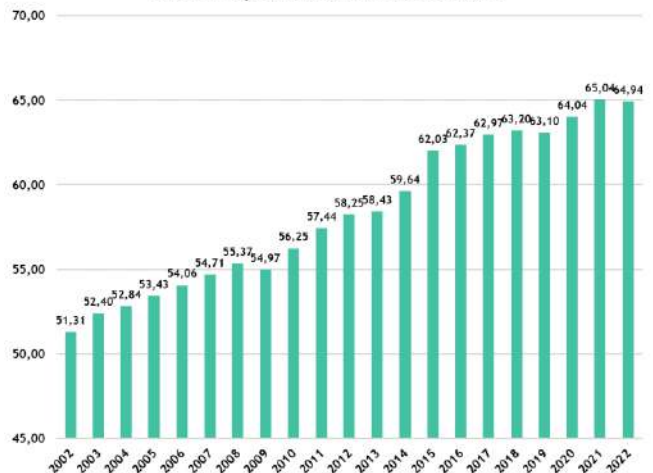
Età media 2002-2022



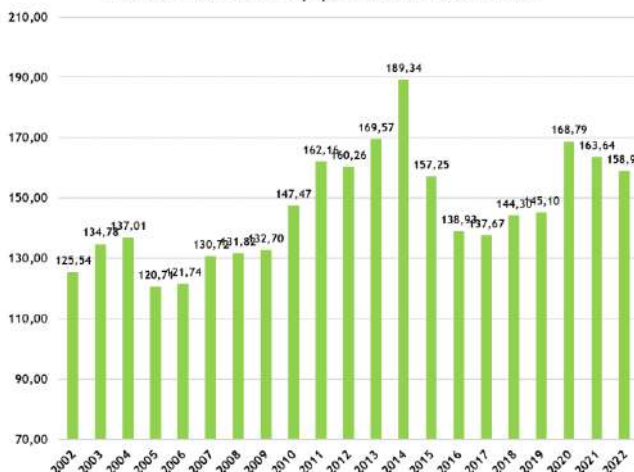
Indice di vecchiaia 2002-2022



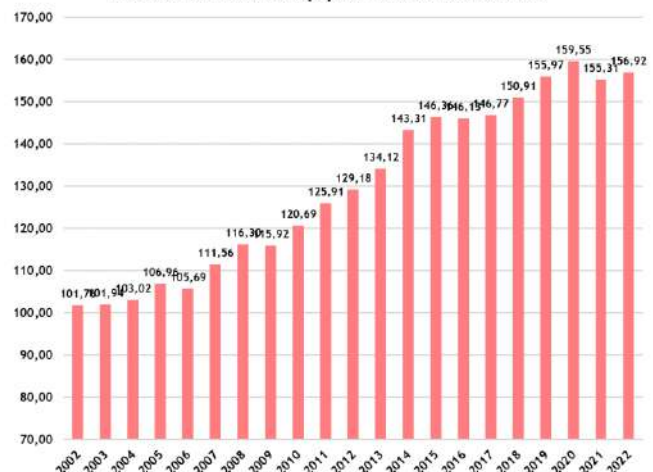
Indice di dipendenza strutturale 2002-2022



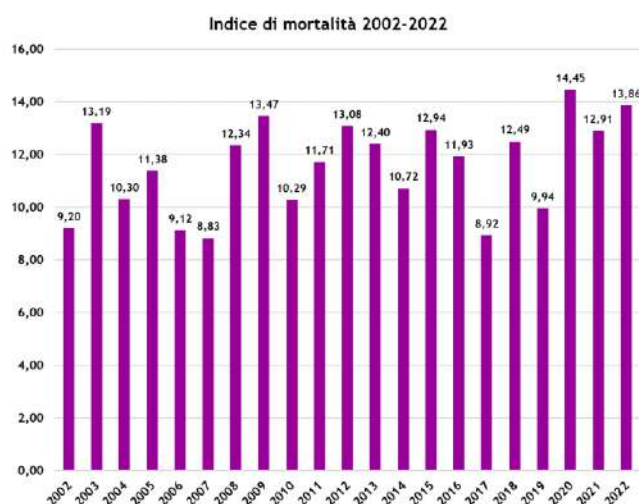
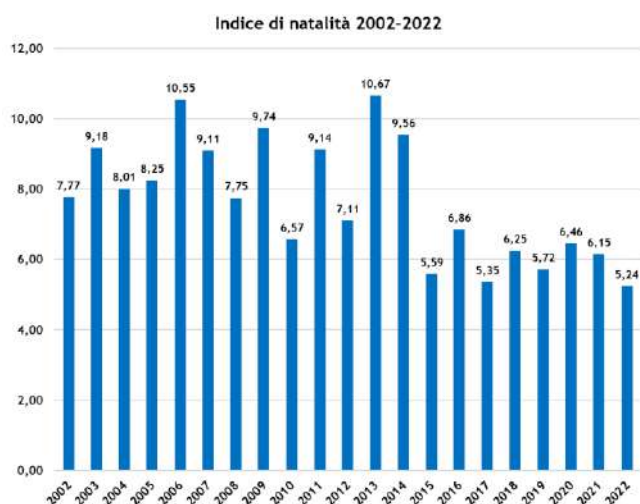
Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2022



Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2022



Valfabbrica



La **popolazione straniera residente** tra il 2002 ed il 2022 nell'area studio risulta minima rispetto i valori provinciali e regionali.

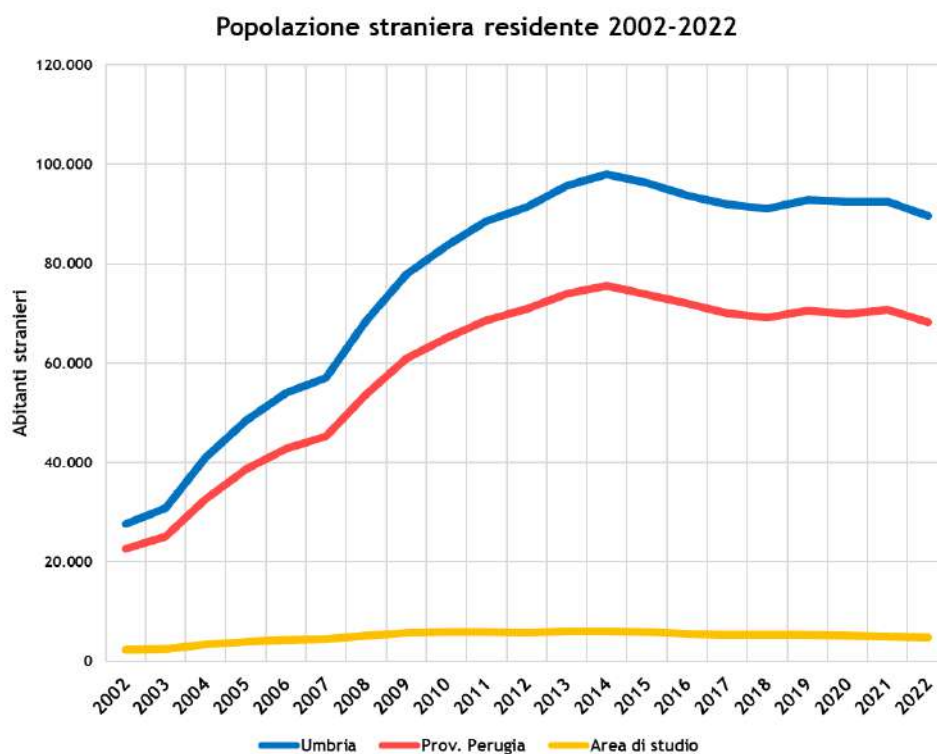


Figura 79 Popolazione straniera residente (ISTAT 2002 – 2022)

In termini di incidenza della popolazione straniera residente è possibile osservare una riduzione dei valori per l'Area Interna nell'ultimo decennio di osservazione

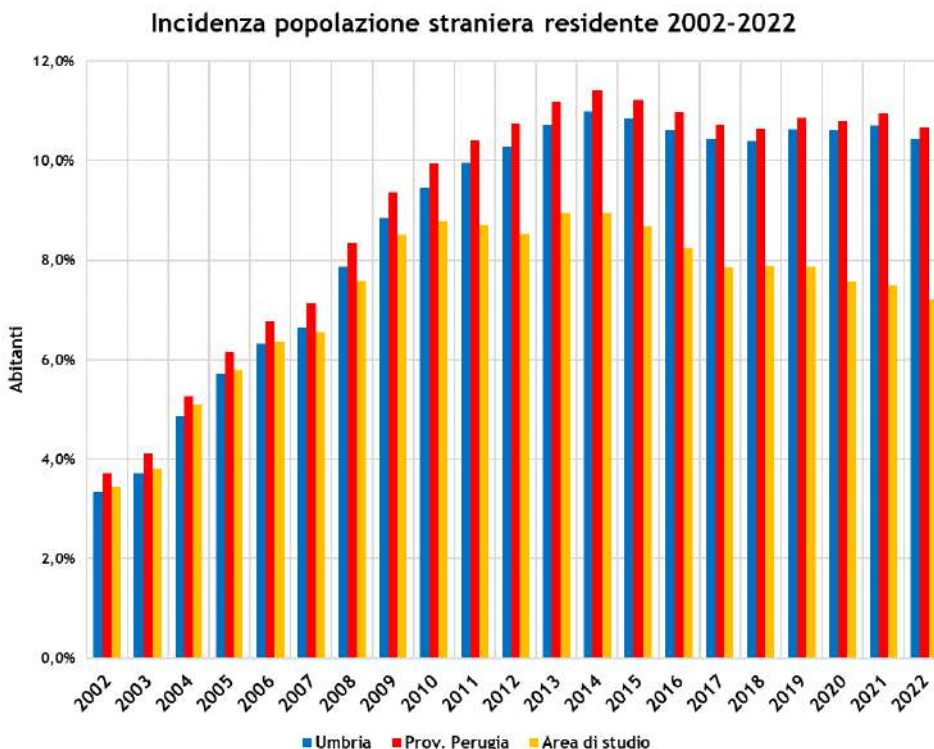


Figura 80 Incidenza popolazione straniera residente (ISTAT 2002 – 2022)

Osservando nel dettaglio l’andamento dei valori della popolazione straniera residente tra il 2002 ed il 2022 è possibile osservare un incremento nel primo decennio di osservazione e una graduale riduzione in quello successivo.

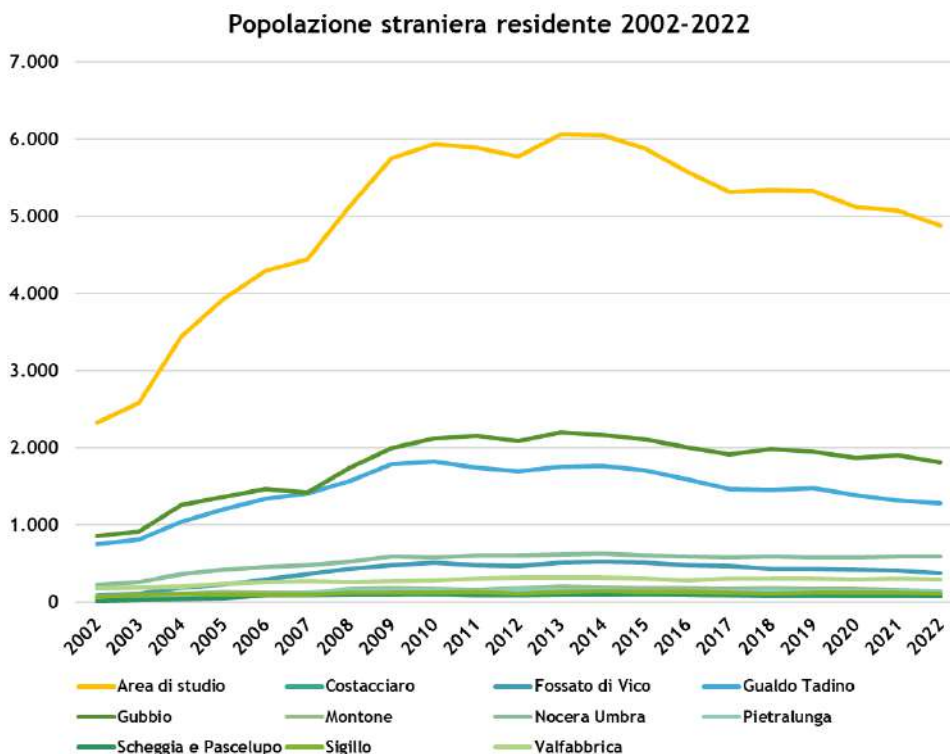


Figura 81 Popolazione straniera residente nell’Area Interna e nei Comuni AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

Il Comune con valori maggiori di popolazione straniera residente nel 2022 risulta essere Gubbio (1.810), seguito da Gualdo Tadino (1.281) e Nocera Umbra (586).

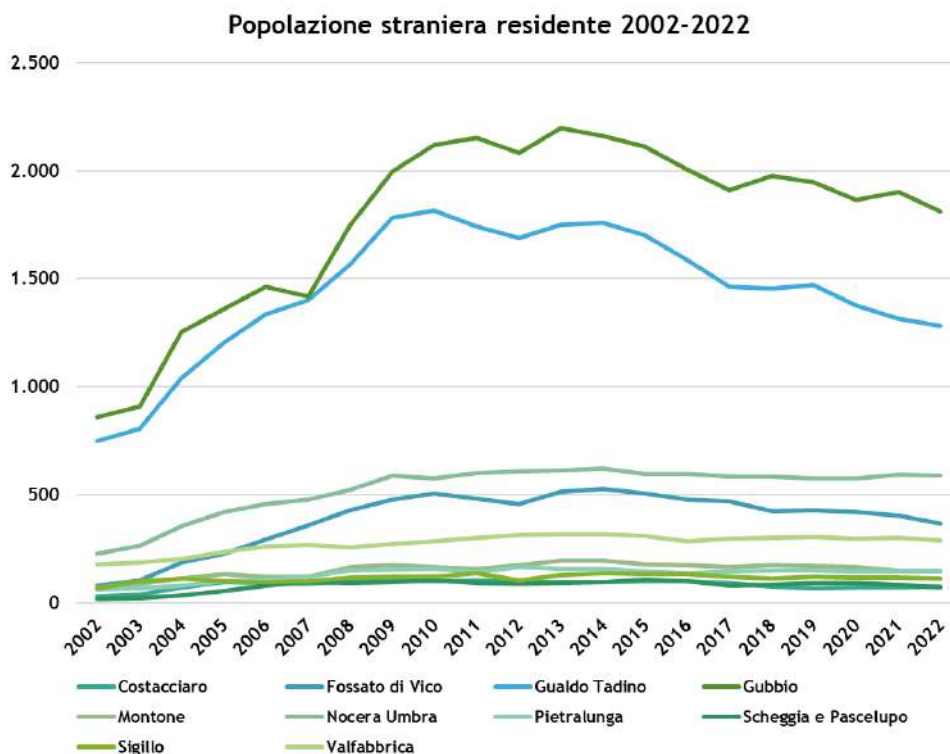


Figura 82 Popolazione straniera residente nei Comuni AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

In termini di incidenza nel 2022 i maggiori valori si registrano per il Comune di Fossato di Vico (13,84%) e Nocera Umbra (10,49%).

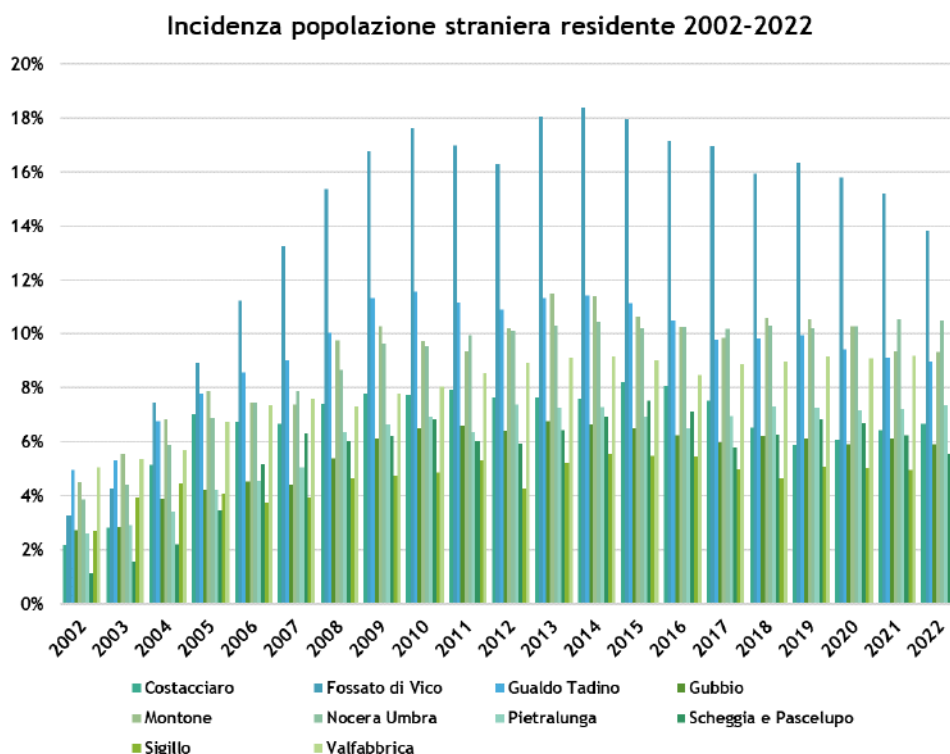


Figura 83 Incidenza popolazione straniera residente nei Comuni AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

La popolazione residente nella Regione Umbria registra una graduale riduzione da 2013, tendenza riscontrabile anche alla scala provinciale di Perugia e dell'Area Studio.

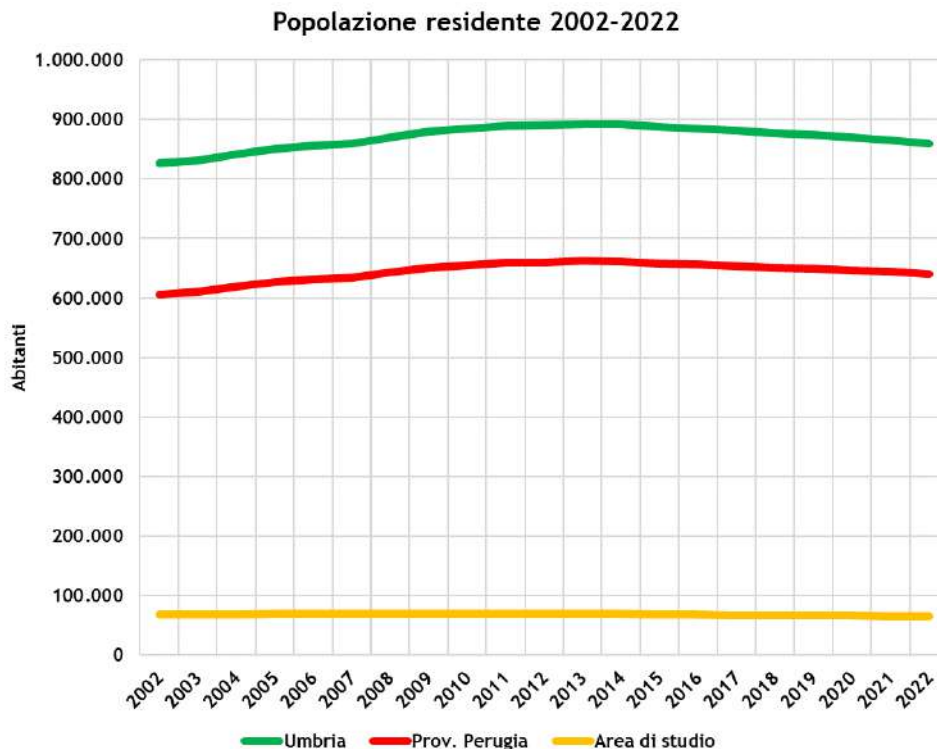


Figura 84 Popolazione residente nella Regione, nella Provincia di Perugia e AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

Nel dettaglio dell'area studio e dei Comuni in essa compresi si rileva una riduzione lieve e graduale per tutti i Comuni dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria.

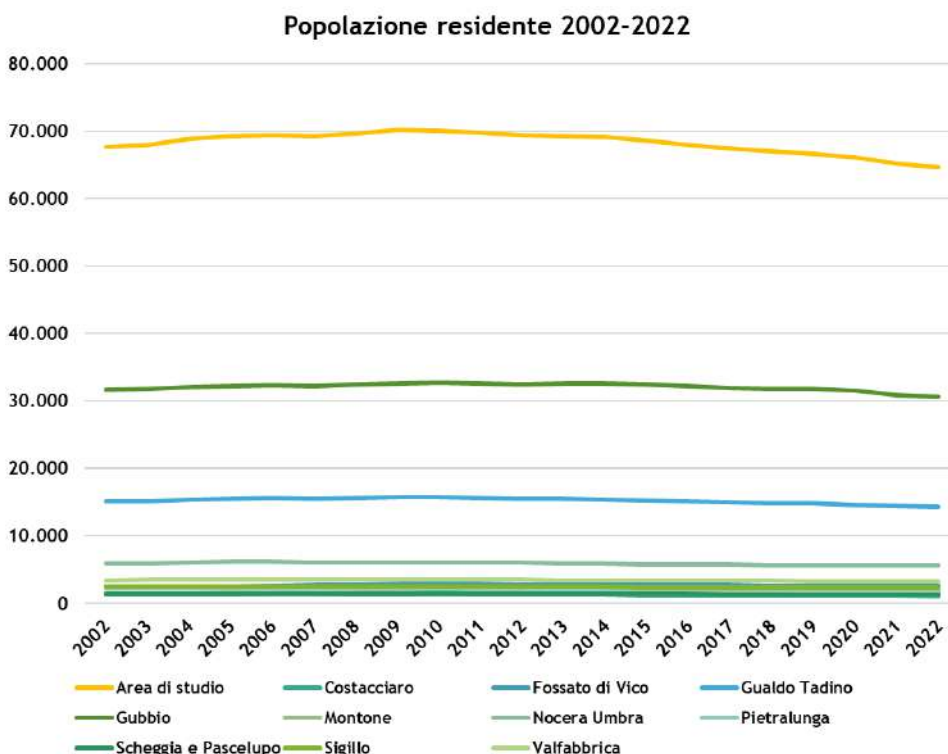


Figura 85 Popolazione residente Comuni AINEU (ISTAT 2002 – 2022)

Il Comune con la maggiore contrazione del numero di residenti rispetto il 2013 è Costacciaro (-14,23%) mentre, rispetto lo stesso anno, il comune con minore riduzione al 2022 è Gubbio (-6,21%).

Territorio	2002	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Umbria	826.176	892.742	892.099	888.288	884.092	880.992	876.477	873.744	870.165	865.452	858.812
Prov. Perugia	606.486	662.252	661.638	658.819	655.997	653.802	650.524	648.829	646.710	645.506	640.482
Costacciaro	1.287	1.268	1.253	1.231	1.212	1.182	1.166	1.156	1.139	1.119	1.110
Fossato di Vico	2.440	2.849	2.854	2.804	2.787	2.756	2.666	2.630	2654	2650	2.652
Gualdo Tadino	15.088	15.461	15.387	15.261	15.103	14.921	14.858	14.815	14.614	14.408	14.313
Gubbio	31.665	32.553	32.546	32.456	32.195	31.987	31.843	31.747	31516	30.923	30.650
Montone	1.554	1.699	1.692	1.676	1.668	1.655	1.626	1.612	1.604	1.603	1.579
Nocera Umbra	5.896	5.950	5.931	5.845	5.801	5.742	5.679	5.647	5.619	5.601	5.584
Pietralunga	2.337	2.150	2.124	2.096	2.090	2.083	2.053	2.028	2.010	1.995	1.990
Scheggia e Pascelupo	1.477	1.431	1.398	1.410	1.389	1.372	1.342	1.331	1.345	1.315	1.280
Sigillo	2.457	2.469	2.465	2.426	2.408	2.373	2.361	2.363	2.314	2.319	2.305
Valfabbrica	3.477	3.468	3.453	3.401	3.353	3.362	3.362	3.319	3.253	3.253	3.246
Area di studio	67.678	69.298	69.103	68.606	68.006	67.433	66.956	66.648	66.068	65.186	64.709

Il grafico, detto Piramide delle Età, rappresenta la **distribuzione della popolazione residente nell'area di riferimento per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2022**.

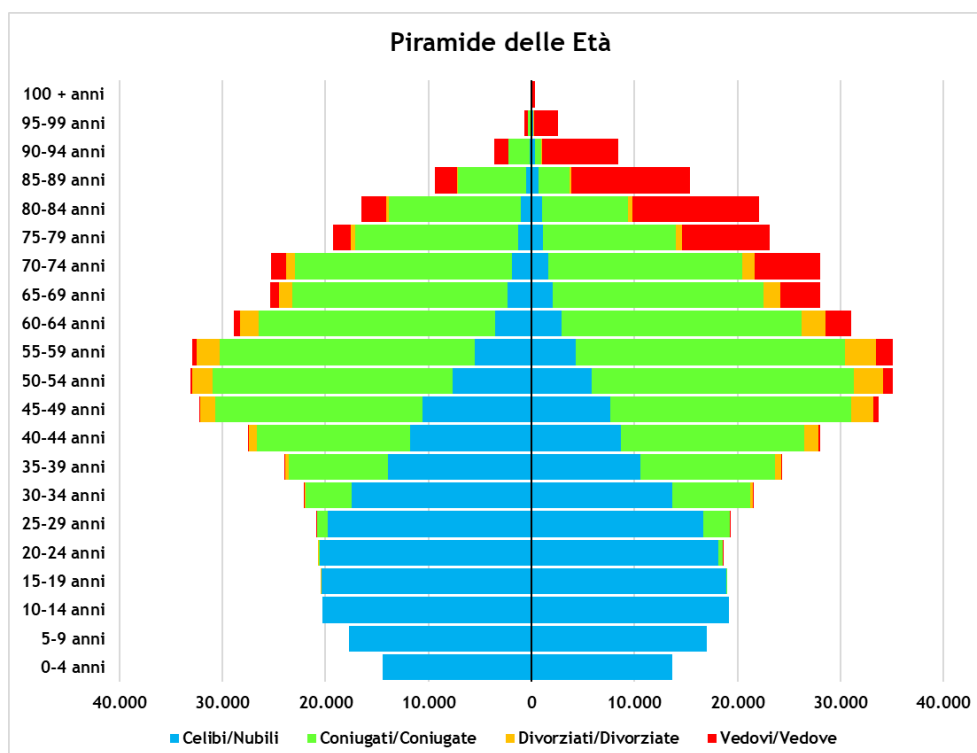


Figura 86 Regione Umbria – Piramide dell'età (ISTAT 2022)

La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra).

I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati. Gli ultimi dati disponibili sono relativi al 1° gennaio 2022.

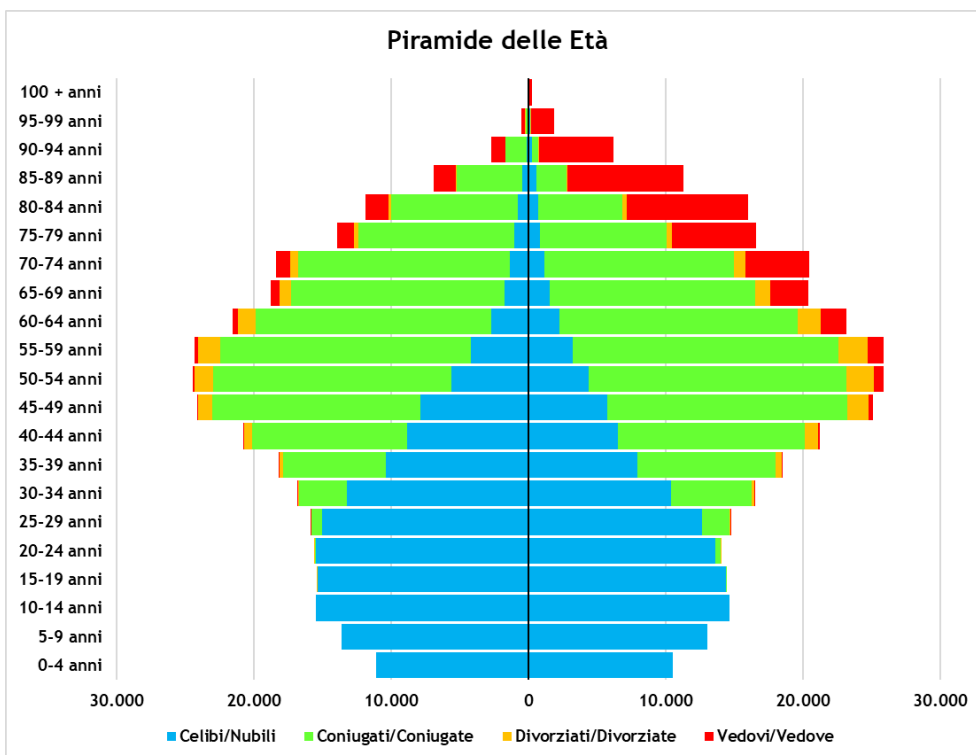


Figura 87 Provincia di Perugia – Piramide dell’età (ISTAT 2022)

L’andamento delle Piramide delle Età ai tre livelli territoriali, regionale, provinciale e dell’Area Interna, pur con valori di riferimento distinti, risultano sostanzialmente paragonabili.

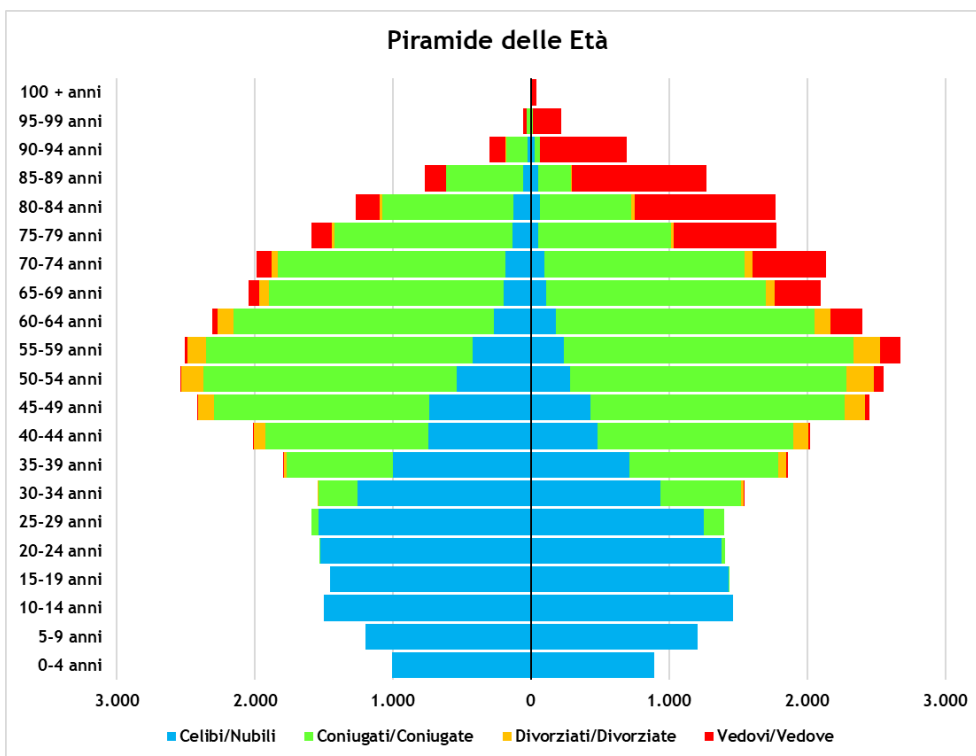
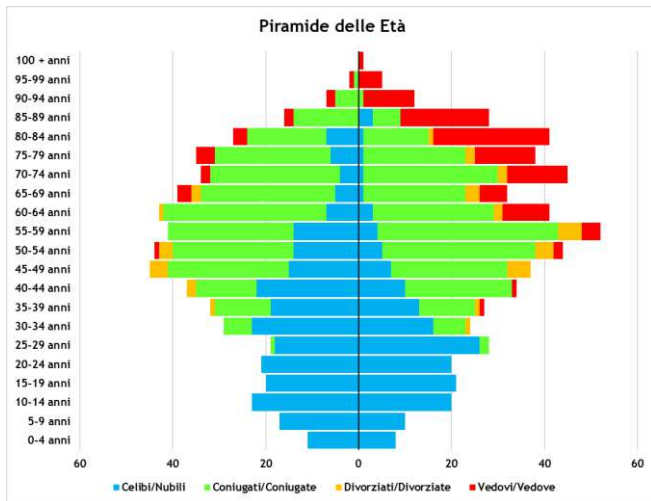


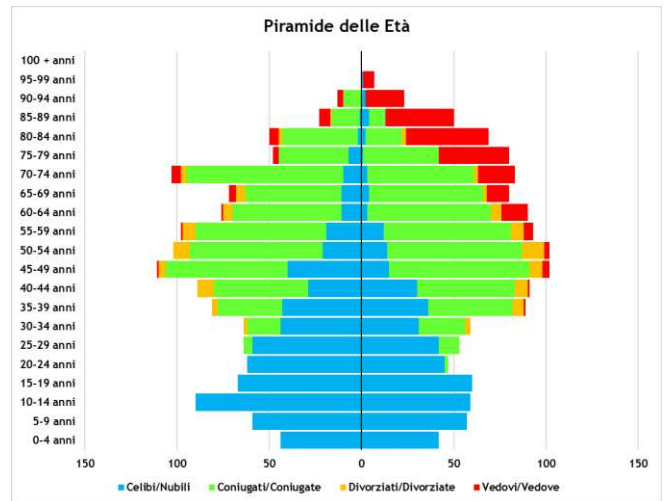
Figura 88 AINEU – Piramide dell’età (ISTAT 2022)

Caratterizzano l'Area Interna le Piramidi delle Età dei Comuni che evidenziano in funzione della popolazione la distribuzione per classi di età della popolazione.

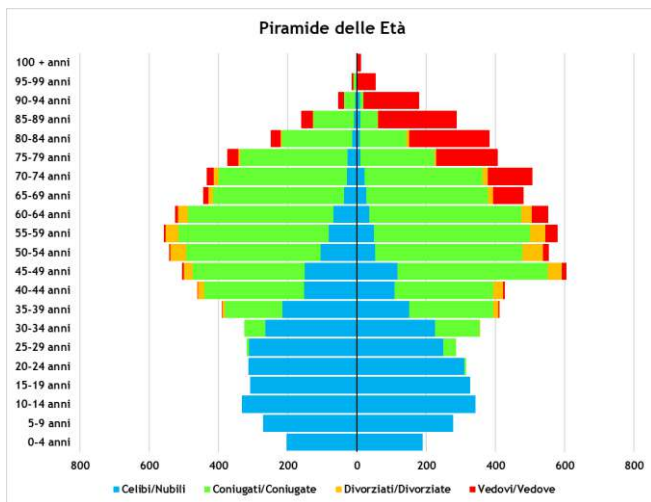
Costacciaro



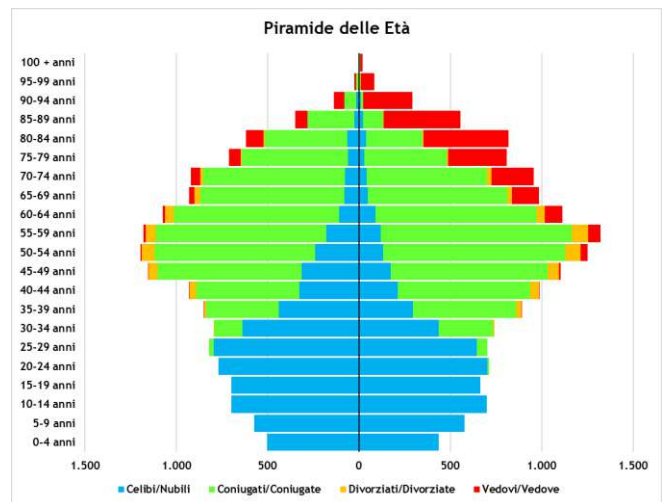
Fossato di Vico



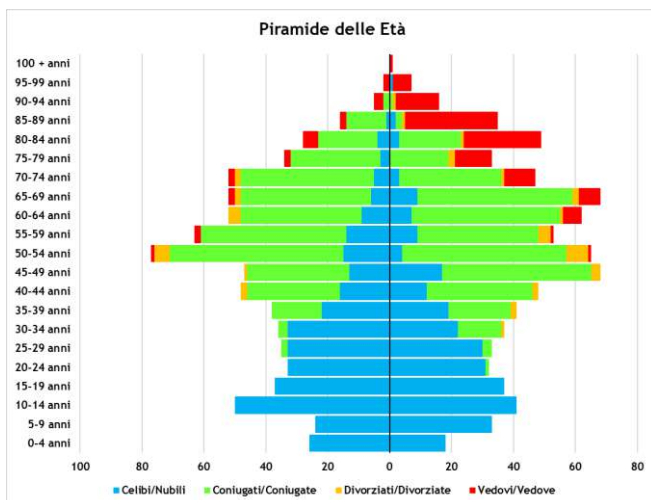
Gualdo Tadino



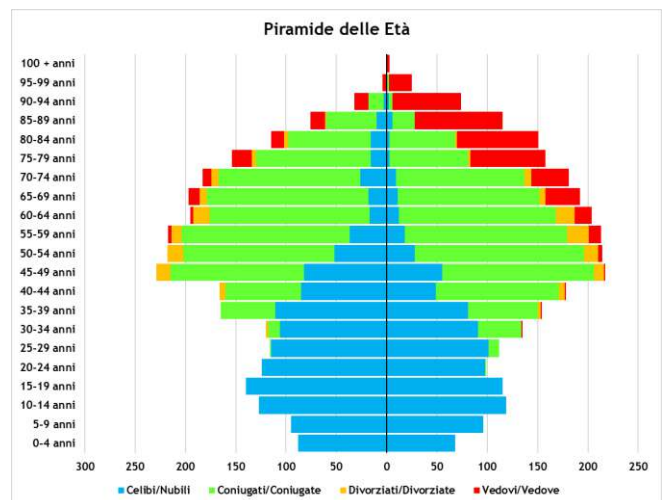
Gubbio



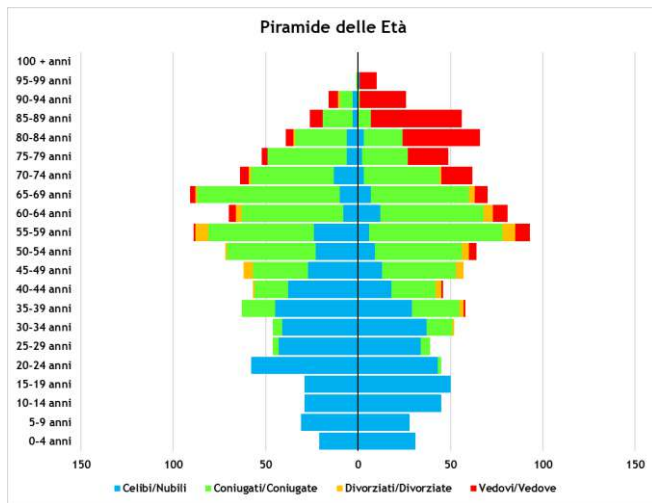
Montone



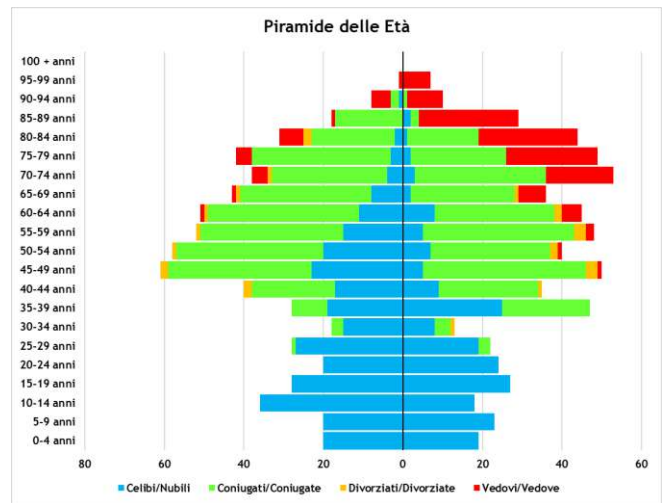
Nocera Umbra



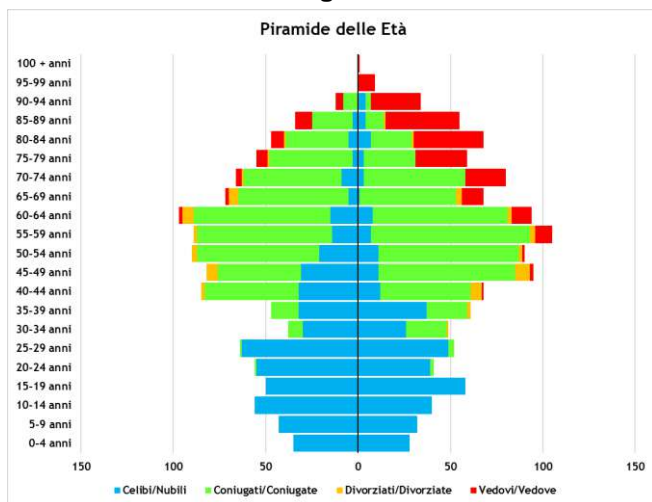
Pietralunga



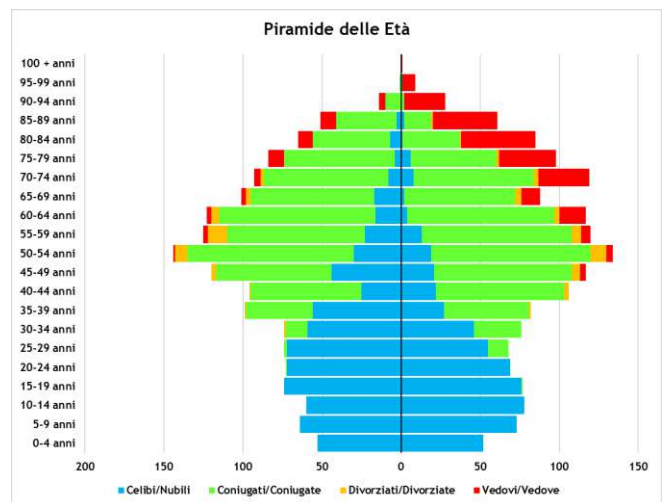
Scheggia Pascelupo



Sigillo



Valfabbrica



4.1.2 IMPRESE E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

Le analisi sulle dinamiche economiche sono state basate sul numero e gli addetti delle **unità locali**, che rappresenta il luogo fisico nel quale un'**unità giuridico-economica** (impresa, istituzione) **esercita una o più attività economiche** di produzione, ovvero sulle reali attività e addetti presenti sul territorio.

Numero di unità locali 2012-2020	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Umbria	74.774	73.885	72.324	71.655	71.558	71.602	71.881	69.889	71.712
Prov. Perugia	56.812	56.132	55.050	54.604	54.391	54.471	54.666	53.199	54.400
Area di studio	5.276	5.217	5.102	5.095	5.059	4.969	4.914	4.688	4.932
Costacciaro	55	62	62	61	57	56	60	54	59
Fossato di Vico	234	224	213	220	220	211	210	205	227
Gualdo Tadino	1.170	1.144	1.115	1.102	1.073	1.099	1.074	1.043	1.099
Gubbio	2.673	2.670	2.624	2.639	2.637	2.562	2.563	2.403	2.539
Montone	113	108	107	108	105	102	100	99	114

Nocera Umbra	356	345	342	327	339	333	322	319	318
Pietralunga	168	167	167	173	162	152	153	146	151
Scheggia e Pascelupo	92	92	78	80	83	84	79	73	81
Sigillo	154	147	150	144	147	144	138	136	133
Valfabbrica	261	258	244	241	236	226	215	210	211

Al 2020, il **Numero di unità locali** dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria costituisce il 6,8% di quelle regionali e il 9% di quelle provinciali. Il Comune con il maggior numero di Unità locali nel 2020 è Gubbio con 2.539 attività mentre il minimo valore si rileva a Costacciaro (59).

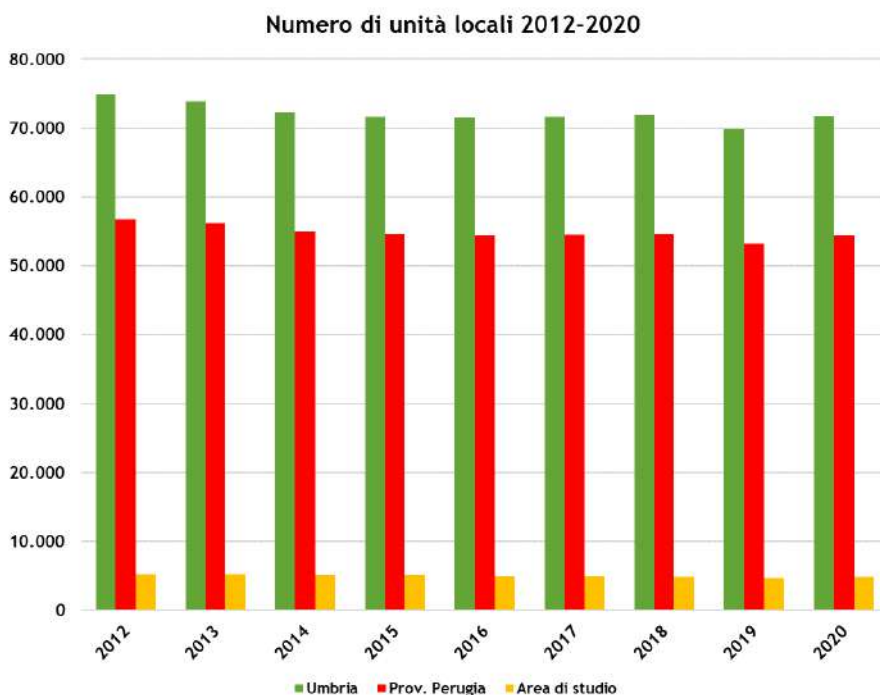


Figura 89 Numero di unità locali nella Regione, nella Provincia di Perugia e AINEU (ISTAT 2012-2020)

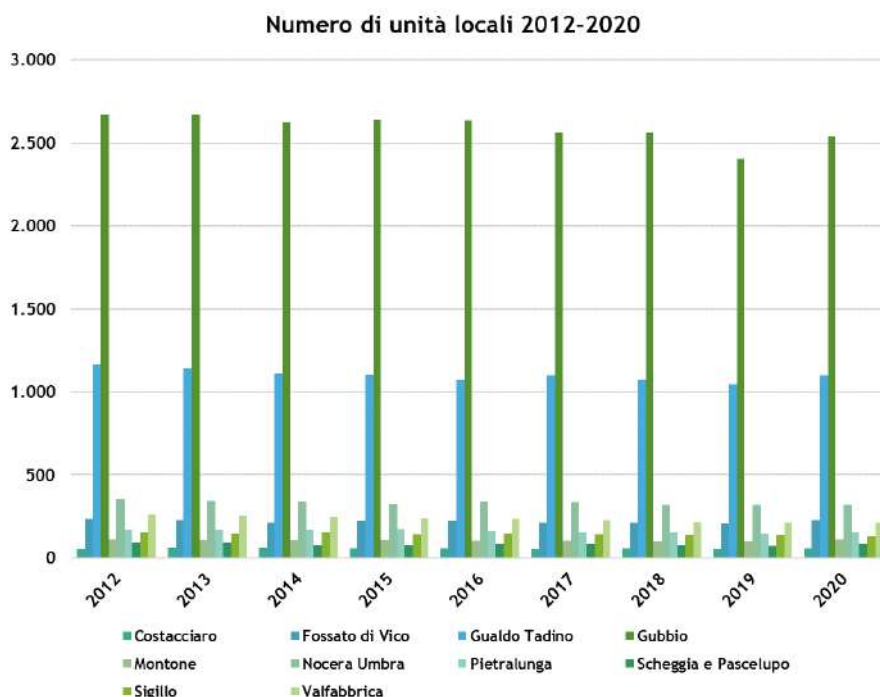


Figura 90 Numero di unità locali nei Comuni AINEU (ISTAT 2012-2020)

Nel 2020 gli **Addetti per unità locali** Nell’Area Interna Nord est dell’Umbria risultano essere 15.758, principalmente localizzati nei Comuni di Gubbio (7.633), Gualdo Tadino (3.113), Fossato di Vico e Nocera Umbra (1.081 ciascuno) e Montone (1.045).

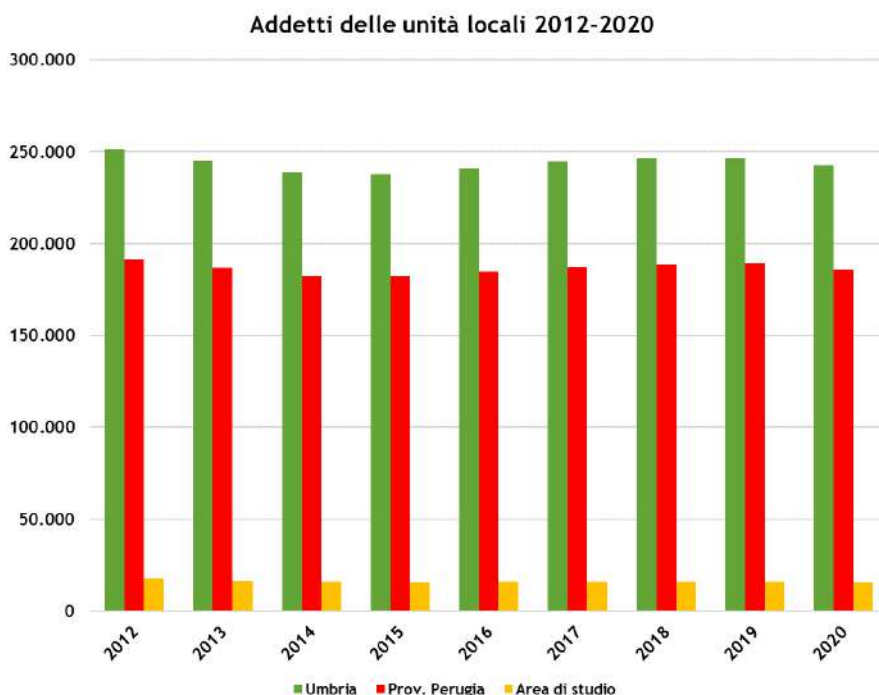


Figura 91 Addetti delle unità locali nella Regione, nella Provincia di Perugia e AINEU (ISTAT 2012-2020)

In numero di Addetti delle unità locali registra una graduale riduzione negli anni di osservazione; Gualdo Tadino rileva al 2020 3.113 addetti rispetto ai 3.642 del 2012, e Gubbio 7.633 addetti al 2020 rispetto ai 8.471 del 2012.

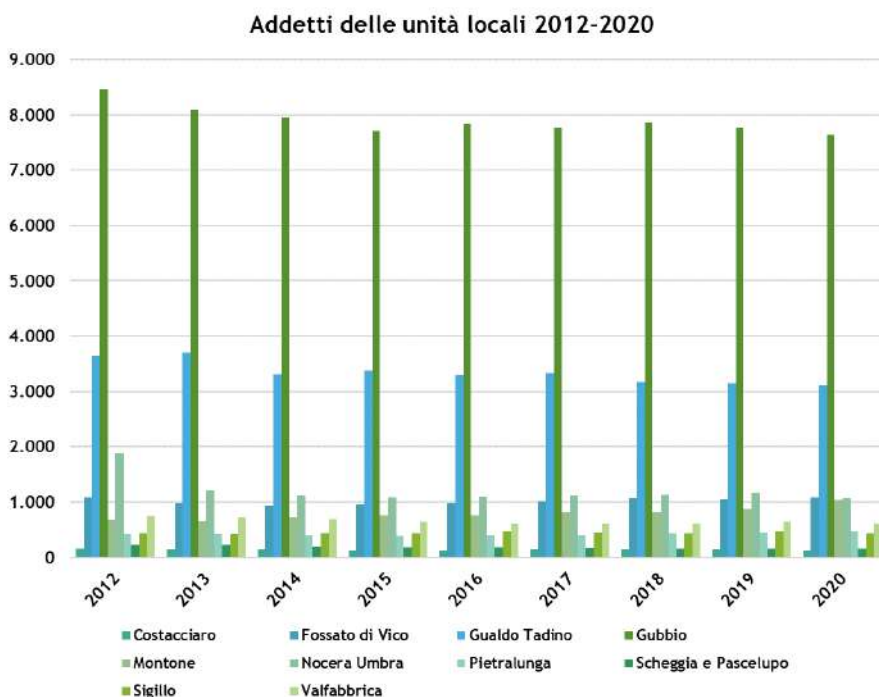


Figura 92 Addetti delle unità locali nei Comuni AINEU (ISTAT 2012-2020)

4.2 Istruzione

Il sistema scolastico dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si compone degli Istituti scolastici di ogni ordine e grado secondo le dotazioni comunali.

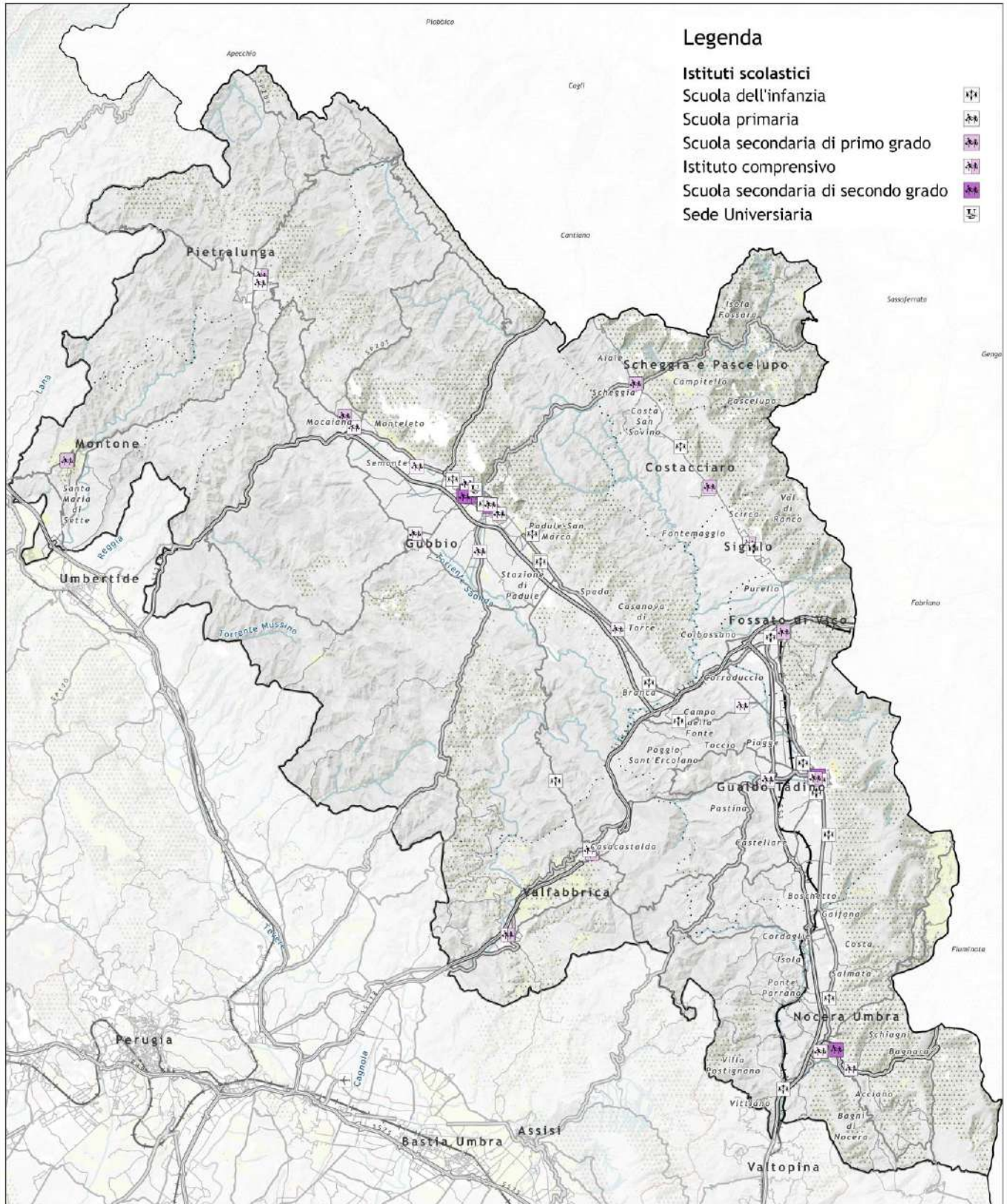


Figura 93 AINEU – Localizzazione Istituti scolastici

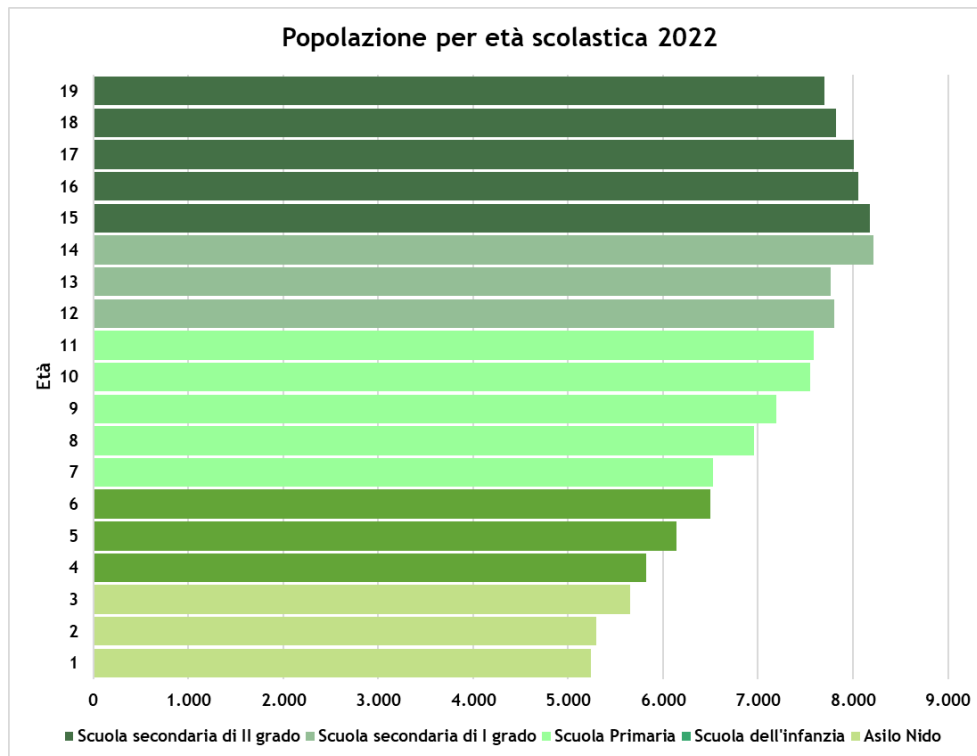
I poli scolastici di riferimento per l'Istruzione secondaria si localizzano a Gubbio e Gualdo Tadino; sono inoltre sedi di riferimento le sedi degli Istituti secondari di Perugia ed Assisi, oltre che gli Istituti di Istruzione Superiore.

Nome	Indirizzo	Comune	Grado
"F. SBARRETTI" - FRAZ.CASEBASSE	FRAZ. CASEBASSE	Nocera Umbra	Scuola primaria
"G. L. RADICE" - GAIFANA	VIA FANO - FRAZ. GAIFANA	Nocera Umbra	Scuola dell'infanzia
"GIANNI RODARI"- CERQUETO	FRAZ. CERQUETO	Gualdo Tadino	Scuola primaria
"GIOVANNI DOMINICI" - STAZIONE	FRAZIONE NOCERA SCALO	Nocera Umbra	Scuola dell'infanzia
"O. SORDI"-SAN ROCCO	VIA XXV APRILE - SAN ROCCO	Gualdo Tadino	Scuola primaria
CAPRARA	FRAZ. CAPRARA	Gualdo Tadino	Scuola dell'infanzia
CARTIERE	VIA PERUGIA - LOC. CARTIERE	Gualdo Tadino	Scuola primaria
CARTIERE INFANZIA	VIA PERUGIA	Gualdo Tadino	Scuola dell'infanzia
CENTRO	VIA BERSAGLIERI	Gualdo Tadino	Scuola dell'infanzia
D. CENCI	VIA DELLE SCUOLE	Scheggia e Pascelupo	Scuola secondaria di primo grado
D.D. 1 CIRC. GUBBIO MATTEOTTI	VIA PERUGINA	Gubbio	Scuola primaria
D.D. 3 CIRC. GUBBIO S. MARTINO	VIA ROUSSEAU	Gubbio	Scuola primaria
F. MARI	VIA SEPTEMPEDANA	Nocera Umbra	Scuola secondaria di primo grado
F.Storelli	VIA LUCANTONI	Gualdo Tadino	Scuola secondaria di primo grado
FRAZ. BRANCA	VIA DELLE CASE	Gubbio	Scuola dell'infanzia
FRAZ. PADULE	VIA DELLA FERROVIA	Gubbio	Scuola dell'infanzia
FRAZ. PADULE	VIA DELLA FERROVIA	Gubbio	Scuola primaria
FRAZ. SAN MARCO	VIA DELLE SCALETTE	Gubbio	Scuola dell'infanzia
FRAZ. SEMONTE	Non Disponibile	Gubbio	Scuola dell'infanzia
FRAZ. TORRE CALZOLARI	S.S.219	Gubbio	Scuola primaria
FRAZ.CIPOLLETO	Non Disponibile	Gubbio	Scuola primaria
FRAZ.SEMONTE	FRAZ.SEMONTE SNC	Gubbio	Scuola primaria
FULVIO SBARRETTI" - CASEBASSE	VIA GRILLO - FRAZ. CASEBASSE	Nocera Umbra	Scuola dell'infanzia
G. LOMBARDO RADICE-FRAZ.GAIFANA	VIA FANO - FRAZ. GAIFANA	Nocera Umbra	Scuola primaria
I.C. GUALDO TADINO	VIA LUCANTONI	Gualdo Tadino	Istituto comprensivo
I.C. SIGILLO	VIA UMBRIA 5	Sigillo	Istituto comprensivo
I.C. VALFABBRICA "S. BENEDETTO"	VIA S. BENEDETTO 13	Valfabbrica	Istituto comprensivo
I.C. UMBERTIDE MONTONE PIETRALUN	VIA DELLA ROCCA 7	Montone	Scuola primaria
I.I.S. "CASSATA - GATTAPONE"	VIA DEL BOTTAGNONE 40	Gubbio	Scuola secondaria di secondo grado
I.I.S. "G. MAZZATINTI"	PIAZZALE G. LEOPARDI	Gubbio	Scuola secondaria di secondo grado
I.I.S. "MONS. G. SIGISMONDI"	VIA SEPTEMPEDANA	Nocera Umbra	Scuola secondaria di secondo grado
I.I.S. "R. CASIMIRI"	VIA DON BOSCO 31	Gualdo Tadino	Scuola secondaria di secondo grado
I.O. NOCERA U. "D. ALIGHIERI"	VIA SEPTEMPEDANA	Nocera Umbra	Istituto comprensivo
IL PICCOLO PRINCIPE - BIVIO MAR	VIA BIVIO MARINELLI	Fossato di Vico	Scuola dell'infanzia
INFANZIA ALDO MORO EX LICEO	VIA MAGELLANO	Gubbio	Scuola dell'infanzia
INFANZIA CARBONESCA	FRAZ. CARBONESCA	Gubbio	Scuola dell'infanzia
INFANZIA MOCAIANA	FRAZ. MOCAIANA	Gubbio	Scuola dell'infanzia
INFANZIA MONTESSORI EX VIA CATT	PIAZZA SAN PIETRO	Gubbio	Scuola dell'infanzia

Nome	Indirizzo	Comune	Grado
IPIA "G. SIGISMONDI"	VIA SEPTEMPEDANA	Nocera Umbra	Scuola secondaria di secondo grado
IST. 1^ GRADO MONTONE	VIA DELLA ROCCA 1	Montone	Scuola secondaria di primo grado
IST. 1^ GRADO PIETRALUNGA	VIA FRA' LODOVICO	Pietralunga	Scuola secondaria di primo grado
IST.1^ GR."MASTROGIORGIO-NELLI"	VIA PERUGINA	Gubbio	Scuola secondaria di primo grado
ITE-GATTAPONE	VIA PARUCCINI SNC	Gubbio	Scuola secondaria di secondo grado
ITI MONS. G. SIGISMONDI	VIA SEPTEMPEDANA	Nocera Umbra	Scuola secondaria di secondo grado
L.SCIENTIFICO-LINGUISTICO "R. CASIMIRI"	VIA DON BOSCO 31 - VIA FLAMINIA KM 186	Gualdo Tadino	Scuola secondaria di secondo grado
LICEO ARTISTICO GUBBIO	VIA ARBORETO 31	Gubbio	Scuola secondaria di secondo grado
LICEO SCIENZE UMANE "G. SIGISMONDI"	VIA SEPTEMPEDANA	Nocera Umbra	Scuola secondaria di secondo grado
M.BOSCHETTI ALBERTI	VIA SAN PAOLO	Nocera Umbra	Scuola dell'infanzia
MADONNA DI MEZZO PIANO	VIA TIFERNATE	Gubbio	Scuola primaria
MONTELUIANO-SCORCELLO	Non Disponibile	Gubbio	Scuola dell'infanzia
NOCERA CAPOLUOGO "D. ALIGHIERI"	VIA SAN PAOLO	Nocera Umbra	Scuola primaria
PIETRALUNGA/VIA GABRIOTTI	VIA GABRIOTTI	Pietralunga	Istituto comprensivo
PRIM."C.F. COLDAGELLI"-SCHEGGIA	VIA DELLE SCUOLE	Scheggia e Pascelupo	Scuola primaria
PRIM."E. BARTOLETTI"COSTACCIARO	PIAZZA GARIBALDI	Costacciaro	Scuola primaria
PRIMARIA ALDO MORO	VIA MAGELLANO	Gubbio	Scuola primaria
PRIMARIA COLPALOMBO CARBONESCA	Non Disponibile	Gubbio	Scuola primaria
PRIMARIA MOCAIANA	Non Disponibile	Gubbio	Scuola primaria
PRIMARIA MONTESSORI GUBBIO	PIAZZA S. PIETRO	Gubbio	Scuola primaria
RIGALI	FRAZ. RIGALI 132	Gualdo Tadino	Scuola dell'infanzia
S. PELLEGRINO	FRAZ. S. PELLEGRINO	Gualdo Tadino	Scuola primaria
S. PIETRO	VIA PERUGINA	Gubbio	Scuola dell'infanzia
S. ROCCO	VIA XXV APRILE	Gualdo Tadino	Scuola dell'infanzia
SAN MARTINO	VIA ROSSEAU	Gubbio	Scuola dell'infanzia
SC. INF. "ALLEGRUCCI E ANZUINI"	VIA GUIDO ROSSA - CERQUETO	Gualdo Tadino	Scuola dell'infanzia
SC. INF. "GIUSEPPE AGOSTINELLI"	VIA DON A. BRUNOZZI	Sigillo	Scuola dell'infanzia
SCORCELLO-FONTANELLE	FRAZ. SCORCELLO SNC	Gubbio	Scuola primaria
SCUOLA DELL'INFANZIA - VILLA	FRAZ. VILLA COL DEI CANALI	Costacciaro	Scuola dell'infanzia
Scuola dell'infanzia e Primaria di Casacastalda	VIA ROMA	Valfabbrica	Scuola primaria
Scuola dell'infanzia e primaria Mocaiana	VIA DELL'OSPEDALETTO	Gubbio	Scuola primaria
Scuola dell'infanzia Madonna del Ponte	VIA DA VINCI	Gubbio	Scuola dell'infanzia
Scuola elementare Cipolletto	VIA EUROPA	Gubbio	Scuola primaria
Scuola media Mastro Giorgio	FRAZ. MOCAIANA	Gubbio	Scuola secondaria di primo grado
Scuola media sezione staccata	VIA TRENTO	Valfabbrica	Scuola secondaria di primo grado
SCUOLA PRIMARIA - FOSSATO	VIA FILIPPO VENTURI	Fossato di Vico	Scuola primaria
SCUOLA PRIMARIA - FOSSATO	VIA FILIPPO VENTURI	Fossato di Vico	Scuola secondaria di primo grado
SCUOLA PRIMARIA "TITTARELLI"	VIALE DON BOSCO 1	Gualdo Tadino	Scuola primaria
Scuola primaria Madonna del Ponte	VIA TIFERNATE	Gubbio	Scuola primaria

Nome	Indirizzo	Comune	Grado
SCUOLA SECONDARIA EFREM BARTOLETTI	VIA P. FAUNI	Costacciaro	Scuola secondaria di primo grado
Sede di Specializzazione in Beni Storici Artistici - UNIPG	VIA TIFERNATE	Gubbio	Sede Universitaria
VIA DELLA ROCCA - MONTONE	VIA DELLA ROCCA 7	Montone	Scuola dell'infanzia
VIA V. GABRIOTTI - PIETRALUNGA	VIA VENANZIO GABRIOTTI	Pietralunga	Scuola primaria

La **Popolazione per età scolastica** a scala regionale (2022) registra valori maggiori di popolazione nella fascia 14-15 anni e ridotta la fascia la fascia di Istruzione prescolare.



Regione Umbria – Popolazione per età scolastica 2022 (ISTAT)

A scala provinciale (Provincia di Perugia) il dato è sostanzialmente confermato dal trend rilevato a scala regionale.

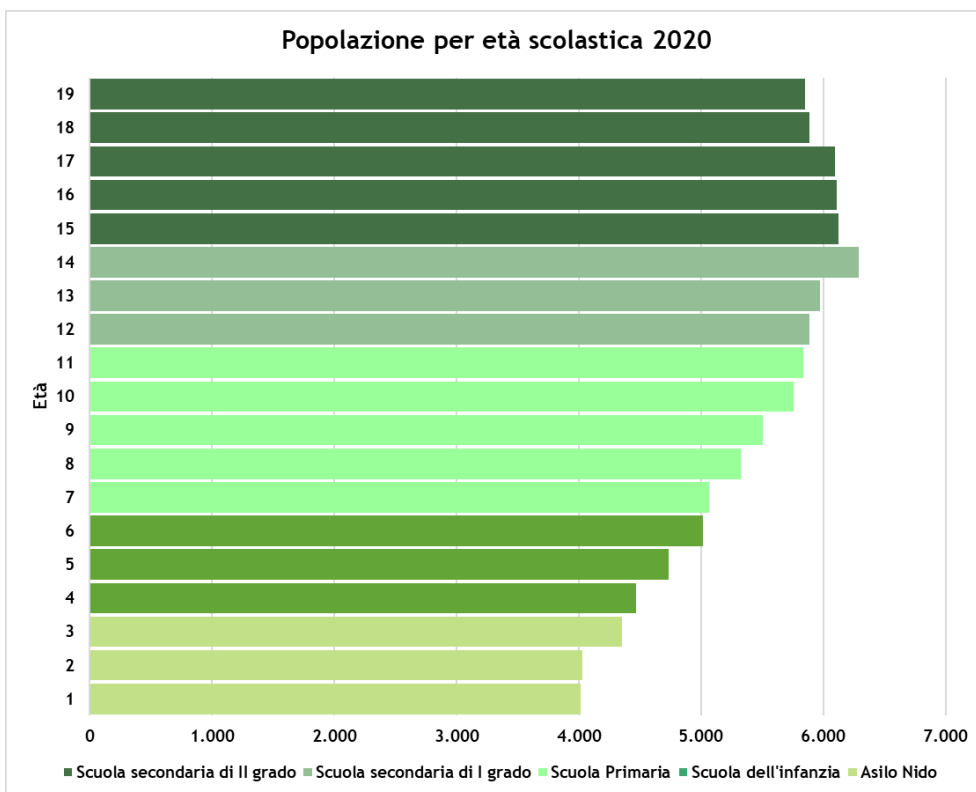


Figura 94 Provincia di Perugia – Popolazione per età scolastica 2022 (ISTAT)

La **Popolazione per età scolastica 2022** relativo all'Area Interna Nord Est dell'Umbria riflette il dato della riduzione delle nascite riscontrabile nelle fasce di popolazione prescolare.

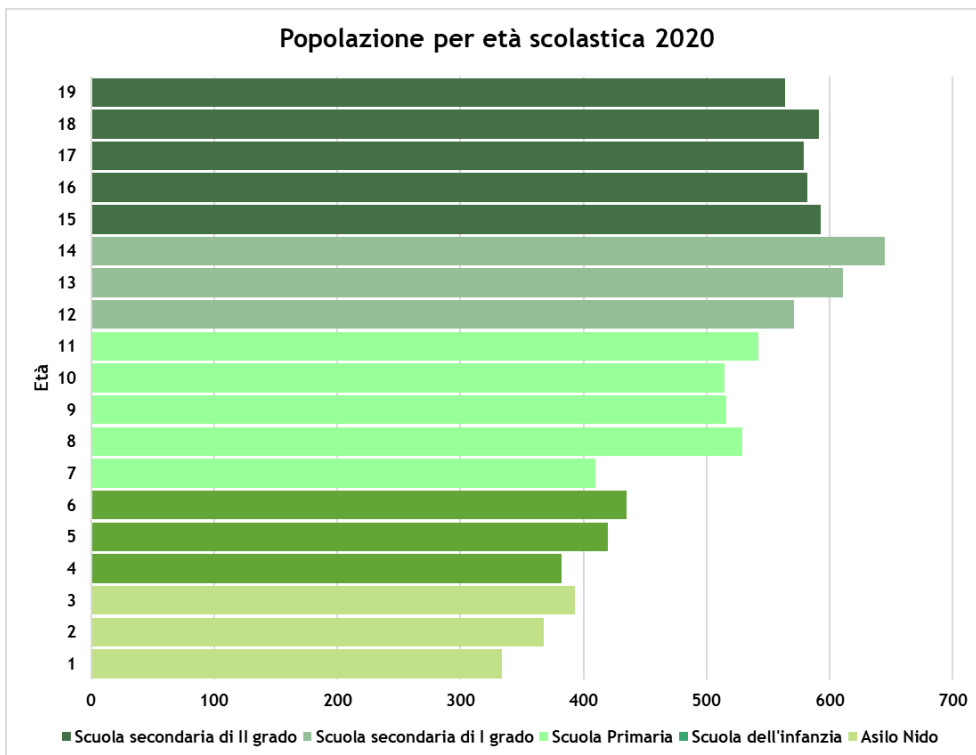


Figura 95 AINEU – Popolazione per età scolastica

4.3 Sanità

Il sistema territoriale dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria afferisce per i servizi sanitari all'Azienda Unità Sanitaria Locale Umbria 1, Distretto Alto Chiascio, che comprende i Comuni di Gubbio, Gualdo Tadino, Scheggia e Pascelupo, Costacciaro, Sigillo, Fossato di Vico, con l'**Ospedale Gubbio-Gualdo Tadino**. L'Ospedale di Gubbio-Gualdo Tadino è nodo della rete di assistenza aziendale dell'USLL Umbria1 articolata sul territorio, ed eroga servizi e prestazioni di:

Pronto Soccorso e Chirurgia d'Urgenza

Farmacia ospedaliera

Diagnostica di Laboratorio

Anatomia Patologica

Nefrologia e Dialisi

Senologia

Radiologia

Servizio Immuno -Trasfusionale (SIT)

Ambulatorio TAO-Controllo terapie antitrombotiche

Chirurgia Generale

Chirurgia Plastica Ricostruttiva

Oculistica

Ortopedia e Traumatologia

Otorinolaringoiatria

Urologia

Ginecologia

Anestesia e Rianimazione

Ostetricia e ginecologia

Pediatria

Centro Regionale Fibrosi Cistica

Medicina Generale

Cardiologia/UTIC

Centro di Prevenzione e Riabilitazione di Gualdo Tadino.

Oncologia medica ospedali dell'emergenza

Oltre al presidio ospedaliero l'Area Interna Nord Est dell'Umbria l'Area Interna sono presenti 25 Farmacie e Parafarmacie secondo la distribuzione:

Gubbio	10
Montone	1
Pietralunga	1
Scheggia e Pascelupo	1
Costacciaro	1
Sigillo	1
Fossato di Vico	1
Gualdo Tadino	6
Valfabbrica	2
Nocera Umbra	1

4.4 Turismo

L'assetto del sistema turistico dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria rappresenta una dimensione fondamentale nella definizione del Quadro Conoscitivo.

In termini di generazione di domanda di mobilità il turismo contribuisce con una quota che si sovrappone alla domanda sistematica della popolazione residente.

L'utenza del Piano non è, infatti, la sola popolazione residente ma anche dei *land user* che vivono l'esperienza turistica dell'Area Interna nelle diverse stagionalità o anche occasionalmente come il turismo di prossimità.

Questa componente, è emersa anche nel progetto "La Strategia Nazionale per le Aree Interne e i nuovi assetti istituzionali" nell'ambito del quale è stato realizzato il rapporto La Governance del Turismo nelle strategie delle Aree Interne.

Il report della ricerca fornisce un punto di osservazione sulle misure adottate a supporto del turismo inteso come ambito di policy nell'ambito della Strategia Aree Interne.

I servizi turistici sono, da un lato, una declinazione esplicita della, spesso ancora solo potenziale, vocazione territoriale e, fatto ancora più importante, uno strumento che al pari di altre politiche di sviluppo locale può aiutare l'integrazione intersettoriale e tra attori diversi.

Il report racconta come il concetto di 'politica turistica' si co-costruisce come conversazione tra attori pubblici e privati, in una rete i cui punti sono variabili, così come le linee che li uniscono ad alta complessità inter-organizzativa.

Il report riconosce inoltre come in uno scenario sociale, storico ed economico in forte evoluzione, nel giro di soli tre anni, l'attrattività delle destinazioni turistiche fino a poco

tempo fa considerate ‘marginali’ ha fatto registrare una crescita senza precedenti: tra gli effetti imprevisti e imprevedibili della pandemia c’è stata infatti anche l’esplosione della “domanda di aree interne”. A partire dall’estate 2020, quelli che poi è diventato familiare chiamare ‘borghi’ hanno scoperto un improvviso e crescente successo di pubblico, sulla scorta dell’idea di un doppio vantaggio competitivo rispetto alle destinazioni più consolidate: il vantaggio del cosiddetto ‘distanziamento sociale’, intrinseco a contesti marginali e relativamente poco densi sotto il profilo dell’offerta turistica, e quello climatico.

Pertanto, i paragrafi a seguire sono orientati ad avere una misura del Turismo nell’Area Interna Nord Est dell’Umbria analizzando dapprima il sistema di Offerta dell’Area di Piano e successivamente le dinamiche della domanda e nella macro-componente regionale, e nel dettaglio dell’area Interna con un *focus* sul Comune di Gubbio.

4.4.1 IL SISTEMA TURISTICO DELL’AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA

Zona ricca di bellezze naturali e tesori d’arte, storia, cultura e paesaggio che convivono in una simbiosi armonica, il territorio del sistema turistico si colloca nell’area nord-orientale dell’Umbria, al confine marchigiano. Accanto a centri storici di straordinaria bellezza e suggestione che conservano testimonianze eccellenti dell’epoca medievale, l’offerta si caratterizza per una natura con ambienti incontaminati e produzioni artigianali artistiche che testimoniano la maestria secolare di una consolidata abilità.

Il sistema di offerta turistico dell’Area Interna Nord Est dell’Umbria è analizzato a partire dai dati resi disponibili dal portale web regionale open data con dati relativi al gennaio 2023.

Figura 96 AINEU – Offerta gennaio 2023

	Numero attività ricettive	Numero posti letto
AINEU	421	7.472
Alberghiero	36	1.780
Complementari	385	5.692
Resto Regione	3.932	78.138
Alberghiero	412	23.449
Complementari	3.520	54.689
Totale Regione	4.353	85.610
Alberghiero	448	25.229
Complementari	3.905	60.381
Incidenza AINEU sull'offerta regionale	9,67%	8,73%
Incidenza AINEU sull'offerta regionale Alb.	8,04%	7,06%
Incidenza AINEU sull'offerta regionale Compl.	9,86%	9,43%

Il sistema di offerta regionale si caratterizza per la prevalenza di strutture complementari¹⁸ rispetto le strutture alberghiere¹⁹ come anche l'Area Interna Nord Est dell'Umbria.



Figura 97 Offerta ricettiva - Attività ricettive, Regione Umbria – AINEU gennaio 2023

L'incidenza si conferma anche in termini di posti letto che per l'AINEU si attesta al 76.18%.

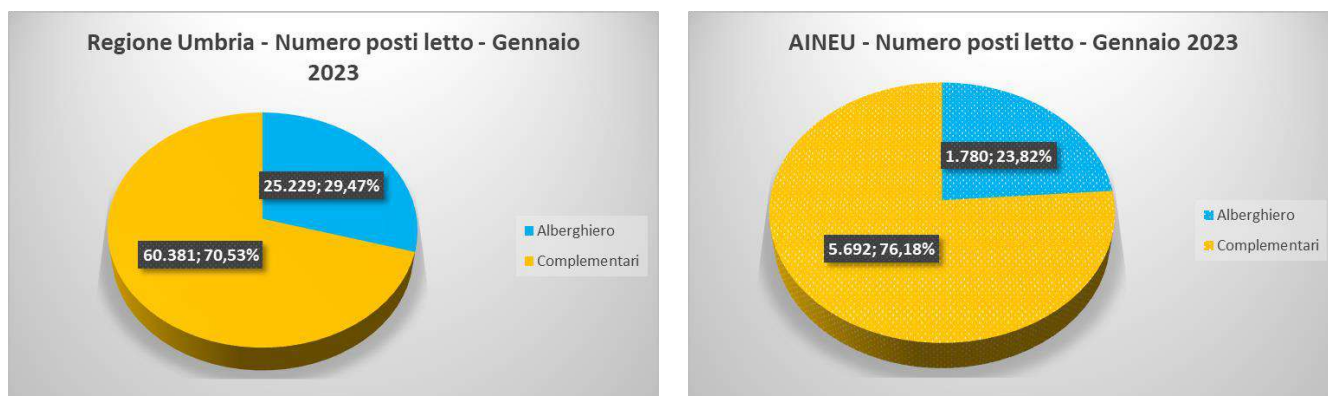


Figura 98 Offerta ricettiva – Posti letto, Regione Umbria – AINEU gennaio 2023

Entrando nel dettaglio delle tipologie di attività ricettive complementari dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria è possibile osservare l'importante incidenza degli **Agriturismi**, in termini di attività (179) quanto di posti letto (3.136).

¹⁸ **Esercizi complementari:** includono i campeggi e villaggi turistici, gli alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale, gli alloggi agro-turistici, le case per ferie, gli ostelli per la gioventù, i rifugi alpini, gli "altri esercizi ricettivi" non altrove classificati. In particolare, gli alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale includono le strutture collettive (camere, case e appartamenti per vacanze) gestite da un'amministrazione unica commerciale e date in affitto per uso turistico. Sulla base di normative regionali sono state individuate alcune forme di alloggio assimilabili a questa tipologia, quali: le attività ricettive in esercizi di ristorazione, i residence, gli affittacamere, le unità abitative ammobiliate per uso turistico. Invece, gli altri esercizi ricettivi includono gli ostelli per la gioventù, le case per ferie, i rifugi alpini, i bivacchi fissi, i rifugi-escursionistici o rifugi-albergo, i rifugi sociali d'alta montagna, le foresterie per turisti, i bed & breakfast, le country-house, le residenze rurali.

¹⁹ **Esercizi alberghieri:** includono gli alberghi da 1 a 5 stelle, i villaggi albergo, le residenze turistico alberghiere, le pensioni, i motel, le residenze d'epoca, gli alberghi meublés o garni, le dimore storiche, i centri benessere (beauty farm), i centri congressi e conferenze e tutte le altre tipologie di alloggio che in base alle normative regionali sono assimilabili agli alberghi.

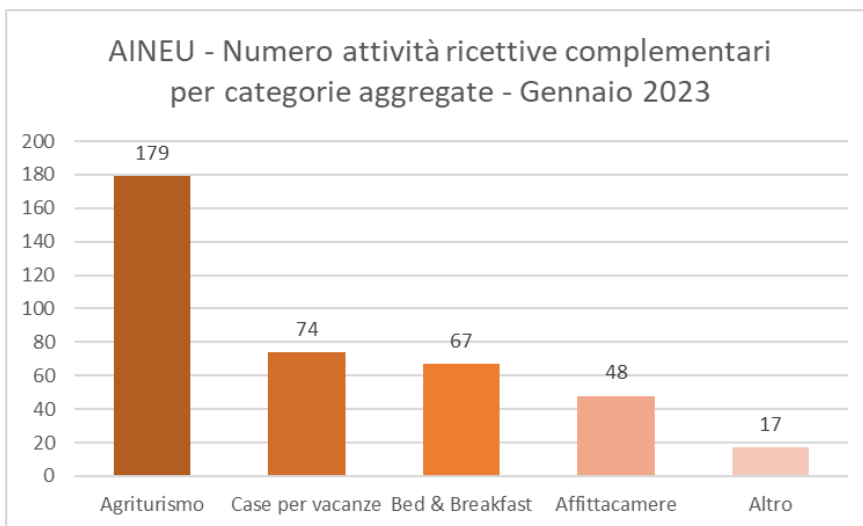


Figura 99 AINEU – N. attività ricettive complementari – Gennaio 2023

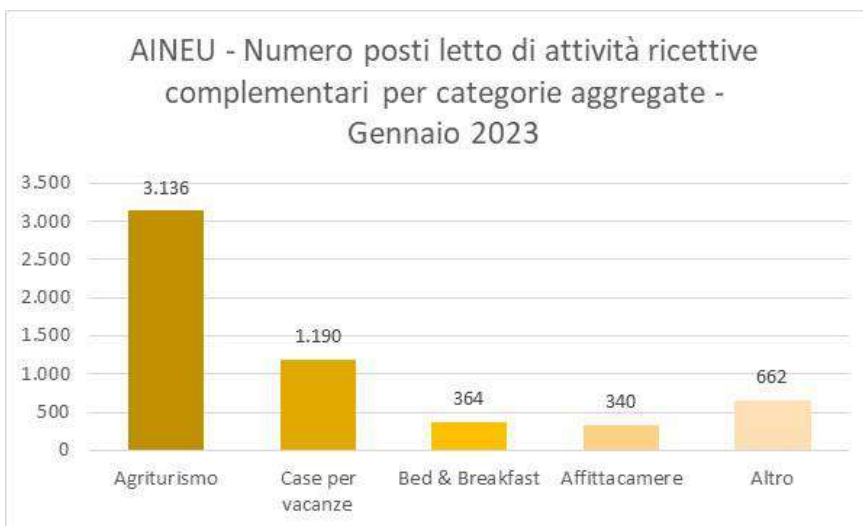


Figura 100 AINEU – N. Posti Letto attività ricettive complementari – Gennaio 2023

In termini di distribuzione territoriale le attività ricettive alberghiere registrano la maggiore incidenza nei comuni di Gubbio, Nocera Umbra e Fossato di Vico.

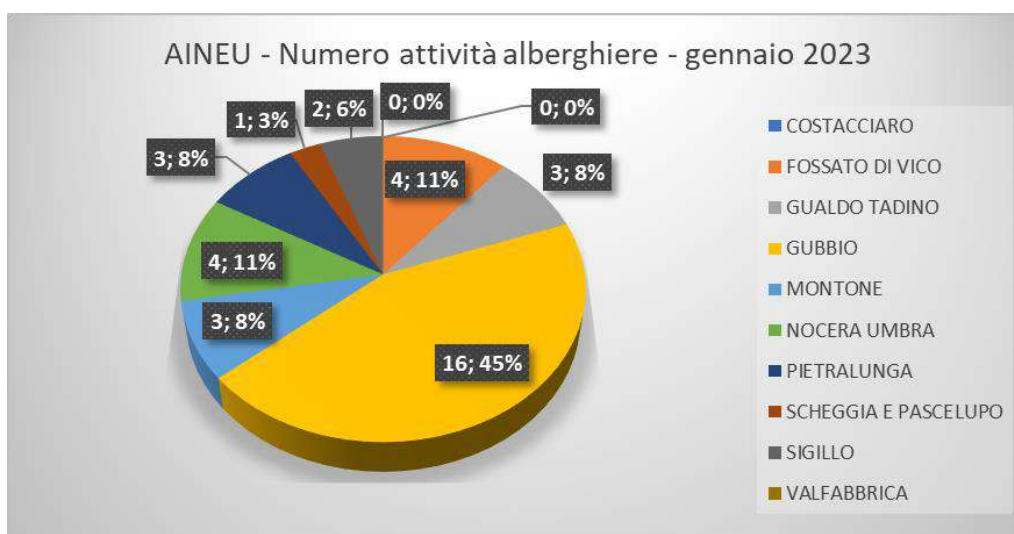


Figura 101 AINEU – N. attività alberghiere per Comune – Gennaio 2023

Gubbio e Nocera Umbra si caratterizzano per un'importante incidenza nel sistema di offerta.



Figura 102 AINEU – N. Posti Letto per Comune – Gennaio 2023

La distribuzione delle attività complementari tra i Comuni dell'area Interna Nord Est dell'Umbria vede prevalere le attività nel comune di Gubbio (43%), Valfabbrica (13%), Nocera Umbra (12%), Gualdo Tadino (11%) e Pietralunga (8%).

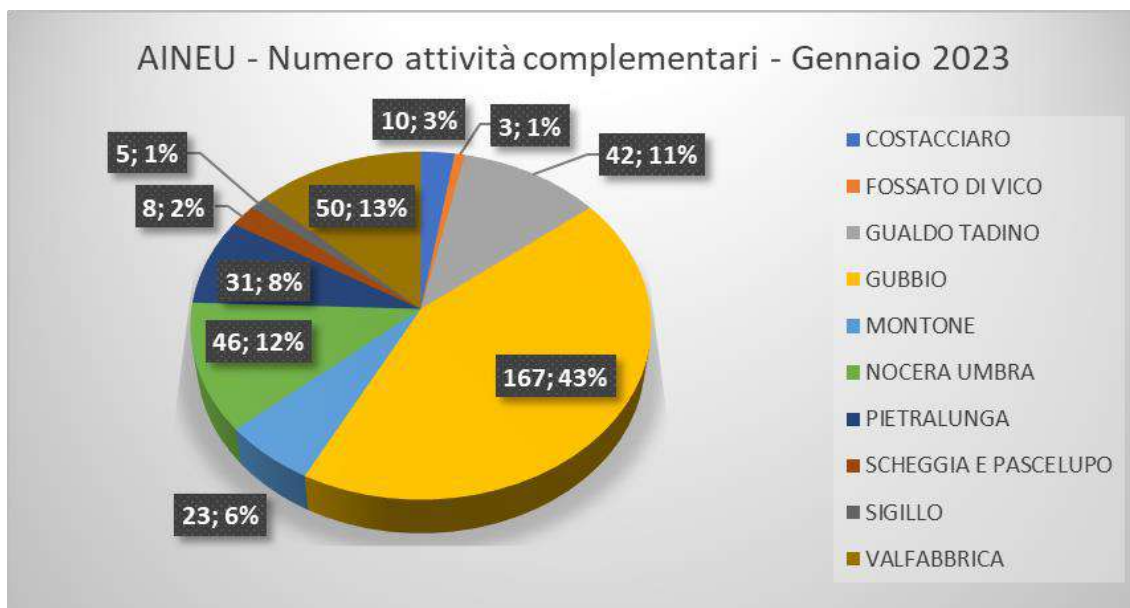


Figura 103 AINEU – N. attività complementari per Comune – Gennaio 2023

In termini di posti letto l'offerta dell'Area Interna Nord est dell'Umbria si colloca prevalentemente nei Comuni di Gubbio (40%), Gualdo Tadino (12%), Nocera Umbra e Costacciaro (11%).



Figura 104 N. Posti Letto delle attività complementari per Comune – Gennaio 2023

4.4.2 TREND DI DOMANDA TURISTICA A SCALA REGIONALE

Nell'anno 2022 nella Regione si sono registrati 2.355.167 arrivi 6.315.895 presenze con un incremento percentuale rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente pari al +35.5% negli arrivi, e +34.7% nelle presenze, del +100.0% negli arrivi e +99.0% nelle presenze rispetto al 2020, e del -6.2% negli arrivi e +2.7% nelle presenze rispetto al 2019.

Complessivamente si registra un aumento dei turisti italiani, pari al +19.7% arrivi e +15.4% presenze rispetto al 2021, +69.5% arrivi e +57.6% presenze rispetto al 2020, e pari al -0.1% arrivi e +6.7% presenze rispetto al 2019.

Quanto ai turisti stranieri, si registra un aumento del +107% arrivi e +100.8% presenze rispetto al 2021, +341.1% arrivi e +312.0% presenze rispetto al 2020, mentre rispetto al 2019 si registra nel complesso un calo del -21.0% negli arrivi e -4.5% nelle presenze.

Nei grafici a seguire sono indicate le prime 10 città di provenienza dei turisti italiani nell'Anno 2022 e la Top 10 delle città umbre di loro destinazione sul territorio, con **Gubbio al sesto posto**.

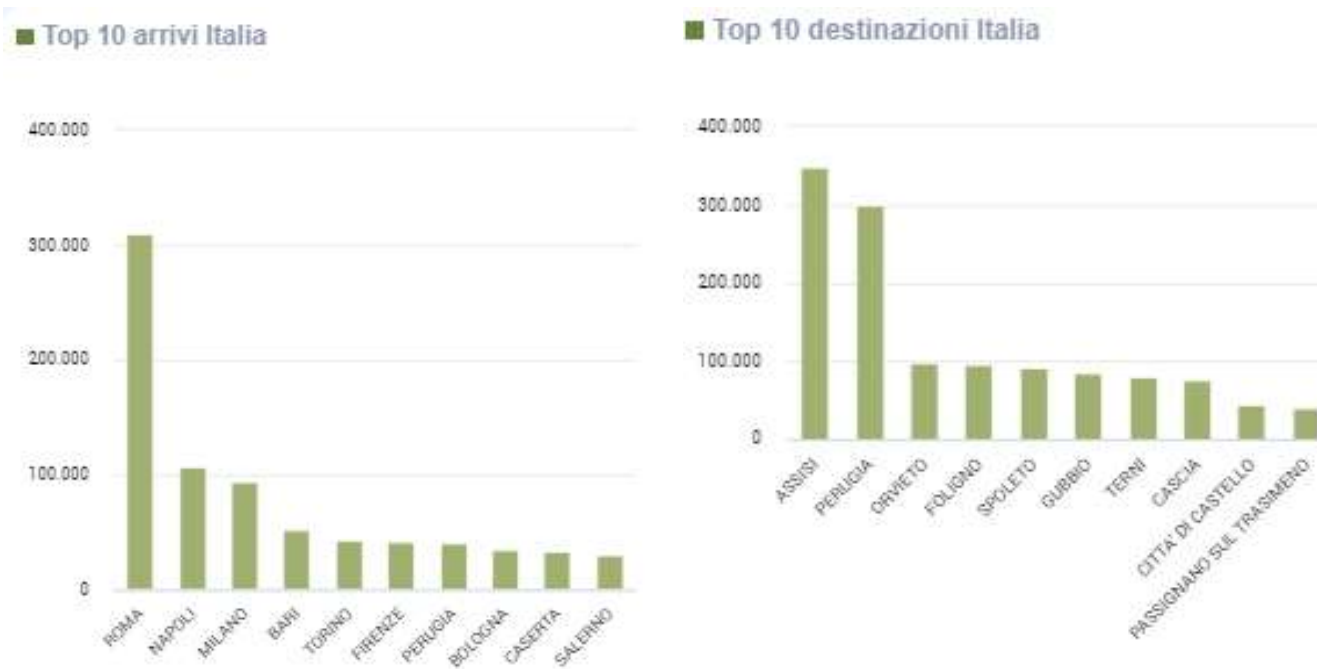


Figura 105 Domanda flussi turistici italiani – Principali aree di provenienza dall'Italia e destinazioni in Umbria – 2022 [Fonte: <https://www.regione.umbria.it/turismo-attivita-sportive/statistiche-turismo-2022>]

Nei grafici a seguire è rappresentata la Top10 degli Stati esteri di provenienza dei turisti stranieri nell'Anno 2022 e le prime 10 città umbre di loro destinazione sul territorio.

Nel complesso delle strutture ricettive regionali la permanenza media dei turisti è stata di 2.68 giorni facendo registrare una flessione del -0.6% rispetto al 2021; i turisti italiani pernottano in media 2.36 giorni, mentre gli stranieri pernottano in media 3.66 giorni.

Relativamente alle aree di destinazione nel territorio regionale dei flussi turistici stranieri, Gubbio si colloca al settimo posto.

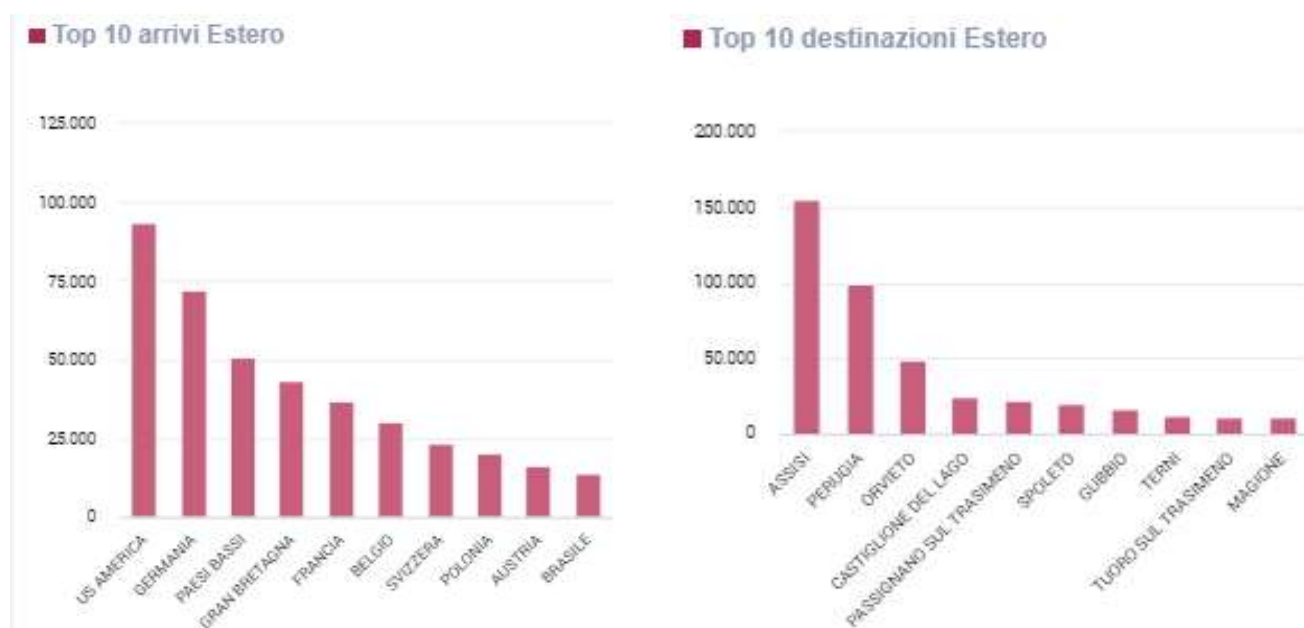


Figura 106 Domanda flussi turistici stranieri – Principali aree di provenienza dall'estero e destinazioni in Umbria – 2022 [Fonte: <https://www.regione.umbria.it/turismo-attivita-sportive/statistiche-turismo-2022>]

4.4.3 ARRIVI E PRESENZE NELL'AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA

Sono proposti a seguire i quadri degli andamenti dei flussi turistici nell'Area di Piano relativamente agli anni 2019, 2020, 2021 ed i 10 mesi del 2022. Si evidenzia l'impatto dell'emergenza sanitaria relativa sui profili di domanda turistica.

Anno 2019	ITALIANI			STRANIERI			TOTALE		
	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)
COSTACCIARO	3.165	8.102	2,56	1.041	4.280	4,11	4.206	12.382	2,94
FOSSATO DI VICO	1.676	10.638	6,35	177	893	5,05	1.853	11.531	6,22
GUALDO TADINO	5.147	15.330	2,98	772	4.667	6,05	5.919	19.997	3,38
GUBBIO	93.061	190.347	2,05	18.592	63.914	3,44	111.653	254.261	2,28
MONTONE	6.050	21.512	3,56	2.147	14.597	6,80	8.197	36.109	4,41
NOCERA UMBRA	15.379	50.221	3,27	826	2.629	3,18	16.205	52.850	3,26
PIETRALUNGA	4.586	13.144	2,87	2.921	9.746	3,34	7.507	22.890	3,05
SCHEGGIA E PASCELUPO	555	1.760	3,17	16	48	3,00	571	1.808	3,17
SIGILLO	2.527	6.935	2,74	357	2.533	7,10	2.884	9.468	3,28
VALFABBRICA	4.641	12.783	2,75	2.723	9.782	3,59	7.364	22.565	3,06
Prov. PERUGIA	1.494.244	3.385.837	2,27	607.427	1.895.036	3,12	2.101.671	5.280.873	2,51
Regione UMBRIA	1.774.325	3.923.376	2,21	737.130	2.228.202	3,02	2.511.455	6.151.578	2,45

L'anno 2019 è il riferimento per le dinamiche dei flussi turistici pre-pandemico. L'Area Interna Nord est dell'Umbria ha registrato 166.35 arrivi e 443.861 presenze. Il Comune di Gubbio registra i maggiori valori di arrivi (111.653) e di presenze (254.261) seguito da Nocera Umbra con 16.205 arrivi e 52.850 presenze.

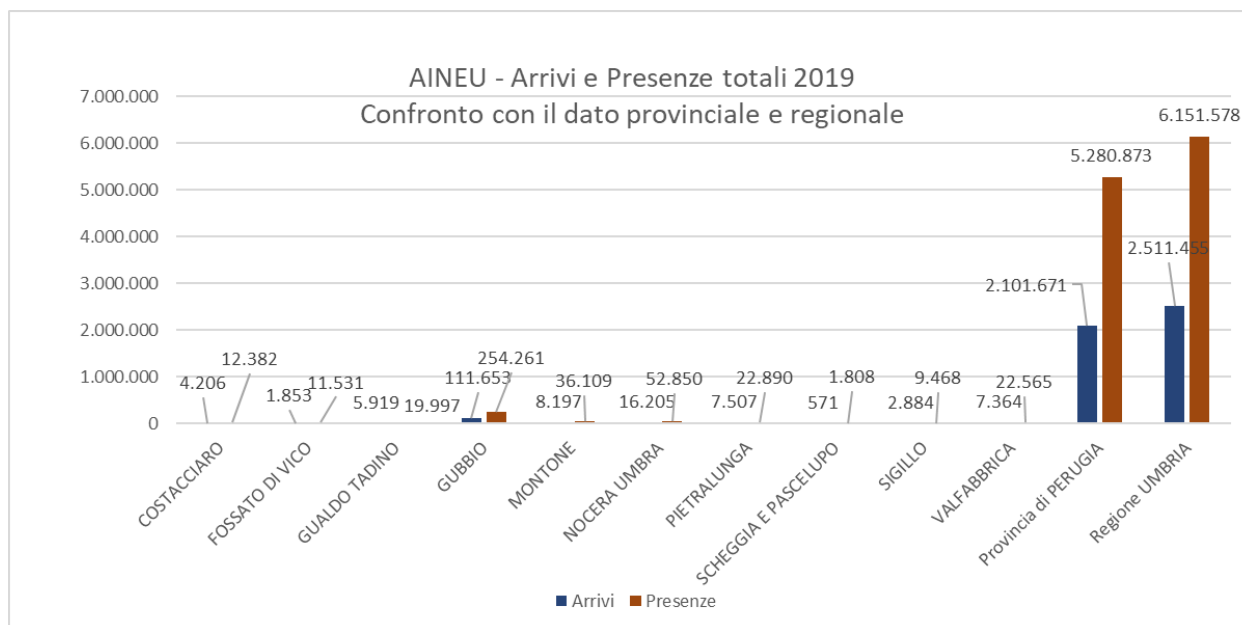


Figura 107 AINEU – Arrivi e Presenze 2019 Confronto con il dato Provinciale e Regionale

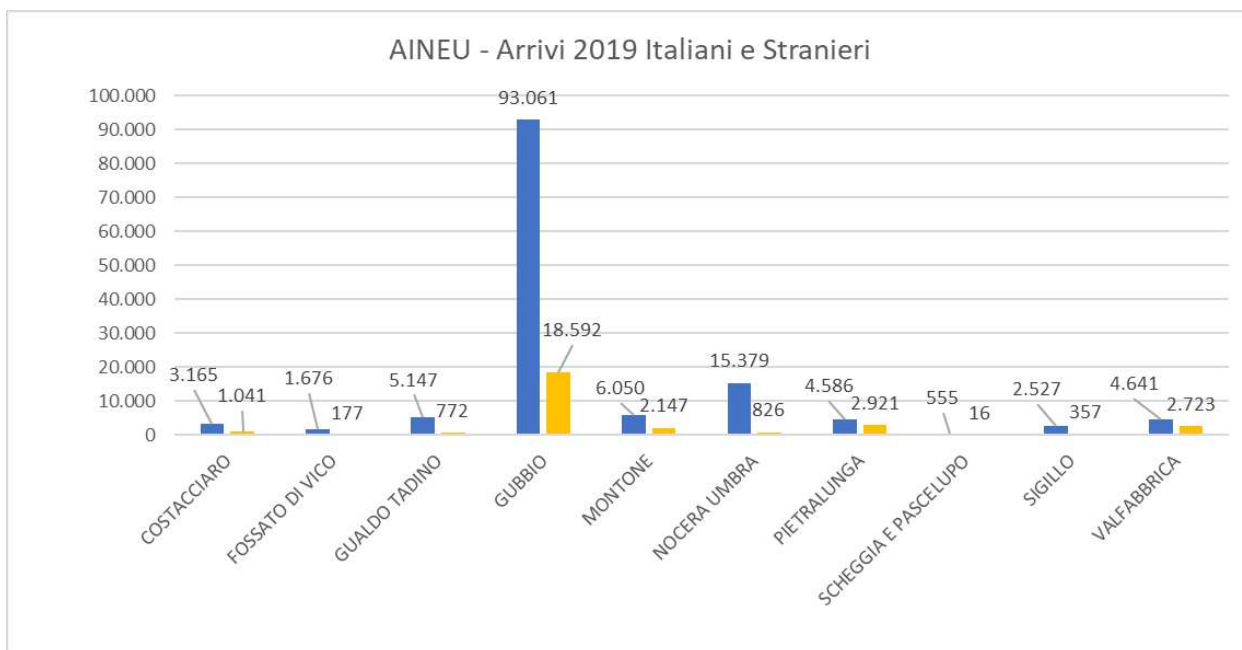


Figura 108 Arrivi Italiani e Stranieri 2019

I flussi turistici relativi all’anno 2019 incidenti l’area di Piano si caratterizzano quali flussi nazionali con netta evidenza nei comuni di Gubbio e Nocera Umbra.

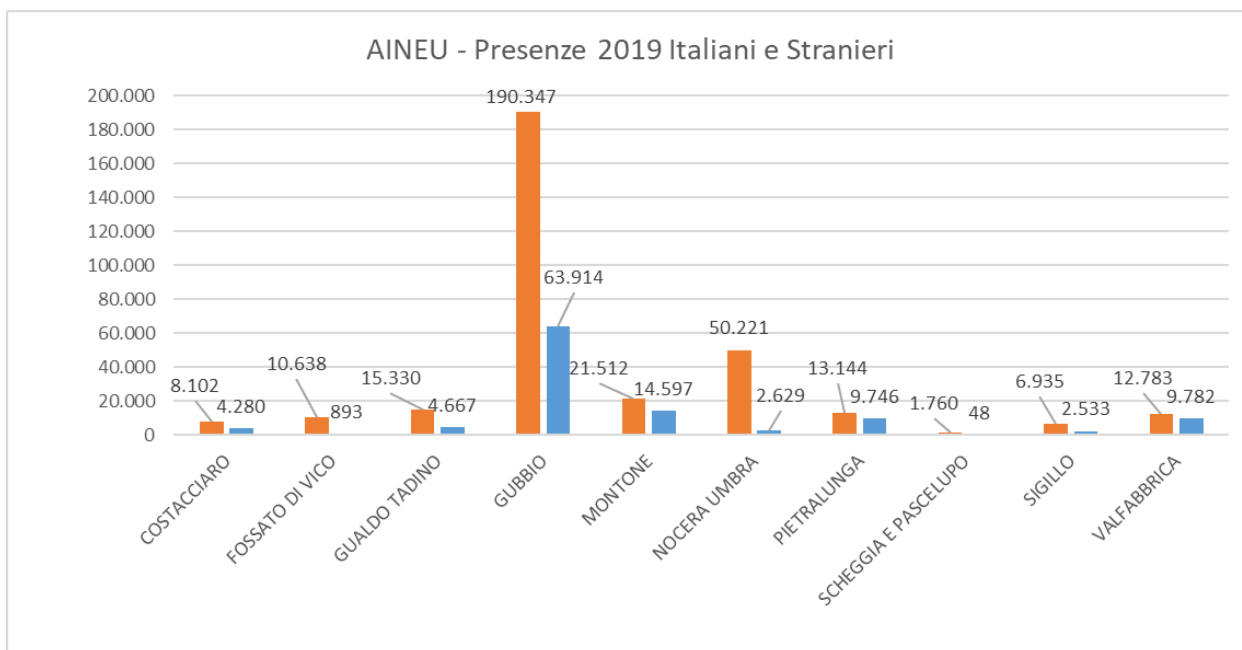


Figura 109 AINEU – Presenze Italiani e Stranieri 2019

I valori delle permanenze registrano la maggiore incidenza nei flussi stranieri con valori maggiori per l’anno 2019 nei comuni di Sigillo (7,10 giorni) e Montone (6,80 giorni) mentre, per i flussi nazionali, i valori maggiori si rilevano nel comune di Fossato di Vico (6,35 giorni).

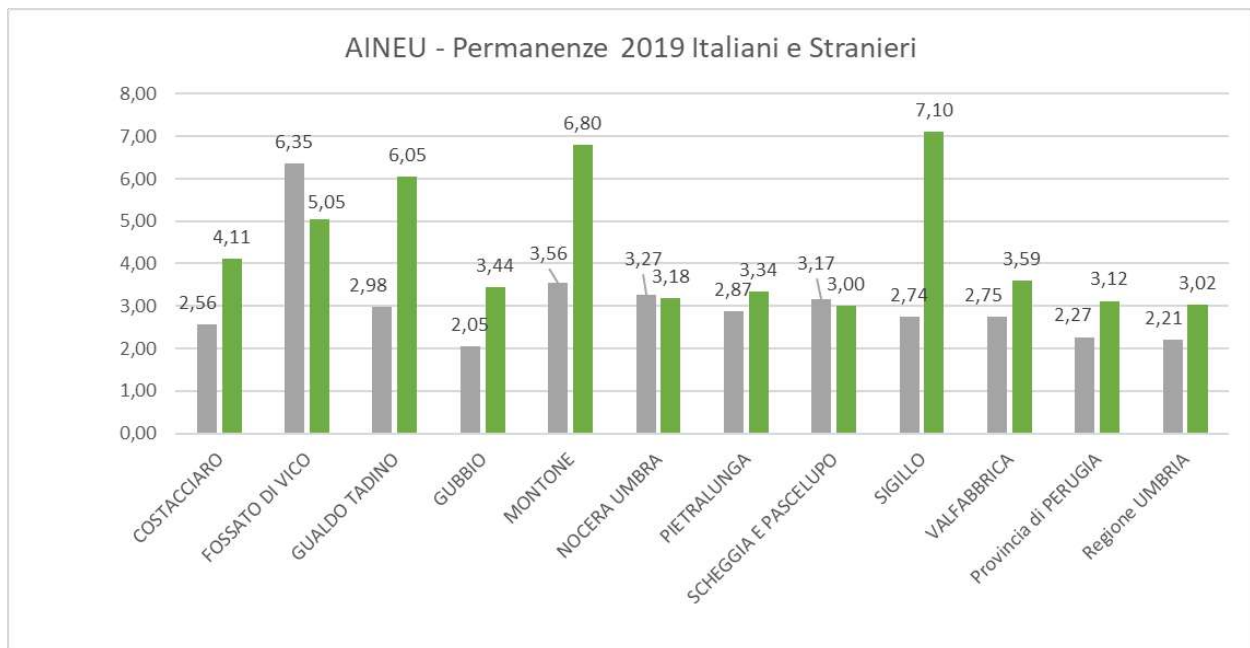


Figura 110 AINEU – Permanenze Italiani e Stranieri 2019

Relativamente all'anno 2020 si registra l'impatto dell'emergenza sanitaria con Gubbio che registra -48,05 degli arrivi e il -47,6% delle presenze rispetto l'anno precedente e Nocera Umbra -61,4% degli arrivi ed il -57,3% delle presenze.

Anno 2020	ITALIANI			STRANIERI			TOTALE		
	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)
COSTACCIARO	2.244	6.884	3,07	311	1.147	3,69	2.555	8.031	3,14
FOSSATO DI VICO	446	2.004	4,49	13	29	2,23	459	2.033	4,43
GUALDO TADINO	2.361	7.037	2,98	285	2.050	7,19	2.646	9.087	3,43
GUBBIO	54.123	118.267	2,19	3.954	15.066	3,81	58.077	133.333	2,30
MONTONE	4.706	15.715	3,34	699	4.212	6,03	5.405	19.927	3,69
NOCERA UMBRA	6.113	22.016	3,60	144	538	3,74	6.257	22.554	3,60
PIETRALUNGA	2.801	9.055	3,23	875	4.607	5,27	3.676	13.662	3,72
SCHEGGIA E PASCELUPO	316	1.003	3,17	3	3	1,00	319	1.006	3,15
SIGILLO	1.307	3.925	3,00	237	1.123	4,74	1.544	5.048	3,27
VALFABBRICA	3.477	12.194	3,51	562	3.074	5,47	4.039	15.268	3,78
Prov. PERUGIA	857.885	2.257.984	2,63	107.641	435.331	4,04	965.526	2.693.315	2,79
Regione UMBRIA	1.045.544	2.657.521	2,54	132.052	516.797	3,91	1.177.596	3.174.318	2,70

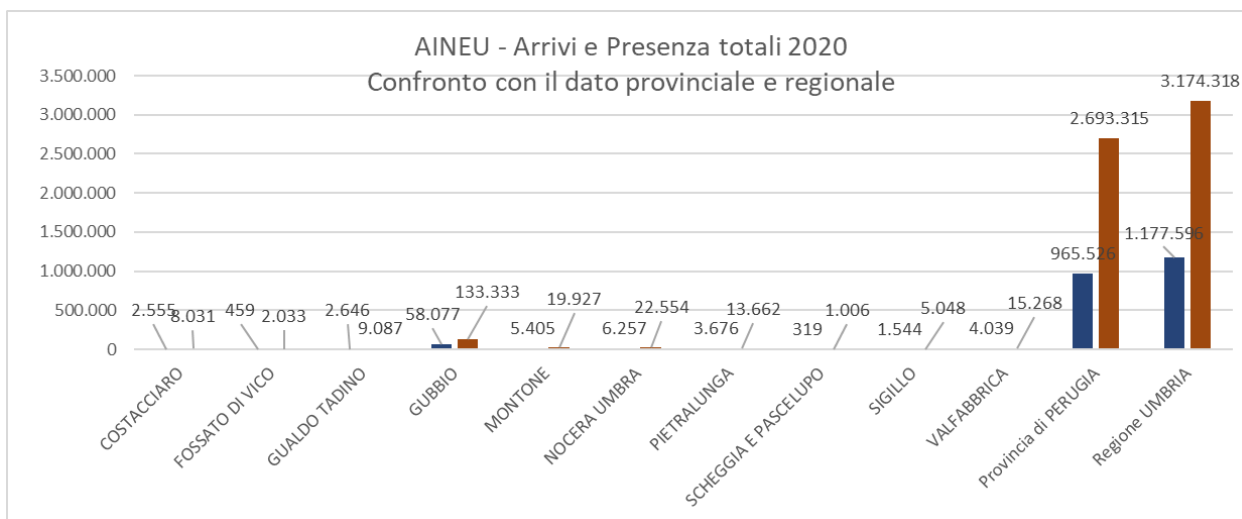


Figura 111 AINEU – Arrivi e Presenze 2020 Confronto con il dato Provinciale e Regionale

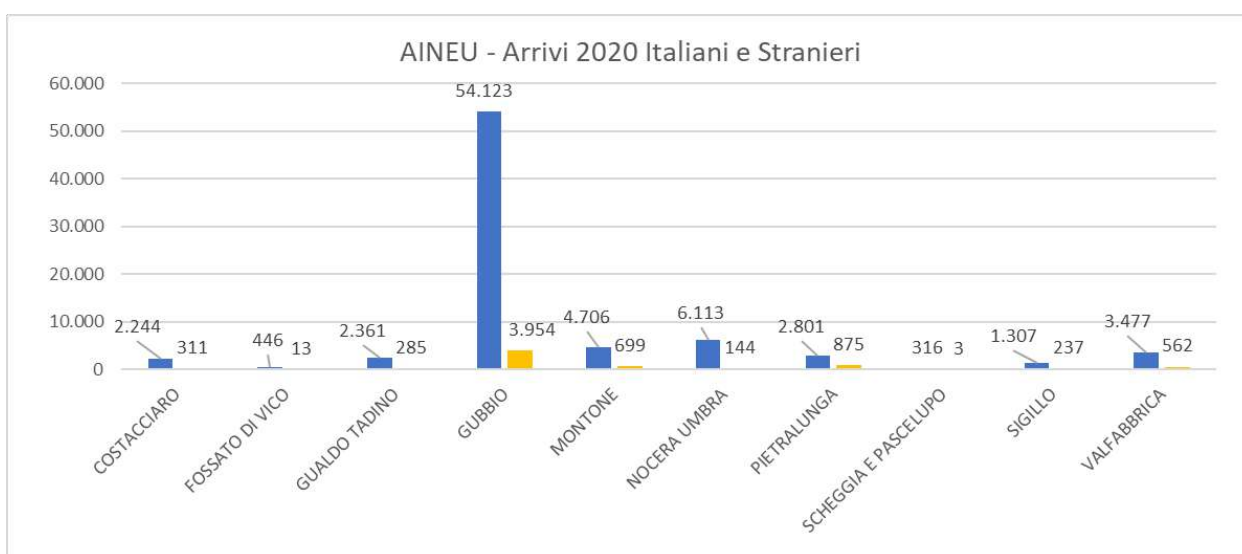


Figura 112 Arrivi Italiani e Stranieri 2020

I flussi turistici relativi all’anno 2020 relativi all’area di Piano si caratterizzano per la drastica riduzione dei flussi stranieri e la contrazione dei flussi nazionali.

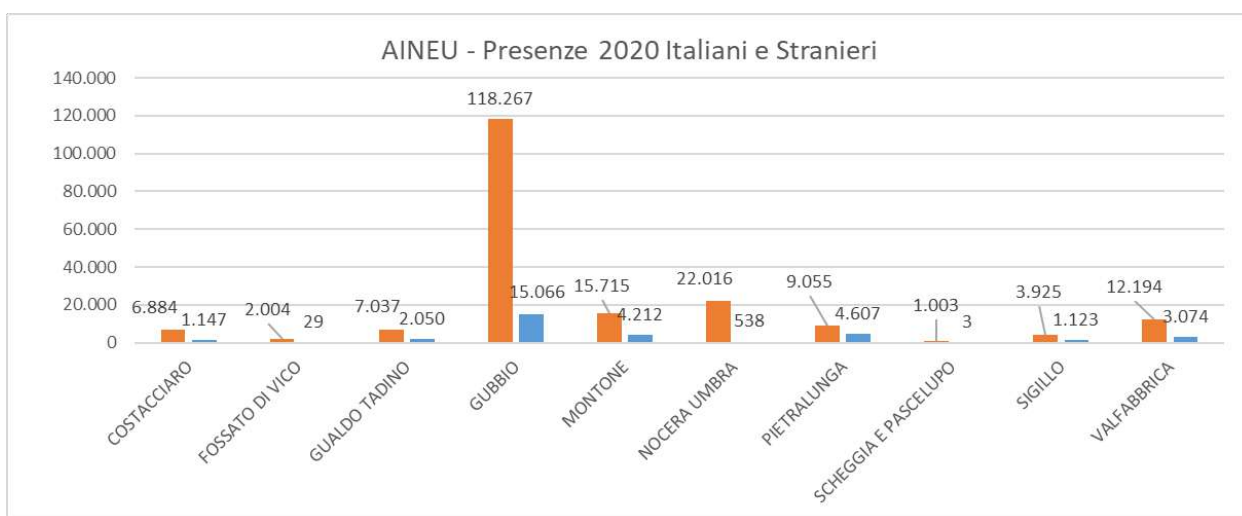
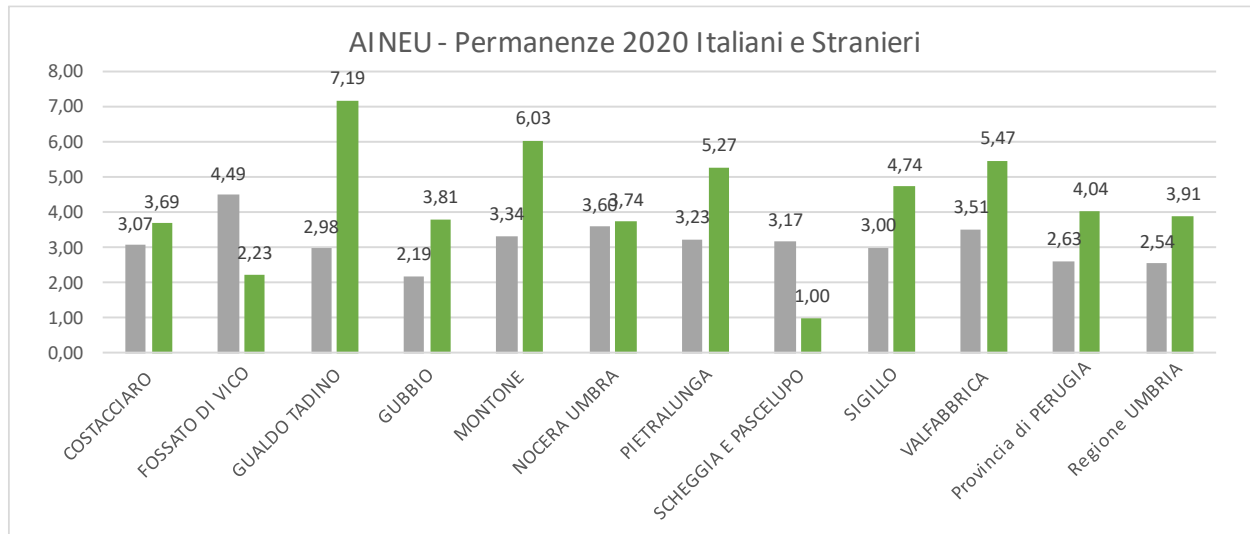


Figura 113 AINEU – Presenze Italiani e Stranieri 2020

In termini di permanenze nel 2020 si rilevano rapporti di valore superiore all'anno precedente ma riconducibile alla riduzione delle permanenze.



AINEU – Permanenze Italiani e Stranieri 2020

L'andamento dei flussi registra un incremento nel 2021, anno i cui gli arrivi nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si attestano a 124.963 e le presenze a 333.357.

Anno 2021	ITALIANI			STRANIERI			TOTALE		
	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)
COSTACCIARO	2.732	7.913	2,90	813	3.457	4,25	3.545	11.370	3,21
FOSSATO DI VICO	1.507	6.364	4,22	107	831	7,77	1.614	7.195	4,46
GUALDO TADINO	3.485	9.341	2,68	513	2.368	4,62	3.998	11.709	2,93
GUBBIO	74.263	155.223	2,09	9.586	35.315	3,68	83.849	190.538	2,27
MONTONE	6.460	22.679	3,51	1.266	9.403	7,43	7.726	32.082	4,15
NOCERA UMBRA	9.573	30.084	3,14	647	2.102	3,25	10.220	32.186	3,15
PIETRALUNGA	3.799	10.587	2,79	1.545	7.136	4,62	5.344	17.723	3,32
SCHEGGIA E PASCELUPO	359	1.255	3,50	4	4	1,00	363	1.259	3,47
SIGILLO	2.088	5.961	2,85	363	1.569	4,32	2.451	7.530	3,07
VALFABBRICA	4.738	16.089	3,40	1.115	5.676	5,09	5.853	21.765	3,72

Dato rilevante è l'incremento dei flussi nazionali e stranieri in termini di arrivi e presenze.

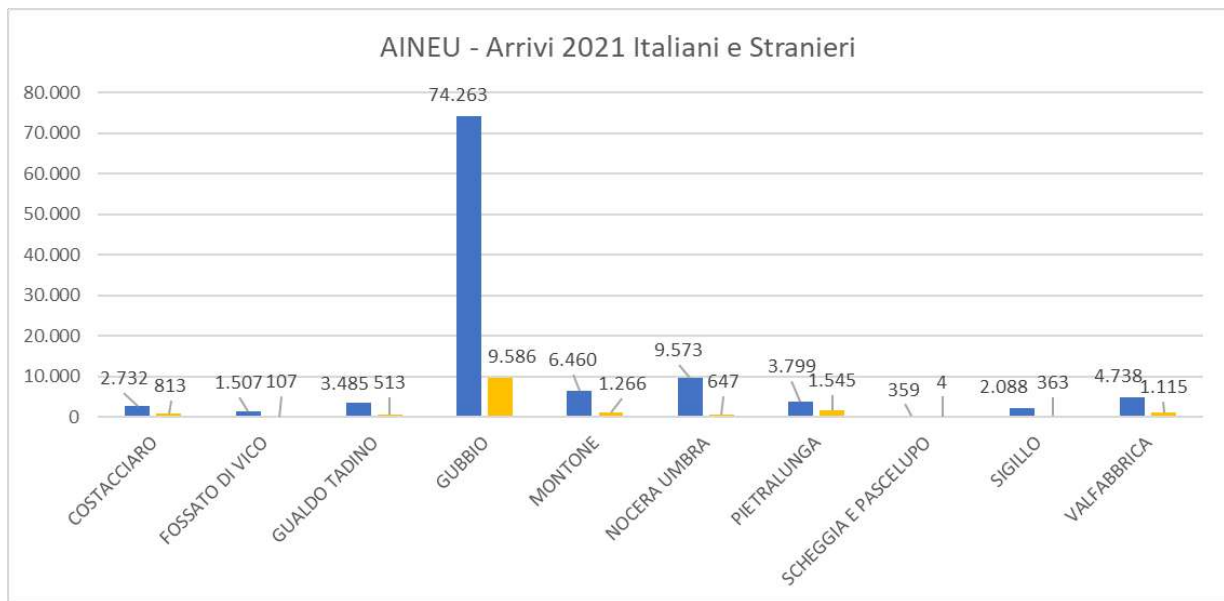


Figura 114 AINEU – Arrivi Italiani e Stranieri 2021

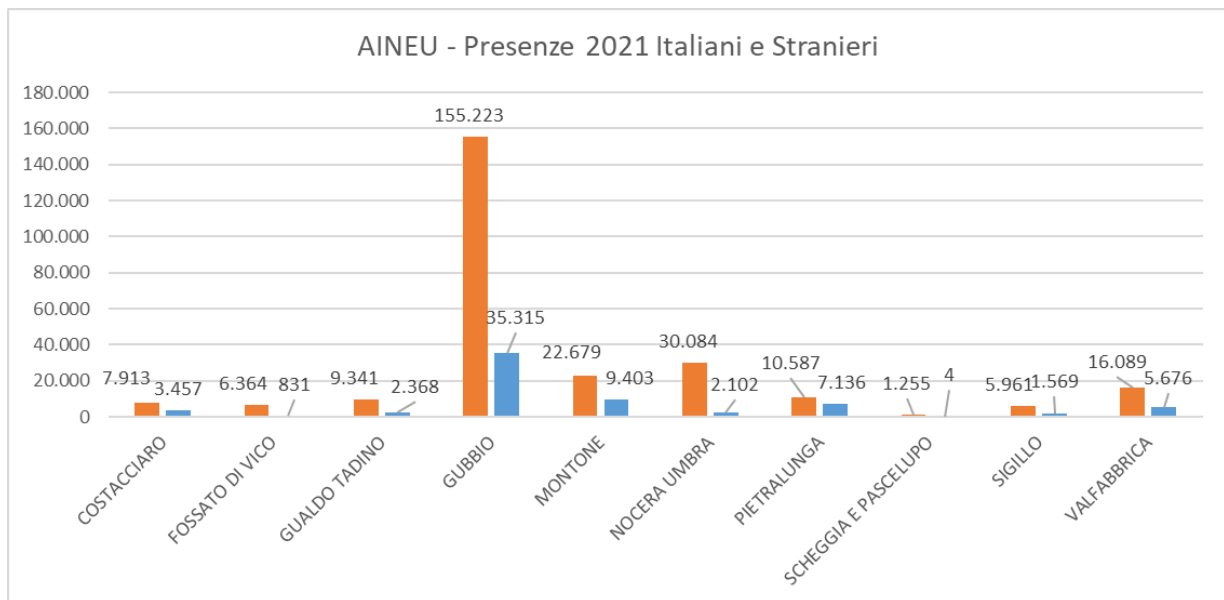


Figura 115 AINEU – Presenze Italiani e Stranieri 2021

Tuttavia, nel 2021 si registra una lieve contrazione delle permanenze.

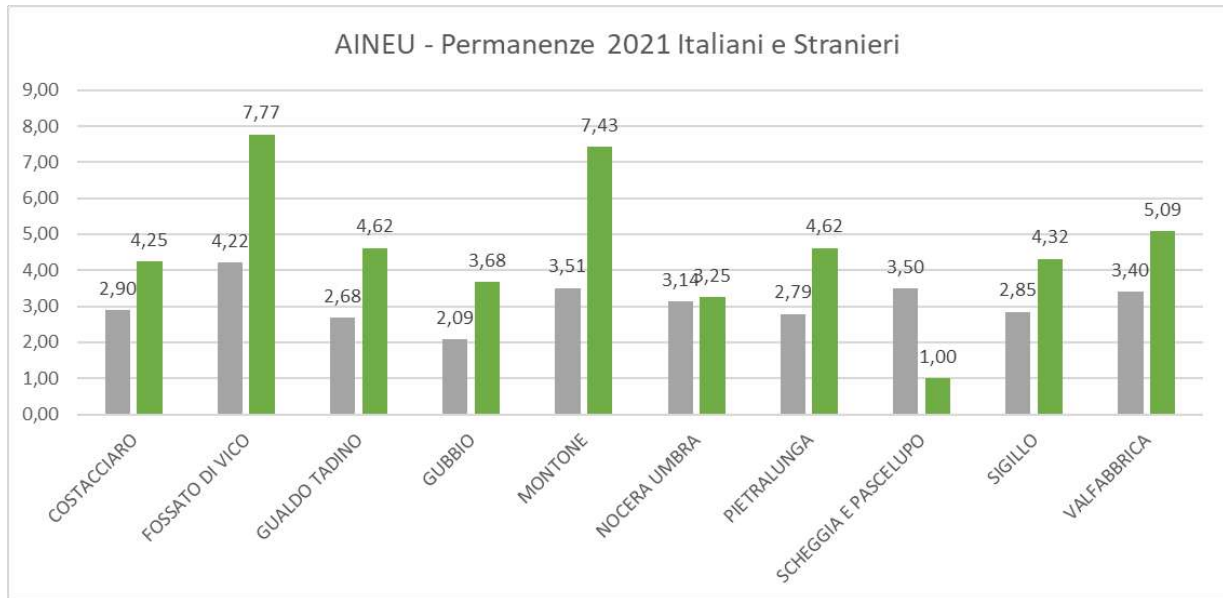


Figura 116 AINEU – Permanenze Italiani e Stranieri 2021

Il dato dei flussi turistici del 2022 è disponibile per i primi dieci mesi dell'anno e rileva 129.500 arrivi e 353.747 presenze nell'Area di Piano con massimi valori di arrivi e presenze registrati ancora nel comune di Gubbio (84.610, 199.003).

Gennaio Ottobre 2022	ITALIANI			STRANIERI			TOTALE		
	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)	Arrivi	Presenze	PM (gg)
COSTACCIARO	2.964	8.569	2,89	931	4.228	4,54	3.895	12.797	3,29
FOSSATO DI VICO	1.239	5.099	4,12	144	863	5,99	1.383	5.962	4,31
GUALDO TADINO	4.060	11.042	2,72	1.024	5.529	5,40	5.084	16.571	3,26
GUBBIO	68.661	143.613	2,09	15.949	55.390	3,47	84.610	199.003	2,35
MONTONE	5.134	15.067	2,93	2.195	14.754	6,72	7.329	29.821	4,07
NOCERA UMBRA	10.848	36.700	3,38	1.265	4.316	3,41	12.113	41.016	3,39
PIETRALUNGA	3.932	11.342	2,88	2.411	8.267	3,43	6.343	19.609	3,09
SCHEGGIA E PASCELLUPO	61	169	2,77	1	1	1,00	62	170	2,74
SIGILLO	2.012	5.112	2,54	444	2.677	6,03	2.456	7.789	3,17
VALFABBRICA	4.110	12.231	2,98	2.115	8.778	4,15	6.225	21.009	3,37
Prov. PERUGIA	1.276.970	3.144.678	2,46	461.770	1.729.405	3,75	1.738.740	4.874.083	2,80
Regione UMBRIA	1.530.594	3.662.636	2,39	547.022	2.005.188	3,67	2.077.616	5.667.824	2,73

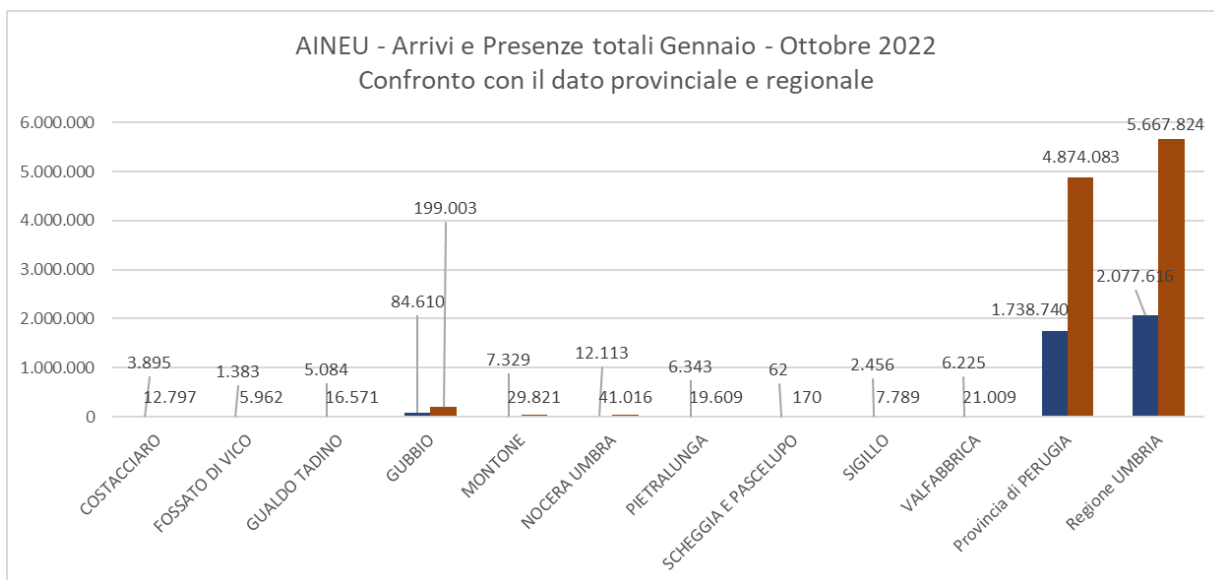


Figura 117 Arrivi e Presenze 2022 Confronto con il dato Provinciale e Regionale

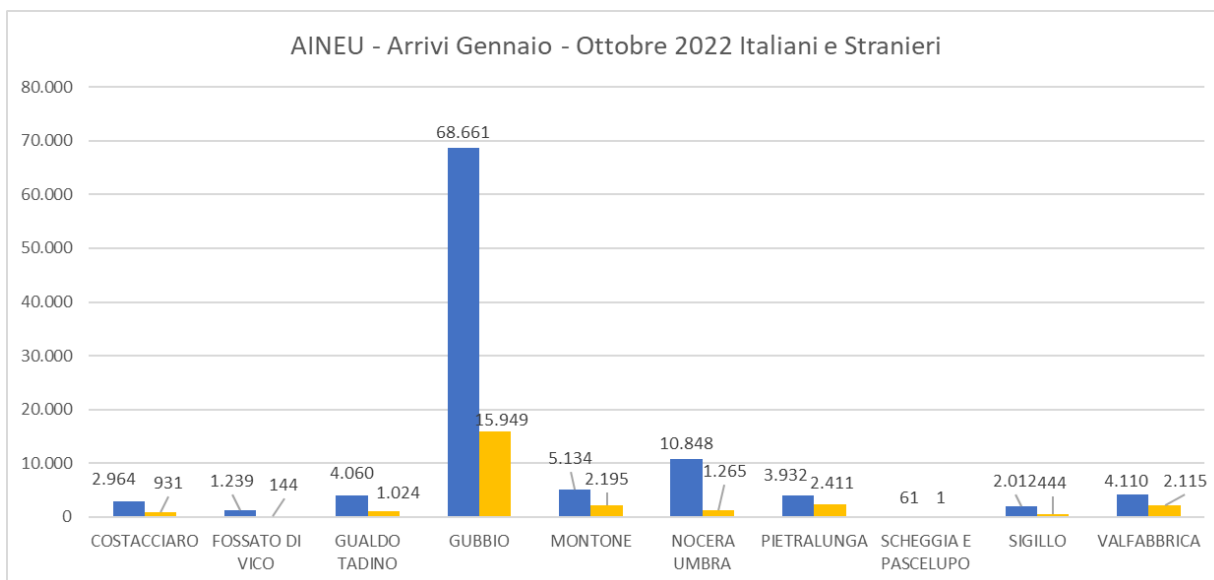


Figura 118 Arrivi Italiani e Stranieri 2022

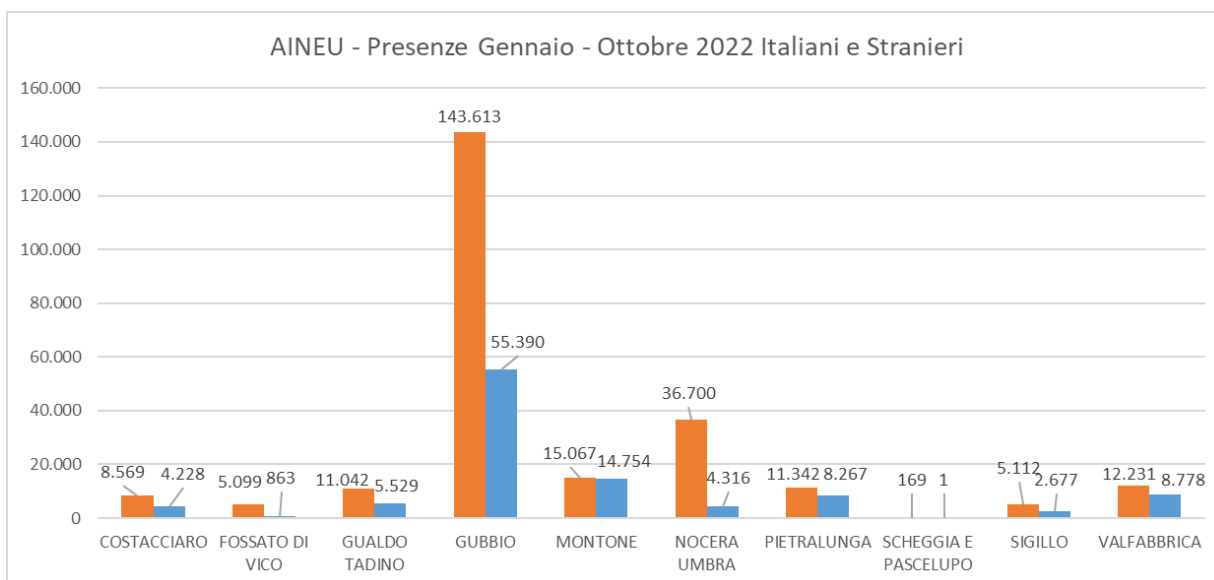


Figura 119 AINEU – Presenze Italiani e Stranieri 2022

Le permanenze nel 2022 registrano ancora riduzioni rispetto l'anno precedente, con valori maggiori registrati nei comuni di Montone (6,72), Sigillo (6,03) e Fossato di Vico (5,99) relativamente ai flussi turistici stranieri.

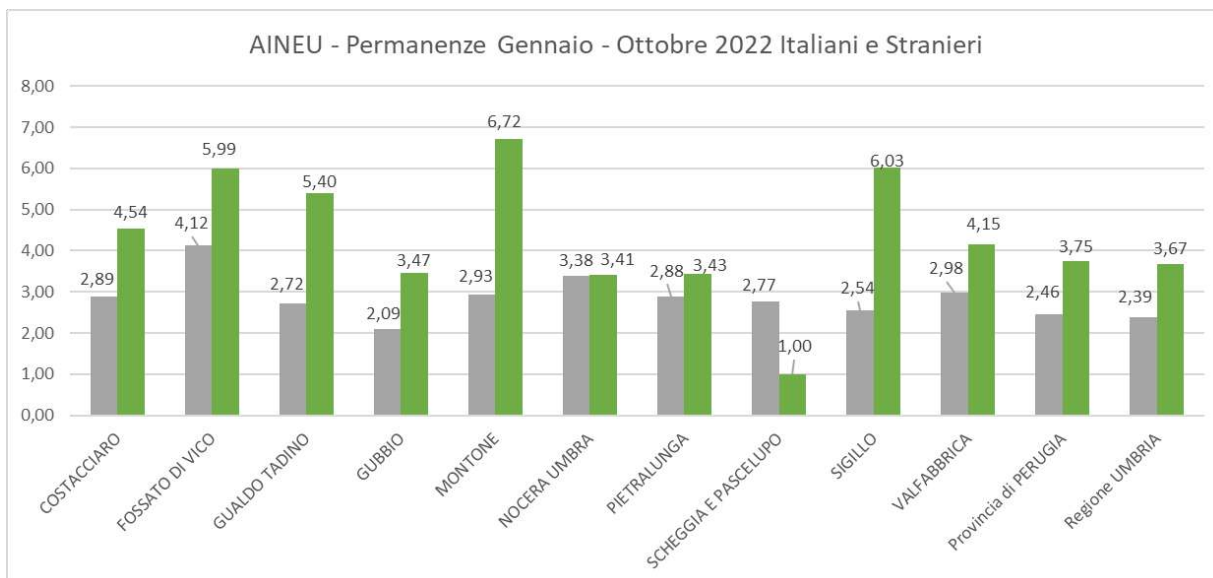


Figura 120 AINEU – Permanenze Italiani e Stranieri 2022

4.4.3.1 Trend di domanda turistica nel Comune di Gubbio

Dalle elaborazioni sin ora condotte emerge come il Sistema Turistico dell'area Interna Nord Est dell'Umbria abbia come polo di riferimento il Comune di Gubbio.

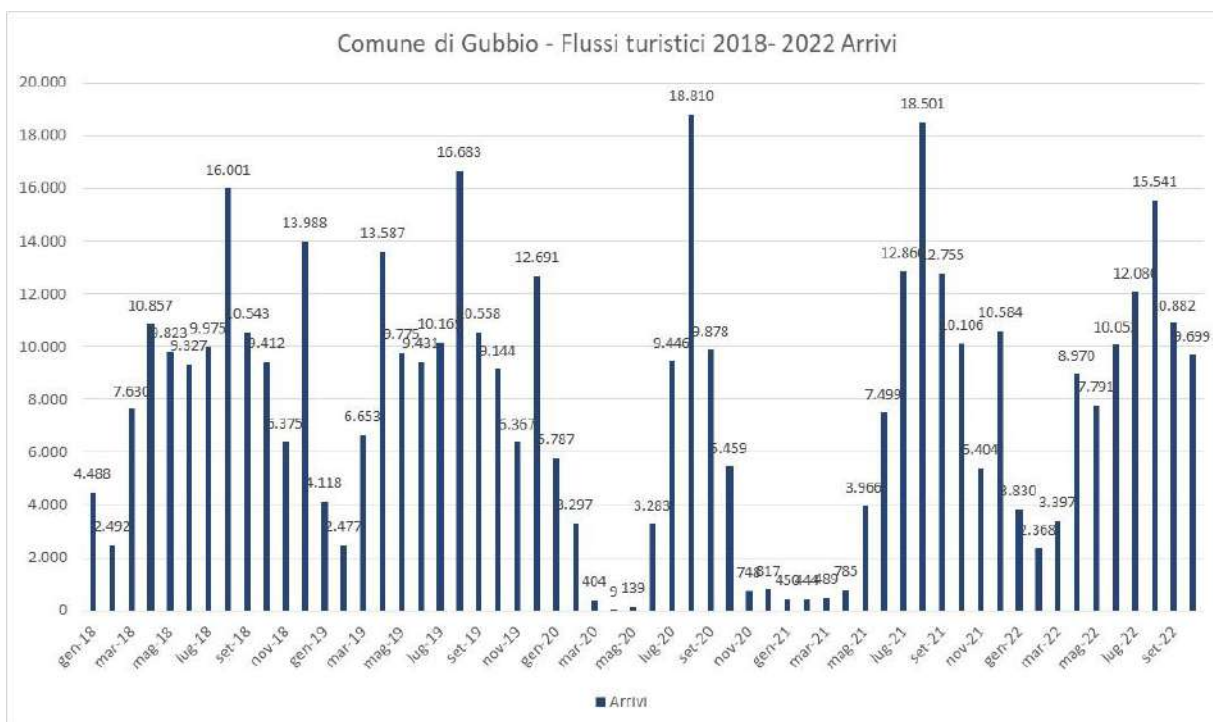


Figura 121 Comune di Gubbio – Arrivi Italiani e Stranieri 2018 – Ottobre 2022

Il trend degli ultimi anni dell'area evidenzia l'impatto dell'emergenza sanitaria Covid-19 dei periodi di lockdown, impatto esprimibile in termini di arrivi e presenze.

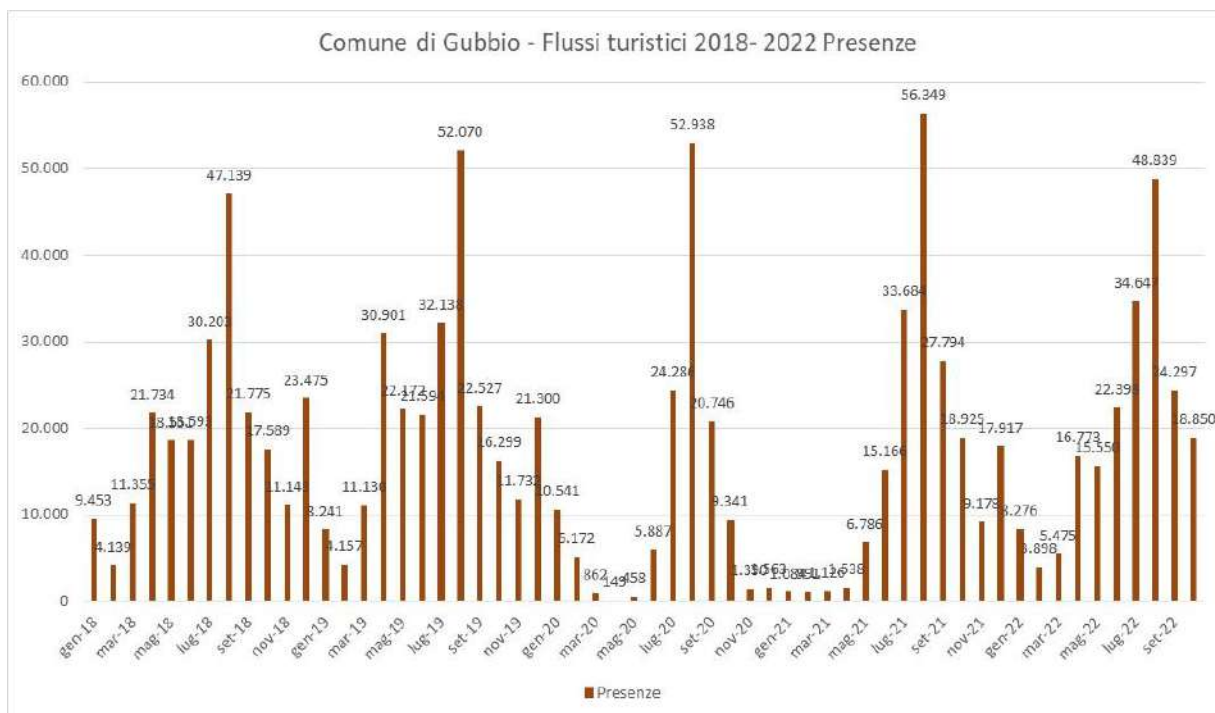


Figura 122 Comune di Gubbio – Presenze Italiani e Stranieri 2018 – Ottobre 2022

Entrando nel dettaglio dei settori alberghiero ed extralberghiero è possibile, inoltre, osservare l'incidenza del fenomeno nei due comparti.

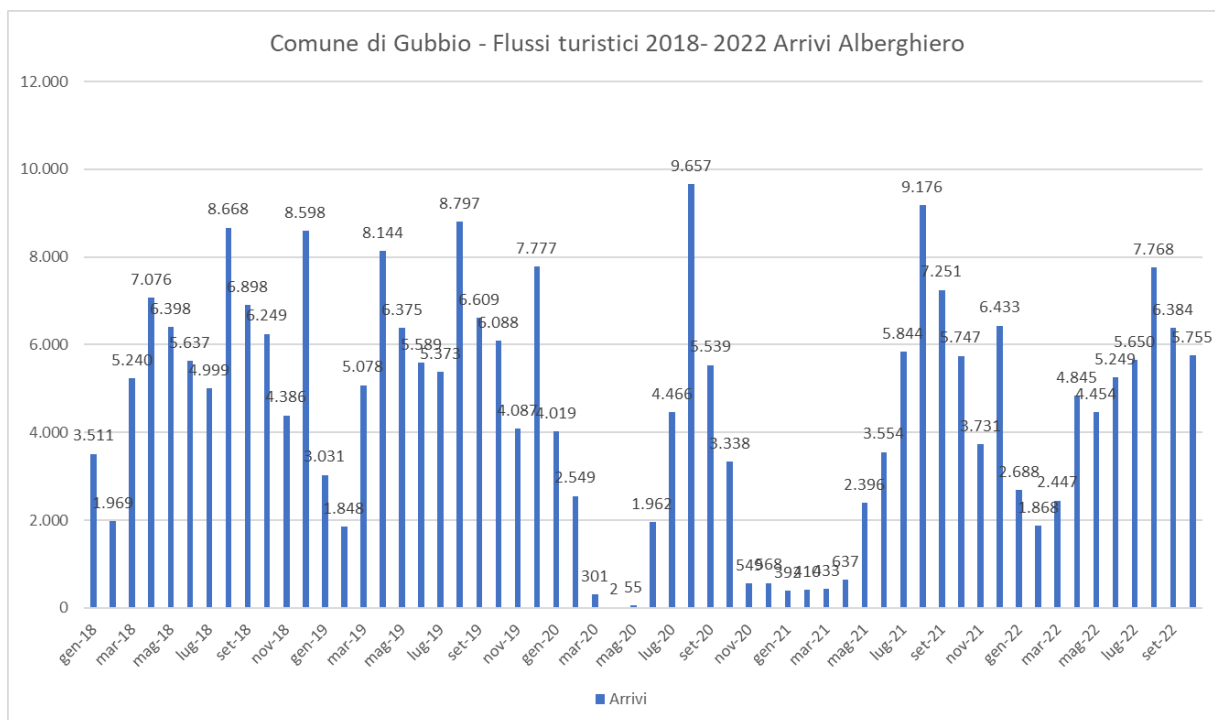


Figura 123 Comune di Gubbio – Arrivi Alberghiero Italiani e Stranieri 2018 – Ottobre 2022

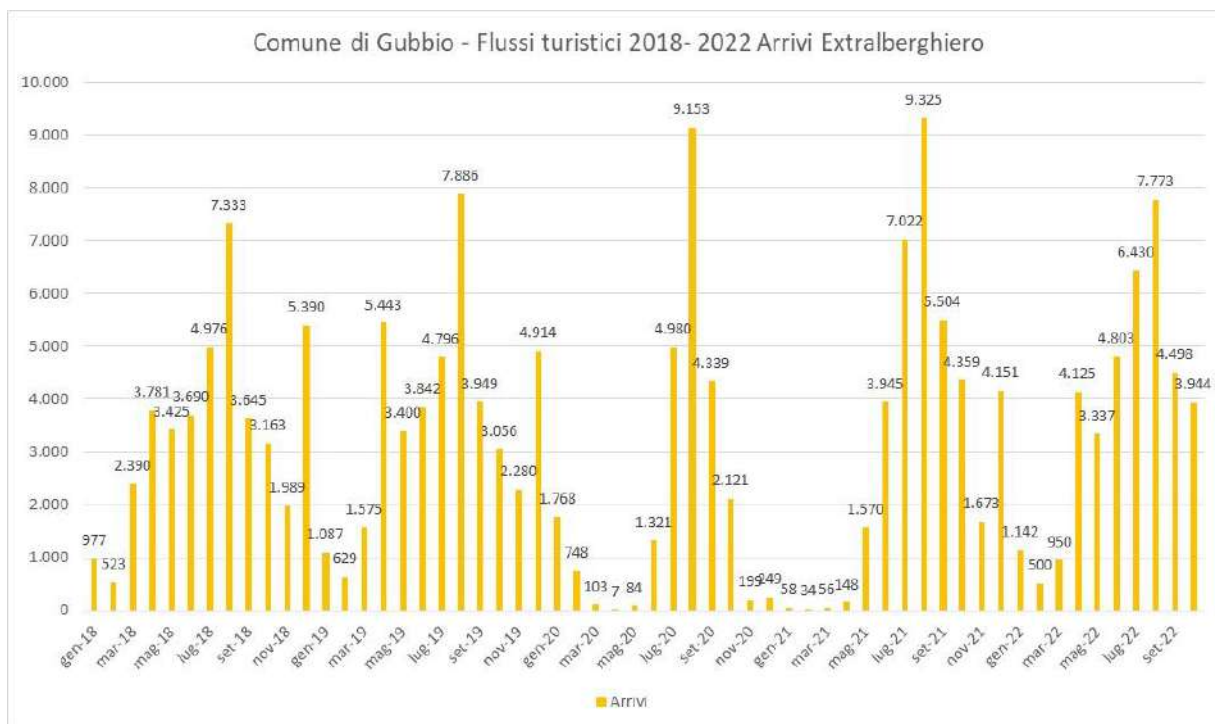


Figura 124 Comune di Gubbio – Arrivi Extralberghiero Italiani e Stranieri 2018 – Ottobre 2022

I dati evidenziano le contrazioni dei flussi registrate nei periodi di lockdown ma anche nuovi livelli di domanda che nel 2022 tendono a valori pre-pandemici in termini di arrivi per il settore Extralberghiero.

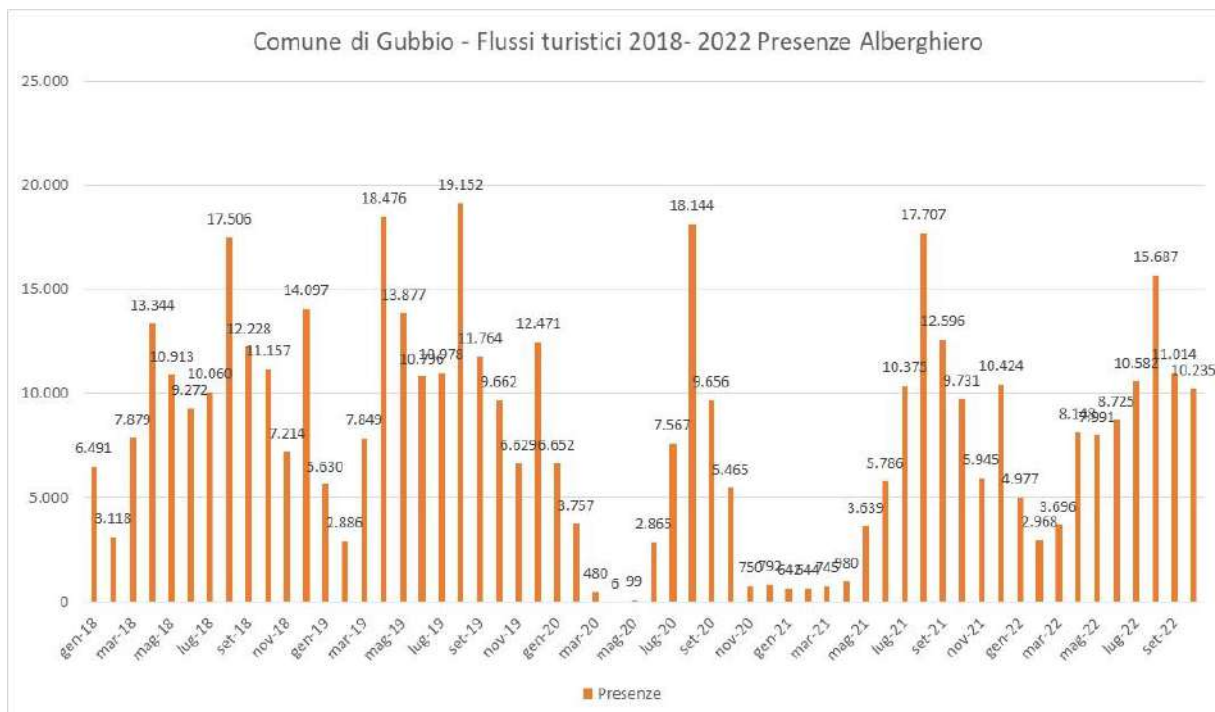


Figura 125 Comune di Gubbio – Presenze Alberghiero Italiani e Stranieri 2018 – Ottobre 2022

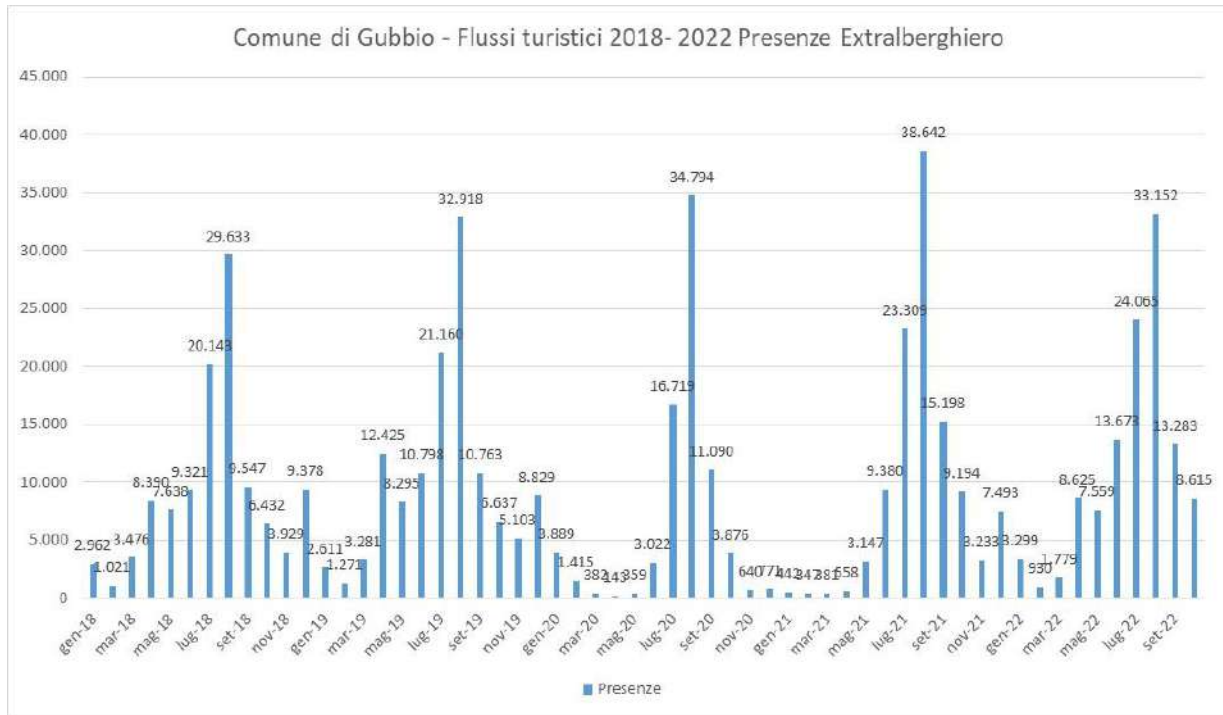


Figura 126 Comune di Gubbio – Presenze Extralberghiero Italiani e Stranieri 2018 – Ottobre 2022

5 Offerta di reti e servizi di trasporto

5.1 Rete stradale esistente e gerarchizzazione

L'impianto stradale che caratterizza l'Area Interna Nord est dell'Umbria si articola a partire dalla **rete di riferimento Statale** che lambisce l'Area ad ovest con la **E45 (SS3bis)** mentre la attraversa la **SS18 Umbria Marche** con la direttrice Perugia Ancona. I due corridoi di interesse nazionale trovano nella **SS 219 di Gubbio Pian D'Assino** l'arco di congiunzione interno all'Area di Piano.

La rete viabilistica Statale consta inoltre della SS 3, **Flaminia** che si sviluppa connettendo i centri di Scheggia e Pascelupo, Costacciaro, Sigillo, Fossato di Vico, Gualdo Tadino e Nocera Umbra sino a Foligno, nonché la **S.S. 452**.

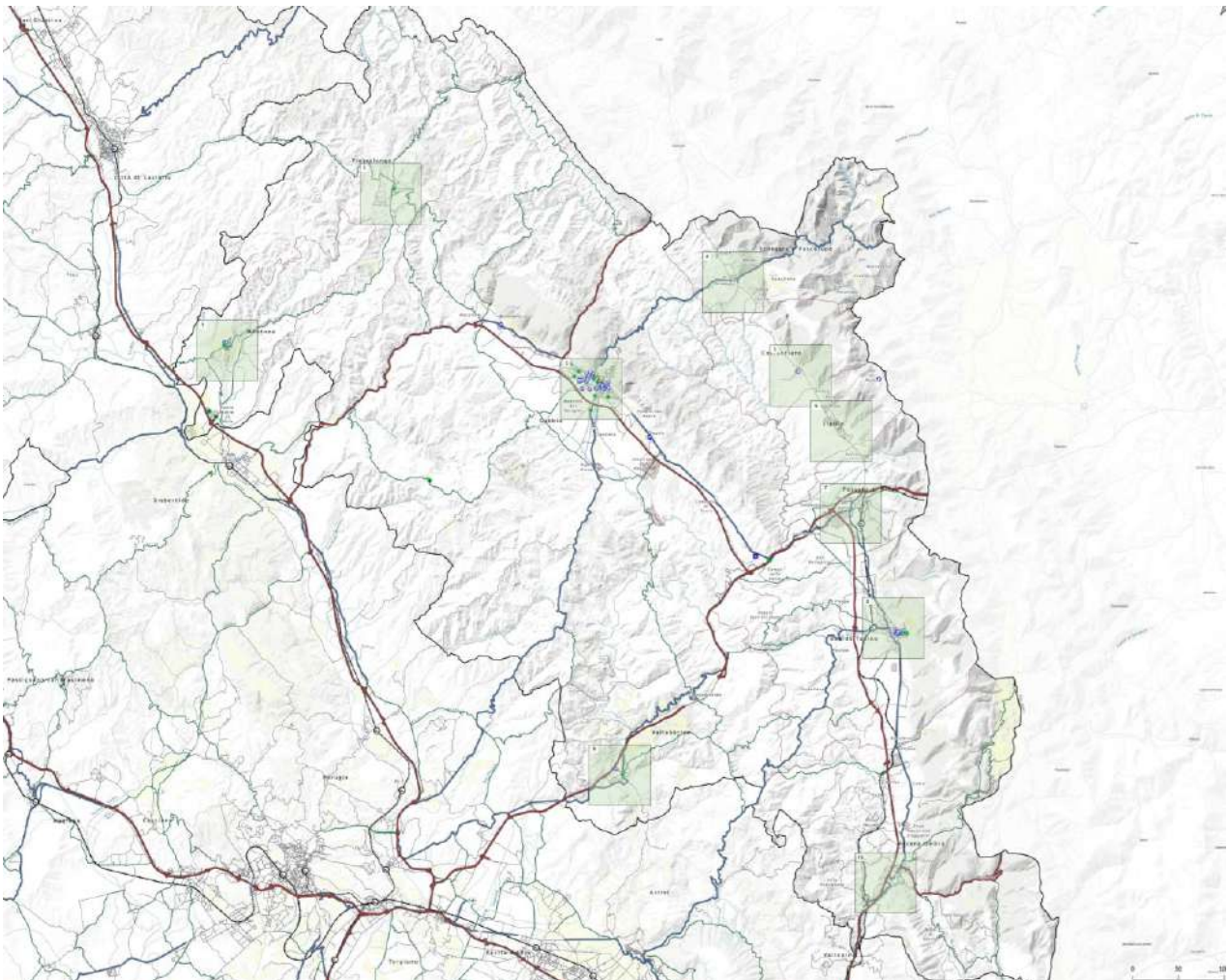


Figura 127 AINEU – Rete stradale Statale, Regionale e Provinciale

La rete si compone inoltre della viabilità Regionale con la SR298, la SR318, la SR219 e la SR360. Completa il reticolo, oltre quella di ambito comunale, la viabilità Provinciale de la SP106,

SP201, la SP204 e la SP207, la SP 205, la SP 206, la SP 252, la SP 240 la SP 242 e 245, la SP 270 e 271, le SP 249 e 253.

5.2 Rete ferroviaria

L'Area interna Nord Est dell'Umbria è attraversata dalla trasversale ferroviaria **Orte Falconara** e trova due stazioni di riferimento nei Comuni di **Gualdo Tadino** e **Fossato di Vico**.

La Orte-Falconara (tratta umbra) è una delle linee trasversali appenniniche più importanti dell'Italia peninsulare, ma presenta punti di discontinuità funzionale e differenti requisiti di capacità.

È una **linea elettrificata a doppio binario solo tra Orte e Terni** e tra **Campello sul Clitunno e Foligno**. La linea percorre il territorio umbro per 126 Km (compresi i due terzi della lunghezza della galleria di Fossato di Vico); il tracciato risale il corso del fiume Nera e la Valle del Serra. Da Giuncano si sale fino al valico dei Balduini, dove la pendenza arriva al 22 ‰. Il **tratto più tortuoso dell'intera linea è tra Foligno, Nocera Umbra e Fossato di Vico**. In tale tratto la pendenza resta a lungo intorno a quella massima del 22 ‰. La galleria di Fossato, oltre ad essere la più lunga del tracciato (1.908 m), si trova nei pressi del punto a quota più elevata (534 m s.l.m.), al confine con le Marche.

La linea è esercita in regime di CTC ed in parte con Dirigente Centrale. Attualmente l'esercizio della linea Orte-Falconara è caratterizzato dalle relazioni tra area romana, umbra e marchi-giana-adriatica. Il traffico regionale è concentrato prevalentemente sui tratti di estremità (Orte-Terni-Foligno in territorio umbro, e Falconara-Ancona nelle Marche); il tratto centrale Foligno-Fabriano è interessato, sostanzialmente, da traffico merci e traffico di "lunga percorrenza" Roma-Ancona.

Figura 128 Caratteristiche tecniche rete RFI: linea ferroviaria Orte-Ancona (tratta umbra). Fonte: Uniontrasporti, Osservatorio regionale Infrastrutture di Trasporto e Logistica

Orte-Ancona (tratta umbra)	
Lunghezza	km 126
Alimentazione	corrente continua (3000 V)
Binari	1/2
Trazione	elettrica
Scartamento	mm 1435
Peso assiale	ton/asse 22,5
Pendenza massima	22 ‰
Velocità media	130 km/h
Velocità massima	180 km/h

Il Potenziamento dell'Orte -Falconara è oggetto ad oggi del Tavolo Tecnico tra RFI, la Regione Umbria ed il Dicastero competente.

Alcuni interventi sono già compresi nel Piano Commerciale RFI (Giugno 2022) che prevede nel medio periodo:

PRINCIPALI INTERVENTI	Orizzonte temporale di riferimento
Potenziamento infrastrutturale linea Orte - Falconara	2024 (tratta Spoleto - Campello)
<i>Rif. CdP-I: 0119 - Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara</i>	
<p>Nell'ambito degli interventi di potenziamento della linea trasversale Orte - Falconara, volti a incrementare e velocizzare i collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico sono previsti interventi di raddoppio di binario sui seguenti tratti della linea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tratta Spoleto - Campello, per una lunghezza di circa 10 km. <p>Nell'ambito dell'intervento di raddoppio, la stazione di Spoleto sarà ammodernata e resa più accessibile con il rifacimento delle banchine.</p>	
Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)	2026 fase Oltre 2026 completamento
<i>Rif. CdP-I: 0298 - Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio; Rif. CdP-I: 1175-Raddoppio PM228-Albacina</i>	
<i>Rif. CdP-I: A2011 - Programma Nazionale ERTMS</i>	
<p>Gli interventi consistono nel raddoppio selettivo di tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi individuati nel medio termine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nuovo collegamento tra Castelplanio e PM228 in variante con shunt di Albacina, per una lunghezza pari a 24 km. Entro il 2026 verrà realizzato il lotto 2 (Genga - Serra San Quirico). Oltre il 2026 verranno realizzati i lotti 2 e 3; - raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 5 km; - upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplanio, Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte con l'implementazione del sistema ERTMS L2 stand alone. 	

5.3 Trasporto pubblico su gomma

L'Area Interna Nord Est dell'Umbria è ad oggi servita da 25 Linee Extraurbane ed in quattro Comuni dell'Area sono attivi servizi urbani anche con relazioni extraregionali.

Servizi Extraurbani

I servizi extraurbani garantiscono le connessioni intercomunali nonché ai principali poli regionali quali Perugia e Foligno.

Linea	Percorso
E048	Gubbio-Ferratelle
E059	GUALDO TADINO - COLLE DI NOCERA
E429	G.TADINO-NOCERA-FOLIGNO
E418	COLFIORITO-SORIFA-NOCERA
E417	MOLINACCIO-CASEBASSE-NOCERA
E205	Isola Fossara-Gubbio-Fossato Di Vico
E168	P.SBARRETTI-SCUOLE
E167	P.40 Martiri-Scuole
E064	GUALDOTADINO-ANGUILLARA-P.COMPRESSETO

Linea	Percorso
E063	GUALDOTADINO-BRANCA
E062	GUALDOTADINO-MORANO OSTERIA-ASSISI
E061	GUALDOTADINO-S. LORENZO-S.GIOVANNI
E058	GUALDOTADINO-NOCERA-CASSIGNANO-FOLIGNO
E057	Gubbio-Carbonese-Casacastalda-Valfabbrica
E055	Gubbio-Camporeggiano-Umbertide
E054	Gubbio-Chiaserna
E052	Gubbio-F.D.Vico-G.Tadino
E051	Gubbio-S.Bartolomeo-Pietralunga
E050	Gubbio-Mocaiana-Ospedaletto-Pietralunga
E049	Gubbio-S.Cristina
E022	Perugia-Gubbio-Scheggia
E002	PERUGIA-VALFABBRICA-G.TADINO
E001	Perugia-Fratticiola-Gubbio
E119	Pietralunga-Umbertide-C.d.Castello
E115	Umbertide - Montone

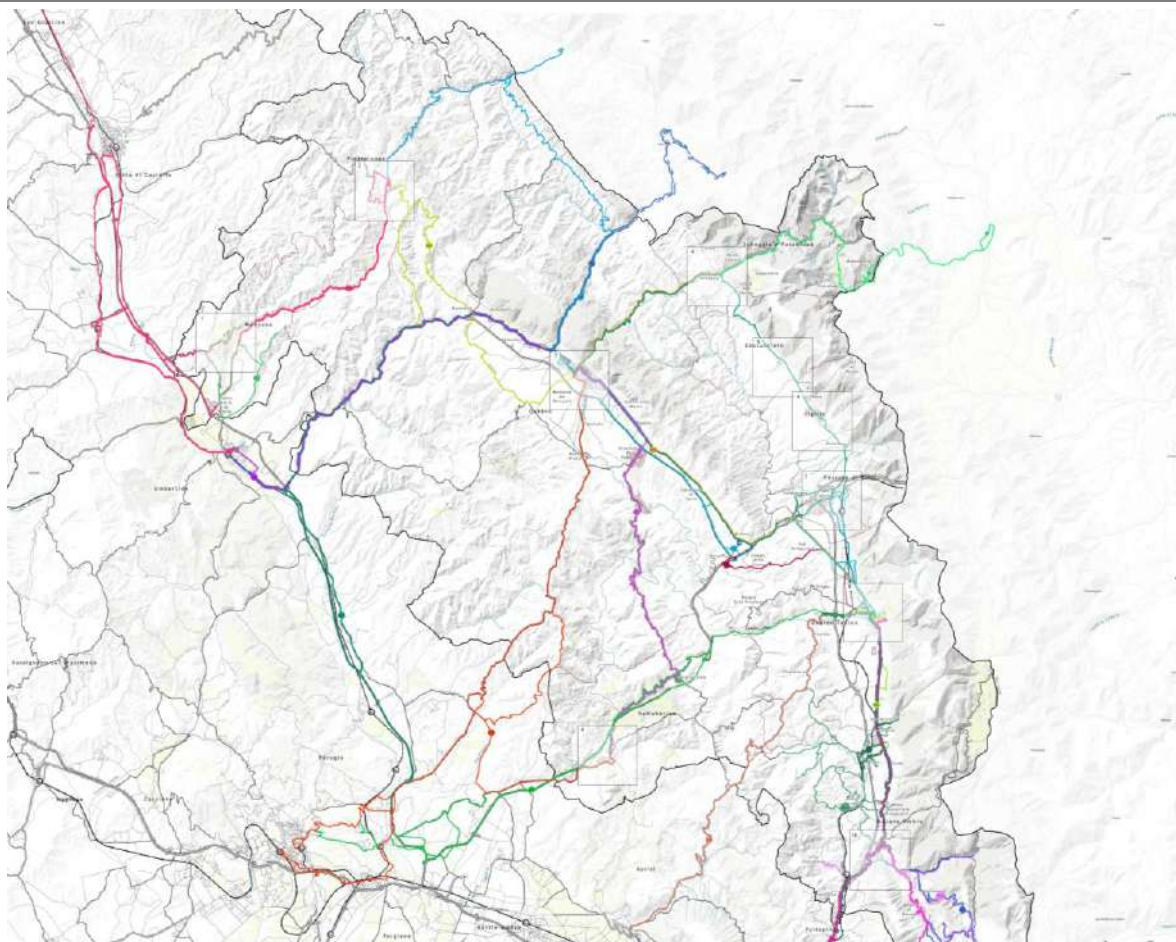


Figura 129 AINEU – Rete TPL automobilistica

Servizi Urbani

Servizi urbani di Trasporto Pubblico su gomma sono attivi nei Comuni di Gubbio, Gualdo Tadino, Nocera Umbra e Scheggia Pascelupo.

Gubbio
Linea A P.40Martiri-V.Palestrina-Cimitero-P.40Martiri
Linea B P.40Martiri-V.S.Lazzaro-M.d.Ponte-P.40Martiri
Gualdo Tadino
Linea A C.Italia-Staz.FS-V.Cartiere-Cimitero-C.Italia
Linea B C.Italia-V.F.Storelli-Staz.FS-V.Cairolì-C.Italia
Nocera Umbra
Navetta Navetta Nocera Umbra
Linea 1 Nocera_Umbra-Villa_Postignano Linea 1 Villa_Postignano-Nocera_Umbra
Linea 2 Colpertana-Nocera Linea 2 Nocera-Colpertana
Scheggia e Pascelupo
1A Scheggia-Coldipeccio Linea 1 andata
1R Coldipeccio-Scheggia Linea 1 ritorno
2A Scheggia-Sassoferrato (solo il venerdì) Linea 2 andata
2R Sassoferrato-Scheggia (solo il venerdì) Linea 2 ritorno

5.4 Rete ciclabile

Una rete organizzata di percorsi ciclabili per la fruizione escursionistica e turistica oltre le funzioni strettamente urbane può costituire una grande opportunità per lo sviluppo economico locale dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria. L'efficacia della rete, in particolare è legata alla capacità istituire un sistema di offerta di accessibilità e di spostamento, basato su itinerari e modalità integrativi o anche alternativi alla rete stradale e alle mete principali e tradizionali.

La Regione ha negli anni espresso interesse verso la rete della mobilità ecologica (ciclabile e pedonale), con la DGR n. 828 del 15 giugno 2010 prima e con la Delibera 1558/2011 poi, individuando i grandi assi di esplorazione dell'Umbria quali:

- **La via di San Francesco**
- Anello ciclabile del Trasimeno;
- **Itinerario ciclabile del Tevere;**
- Itinerario ciclabile Assisi-Spoleto e relativo raccordo con quella dell'asta del Tevere da Assisi a Ponte San Giovanni;
- Collegamento ciclabile tra l'anello del Trasimeno e l'asta del Tevere a Perugia;

- L'itinerario ciclabile del Nera;
- La rete degli itinerari Benedettini;
- **L'asse dell'antica via Flaminia;**
- **Ferrovie dell'Appennino;**

alle quali di recente si è aggiunta la **Ciclovia Nazionale Monte Argentario Civitanova Marche** che è stata candidata a nuovo Itinerario Bicalitalia.

Quattro degli itinerari sono connessi all'Area Nord Est dell'Umbria e costituiscono, insieme al reticolo complementare locale, la trama attuale della rete ciclopedonale e costituiscono la declinazione territoriale dei percorsi Bicalitalia di rango nazionale.

5.4.1 GLI ITINERARI CICLABILI DELLA RETE BICALITALIA

Bicalitalia rappresenta un network di dimensione sovraregionale e di collegamento con i Paesi confinanti (vedi Eurovelo) sul modello delle diverse reti ormai realizzate con successo in diversi paesi dell'Europa.



Rete Bicalitalia – Dettaglio Area Centro Italia

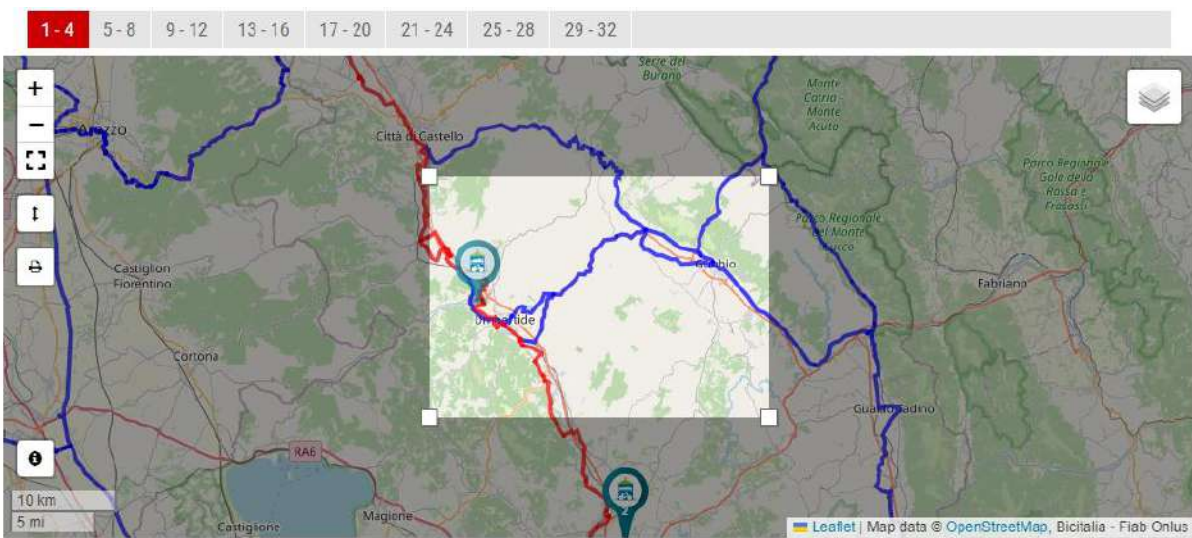
L'Area Interna Nord Est dell'Umbria è interessata da tre Itinerari Bicalitalia corrispondenti a:

- **Bicitalia 5 Romea Tiberina** (Tarvisio - Roma);**Informazioni pratiche**

Percorso	Tarvisio / Roma
Lunghezza	800 km
Regioni attraversate	Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio
Ciclovie di Qualità	Ciclopedonale su ex ferrovia Treviso-Ostiglia, Ciclovia Adige - Po, Ciclovia Alpe Adria, Ippovia del Cormôr, Pista ciclabile Riviera Berica
Gpx del percorso	http://www.bicitalia.org/yourls/romea



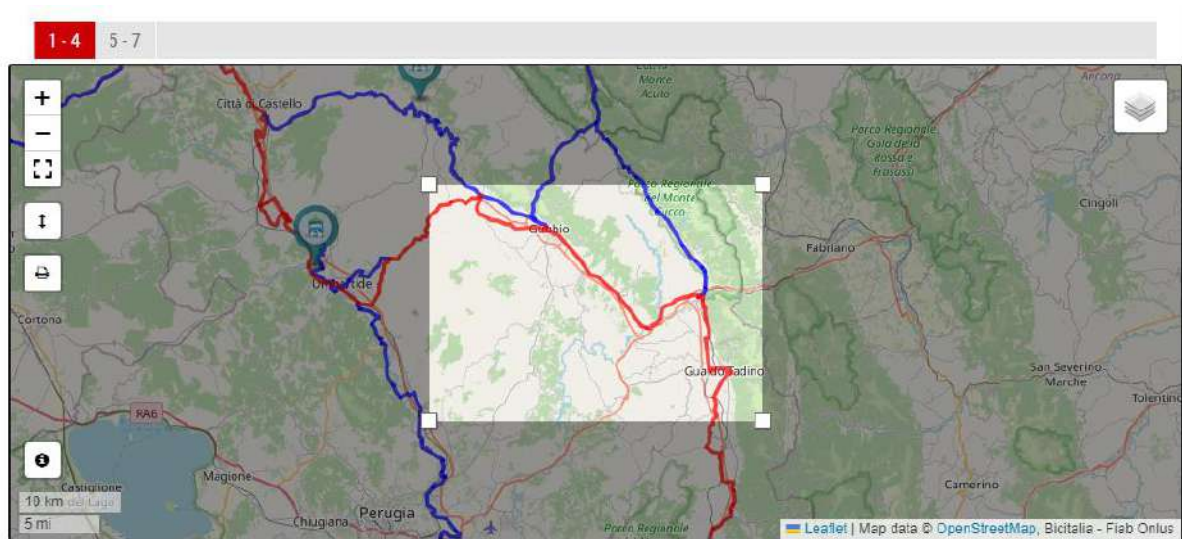
Alloggi per cicloturisti

- **Bicitalia 8 Ciclovia degli Appennini** (Cadibona - Madonie);**Informazioni pratiche**

Percorso	Colle di Cadibona / Madonie
Lunghezza	1600 km
Regioni attraversate	Liguria, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Marche, Abruzzo, Molise, Basilicata, Calabria, Sicilia
Gpx del percorso	http://www.bicitalia.org/yourls/appennini



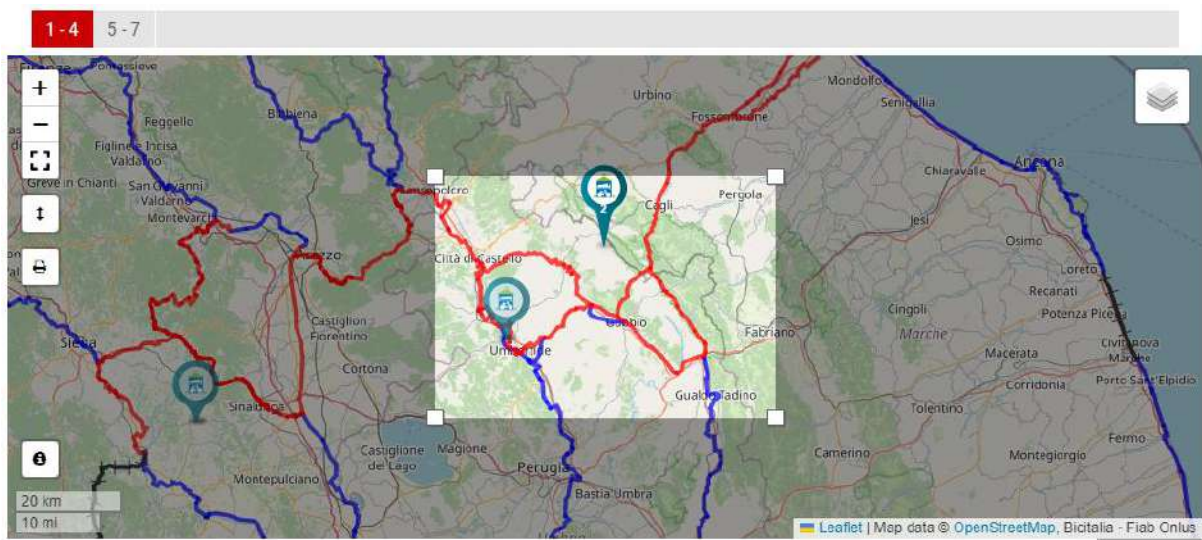
Alloggi per cicloturisti



- **Bicalia 18 Ciclovía Fano Grosseto** (Fano - Marina di Grosseto).

Informazioni pratiche

Percorso	Da Fano a Grosseto
Lunghezza	605 km già rilevati
Regioni attraversate	Marche, Umbria, Toscana
Ciclovie di Qualità	Pista ciclabile da Grosseto a Castiglione della Pescaia
Gpx del percorso	http://www.bicalia.org/yourls/fanogrosseto
albergabici	Alloggi per cicloturisti



5.4.2 RETE CICLO PEDONALE DELL'AREA INTERNA NORD-EST UMBRIA

Si propongono a seguire i principali percorsi ciclopiedonali dell'Area interna Nord Est dell'Umbria.

5.4.2.1 La Via di Francesco

La Via di Francesco è un unico cammino per raggiungere Assisi, partendo da Nord (La Verna) o da Sud (Roma). L'itinerario è percorribile a piedi, in bicicletta e a cavallo e collega tra loro alcuni luoghi che testimoniano della vita e della predicazione del Santo di Assisi; un cammino di pellegrinaggio tra paesaggi e luoghi della spiritualità.

Relativamente all'**itinerario escursionistico** il percorso prevede le tratte:

Tappa 1 - da La Verna a Pieve Santo Stefano

Tappa 2 - da Pieve Santo Stefano a Sansepolcro

Tappa 3 - da Sansepolcro a Citerna

Tappa 4 - da Citerna a Città di Castello

Tappa 5 - da Città di Castello a Pietralunga

Tappa 6 - da Pietralunga a Gubbio

Tappa 7 - da Gubbio a Valfabbrica

Tappa 8 - da Valfabbrica ad Assisi

Tappa 8A - Variante per Perugia - da Valfabbrica a Perugia

Tappa 8B - Variante per Perugia - da Perugia ad Assisi.

Relativamente all'**itinerario ciclabile** il percorso prevede le tappe:

Tappa 1 - da La Verna a Citerna

Tappa 2 - da Citerna a Pietralunga

Tappa 3 – da Pietralunga a Gubbio

Partenza	Pietralunga	Bici Consigliata	ibrida, gravel, ebike	Download	
Arrivo	Gubbio	Fonti d'acqua	sì (Pietralunga, Mocalana, Gubbio)	GPX	✓
Distanza	27 Km	Grado di difficoltà	 media	Altimetria	✓
Dislivello	450 metri			Visualizza la tappa sul Cammino	➔
Fondo Stradale	asfalto			Vai alla tappa precedente	⏪
Segnaletica	no			Vai alla tappa successiva	⏩

Tappa 4 - da Gubbio a Valfabbrica

Partenza	Gubbio	Bici Consigliata	ibrida, gravel, ebike	Download	
Arrivo	Valfabbrica	Fonti d'acqua	sì (Gubbio, Carbonesca, Casacastalda, Valfabbrica)	GPX	▼
Distanza	35,5 Km	Grado di difficoltà		Altimetria	▼
Dislivello	700 metri		impegnativa	Visualizza la tappa sul Cammino	▶
Fondo Stradale	asfalto			Vai alla tappa precedente	◀
Segnaletica	no			Vai alla tappa successiva	▶

Tappa 5 - da Valfabbrica a Perugia

Partenza	Valfabbrica	Bici Consigliata	ibrida, gravel, ebike	Download	
Arrivo	Perugia	Fonti d'acqua	sì (Valfabbrica, Pianello, Pretola, Perugia)	GPX	▼
Distanza	28 Km	Grado di difficoltà		Altimetria	▼
Dislivello	400 metri		media	Visualizza la tappa sul Cammino	▶
Fondo Stradale	asfalto			Vai alla tappa precedente	◀
Segnaletica	no			Vai alla tappa successiva	▶

Tappa 5A - Variante - da Valfabbrica ad Assisi

Partenza	Valfabbrica	Bici Consigliata	ibrida, gravel, ebike	Download	
Arrivo	Assisi, Basilica di San Francesco	Fonti d'acqua	sì (Valfabbrica, Pianello, Bastia, Assisi)	GPX	▼
Distanza	25 Km	Grado di difficoltà		Altimetria	▼
Dislivello	200 metri		facile	Visualizza la tappa sul Cammino	▶
Fondo Stradale	asfalto			Vai alla tappa precedente	◀
Segnaletica	no			Vai alla tappa successiva	▶

5.4.2.2 Itinerario ciclabile del Tevere

L'itinerario ciclabile del Tevere è il percorso cicloturistico che collega Città di Castello a Perugia e si sviluppa lungo le sponde del fiume Tevere.

L'itinerario è completamente pianeggiante e si snoda fra i paesaggi dolci e pianeggianti della Valtiberina umbra. Il percorso è divisibile in due tappe: la prima da San Giustino a Umbertide e la seconda da Umbertide a Ponte San Giovanni.

L'Area Interna Nord Est dell'Umbria è lambita dall'itinerario ciclabile nel comune di Montone, ove insiste il tratto in variante della ciclabile.

Tappe	San Giustino-Umbertide; Umbertide-Ponte San Giovanni;
Distanza	Tappa 1: 44,5 km Tappa 2: 40,6 km
Dislivello	Tappa 1: +80m; -150m Tappa 2: +220; -270m
Difficoltà	Tappa 1: facile Tappa 2: media
Fondo	Tappa 1: asfalto 13,20 km (29,7%); sterrato 31,3 km (60,3%) Tappa 2: asfalto 19,80 km (48,8%); sterrato 20,8 km (51,2%)
Bici consigliata	Tappa 1: ibrida, mtb, Tappa 2: ibrida, mtb
Da vedere in zona	San Giustino, Città di Castello, Trestina, Umbertide, Abbazia di San Salvatore di Montecorona, Ponte Pattoli, Perugia.

Il tratto del percorso nell'Area Interna ha in sé un alto potenziale in termini di offerta cicloturistica data la prossimità ai servizi ferroviari regionale della ex FCU, potenziale che sarà oggetto di approfondimento nella fase progettuale del Piano.

5.4.2.3 L'asse dell'Antica via Flaminia

La Regione Umbria, con la DGR 1558/2011 ha istituito la "Rete di mobilità ecologica di interesse regionale" di cui fa parte anche l'itinerario ciclabile lungo antica via Flaminia quale asse principali della mobilità ciclistica. **Il tratto da Foligno a Fossato di Vico mette in collegamento la ciclovia Spoleto-Assisi con la ex Ferrovia dell'Appennino Centrale andando a costituire con la ciclovia del Tevere un circuito di notevole interesse cicloturistico.**

È stato predisposto dalla Regione Umbria uno schema di accordo di programma con i Comuni di Foligno, Valtopina, Nocera Umbra, Gualdo Tadino e Fossato di Vico avente ad oggetto **"Realizzazione di un percorso ciclabile lungo il tracciato dell'antica via Flaminia tra Foligno e Fossato di Vico", impostato sulla viabilità minore a bassa intensità di traffico, con i relativi collegamenti verso i capoluoghi e le stazioni RFI per lo scambio treno/bicicletta.**

Per salvaguardare la migliore efficacia dell'intervento ai fini della fruibilità ciclistica, è stato convenuto che l'intervento debba essere condotto unitariamente da un unico soggetto aggiudicatore, intesa raggiunta e soggetto aggiudicatore dell'intervento è il Comune di Gualdo Tadino.

Con D.C.C. n. 17 del 28.03.2020 il Comune di Gualdo Tadino ha:

1- Approvato lo schema di accordo di programma tra Regione Umbria ed i Comuni di Foligno, Valtopina, Nocera Umbra, Gualdo Tadino e Fossato di Vico avente ad oggetto "Realizzazione di un percorso ciclabile lungo il tracciato dell'antica via Flaminia tra Foligno e Fossato di

Vico", impostato sulla viabilità minore a bassa intensità di traffico, con i relativi collegamenti verso i capoluoghi e le stazioni RFI per lo scambio treno/bicicletta;

2- Dichiarato ai sensi del comma 6 dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 la pubblica utilità, Indifferibilità ed urgenza delle opere oggetto dell'allegato schema di accordo di programma. Tale dichiarazione cessa di avere efficacia se le opere non hanno avuto inizio entro tre anni.

3- Dato atto che il Comune di Gualdo Tadino svolgerà il ruolo di capofila e soggetto aggiudicatore dell'intervento svolgendo tutte le attività necessarie alla realizzazione dell'opera: progettazione, acquisizione delle autorizzazioni, affidamento e gestione dei lavori;

4- Autorizzato il Sindaco pro tempore Dott. Massimiliano Presciutti a sottoscrivere l'accordo di programma tra Regione Umbria ed i Comuni di Foligno, Valtopina, Nocera Umbra, Gualdo Tadino e Fossato di Vico avente ad oggetto "Realizzazione di un percorso ciclabile lungo il tracciato dell'antica via Flaminia tra Foligno e Fossato di Vico". Successivamente è stato sottoscritto l'accordo di programma tra Regione Umbria ed i Comuni interessati.

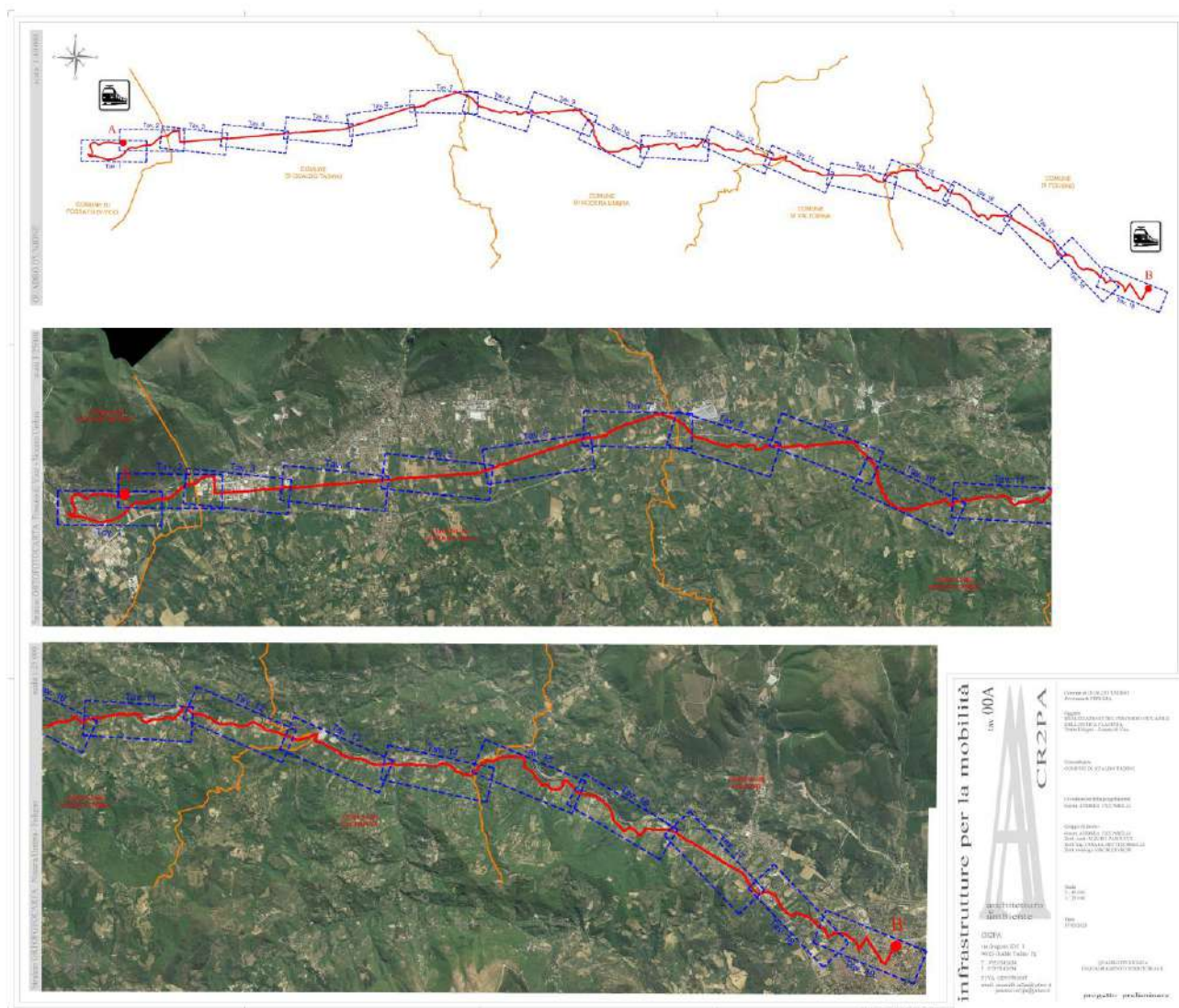


Figura 130 Ciclabile Antica via Flaminia – Corografia di progetto

Il tracciato della Ciclovia attraversa il territorio di cinque comuni per una lunghezza complessiva di circa 46,7 Km.

5.4.2.4 Ferrovie dell'Appennino

Il tracciato della vecchia Ferrovia dell'Appennino Centrale, per le sue qualità geometriche piano altimetriche, si presta molto bene ad essere convertito in tracciato adatto per una percorribilità di tipo ciclopedonale.

Il progetto, ad oggi sviluppato al livello esecutivo, trova sede lungo gran parte del vecchio tracciato ferroviario che rimane ancora riconoscibile ed individuabile, anche se tratti pure importanti sono stati occupati e inglobati nelle colture agrarie o trasformati in area di pertinenza privata per residenze realizzate in adiacenza o talvolta sopra la vecchia sede ferroviaria.



Figura 131 Ciclopedonale dell'Appennino – Corografia di progetto

Il primo tratto, che va da Monte Corona a Mocaiana, ha come contesto geografico la valle del Torrente Assino, che si caratterizza per una densità rarefatta di urbanizzazioni. Solo nel tratto iniziale, e poi nell'attraversamento dei nuclei frazionali di Camporeggiano e Mocaiana si ha un segno più marcato dell'intervento antropico, nel resto del tracciato si attraversa un ambiente dove è predominante il paesaggio agrario/boschivo e l'edificato rurale è prevalentemente di tipo storico.

Il secondo tratto, che attraversa tutto il Comune di Gubbio in senso longitudinale ovest-est da Mocaiana a Branca, ha come contesto geografico la Piana di Gubbio, caratterizzata - avvicinandosi verso il Capoluogo - prima da una crescente densità di centri e nuclei frazionali, anche

di impianto storico, poi da una urbanizzazione pressoché continua.

Il terzo tratto ha come base geografica la Valle del Fiume Chiascio caratterizzata da un ambiente prevalentemente agricolo, con una bassa densità di nuclei frazionali e vecchi casali agricoli.

Il tracciato, sviluppato nei in tre tratti, ha una lunghezza complessiva pari a 52 km circa.

Diverse sono le tipologie scelte per la sede della ciclovìa:

- S1 = pista ciclabile già realizzata nel Comune di Umbertide in cui non sono previsti interventi;
- S2 = pista ciclabile su corsia riservata in ampliamento alla carreggiata esistente a bassa concentrazione di traffico, di larghezza pari a 1,50 m, con finitura in asfalto a grana fine già presente, gli interventi da realizzare comprendono la realizzazione di un cordolo divisorio fra strada carrabile e via ciclabile, oltre alla verniciatura della stessa seguendo pedissequamente il codice normativo della segnaletica orizzontale;
- S3 = tracciato promiscuo veicolare-ciclabile: strada esistente, percorribile sia da veicoli che da bici, con finitura in macadam, l'intervento riguarda la stabilizzazione del fondo stradale a calce e cemento, oltre alla depolverizzazione superiore per avere impatto 0 sull'ambiente circostante;
- S4 = pista ciclabile sul tracciato ferroviario da recuperare, per la quale ad oggi il tracciato è ancora facilmente riconoscibile, di larghezza pari o superiore a 2,50 m, l'intervento riguarda la stabilizzazione del fondo stradale a calce e cemento, oltre alla depolverizzazione superiore per avere impatto 0 sull'ambiente circostante, ove necessario, solo in alcuni tratti, sarà necessario stabilizzare la fondazione stradale con uno scavo di sbancamento e prevedere una sottofondazione di 40 cm;
- S5 = pista ciclabile sul tracciato ferroviario da recuperare, per la quale ad oggi il tracciato è difficilmente riconoscibile, quindi richiederà lavorazioni più dispendiose, la strada sarà di larghezza pari a 2,50 m, l'intervento riguarda la bonifica del tracciato difficilmente distinguibile, la stabilizzazione del fondo stradale a calce e cemento, oltre alla depolverizzazione superiore per avere impatto 0 sull'ambiente circostante.

Oltre a queste tipologie per la pista ciclabile, sono stati individuati alcuni tratti di collegamento.

- S6 = tracciato promiscuo veicolare-ciclabile: strada esistente a bassa concentrazione di traffico, percorribile sia da veicoli che da bici, con finitura in asfalto a grana fine;

- S7 = tracciato promiscuo veicolare-ciclabile: strada esistente a maggiore concentrazione di traffico, percorribile sia da veicoli che da bici, con finitura in asfalto a grana fine;
- S8 = tracciato promiscuo veicolare-ciclabile all'interno dei centri abitati.

5.5 L'offerta della rete di ricarica per veicoli elettrici

L'Area Interna Nord Est dell'Umbria si caratterizza nello sviluppo dei sistemi di ricarica per veicoli elettrici tramite l'offerta localizzata nei diversi centri abitati dell'area quali Gubbio, Montone, Pietralunga, Fossato di Vico, Gualdo Tadino e Nocera Umbra. Nella Tavola la mappatura della dotazione infrastrutturale.

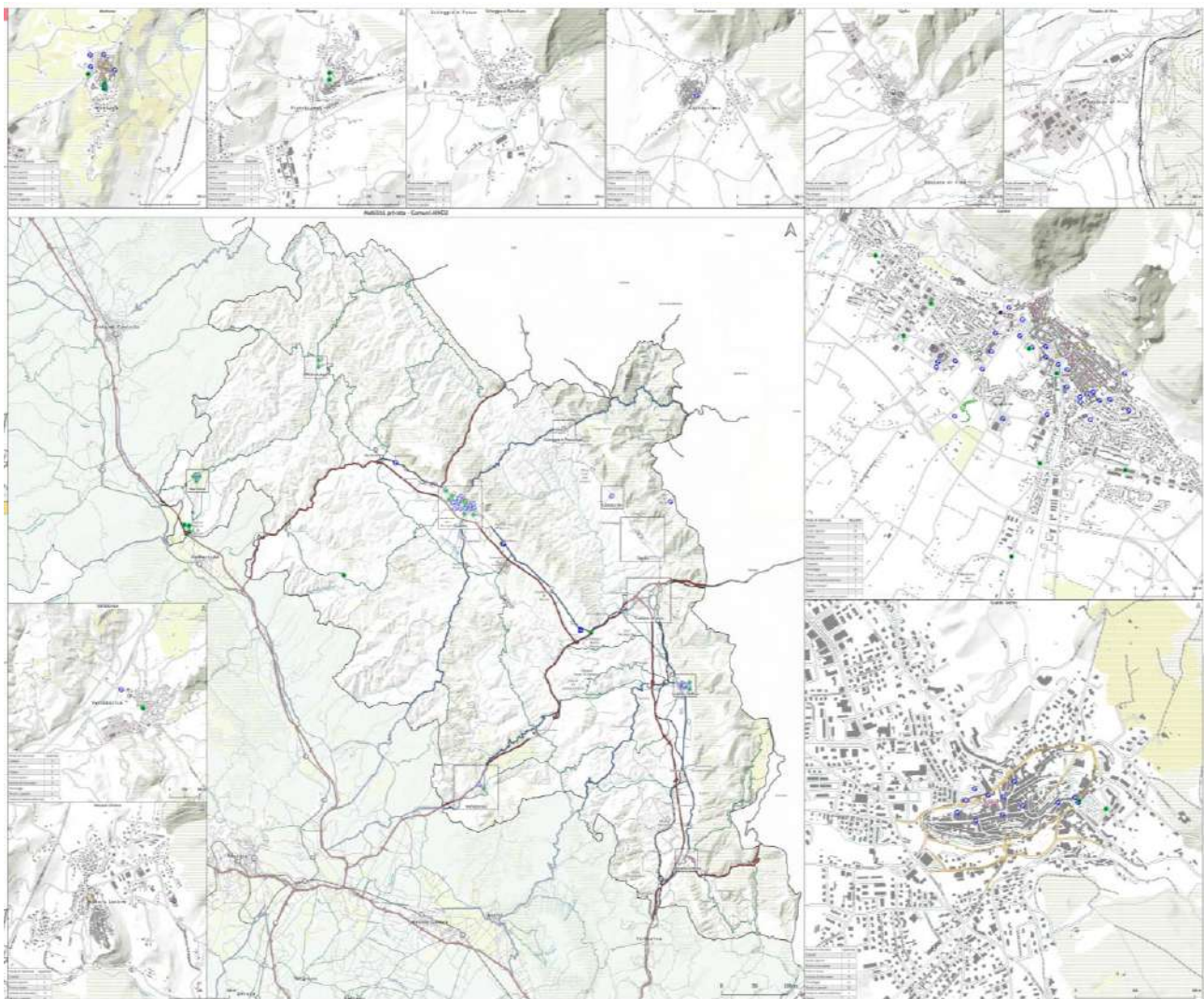


Figura 132 PUMS AINEU – Quadro Conoscitivo QC Mobilità Privata

5.6 Aeroporto Internazionale dell'Umbria

5.6.1 QUADRO SINOTTICO DOTAZIONE ATTUALE SISTEMA AEROPORTUALE

L'aeroporto San Francesco d'Assisi (codice ICAO: LIRZ, codice IATA: PEG) occupa un'area (sedime aeroportuale) di circa 210 ettari, posta a metà strada tra Perugia ed Assisi. Il sedime aeroportuale è inserito in una zona principalmente agricola, in posizione baricentrica rispetto agli insediamenti di Sant'Egidio a ovest (comune di Perugia), Ospedalichio a sud (comune di Bastia) e Petrignano ad est (comune di Assisi). Due aree industriali sono localizzate a sud ed est del sedime.

Con l'inaugurazione ufficiale dell'10 novembre 2012, lo scalo umbro ha completato l'aggiornamento ed adeguamento complessivo delle proprie infrastrutture landside ed airside, iniziato con i lavori di allungamento della pista di volo e proseguito, nelle more delle celebrazioni per i 150 anni dall'Unità d'Italia, con la nuova aerostazione, l'ampliamento dei piazzali aeromobili ed il generale miglioramento di tutte le componenti essenziali dello scalo.

Sono dunque state tutte completate e sono pienamente operative le nuove infrastrutture utili a consentire il registrato e previsto incremento del traffico passeggeri. In particolare, la nuova aerostazione consente non solo di operare secondo livelli di servizio sostanzialmente migliorati ma con picchi di traffico ben superiori; lo scalo ha già infatti registrato giornate con oltre 1.300 pax /giorno, con *peak day* a 1.700 pax /giorno nei periodi di maggior affluenza.

Le nuove infrastrutture airside consentono di operare in sicurezza aeromobili fino a classe ICAO D con un settore dell'APRON dedicato interamente all'aviazione generale / executive. I lavori previsti, interamente finanziati e già pienamente operativi, hanno introdotto le seguenti modifiche:

Elemento Infrastrutturale	2006	2012	Variazione
Pista (m)	1.500	2.300	+800m
Aerostazione (mq)	1.225	5.500	+350% circa
Piazzale Aeromobili (mq)	12.500	30.000	+140%
Categoria Antincendio ICAO	5°	7°	+2
Parcheggi Auto a Pagamento	0	400	+400

Gli investimenti, di cui sopra, finanziati e completati, si riferiscono al periodo 2006-2012 durante il quale sono stati realizzati progetti per complessivi € 60.500.000, secondo il seguente programma:

- **FASE 1** - Allungamento pista di volo e adeguamento strada di accesso all'area aeroportuale con collegamento diretto alla viabilità a lunga percorrenza (E45). Enti finanziatori: ENAC e Regione Umbria con €9.000.000 ciascuno (totale €18.000.000).
- **FASE 2** – Progetto 150 anni Unità d'Italia dell'Arch. Gae Aulenti. Nuova aerostazione, nuovo taxi way C e adeguamento taxi way A e B, nuova caserma CNVVF, nuova palazzina rampa, ampliamento parcheggi aeromobili, nuovi parcheggi auto e nuova viabilità aeroportuale. Enti finanziatori: Presidenza del Consiglio dei Ministri (€27.000.000), Regione Umbria (€12.000.000), ENAC (€3.000.000) e SASE (€500.000) (totale €42.500.000).

Lo scalo umbro, tenuto conto dell'assetto infrastrutturale e funzionale raggiunto, è ritenuto dalla società di gestione già perfettamente idoneo a soddisfare le esigenze di trasporto aereo del bacino di riferimento nel periodo di validità del Piano Strategico SASE, senza dover ricorrere ad ulteriori significativi investimenti infrastrutturali nelle aree aeroportuali.

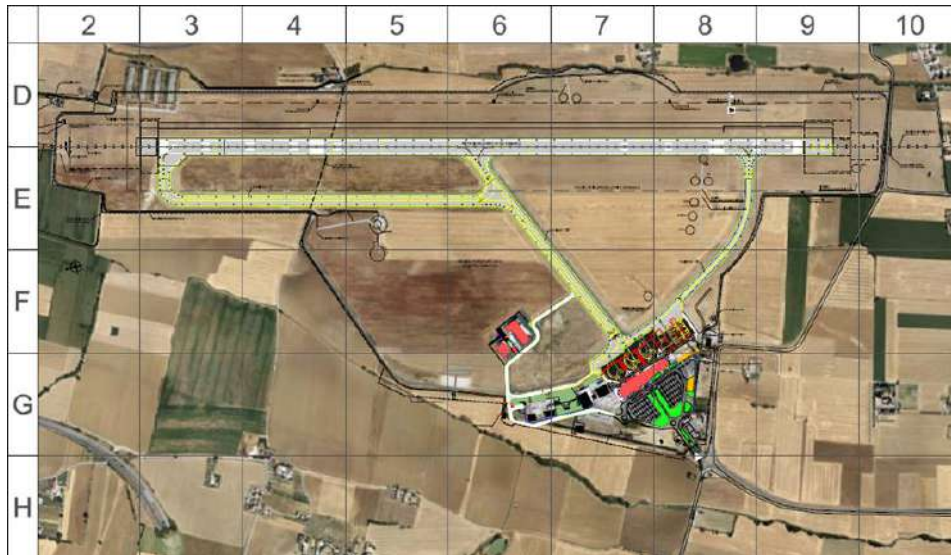
5.6.1.1 Dettaglio infrastrutturazione Airside

La pista di volo ha una lunghezza pari a 2.199 metri (TORA) nelle due direzioni RWY19 e RWY01; la giacitura è quasi in direzione Nord-Sud, con pista realizzata in conglomerato bituminoso. Tutte le principali infrastrutture air-side sono localizzate ad ovest della pista. Si è provveduto anche alla sistemazione della strip di pista in prossimità della testata 19, strip che ora non presenta più limitazioni e/o restringimenti. La strumentazione di pista consente di operare in IFR fino alle condizioni di visibilità CAT 1 per pista 01, mentre per pista 19 è disponibile una procedura VOR-circling.

L'area di movimento presenta inoltre tre raccordi principali per la movimentazione del traffico: raccordo A (di circa 800 metri per 18 metri di larghezza), il raccordo B A (di circa 850 metri per 23 metri di larghezza) ed il raccordo C A (di circa 1300 metri per 23 metri di larghezza). I raccordi consentono l'accesso al piazzale aeromobili principale (apron) di circa 30.000mq, con piazzole designate per tre aeromobili di classe C e fino sette aeromobili di classe A e B.

In airside, nell'area compresa tra il raccordo B ed il raccordo C, sono infine localizzate la caserma del distaccamento aeroportuale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e l'edificio Rampa e Manutenzione della SASE.

In base alla dotazione della caserma CNVVF, lo scalo opera in 7^a Categoria ICAO certificata, compatibile con l'operatività di aeromobili classe C senza limitazioni.



Completano le installazioni airside la serie di hangar disposti lungo il lato ovest del perimetro aeroportuale, utilizzati da operatori privati ed imprese aeronautiche, ed accessibili via raccordo dedicato.

5.6.1.2 Dettaglio delle infrastrutture Landside

Come indicato in precedenza, i lavori di ampliamento completati nel 2011 hanno sostanzialmente trasformato l'infrastruttura dedicata all'accoglienza dei passeggeri, alla gestione del proprio bagagli ed all'offerta di servizi commerciali ancillari, oltre che ad ospitare gli uffici di ENAC, del gestore e dei vari Enti di Stato. La nuova struttura, di circa 5.500mq, si sviluppa su un solo livello ed è impostata su 10 volumi a pianta quadrata con tetto a quattro falde, collegati fra di loro da coperture piane e da una stecca destinata ad uso uffici e attività commerciali. I padiglioni accolgono le diverse attività caratteristiche, incentrate attorno all'area core dedicata alla zona check-in. Due dei padiglioni sono utilizzati come sale arrivi ed altri due come sale partenze che possono corrispondere alle diverse condizioni di voli europei ed extraeuropei, Shengen ed Extra-Shengen.

5.6.2 TRAFFICO AEREO PASSEGGERI

L'aeroporto è l'unico scalo per voli di linea passeggeri della regione, essendo l'altro aeroporto umbro di Foligno destinato a funzioni diverse. Si evince quindi l'importanza anche in relazione ai collegamenti internazionali che lo scalo svolge nel sistema delle connessioni regionali.

L'aeroporto è servito da diverse compagnie aree di bandiera e low cost, con una marcata presenza di queste ultime, le quali hanno permesso, proprio grazie ad un numero crescente di rotte, **l'importante crescita di traffico passeggeri registrata nell'ultimo decennio.**

Uno sguardo ai dati di traffico 2019 evidenzia per l'aeroporto dell'Umbria "San Francesco d'Assisi" un traffico di 219.183 passeggeri, con una lieve contrazione (-1,9%) rispetto al 2018 dovuta principalmente alle cancellazioni dei collegamenti da/per Bucarest e Francoforte. Grazie alle nuove rotte da/per Malta e Milano Linate i dati di traffico del 2019 risultano comunque sui livelli registrati nel precedente anno.

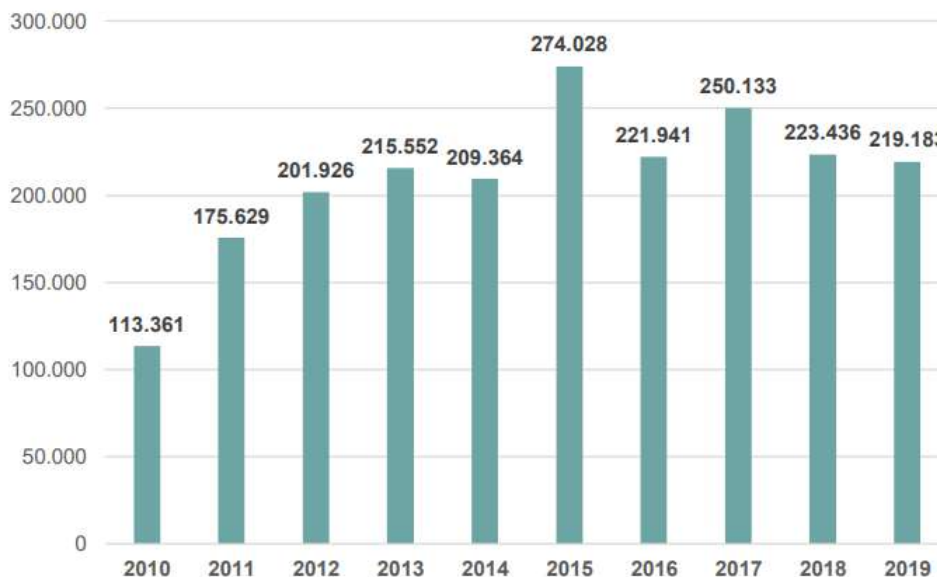


Figura 133 Traffico passeggeri 2010-2019 [Fonte: SASE Spa]

Dal 2015 al 2019 sono transitati sullo scalo 1,2 milioni di passeggeri circa, con un volume complessivo in crescita del 30% rispetto ai precedenti 5 anni (916mila).

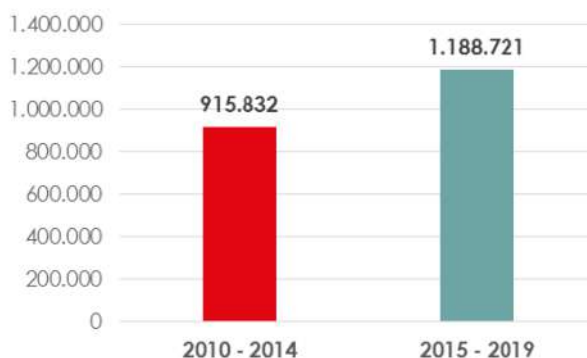


Figura 134 Traffico passeggeri a confronto 2010-2014 e 2015-2019 [Fonte: SASE Spa]

Le conseguenze della pandemia hanno impattato fortemente sui volumi di traffico aereo, il rapporto dell'International Air Transport Association (IATA) sul traffico passeggeri globale nel 2020 sancisce che il traffico passeggeri è crollato del 66%, di gran lunga il calo più netto nella storia dell'aviazione. In Italia il volume dei passeggeri è stato pari a 52.925.822 -72,6% rispetto all'esercizio precedente, mentre relativamente ai movimenti il decremento è stato del -57,2%. Gli

effetti dell'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia ha influenzato negativamente il traffico passeggeri dell'Aeroporto dell'Umbria, infatti, nel 2020 rispetto all'esercizio precedente sono stati realizzati i seguenti dati di traffico:

	2019	2020	Delta	Delta %
Movimenti	3.850	2.337	(1.513)	(39,30%)
Passeggeri	219.183	77.250	(141.923)	(64,75%)

Figura 135 Variazione del traffico passeggeri 2019-2020 [Fonte: SASE Spa]

Di seguito si riporta l'andamento dei passeggeri nel corso del 2020 a confronto con quelli del 2019 relativamente ai così detti aeroporti minori

Aeroporto	Passeggeri anno 2020	Passeggeri anno 2019	Delta%
Perugia	77.260	219.183	-64,80
Trapani	185.581	411.437	-54,90
Pescara	173.156	703.386	-75,40
Ancona	150.678	489.385	-69,20
Comiso	91.161	352.095	-74,00
Cuneo	53.694	92.401	-41,90
Rimini	50.159	395.194	-87,30
Parma	25.054	75.007	-66,60

Figura 136 Traffico passeggeri negli aeroporti minori italiani 2019-2020 [Fonte: SASE Spa]

Analizzando i dati resi disponibili da Assaeroporti, nel quinquennio 2017-2021 è possibile, inoltre, osservare la recente inversione del trend con una dinamica di **crescita dell'Aeroporto S. Francesco** e in termini di **movimenti** (*Numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza*) e in termini di **passeggeri** (*Numero totale dei passeggeri in arrivo/partenza, inclusi i transiti diretti - ossia i passeggeri che transitano in un aeroporto e ripartono utilizzando un aeromobile con lo stesso numero di volo dell'arrivo*).

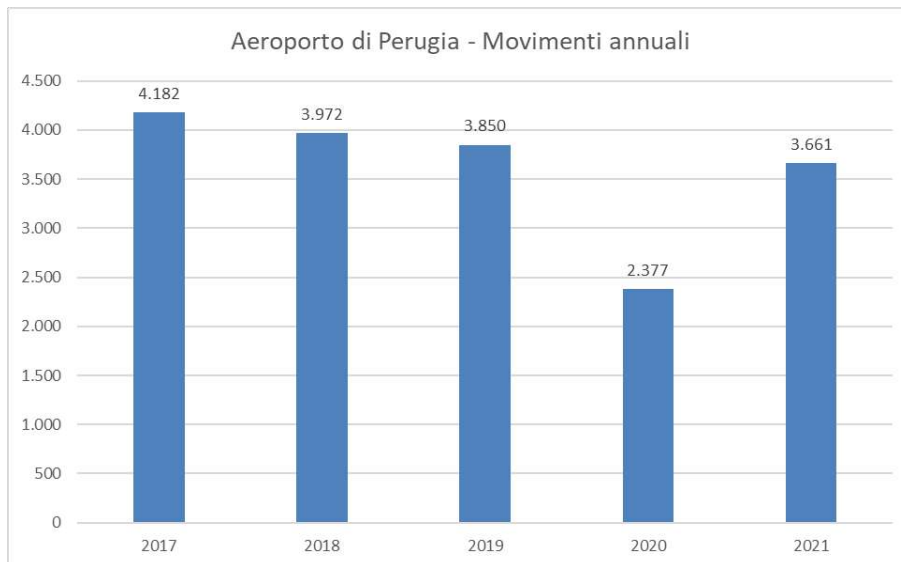


Figura 137 Aeroporto di Perugia – Movimenti annuali 2017-2021 (Fonte dati: Assaeroporti)

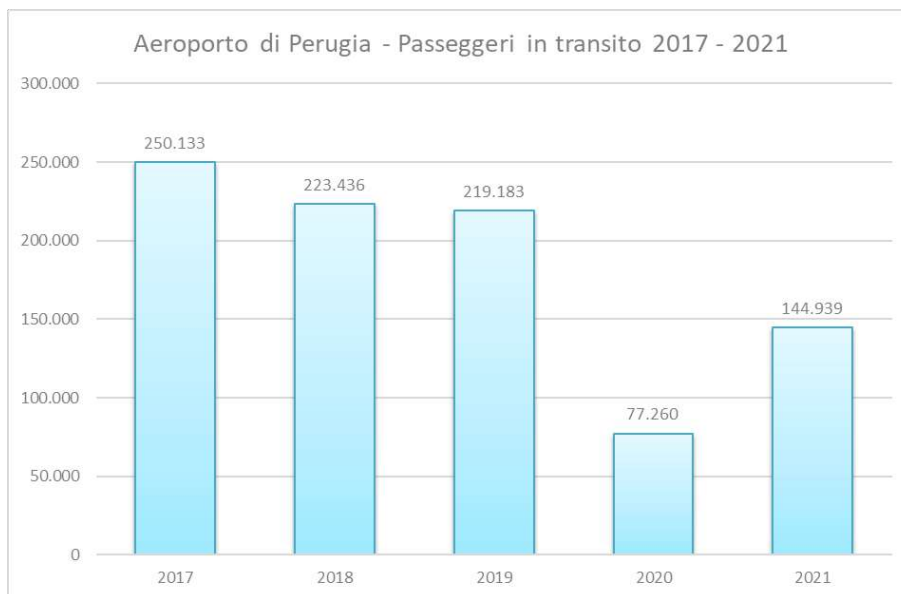
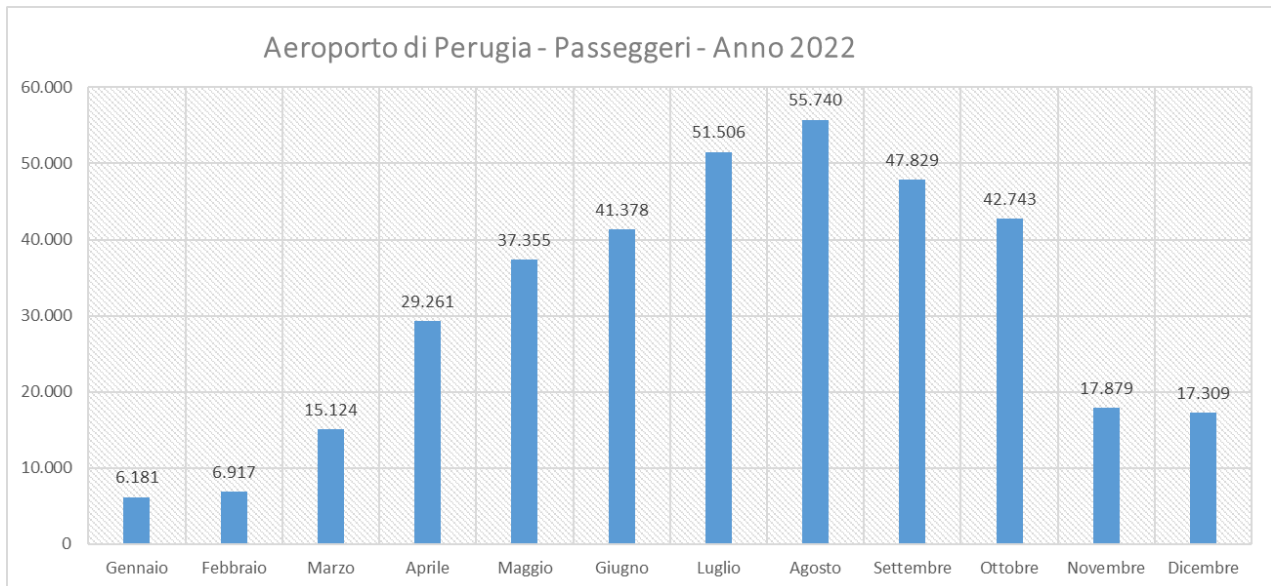


Figura 138 Aeroporto di Perugia – Passeggeri 2017-2021 (Fonte dati: Assaeroporti)

Il *trend* di crescita dell'Aeroporto di Perugia si riscontra anche in termini di **passeggeri** con **369.224 transiti** del 2022 ed incidenza doppia dei transiti internazionali nella stagione estiva. Il dato del 2022 è l'anno con il valore massimo di transiti registrati nell'aeroporto regionale.



Fi-

Figura 139 Aeroporto di Perugia – Passeggeri 2022 (Fonte dati: Assaeroporti)

A partire da marzo l'Aeroporto dell'Umbria ha registrato una graduale re-introduzione delle rotte programmate ed agosto che ha fatto registrare il nuovo record storico mensile (+137% sul 2019).

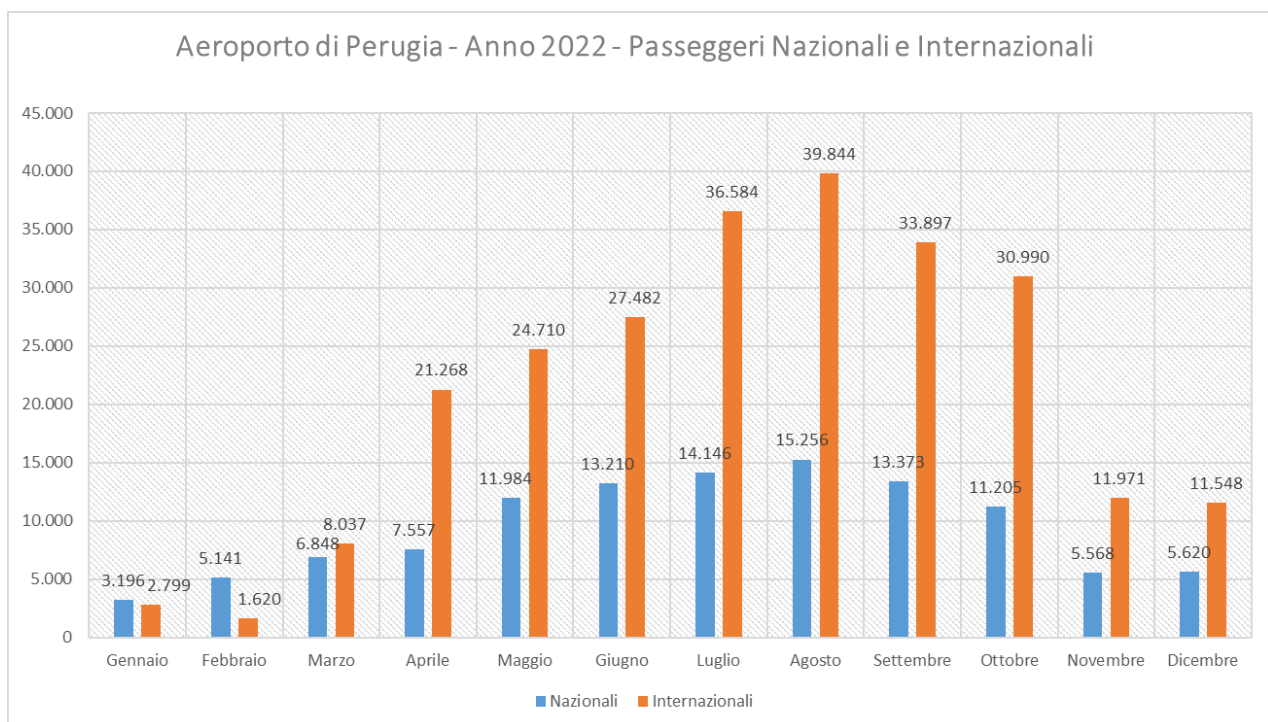


Figura 140 Aeroporto di Perugia – Passeggeri Nazionali e Internazionali 2022 (Fonte dati: Assaeroporti)

Come dichiarato da Sase S.p.a., a chiusura del terzo trimestre 2022, l'aeroporto dell'Umbria è stato collocato al primo posto in Europa per crescita, grazie ad un incremento di oltre il +125% rispetto allo stesso periodo del 2019.

6 La Campagna di Indagine e dei Rilievi

Al fine di alimentare il Quadro Conoscitivo del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, è stata condotta una campagna di indagini di traffico.

I conteggi classificati di traffico hanno riguardato **25 sezioni correnti bidirezionali all'interno dell'area di studio**, le rilevazioni sono state **svolte in maniera sincronica il 13 dicembre 2022 per 24 ore consecutive**.

ID	Strada	Da	A	Rilevatore
01A	SP452 della Contessa km 9+300	Confine Marche	SP208	Telecamera
01B	SP452 della Contessa km 9+300	SP208	Confine Marche	Telecamera
02A	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 43+200	SS3bis	SP203/1	Radar
02B	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 43+200	SP203/1	SS3bis	Radar
03A	SR298	Piccione	Ponte d'Assi	Radar
03B	SR298	Ponte d'Assi	Piccione	Radar
04A	SS318 km 12+600	SS318	Valfabbrica	Telecamera
04B	SS318 km 12+600	Valfabbrica	SS318	Telecamera
05A	SR444 del Subasio km 3+000	Grello	Cerqueto	Radar
05B	SR444 del Subasio km 3+000	Cerqueto	Grello	Radar
06A	SS3 Flaminia km 173+600	Nocera Umbra	Gaifana Colle	Radar
06B	SS3 Flaminia km 173+600	Gaifana Colle	Nocera Umbra	Radar
07A	SR444 Via Sandro Pertini (Gualdo Tadino)	SS3 Flaminia	Via Campania	Telecamera
07B	SR444 Via Sandro Pertini (Gualdo Tadino)	Via Campania	SS3 Flaminia	Telecamera
08A	SS3 Flaminia km 196+800	Osteria del Gatto	SS318	Telecamera
08B	SS3 Flaminia km 196+800	SS318	Osteria del Gatto	Telecamera
09A	SS3 Flaminia km 197+400	SS318	Purello	Telecamera
09B	SS3 Flaminia km 197+400	Purello	SS318	Telecamera
10A	Via del Cascio (Branca)	SS318	Ospedale di Branca	Radar
10B	Via del Cascio (Branca)	Ospedale di Branca	SS318	Radar
11A	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 12+800	Torre Calzolari	Padule	Telecamera
11B	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 12+800	Padule	Torre Calzolari	Telecamera
12A	SR298 Eugubina km 1+000	Scheggia	Confine comunale Gubbio	Telecamera
12B	SR298 Eugubina km 1+000	Confine comunale Gubbio	Scheggia	Telecamera
13A	SS3 Flaminia km 217+700	Scheggia	Confine Marche	Radar
13B	SS3 Flaminia km 217+700	Confine Marche	Scheggia	Radar
14A	SS3 Flaminia km 206+600	Costacciaro	Villa Col dei Canali	Radar
14B	SS3 Flaminia km 206+600	Villa Col dei Canali	Costacciaro	Radar
15A	SS3 Flaminia km 202+900	Sigillo	Costacciaro	Radar
15B	SS3 Flaminia km 202+900	Costacciaro	Sigillo	Radar
16A	SS3 Flaminia km 190+000	Palazzo Mancinelli	Osteria del Gatto	Radar

ID	Strada	Da	A	Rilevatore
16B	SS3 Flaminia km 190+000	Osteria del Gatto	Palazzo Mancinelli	Radar
17A	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 6+400	SS318	ExSS219	Telecamera
17B	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 6+400	ExSS219	SS318	Telecamera
18A	SP245	SS318 svincolo Casacastalda	Cerqueto	Telecamera
18B	SP245	Cerqueto	SS318 svincolo Casacastalda	Telecamera
19A	SP240/1 di Casa Castalda km 2+000	Cementeria COLACEM	Padule	Radar
19B	SP240/1 di Casa Castalda km 2+000	Padule	Cementeria COLACEM	Radar
20A	Via Goffredo Mameli (valfabbrica)	Valfabbrica	Casacastalda	Radar
20B	Via Goffredo Mameli (valfabbrica)	Casacastalda	Valfabbrica	Radar
21A	SP204 di Nogna km 7+000	SS219	Pietralunga	Radar
21B	SP204 di Nogna km 7+000	Pietralunga	SS219	Radar
22A	SP201 di Pietralunga km 7+000	Pietralunga	Montone	Radar
22B	SP201 di Pietralunga km 7+000	Montone	Pietralunga	Radar
23A	SP201 di Pietralunga km 2+700	SS3 bis	Montone	Radar
23B	SP201 di Pietralunga km 2+700	Montone	SS3 bis	Radar
24A	SP106 della Baucca km 5+000	Col di Casenova	Pietralunga	Radar
24B	SP106 della Baucca km 5+000	Pietralunga	Col di Casenova	Radar
25A	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 28+100	SP204	Mocaiana	Telecamera
25B	SS219 di Gubbio e Pian d'Assino km 28+100	Mocaiana	SP204	Telecamera

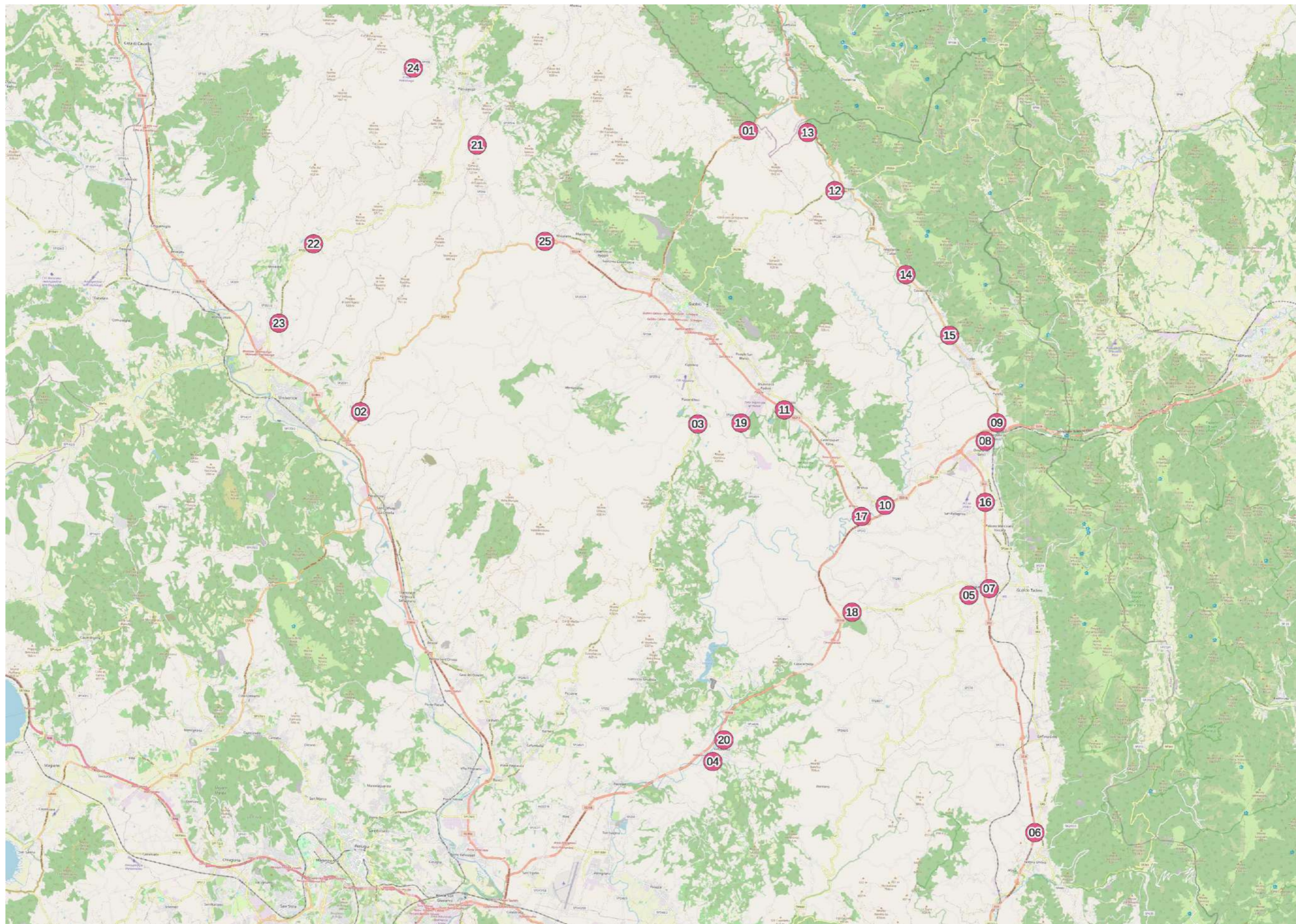


Figura 141 PUMS AINEU – Mappatura delle sezioni di rilievo

6.1.1 CONTEGGI VEICOLARI SU SEZIONI CORRENTI

L'esecuzione delle rilevazioni TPS PRO è stata condotta tramite di strumentazione radar doppler SISAS Compact 1000 e di telecamere a decodifica automatica delle immagini MIOVISION Scout. Per i dettagli delle tecnologie utilizzate, le modalità operative di rilievo e le elaborazioni condotte per ciascuna sezione si rimanda all'Allegato 01 - Conteggi di traffico.

6.1.2 PRINCIPALI ESITI DEL RILIEVO ALLE SEZIONI CORRENTI

I rilievi di traffico condotti simultaneamente sulle 25 sezioni correnti bidirezionali hanno consentito una lettura della dei flussi sulla rete viabilistica interna all'area di Piano.

Con riferimento ai tre range di valore dei flussi:

- 0 ÷ 2.000;
- 2.000 ÷ 5.000;
- ÷ 13.000;

è possibile rilevare come le sezioni maggiormente cariche corrispondano a quelle localizzate in prossimità ai principali poli urbani (Gubbio, Gualdo Tadino, Fossato di Vico) e della viabilità di rango nazionale (SS318 di Valfabbrica).

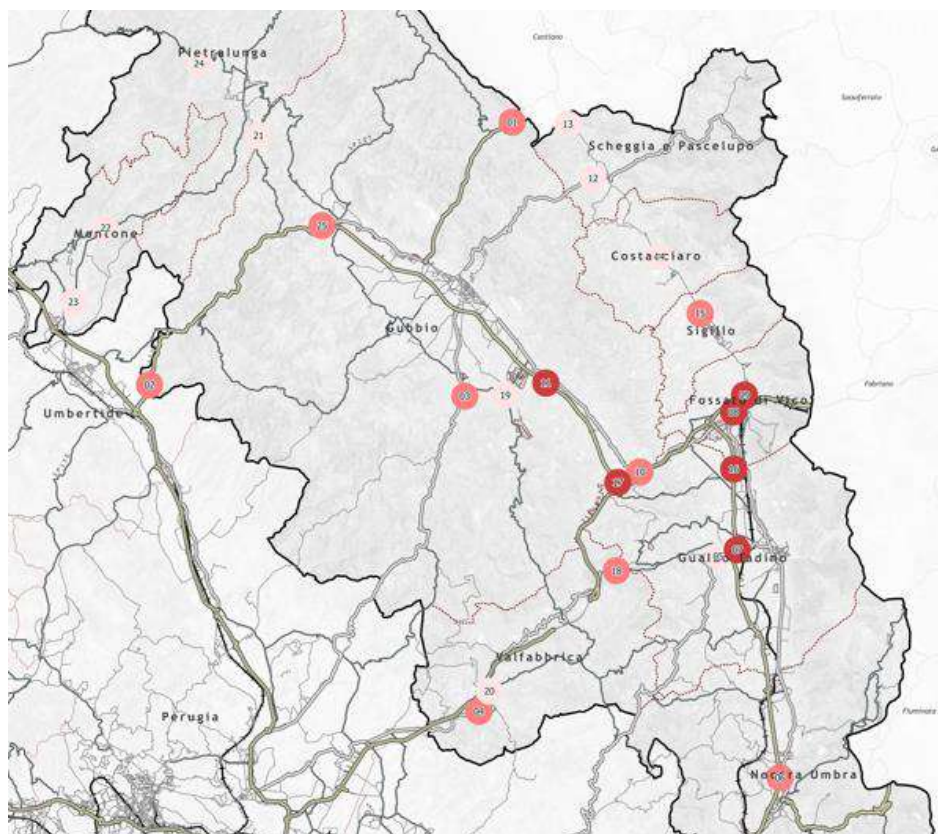
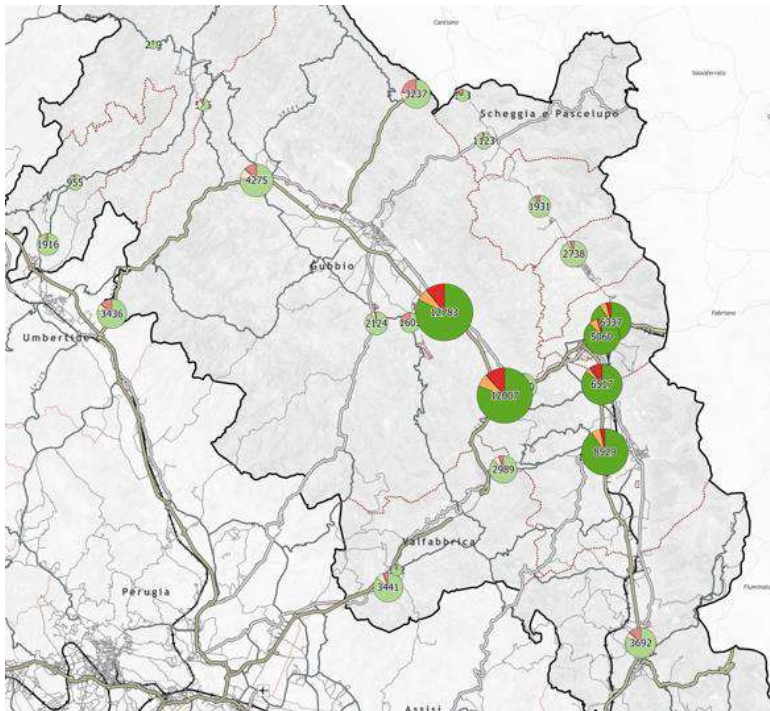


Figura 142 Indagini di traffico – Classificazione delle sezioni per range di traffico



In termini di composizione veicolare, in prossimità delle aree urbane la componente relativa alle auto-vetture risulta prevalere pur attestandosi i dati dei flussi dei veicoli pesanti (isolati più combinati) in quota importanti nelle sezioni n. 01 lungo SS. 452 e sulla direttrice SS. 219, n.11, n.17.

Figura 143 Composizione veicolare

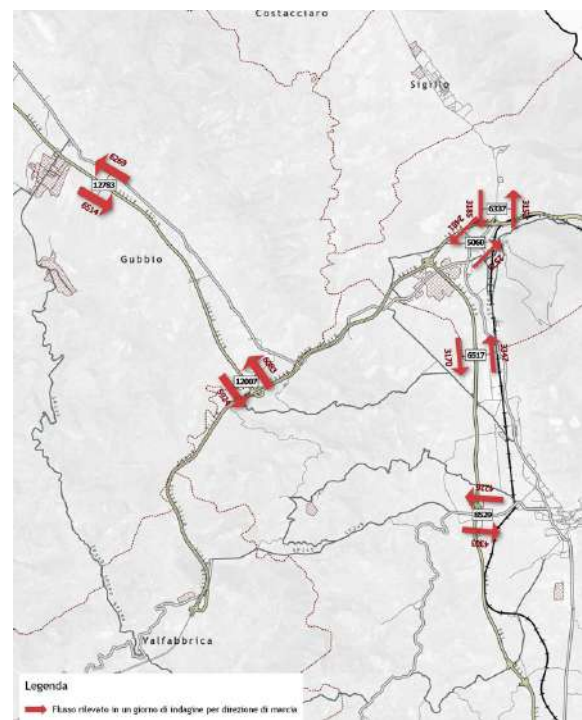
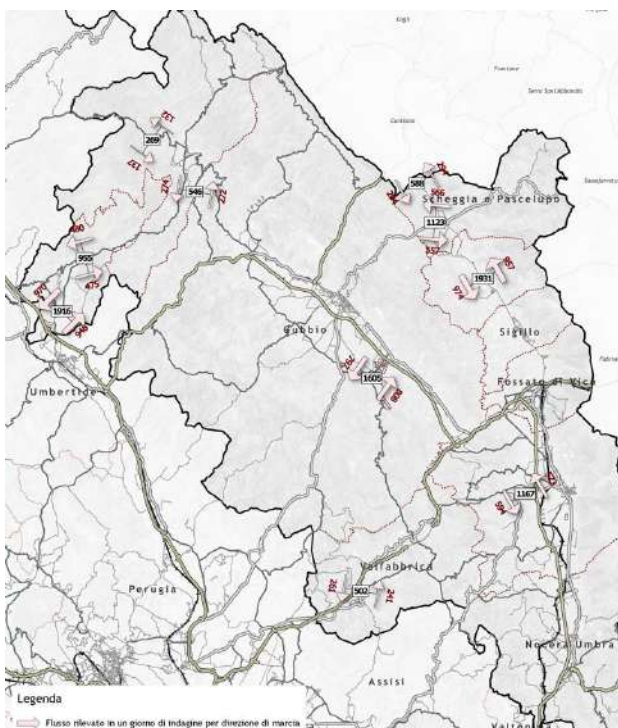


Figura 144 Indagini di Traffico – Visualizzazione dei flussi per direzione delle Classi C1 (1÷2.00) e C3 (5.000 ÷13.000)

Le sezioni con minimi valori di flussi veicolari corrispondono ai punti di rilievo in prossimità dei centri di Pietralunga (n.24), Valfabbrica (n.20) e Scheggia Pascelupo (n. 13). Tra le sezioni con maggiore valore di flussi veicolari quelle in prossimità di Gubbio (n.11), del Polo Ospedaliero di Branca (n. 17) e Gualdo Tadino (n. 07).

7 Domanda di mobilità

7.1 Gli spostamenti sistematici: pendolarismo ISTAT 2011

Le analisi relative agli spostamenti sistematici delle persone sono state effettuate a partire dalla matrice del pendolarismo ISTAT 2011 che permettono di analizzare gli spostamenti sistematici su base comunale.

Le principali classificazioni sono:

- **Sesso dell'intervistato:** Maschio; Femmina
- **Motivo dello spostamento:** Lavoro; Studio
- **Mezzo prevalente utilizzato nello spostamento:** Treno; Tram; Metropolitana; Autobus urbano, filobus; Corriera, autobus extra-urbano; Autobus aziendale o scolastico; Auto privata (come conducente); Auto privata (come passeggero); Motocicletta, ciclomotore, scooter; Bicicletta; Altro mezzo; A piedi
- **Orario di partenza:** prima delle 7:15; dalle 7:15 alle 8:14; dalle 8:15 alle 9:14; dopo le 9:14
- **Durata dello spostamento:** fino a 15 minuti; da 16 a 30 minuti; da 31 a 60 minuti; oltre 60 minuti

Nelle pagine a seguire si riportano **indicatori rappresentativi delle caratteristiche della domanda di mobilità sistematica dell'Area Interna Nord-Est Umbria e dei 10 Comuni** compresi con un approccio che, in linea generale, evidenzia il dato dell'intera Area Interna per poi visualizzare il trend di dettaglio di ogni Comune componente.

Gli spostamenti sistematici sono stati classificati, in funzione della loro Origine/Destinazione (O/D) nelle tipologie:

- a) Intra-comunali, ovvero aventi origine e destinazione all'interno dello stesso comune;
- b) di scambio intra-AINEU, ovvero aventi origine o destinazione in comuni diversi, interni all'area della Nord-est Umbria;
- c) di scambio intra-provinciale, ovvero aventi origine o destinazione in comuni diversi dall'Area di Piano ma interni alla Provincia di Perugia;
- d) di scambio extra provinciale, ovvero con origine o destinazione fuori la provincia.

Le analisi sono state effettuate a partire dalla matrice del pendolarismo ISTAT 2011.

7.1.1 TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO DELL'AREA INTERNA NORD EST DELL'UMBRIA

La quota di spostamenti **Intra-comunale nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria** si attesta al **67%** con 22.828 spostamenti, mentre all'**11%** la quota relativa gli **scambio intra-AINEU**.

Una quota importante è inoltre costituita dagli spostamenti di scambio intra-provinciale, pari al 16%, tra i comuni dell'AINEU ed i comuni della provincia di Perugia. Si attestano al 6% gli spostamenti di scambio extra-provinciale.

Tipologia di spostamento Totale- AINEU

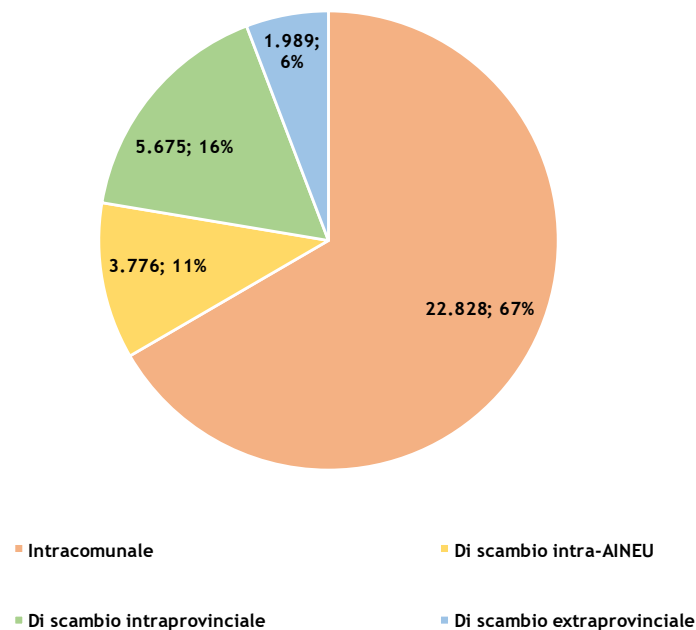


Figura 145 AINEU - Tipologia di spostamento [Fonte: ISTAT]

Nella caratterizzazione del dato per i comuni dell'AINEU, è possibile osservare come l'incidenza degli spostamenti intra-comunali risulti dominante per ciascun comune dell'Area con valori maggiori per Gubbio (con 13.095 spostamenti intra-comunali), Gualdo Tadino (4.776) e Nocera Umbra (1.638).

La quota spostamenti di scambio Intra-AINEU risulta pari a 1.230 per il comune di Gualdo Tadino che registra il valore maggiore per la tipologia di spostamento.

La quota di scambio intra-provinciale risulta maggiore nei comuni di Gubbio (1.476), Gualdo Tadino (804) e Montone (750).

Tipologia di spostamento- Totale

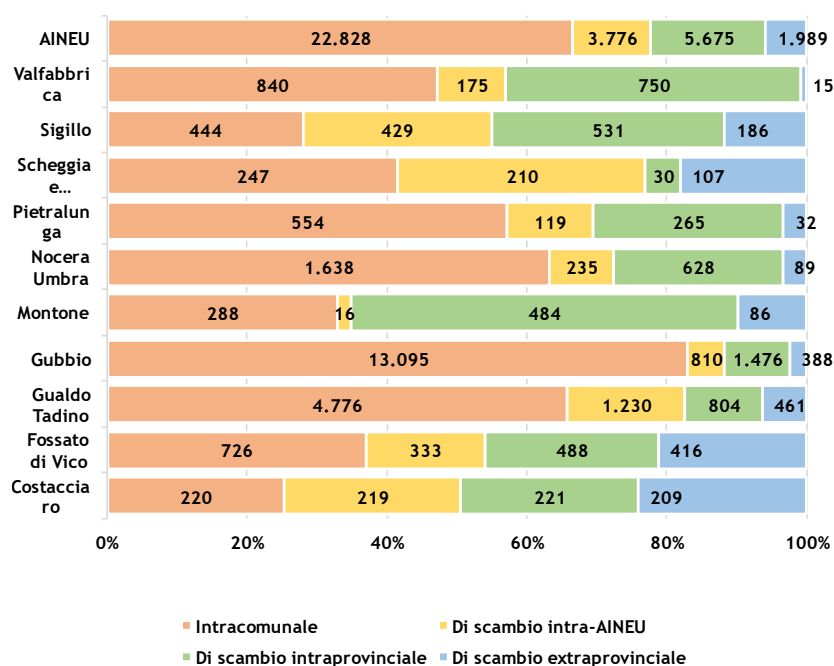


Figura 146 AINEU - Tipologia di spostamento per Comune [Fonte: ISTAT]

Analizzando la distribuzione delle classi di spostamento per il motivo Lavoro, è possibile osservare un incremento della quota di scambio intra-provinciale (con 4.468 spostamenti) e di scambio extra-provinciale (1.797).

Tipologia di spostamento Lavoro - AINEU

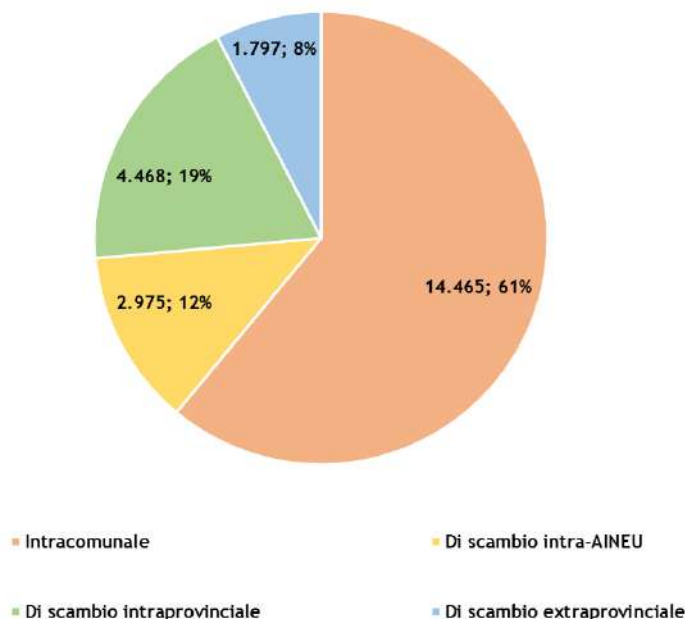


Figura 147 AINEU - Tipologia di spostamento per Lavoro [Fonte: ISTAT]

La distribuzione delle quote per Comune dell'area interna fa emergere come gli spostamenti Intra-comunali per lavoro costituiscano la quota prevalente per la maggior parte dei comuni, mentre per i comuni di Scheggia Pascelupo, e Montone soprattutto, abbiano un ruolo rilevante anche

gli spostamenti di scambio intra-provinciale. Gubbio e Costacciaro registrano i valori maggiori di spostamenti di scambio extra-provinciale.

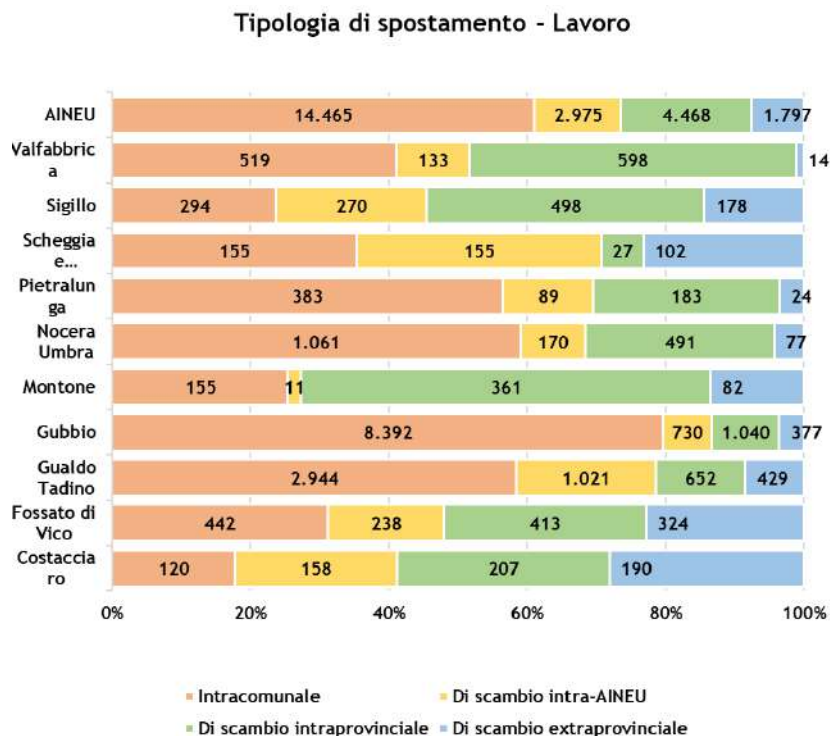


Figura 148 AINEU - Tipologia di spostamento per Comune per Lavoro [Fonte: ISTAT]

Negli spostamenti per Studio il 79% degli spostamenti sistematici dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria il 79% sono spostamenti Intra-comunali (8.363), mentre l'11% sono di scambio intra-provinciale.

Tipologia di spostamento Studie AINEU

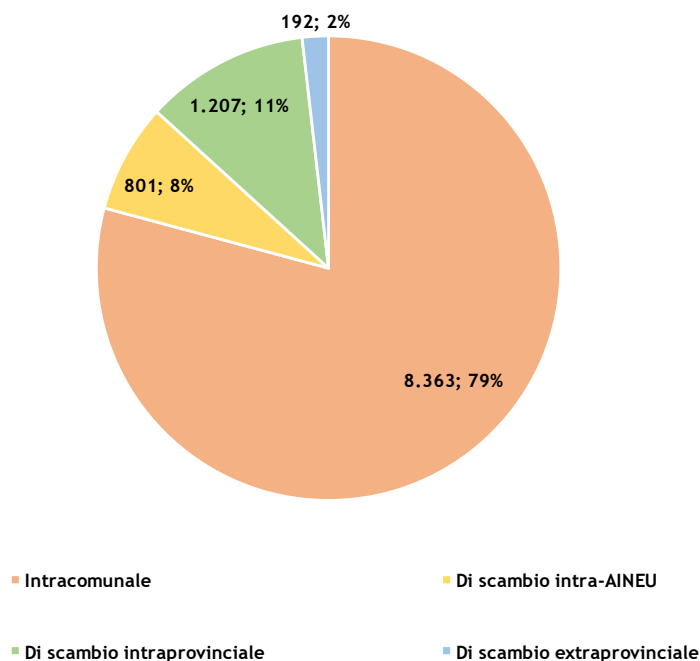


Figura 149 AINEU - Tipologia di spostamento per Studio [Fonte: ISTAT]

Nella caratterizzazione per Comune dell'Area Interna, gli spostamenti per Studio sono prevalentemente spostamenti intra-comunali, per Gubbio *in primis*, mentre risulta importante, rispetto il totale, la quota di spostamenti di scambio intra-provinciale per il Comune di Montone. La maggiore incidenza degli spostamenti di scambio intra-AINEU per Studio si rileva per i comuni di Sigillo e Gualdo Tadino.

Tipologia di spostamento- Studio

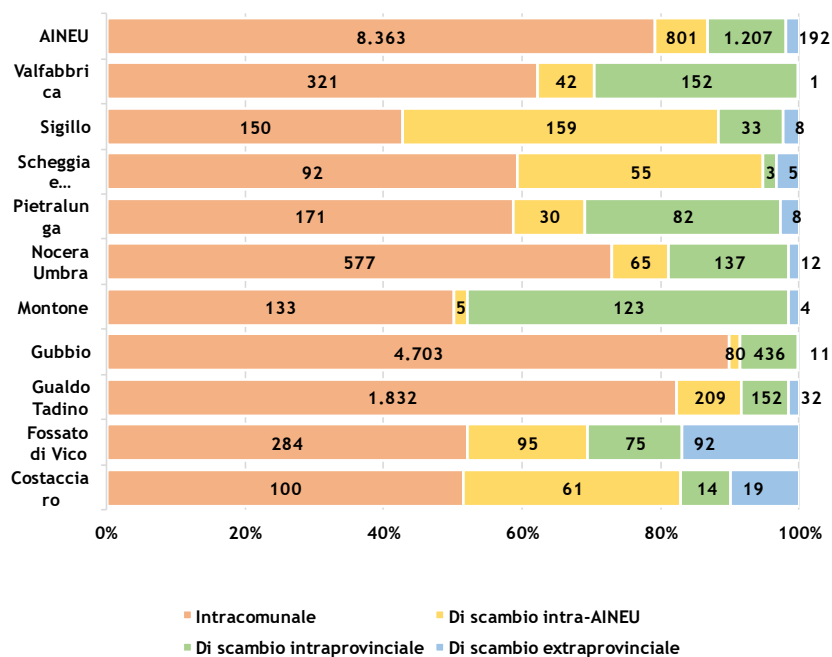
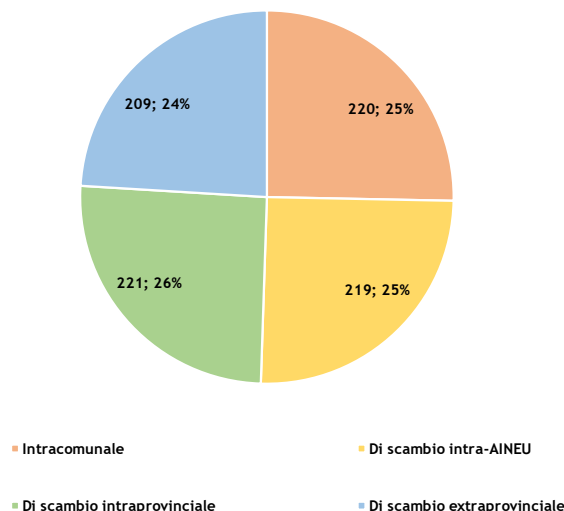


Figura 150 AINEU - Tipologia di spostamento per Comune per Studio [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire i dettagli, per ciascun Comune, della ripartizione per tipologia di spostamento, per Lavoro e per Studio.

Costacciaro

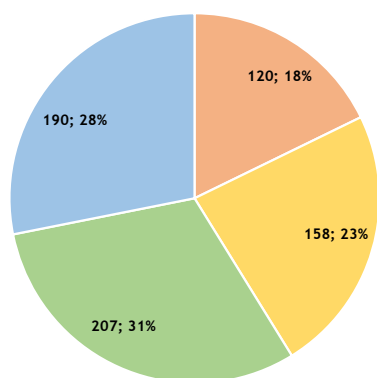
Tipologia di spostamento Totale- Costacciaro



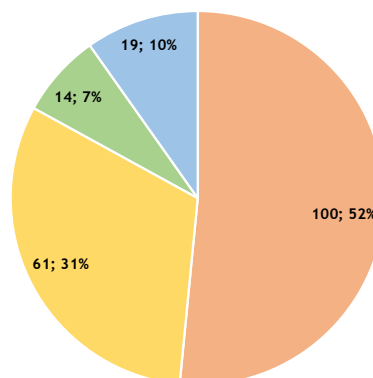
Le tipologie di spostamento per il Comune di Costacciaro si distribuiscono quasi uniformemente tra le classi espresse. Analizzando gli spostamenti per Lavoro, a prevalere sono le quote di scambio intra-provinciale (31%) ed extra-provinciale (28%) con anche un'importante quota di spostamenti di scambio con altri Comuni dell'Area Interna (23%).

La caratterizzazione degli spostamenti per studio evidenzia invece la netta prevalenza di spostamenti intra-comunali pari al 52%, nonché degli spostamenti con altri comuni dell'Area Interna (31%).

Tipologia di spostamento Lavoro- Costacciaro



Tipologia di spostamento Studio- Costacciaro

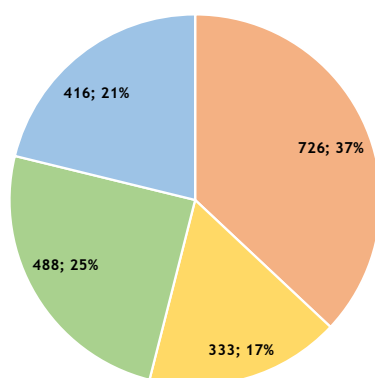


- Intracomunale
- Di scambio intra-AINEU
- Intracomunale
- Di scambio intra-AINEU
- Di scambio intraprovinciale
- Di scambio extraprovinciale
- Di scambio intraprovinciale
- Di scambio extraprovinciale

Figura 151 Costacciaro - Tipologia di spostamento per Studio, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

Fossato di Vico

Tipologia di spostamento Totale- Fossato di Vico

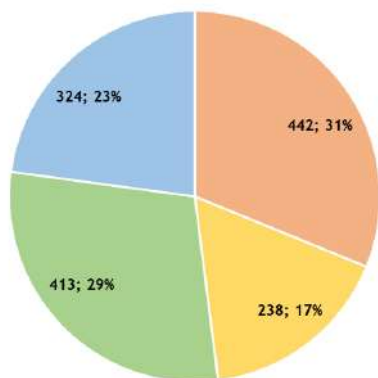


- Intracomunale
- Di scambio intra-AINEU
- Di scambio intraprovinciale
- Di scambio extraprovinciale

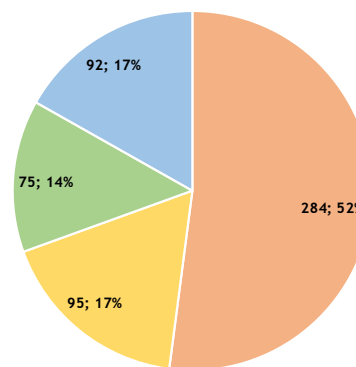
Il Comune di Fossato di Vico si caratterizza per una quota prevalente di spostamenti intra-comunali (37%) ma con importanti quote anche per gli spostamenti di scambio intra-provinciale (25%) ed extra-provinciale (21%).

Analizzando gli spostamenti per Lavoro viene sostanzialmente mantenuta la ripartizione tra le tipologie di spostamento mentre, analizzando gli spostamenti per Studio, a prevalere in maniera netta sono gli spostamenti intra-comunali (52%).

Tipologia di spostamento Lavoro - Fossato di Vico



Tipologia di spostamento Studio Fossato di Vico



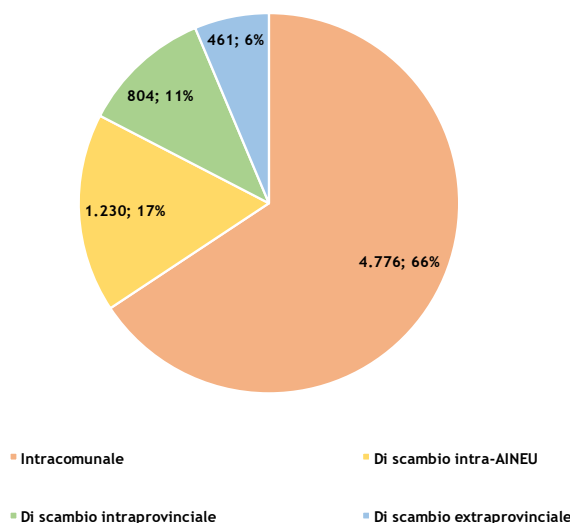
- Intracomunale
- Di scambio intra-AINEU
- Intracomunale
- Di scambio intra-AINEU
- Di scambio intraprovinciale
- Di scambio extraprovinciale
- Di scambio intraprovinciale
- Di scambio extraprovinciale

Figura 152 Fossato di Vico - Tipologia di spostamento per Lavoro, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

Gualdo Tadino

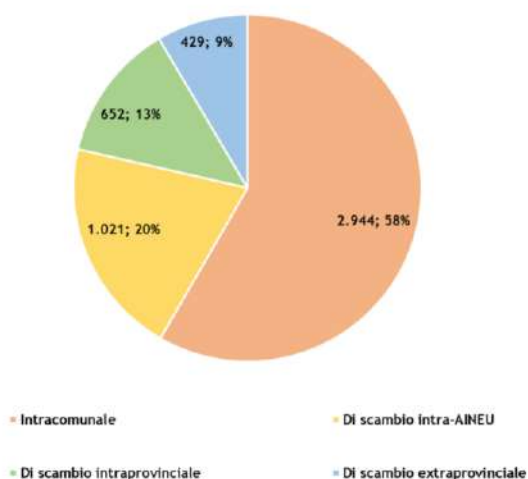
Il comune di Gualdo Tadino si caratterizza per una quota prevalente di spostamenti intra-comunali (66%), mentre la quota di spostamenti di scambio con altri comuni dell'Area Interna si attesta al 17%.

Tipologia di spostamento Totale Gualdo Tadino



La distribuzione delle quote di spostamento rimane simile analizzando gli spostamenti per Lavoro mentre, osservando i dati degli spostamenti per Studio, è possibile rilevare quale quota dominante quella degli spostamenti intra-comunale (82%).

Tipologia di spostamento Lavoro - Gualdo Tadino



Tipologia di spostamento Studio - Gualdo Tadino

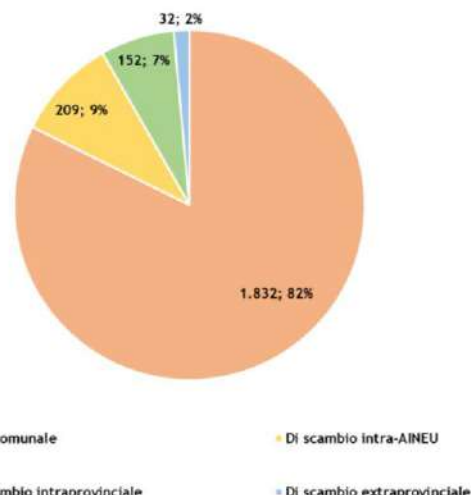


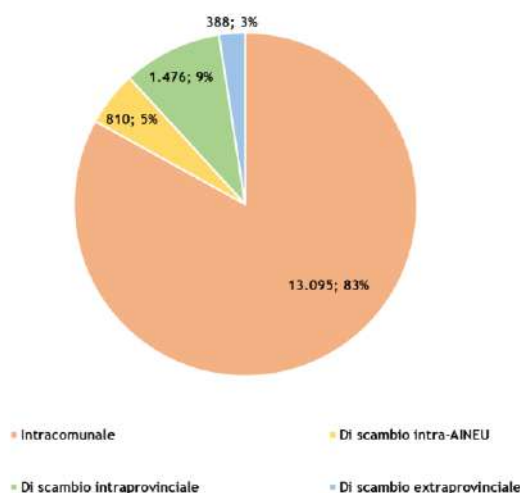
Figura 153 Gualdo Tadino - Tipologia di spostamento per Lavoro, per Studio e per Studio [Fonte: ISTAT]

Gubbio

Gubbio è il Comune dell'area Interna con il maggior numero di spostamenti che, in quota prevalente (83%), sono intra-comunali. Il dato viene confermato analizzando gli spostamenti per Lavoro (80%). Quota minore quella degli spostamenti di scambio intra-provinciale (10%) e di scambio con altri Comuni dell'AINEU (7%).

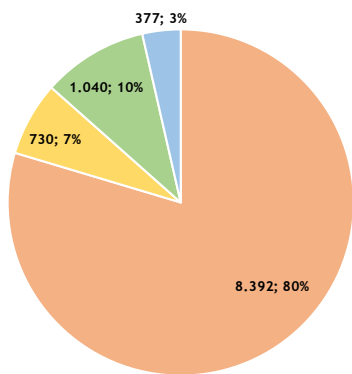
L'osservazione dei dati relativi agli spostamenti per Studio vede incrementare la quota di spostamenti intra-comunali che si attesta al 90% mentre si attesta all'8% quella degli spostamenti intra-provinciali.

Tipologia di spostamento Totale - Gubbio

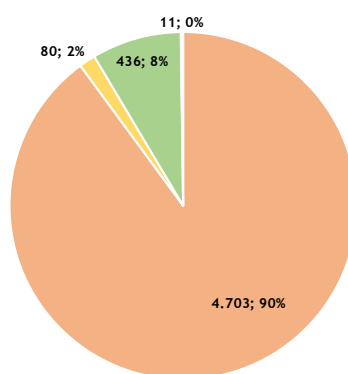


L'alta incidenza degli spostamenti per Studio è coerente all'offerta dei servizi scolastici presenti nel Comune di Gubbio che, eccetto per gli Istituti di Alta formazione, ha un'importante dotazione dei servizi scolastici.

Tipologia di spostamento Lavoro- Gubbio



Tipologia di spostamento Studio- Gubbio



■ Intracomunale ■ Di scambio intra-AINEU ■ Intracomunale ■ Di scambio intra-AINEU
■ Di scambio intraprovinciale ■ Di scambio extraprovinciale ■ Di scambio intraprovinciale ■ Di scambio extraprovinciale

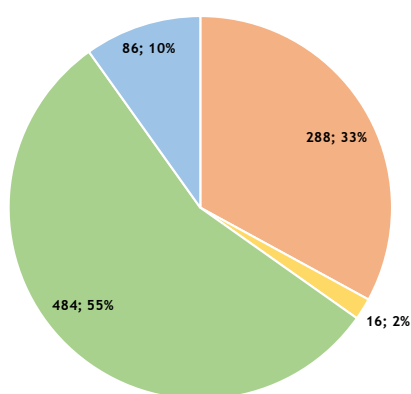
Figura 154 Gubbio - Tipologia di spostamento per Studio, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

Montone

Viceversa, gli spostamenti sistematici del Comune di Montone si caratterizzano per la forte incidenza di spostamenti di scambio intra-provinciale (55%), ovvero di spostamenti aventi origine o destinazione in comuni diversi dall'Area di Piano ma interni alla Provincia di Perugia. Tuttavia, resta importante la quota di spostamenti intra-comunali pari al 33%.

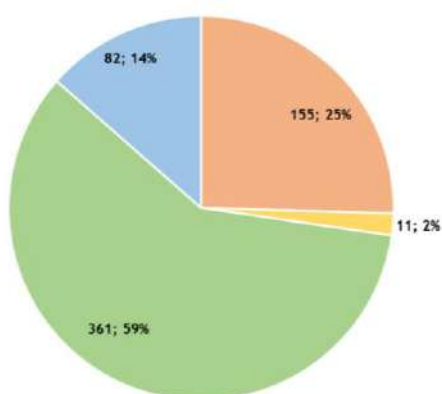
Analizzando il dato degli spostamenti per Lavoro si rileva quota prevalente quella degli spostamenti di scambio intra-provinciale (59%) a fronte di una quota di spostamenti di scambio intra-comunale del 25%. Negli spostamenti per Studio, la ripartizione è quasi equa tra gli spostamenti di scambio intra-comunale (50%) e quelli di scambio intra-provinciale (46%).

Tipologia di spostamento Totale- Montone

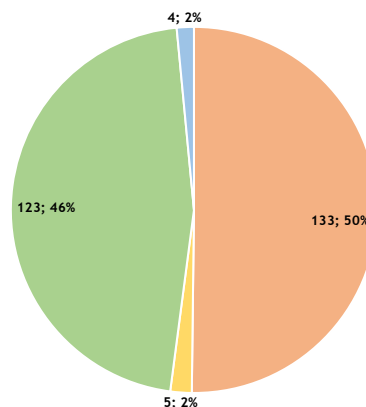


■ Intracomunale ■ Di scambio intra-AINEU ■ Di scambio intraprovinciale ■ Di scambio extraprovinciale

Tipologia di spostamento Lavoro - Montone



Tipologia di spostamento Studio- Montone

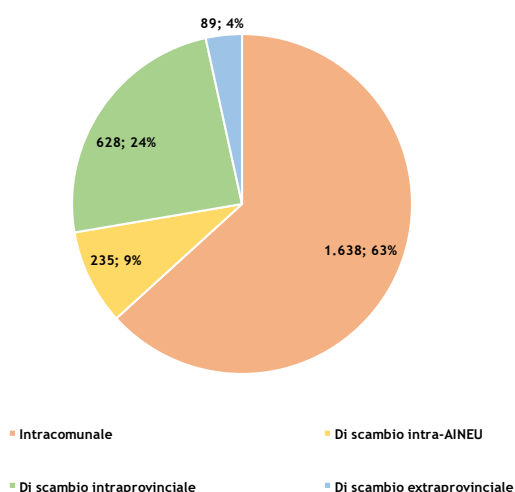


■ Intracomunale ■ Di scambio intra-AINEU ■ Di scambio intraprovinciale ■ Di scambio extraprovinciale

Figura 155 Montone - Tipologia di spostamento per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

Nocera Umbra

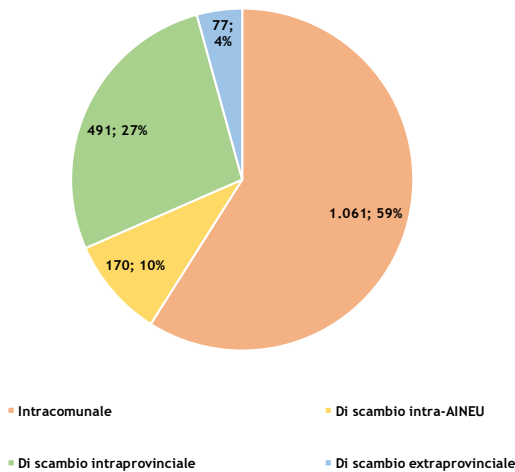
Tipologia di spostamento Totale- Nocera Umbra



La tipologia degli spostamenti sistematici di Nocera Umbra si caratterizza per la prevalenza di spostamenti intra-comunali (63%) con una quota importante di spostamenti di scambio intra-provinciali pari al 24%.

L'analisi dei dati degli spostamenti per Lavoro vede confermarsi la distribuzione delle tipologie con il 59% di spostamenti di scambio intra-comunali, il 27% intra-provinciale e il 10% di scambio intra-AINEU. Negli spostamenti per Studio la quota dominante degli spostamenti è quella intra-comunale pari al 73%, mentre la quota di scambio intra-provinciale si attesta al 17%.

Tipologia di spostamento Lavoro- Nocera Umbra



Tipologia di spostamento Studio - Nocera Umbra

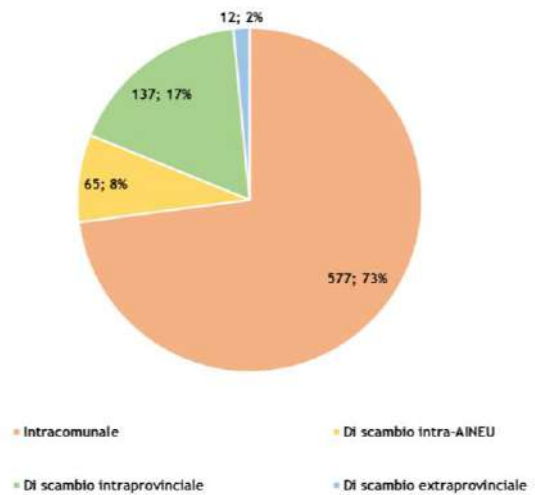
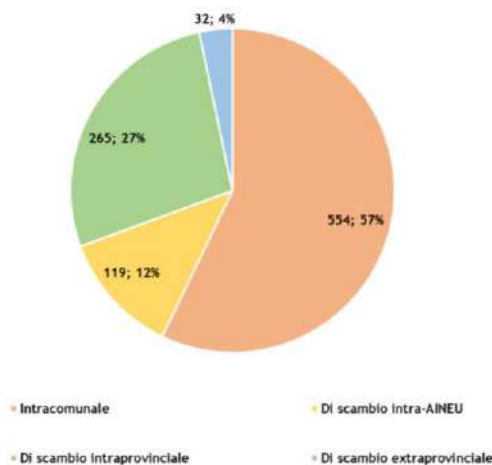


Figura 156 Nocera Umbra - Tipologia di spostamento per Lavoro, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

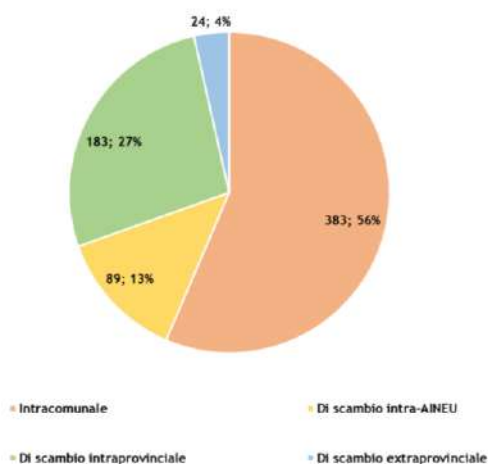
Pietralunga

Tipologia di spostamento Totale - Pietralunga



Le tipologie di spostamento per il Comune di Pietralunga vedono la quota di spostamenti intra-comunale quella prevalente (57%) seguita dagli spostamenti intra-provinciali (27%).

Tipologia di spostamento Lavoro - Pietralunga



Tipologia di spostamento Studio - Pietralunga

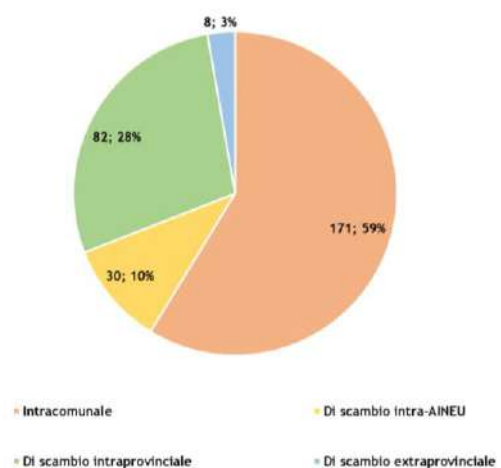
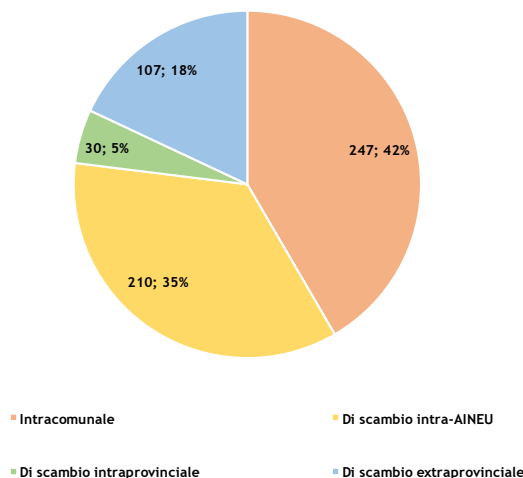


Figura 157 Pietralunga - Tipologia di spostamento per Lavoro, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

Scheggia e Pascelupo

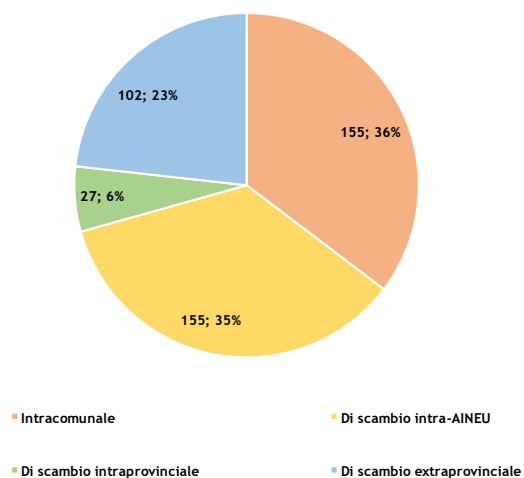
Tipologia di spostamento Totale- Scheggia e Pascelupo



Il Comune di scheggia e Pascelupo si caratterizza per gli spostamenti intra-comunali (42%) ma anche per una quota consistente di spostamenti di scambio intra-AINEU.

Il dato si conferma sia per spostamenti per Lavoro che per Studio.

Tipologia di spostamento Lavoro- Scheggia e Pascelupo



Tipologia di spostamento Studio- Scheggia e Pascelupo

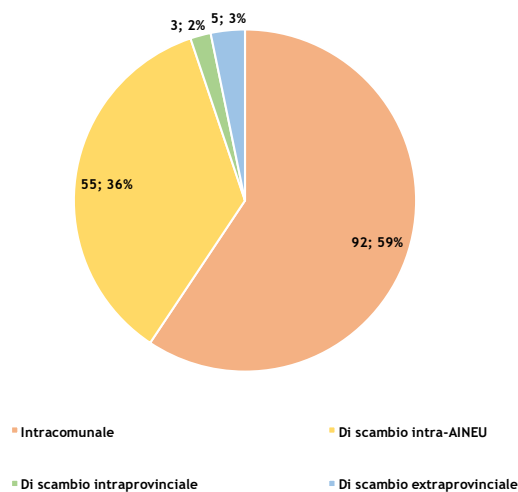
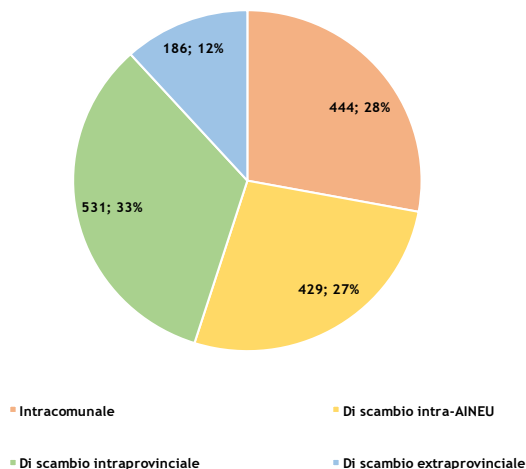


Figura 158 Scheggia e Pascelupo - Tipologia di spostamento per Lavoro, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

Sigillo

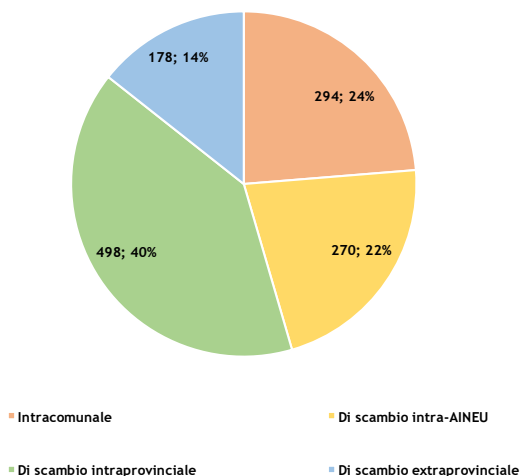
Tipologia di spostamento Totale Sigillo



La caratterizzazione degli spostamenti sistematici del Comune di Sigillo rileva l'importanza degli spostamenti intra-comunali (28%) ma anche di quelli di scambio intra-AINEU (27%) e di scambio intra-provinciale (33%) che risulta essere quella maggiore.

Tale dato si conferma negli spostamenti per Lavoro, mentre negli spostamenti per Studio prevale la quota di spostamenti di scambio intra-AINEU (46%) insieme a quella intra-comunale (43%).

Tipologia di spostamento Lavoro Sigillo



Tipologia di spostamento Studio Sigillo

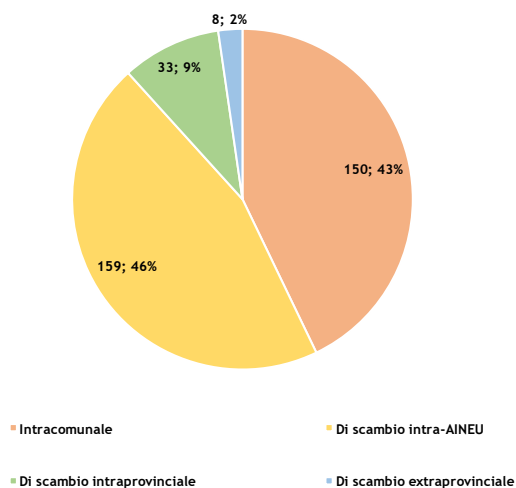
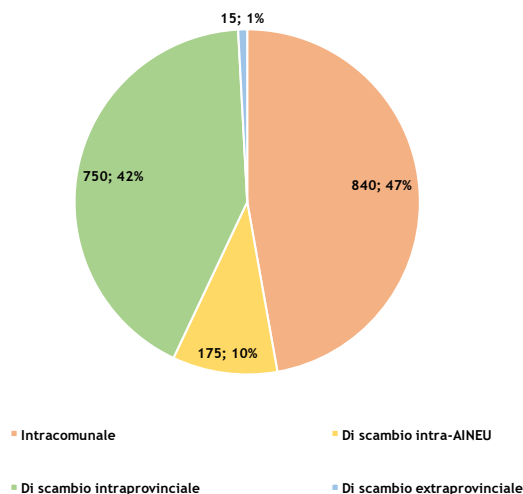


Figura 159 Sigillo - Tipologia di spostamento per Lavoro, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

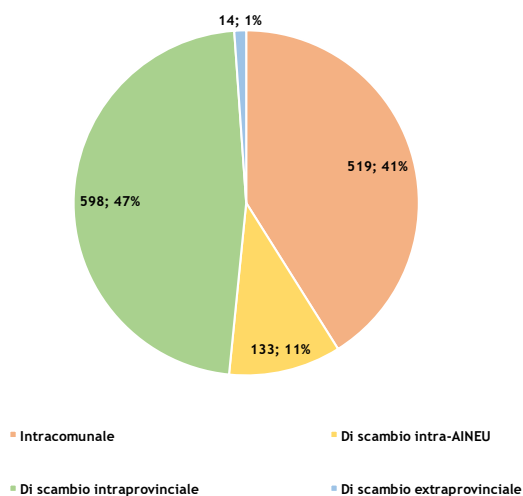
Valfabbrica

Tipologia di spostamento Totale- Valfabbrica



La tipologia di spostamento del comune di Valfabbrica si caratterizza per la prevalenza di spostamenti intra-comunali (47%) quota lievemente superiore a quella degli spostamenti di scambio intra-provinciale. Il dato è sostanzialmente confermato negli spostamenti per Lavoro, mentre negli spostamenti per Studio a prevalere sono gli spostamenti intra-comunali (62%).

Tipologia di spostamento Lavoro- Valfabbrica



Tipologia di spostamento Studio- Valfabbrica

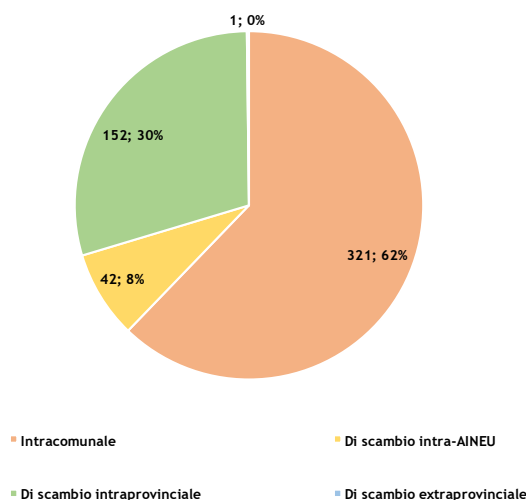


Figura 160 Valfabbrica - Tipologia di spostamento per Studio, per Lavoro e per Studio [Fonte: ISTAT]

La tipologia di spostamento nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si caratterizza per il prevalere degli spostamenti intra-comunali pur rappresentando gli spostamenti intra-provinciali un'importante quota per i Comuni dell'Area, come nel caso di Montone ad esempio.

Tipologia di spostamento- Totale

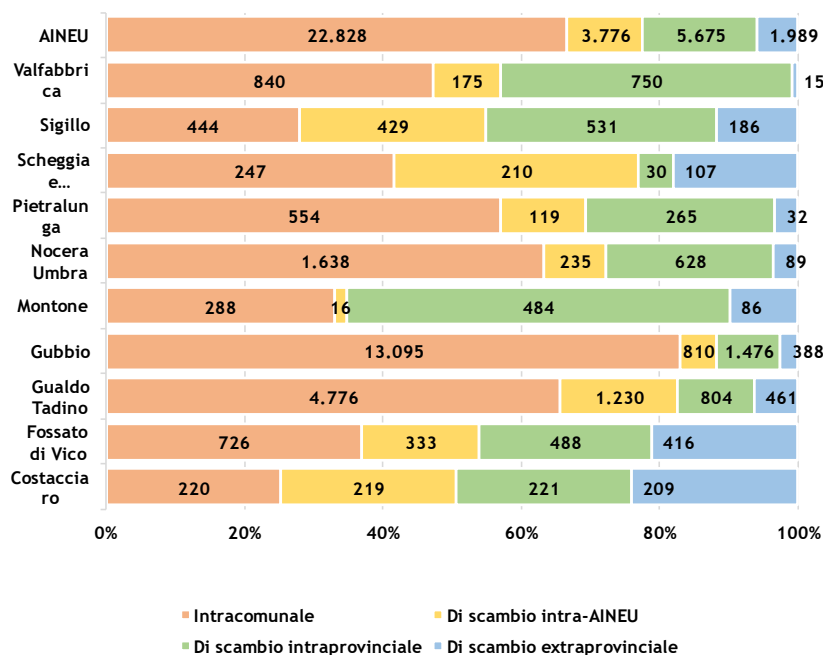


Figura 161 AINEU - Tipologia di spostamento Totale per Comune [Fonte: ISTAT]

Nell’analisi degli spostamenti per Lavoro il dato viene confermato e si rilevano quote crescenti anche per gli spostamenti si scambio extra-provinciale.

Tipologia di spostamento- Lavoro

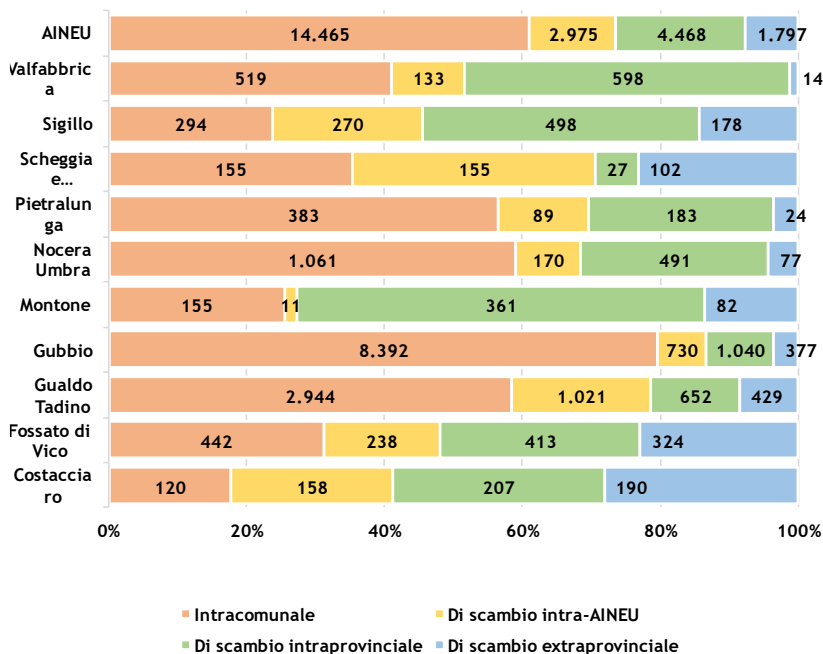


Figura 162 AINEU - Tipologia di spostamento Totale per Comune – Lavoro [Fonte: ISTAT]

Negli spostamenti per Studio prevalgono gli spostamenti intra-comunali pur essendo evidenti le relazioni generate per i servizi scolastici come, ad esempio, con le quote crescenti di spostamenti di scambio tra i Comuni dell’Area Interna per Sigillo, Scheggia Paselupo e Costacciaro o degli spostamenti extra-provinciali con Montone e Pietralunga.

Tipologia di spostamento- Studio

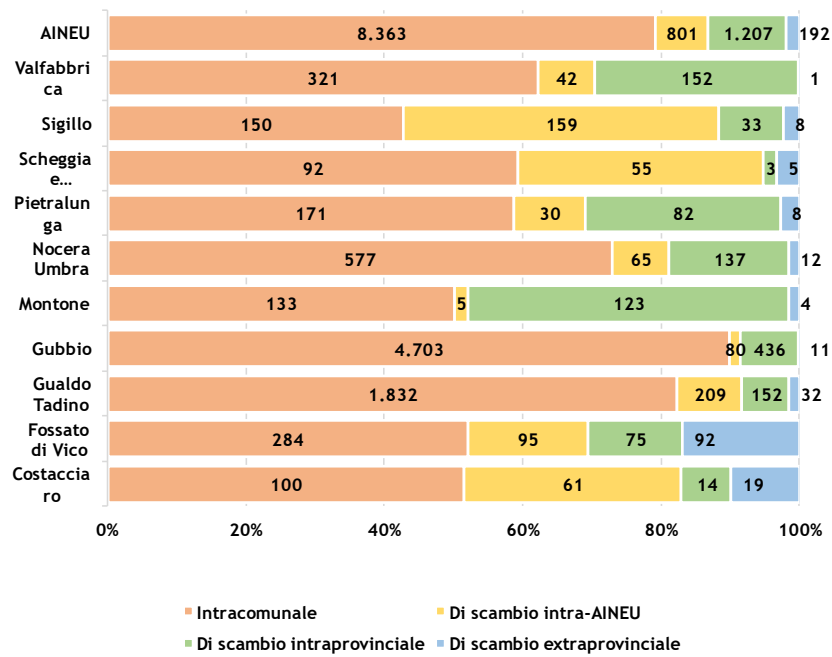


Figura 163 AINEU - Tipologia di spostamento Totale per Comune – Studio [Fonte: ISTAT]

7.1.2 SPLIT MODALE IN GENERAZIONE

La ripartizione modale nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria vede l'auto privata come modalità principale degli spostamenti (77%) principalmente nella quota come conducente (57%) ma anche nella quota passeggero (20%).

Una quota importante è costituita dagli spostamenti a piedi (10%) mentre gli spostamenti tramite autobus urbani si attestano al 3% come quelli extra-urbani, mentre al 5% risultano gli spostamenti tramite bus aziendali e scolastici.

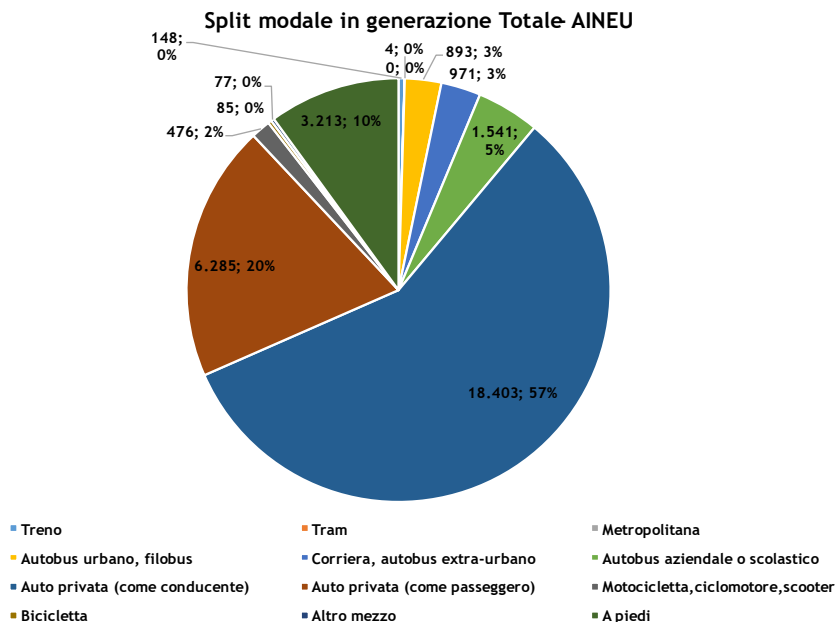


Figura 164 AINEU – Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Negli spostamenti per Lavoro la ripartizione modale evidenzia il ruolo dell'auto privata che si attesta all'87% e resta importante la quota di mobilità attiva pari al 9%.

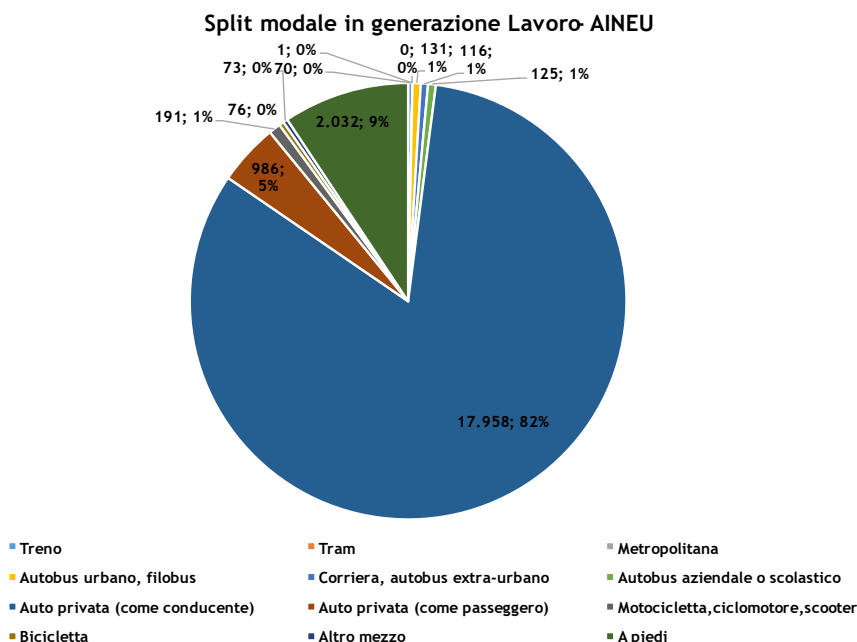


Figura 165 AINEU – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

Negli spostamenti per Studio l'auto privata resta il principale vettore con il 55% degli spostamenti e assumono quote più importanti quelle degli spostamenti tramite bus scolastici 14%, trasporto urbano 8% ed extraurbano 7% ma anche degli spostamenti a piedi 12%.

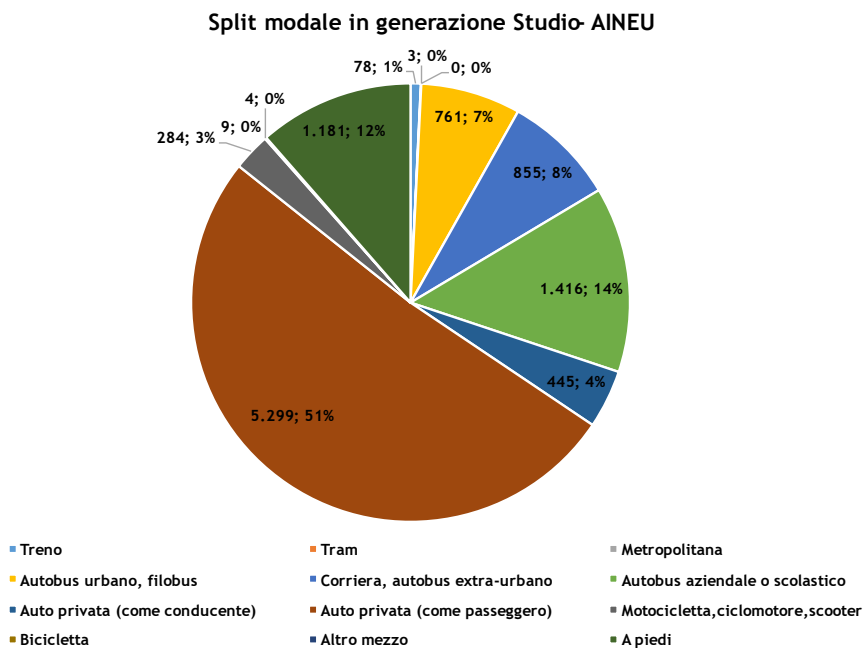


Figura 166 AINEU – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Si riporta a seguire la ripartizione modale Totale, per Lavoro e per studio di ciascun comune dell'Area Interna.

Costacciaro

Split modale in generazione Totale Costacciaro

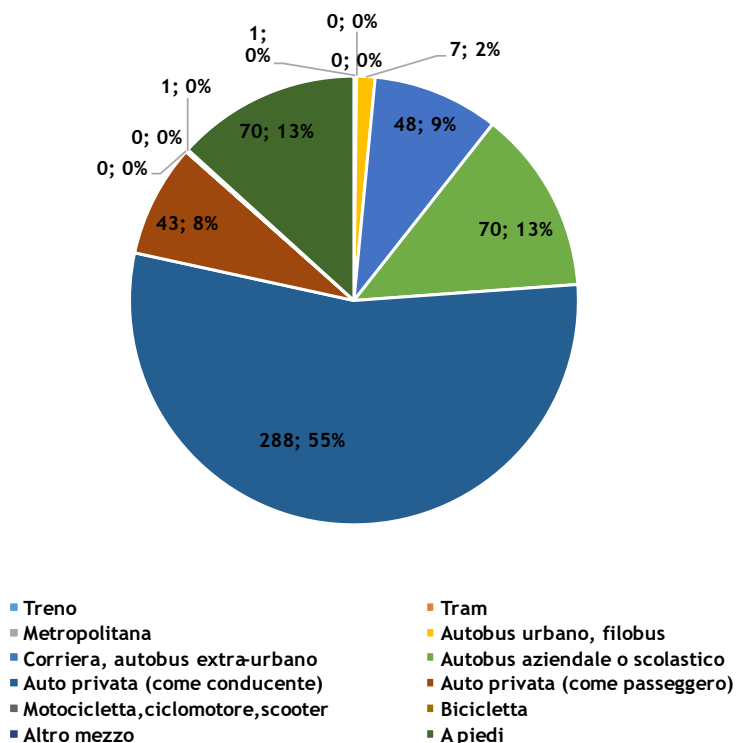


Figura 167 Costacciaro – Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

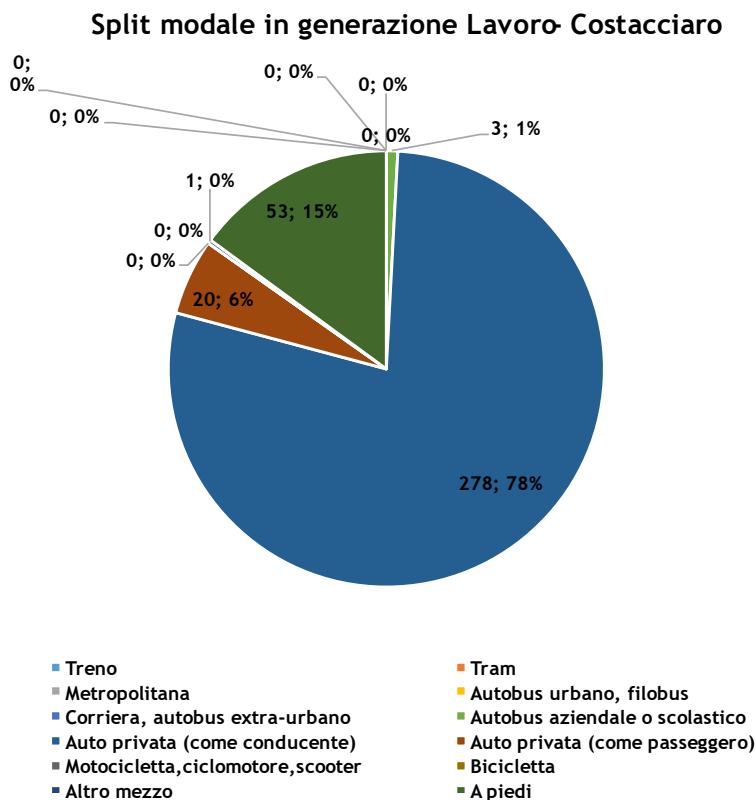


Figura 168 Costacciaro – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La caratterizzazione della ripartizione modale per il Comune di Costacciaro evidenzia il ruolo del veicolo privato negli spostamenti per Lavoro ma anche della mobilità attiva. Negli spostamenti per Studio la ripartizione modale vede prevale il Trasporto scolastico (39%) ed i servizi extraurbani (28%).

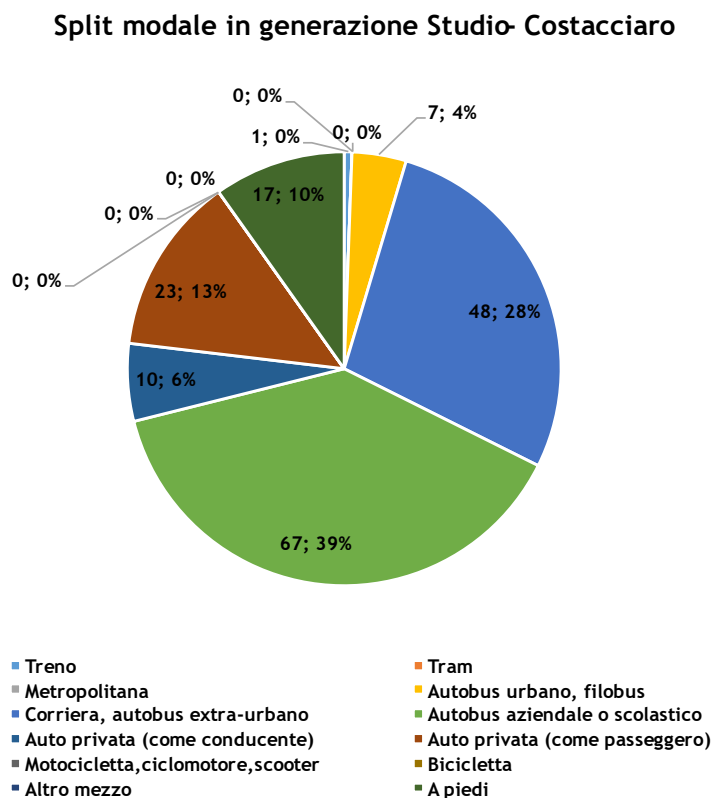


Figura 169 Costacciaro – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Fossato di Vico

Split modale in generazione Totale- Fossato di Vico

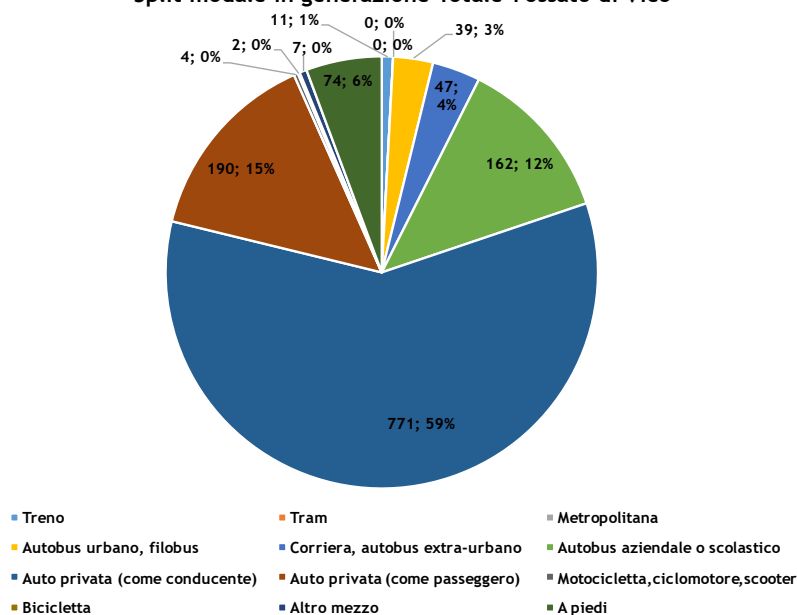


Figura 170 Fossato di Vico – Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Fossato di Vico

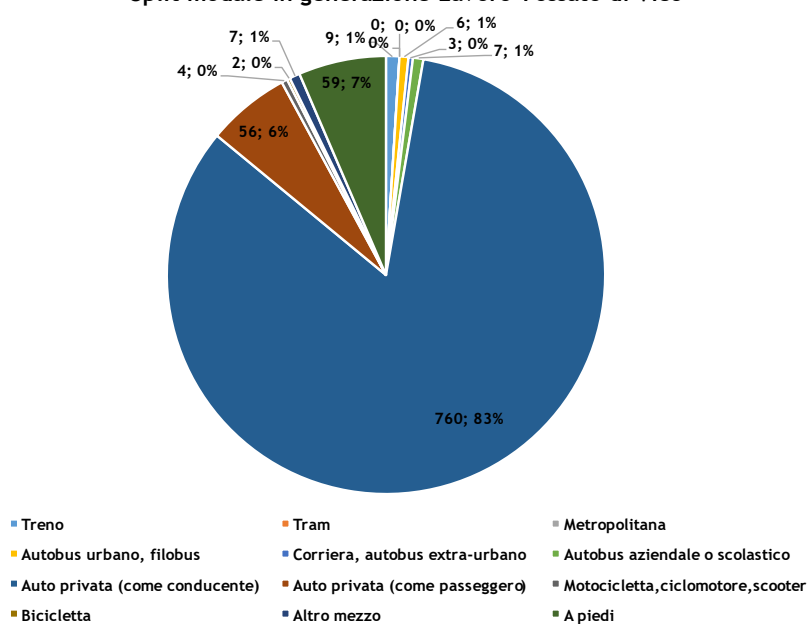


Figura 171 Fossato di Vico – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La ripartizione modale per il Comune di Fossato di Vico vede prevalere gli spostamenti per Lavoro tramite auto privata con un valore complessivo dell'89%. Negli spostamenti per studio le quote modali più consistenti sono quelle relative al trasporto scolastico (39%) ed al veicolo privato come passeggero (34%). Da notare il ruolo esiguo della modalità Treno.

Split modale in generazione Studie Fossato di Vico

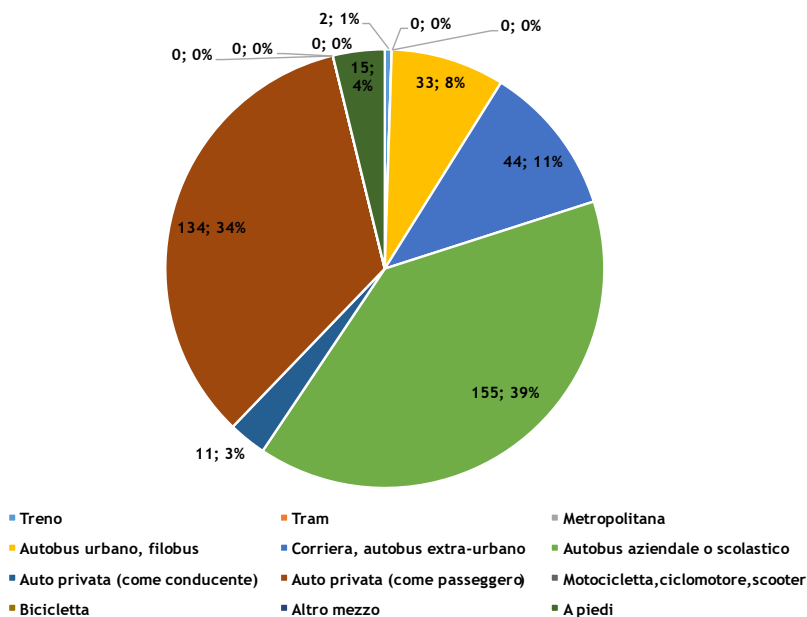


Figura 172 Fossato di Vico – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Gualdo Tadino

Split modale in generazione Totale Gualdo Tadino

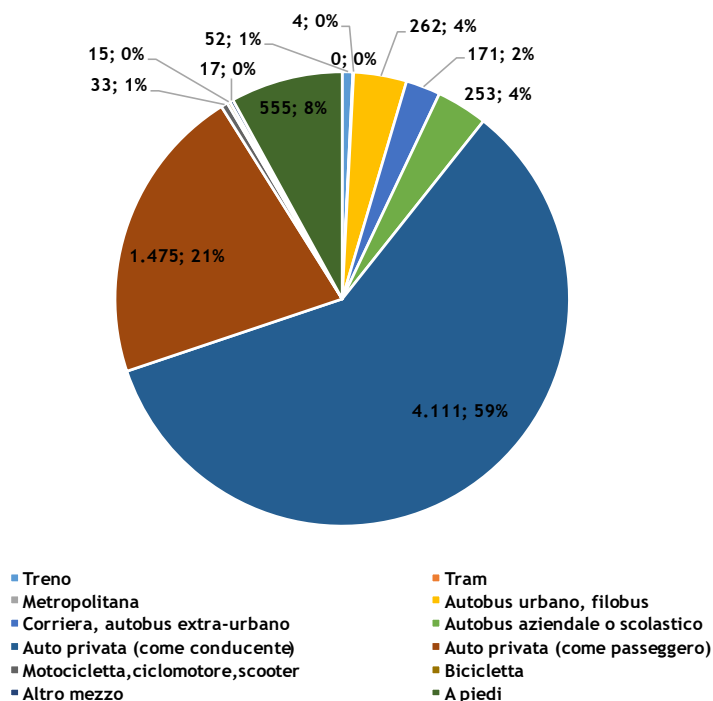


Figura 173 Gualdo Tadino – Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Gualdo Tadino

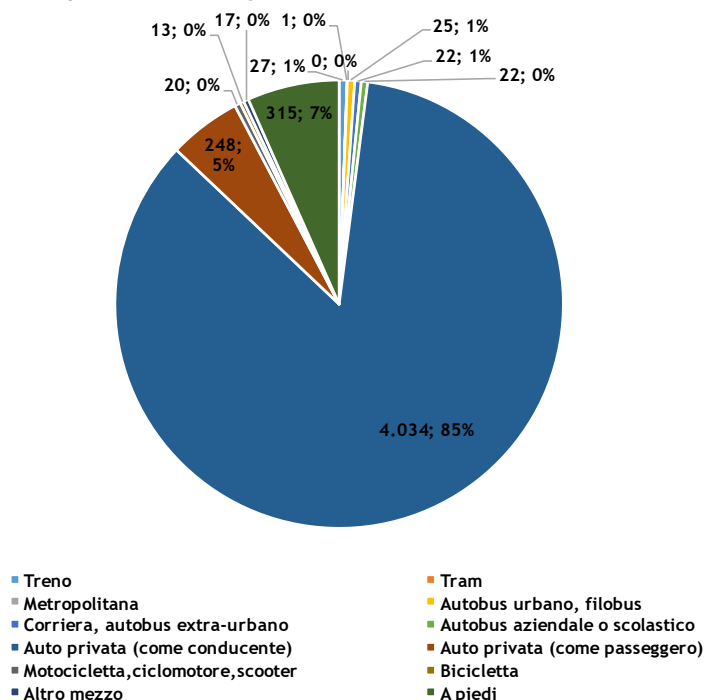


Figura 174 Gualdo Tadino – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La ripartizione modale per il Comune di Gualdo Tadino evidenzia l'importante incidenza della mobilità privata che si attesta ad un valore complessivo pari al 90% negli spostamenti per Lavoro. La quota come passeggero resta importante anche negli spostamenti per Studio (56%) che vedono anche il ruolo del trasporto scolastico (10%), dei bus urbani (11%) e del trasporto extraurbano (7%). Da notare, come per Fossato di Vico, l'esigua incidenza della modalità Treno, pur essendo i due Comuni di riferimento per i servizi ferroviari offerti nell'Area Interna.

Split modale in generazione Studio - Gualdo Tadino

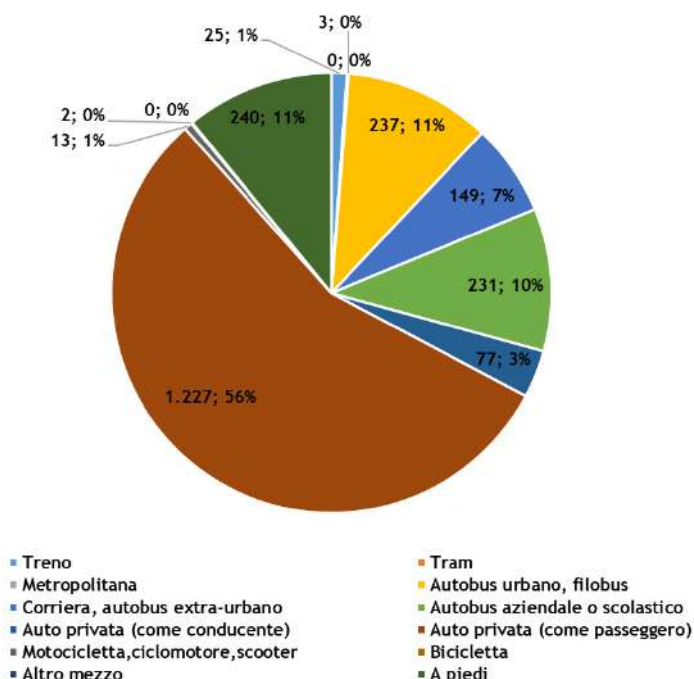


Figura 175 Gualdo Tadino – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Gubbio

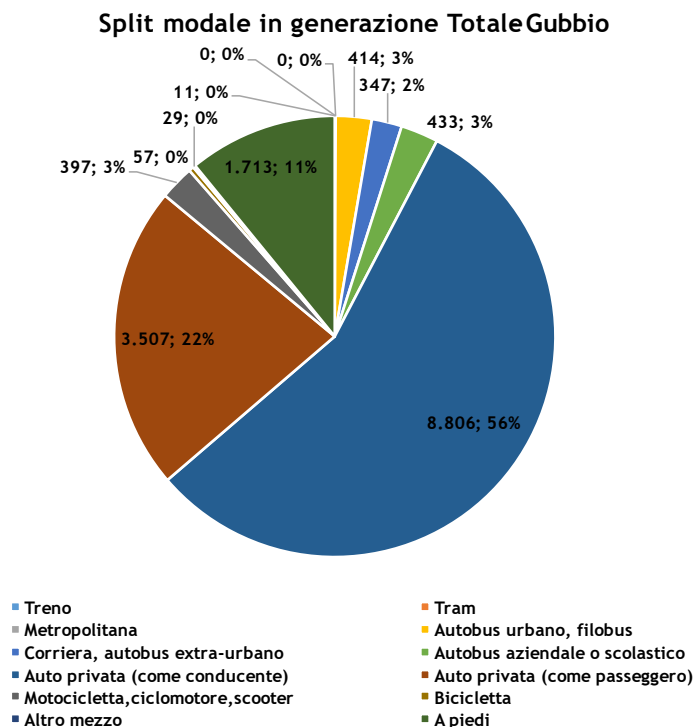


Figura 176 Gubbio– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

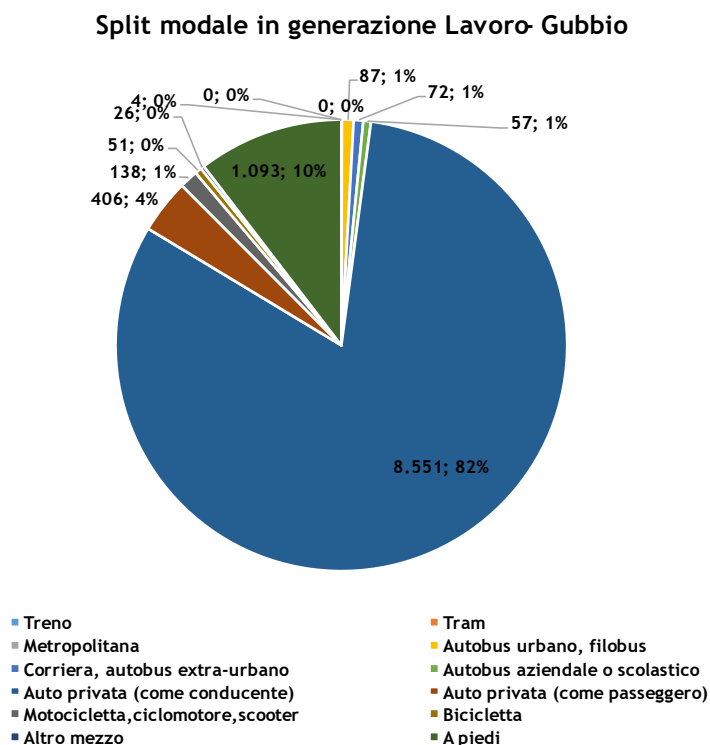


Figura 177 Gubbio – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La ripartizione modale in generazione per il Comune di Gubbio fa emergere il ruolo del veicolo privato che negli spostamenti per Lavoro corrisponde all'86% delle quote di modalità. La mobilità attiva si attesta al 10%. Negli spostamenti per Studio l'auto privata svolge ancora un ruolo importante nella modalità *come passeggero* per il 60% degli spostamenti; la mobilità attiva

si attesta al 12% e i trasporti scolastici e pubblici, urbani ed extraurbani, acquisiscono quote modali pari al 7%, 6% e 5%.

Split modale in generazione Studio- Gubbio

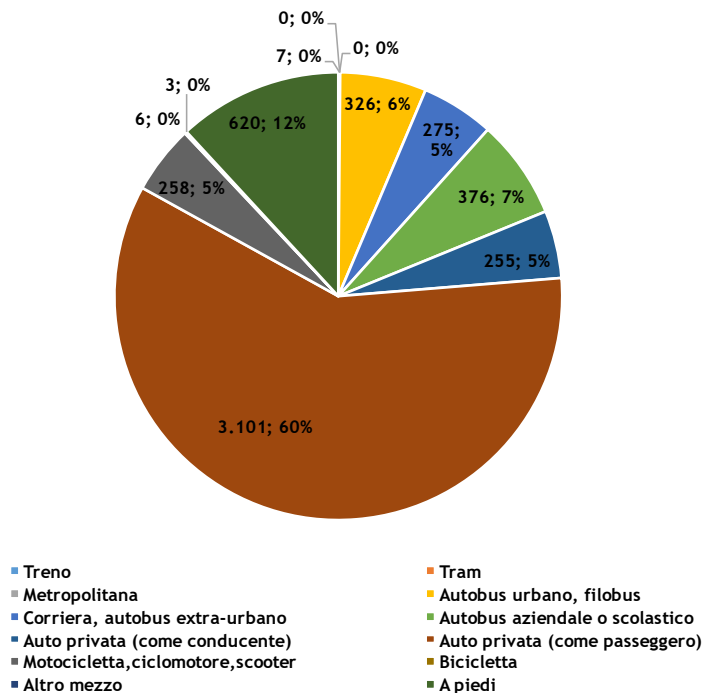


Figura 178 Gubbio – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Montone

Split modale in generazione Totale - Montone

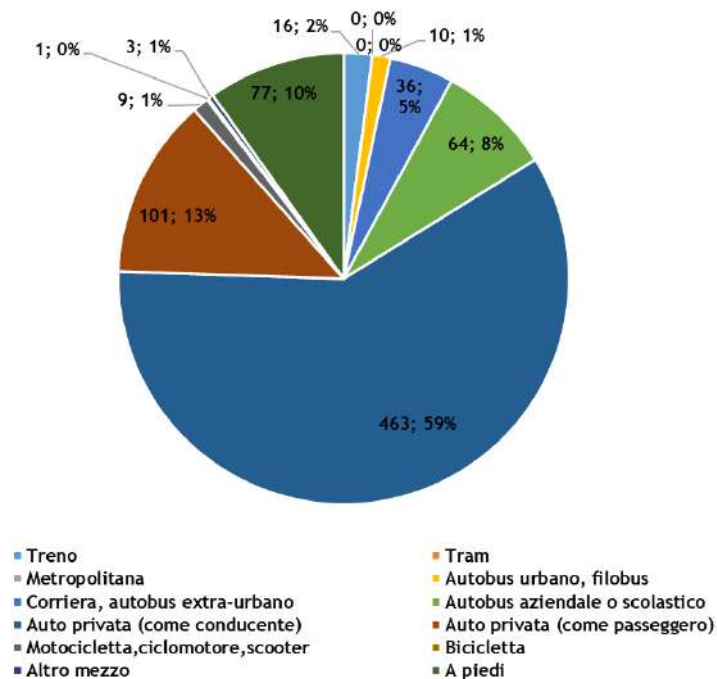


Figura 179 Montone– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro - Montone

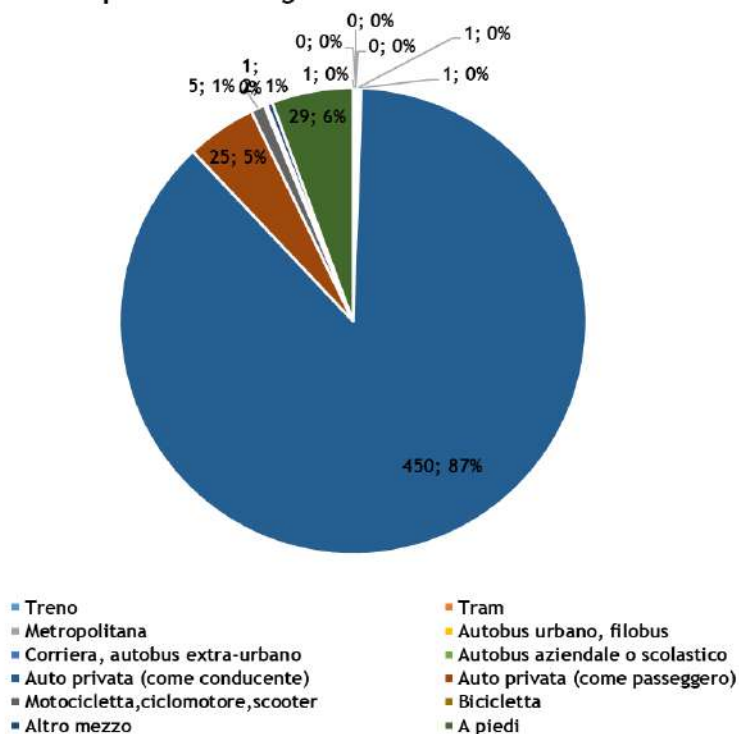


Figura 180 Montone – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La ripartizione modale per il Comune di Montone evidenzia il ruolo del trasporto privato negli spostamenti per Lavoro pari al 92% degli spostamenti.

L'auto privata riveste un ruolo importante anche negli spostamenti per Studio dove costituisce il 29% nella modalità *come passeggero*; da evidenziare il ruolo del trasporto scolastico (24%), della modalità treno 6% e della mobilità attiva (18%).

Split modale in generazione Studio - Montone

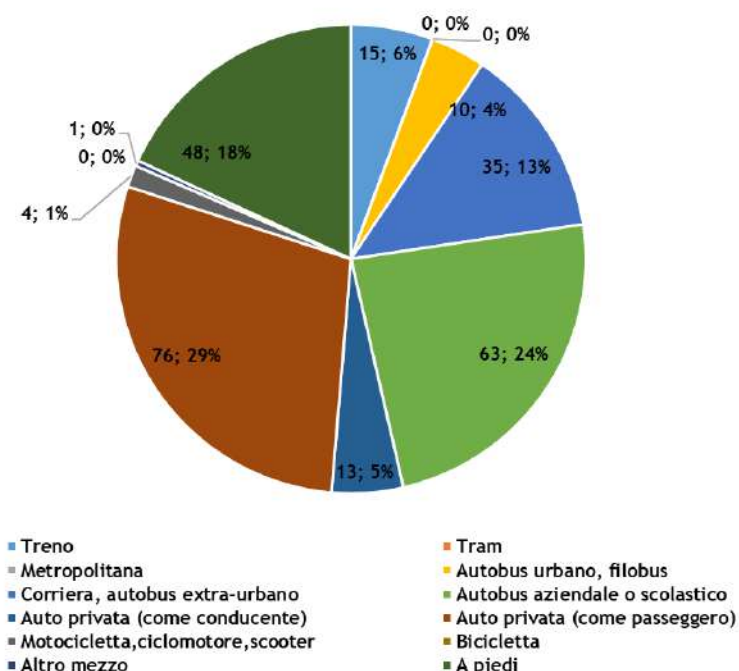


Figura 181 Montone – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Nocera Umbra

Split modale in generazione Totale- Nocera Umbra

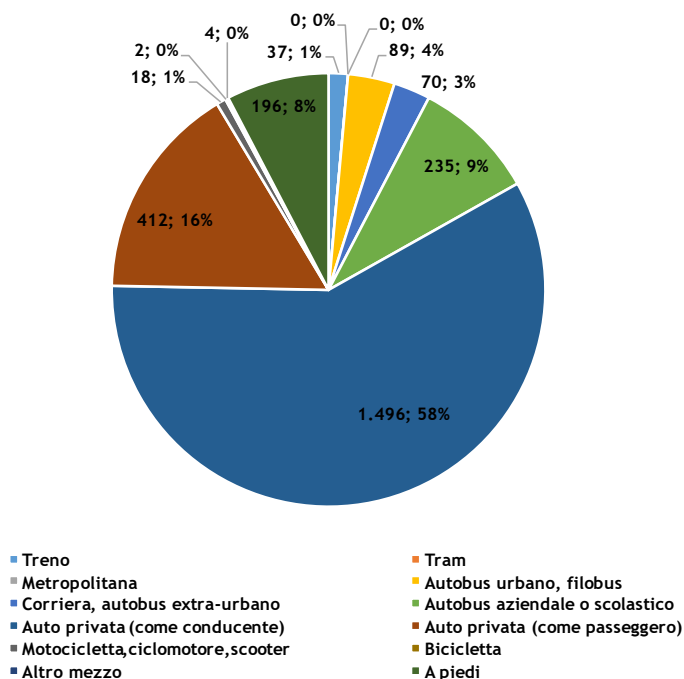


Figura 182 Nocera Umbra– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Nocera Umbra

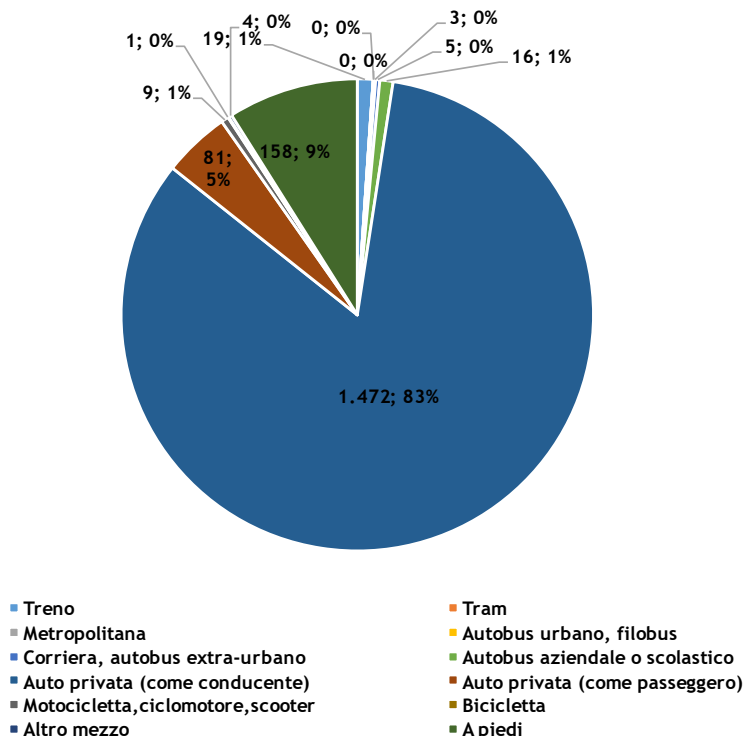


Figura 183 Nocera Umbra – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La ripartizione modale in generazione per il Comune di Nocera Umbra evidenzia il ruolo del veicolo privato che corrisponde all'86% delle quote modali degli spostamenti per Lavoro; un valore importante è inoltre costituito dalla mobilità attiva (9%).

Negli spostamenti per Studio l'auto privata rappresenta il 42% dello split modale nella formula *come conducente*; assume importante il trasporto scolastico (28%), il trasporto pubblico urbano (11%) e quello extraurbano (8%).

Split modale in generazione Studio- Nocera Umbra

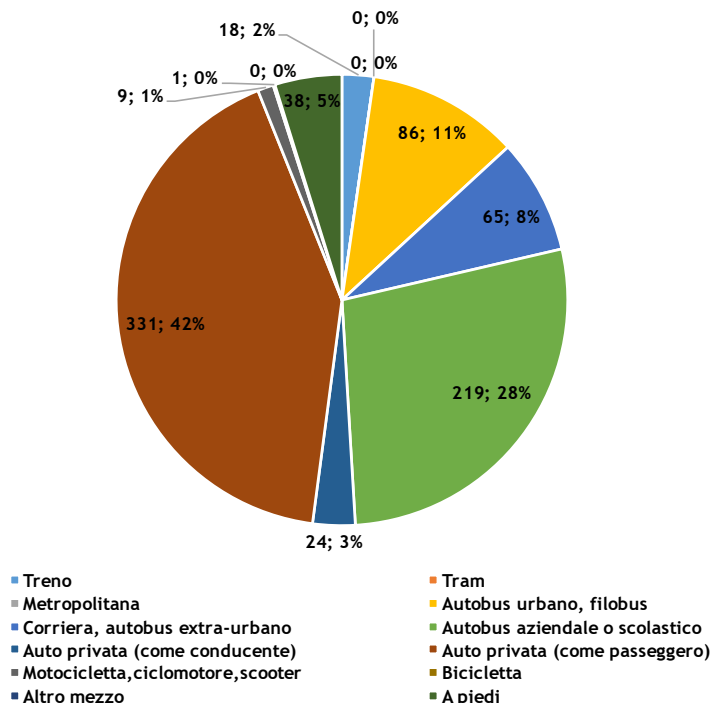


Figura 184 Nocera Umbra – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Pietralunga

Split modale in generazione Totale- Pietralunga

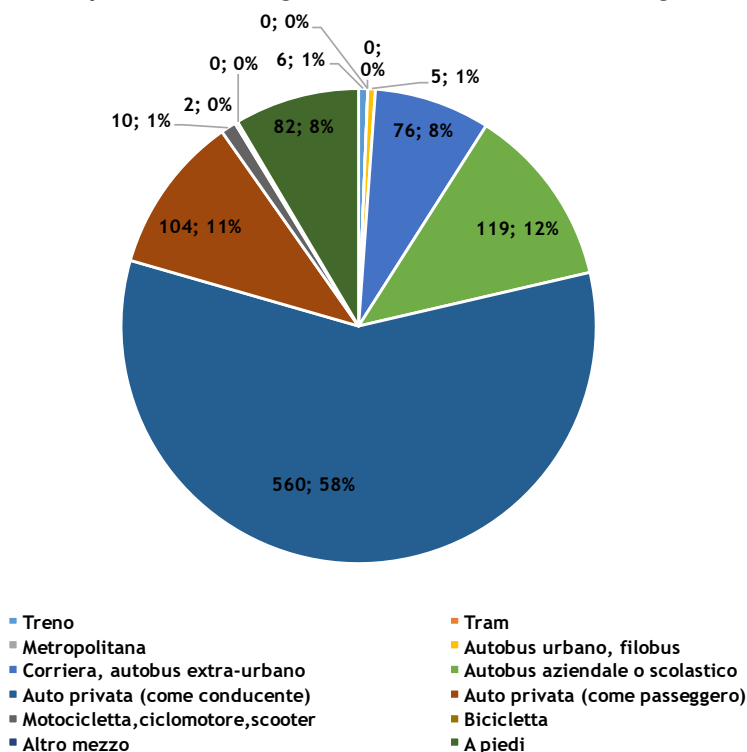


Figura 185 Pietralunga– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Pietralunga

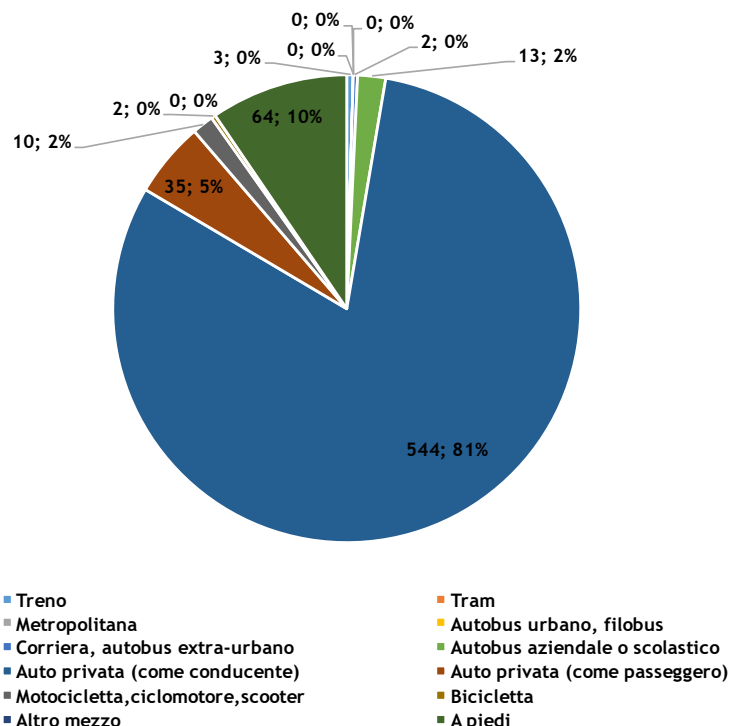


Figura 186 Pietralunga – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La ripartizione modale per il Comune di Pietralunga vede la modalità auto privata come conducente per l'81% e come passeggero per il 5% negli spostamenti per Lavoro. Negli spostamenti per Studio la quota prevalente è quella del trasporto scolastico (36%) seguita dal trasporto pubblico extraurbano (25%) nonché dall'auto privata (come passeggero 24%).

Split modale in generazione Studio- Pietralunga

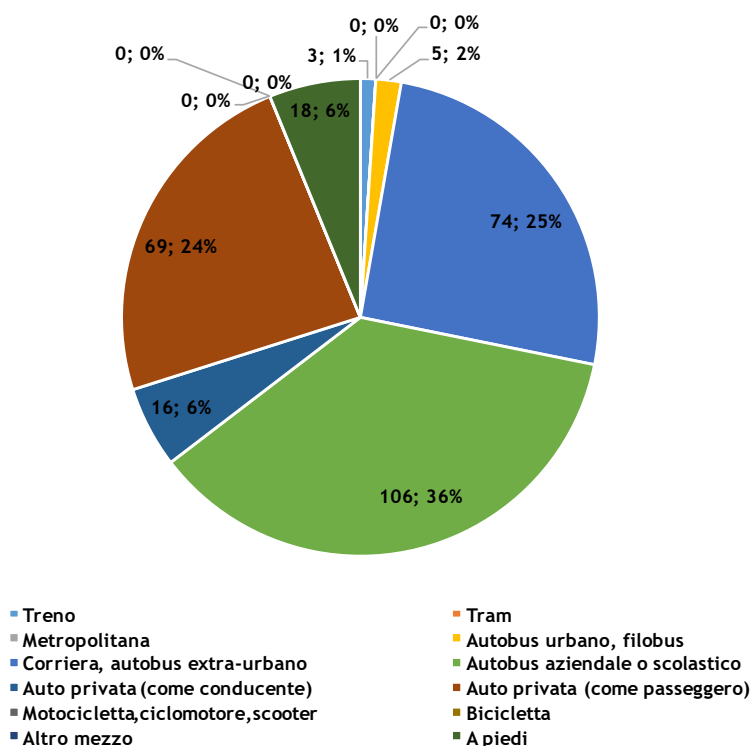


Figura 187 Pietralunga – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Scheggia e Pascelupo

Split modale in generazione Totale- Scheggia e Pascelupo

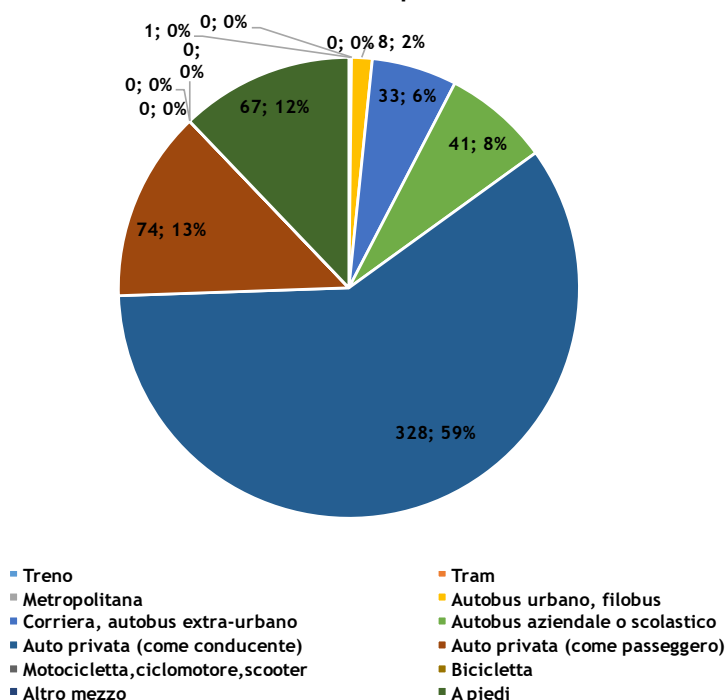


Figura 188 Scheggia e Pascelupo– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Scheggia e Pascelupo

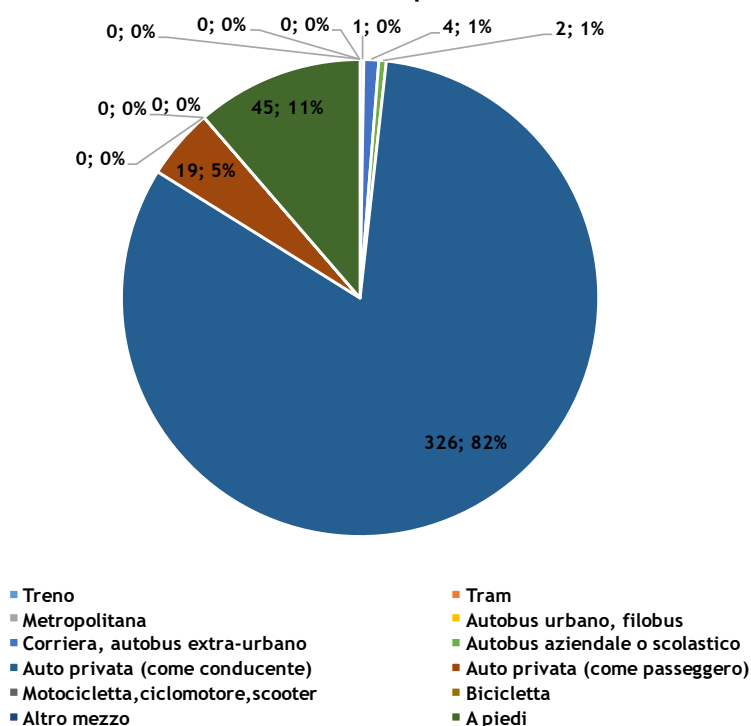


Figura 189 Scheggia e Pascelupo – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

Il Comune di Scheggia e Pascelupo attesta all'82% la quota di spostamenti per Lavoro tramite l'auto privata ed all'11% la quota di mobilità attiva.

Negli spostamenti per Studio prevalgono gli spostamenti tramite auto privata nella modalità come passeggero (35%) seguito dal trasporto scolastico (25%), il trasporto extraurbano (19%) e la mobilità attiva (14%).

Split modale in generazione Studio- Scheggia e Paselupo

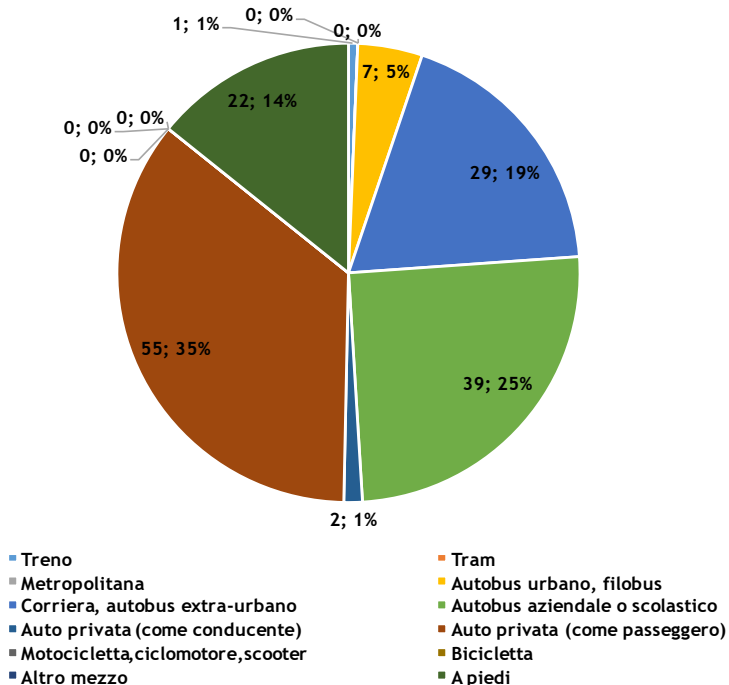


Figura 190 Scheggia e Paselupo – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Sigillo

Split modale in generazione Totale Sigillo

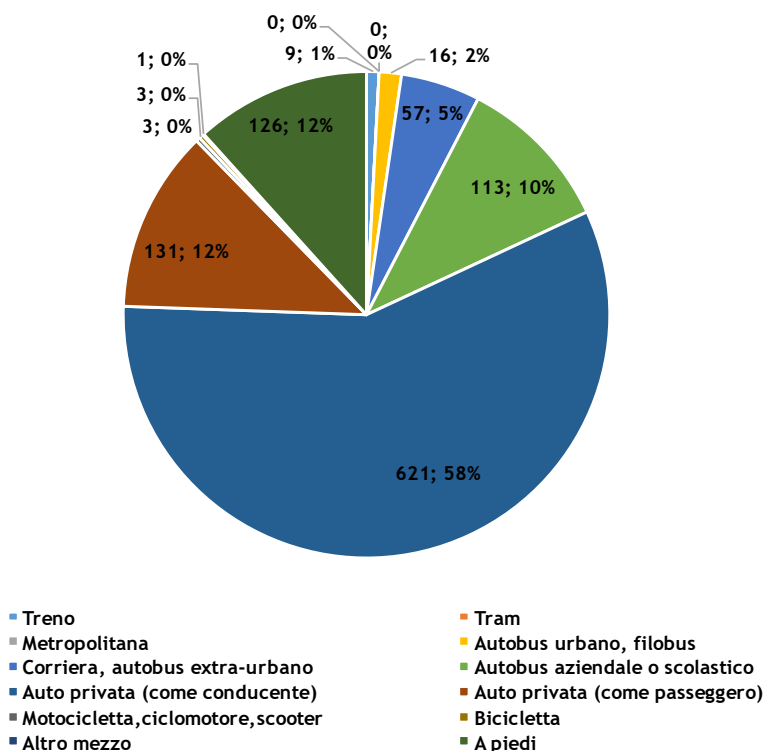


Figura 191 Sigillo– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Sigillo

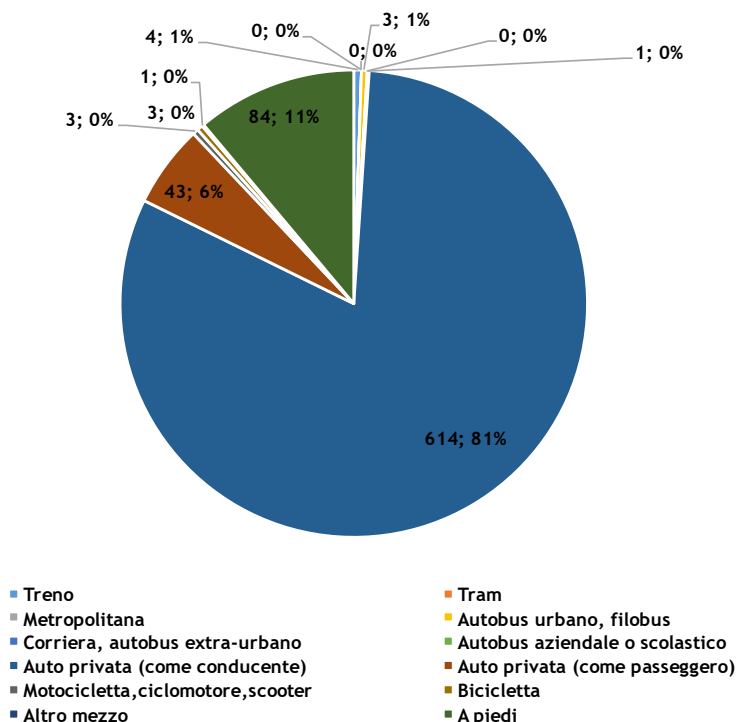


Figura 192 Sigillo – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

La caratterizzazione della ripartizione modale per il Comune di Sigillo vede attestare gli spostamenti per Lavoro alla modalità auto privata, come conducente e come passeggero, all'87%. Negli spostamenti per Studio prevale la quota del trasporto scolastico (35%) seguito dall'auto privata come passeggero (27%) e dal trasporto extraurbano (18%).

Split modale in generazione Studio- Sigillo

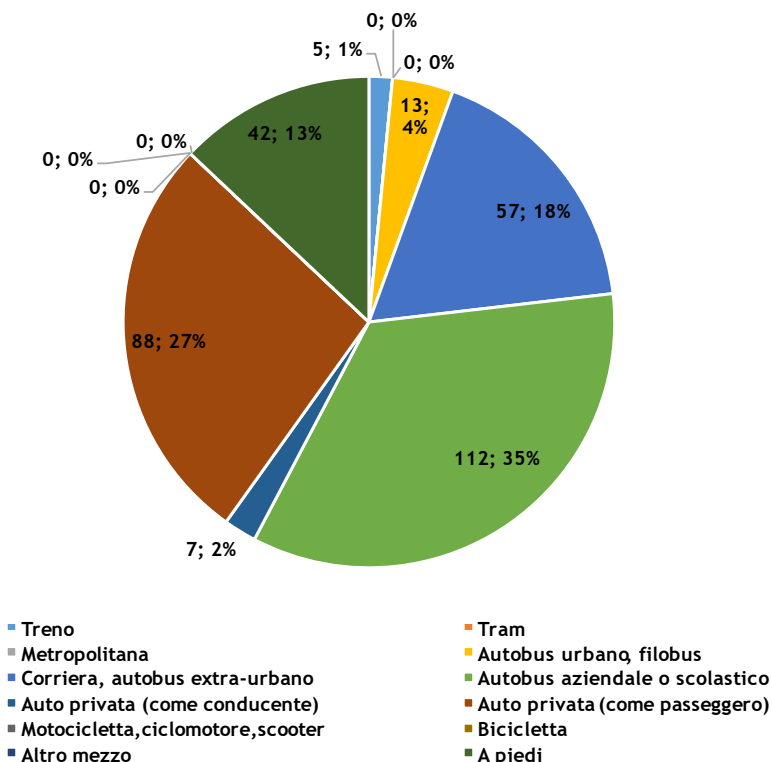


Figura 193 Sigillo – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

Valfabbrica

Split modale in generazione Totale- Valfabbrica

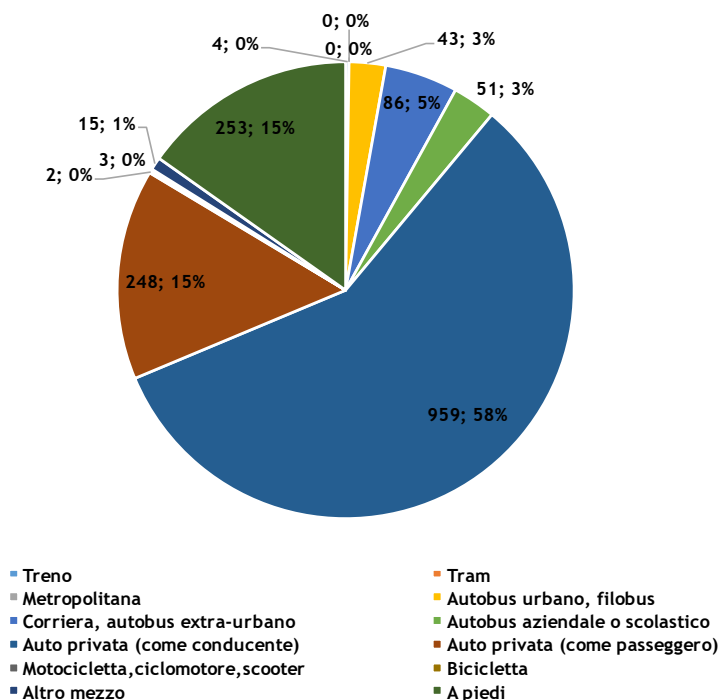


Figura 194 Sigillo– Split modale in generazione totale - [Fonte: ISTAT]

Split modale in generazione Lavoro- Valfabbrica

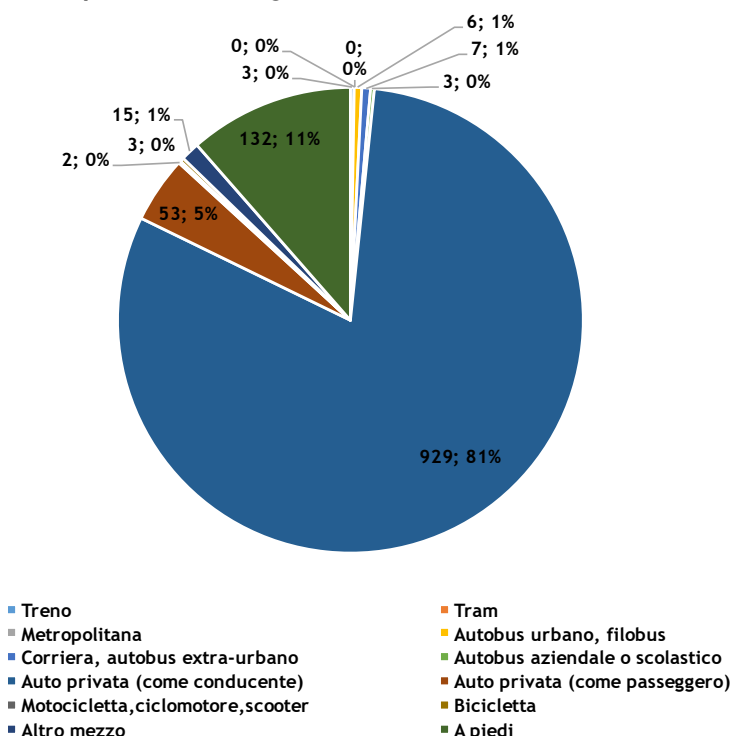


Figura 195 Sigillo – Split modale in generazione totale - Lavoro [Fonte: ISTAT]

Anche nel Comune di Valfabbrica gli spostamenti per Lavoro vedono prevalere la quota dell'auto privata pari all'86%. Negli spostamenti per Studio l'auto privata nella modalità come passeggero resta la prevalente (38%) e la mobilità attiva registra il valore maggiore tra i comuni dell'Artea Interna con il 24% degli spostamenti.

Split modale in generazione Studio- Valfabbrica

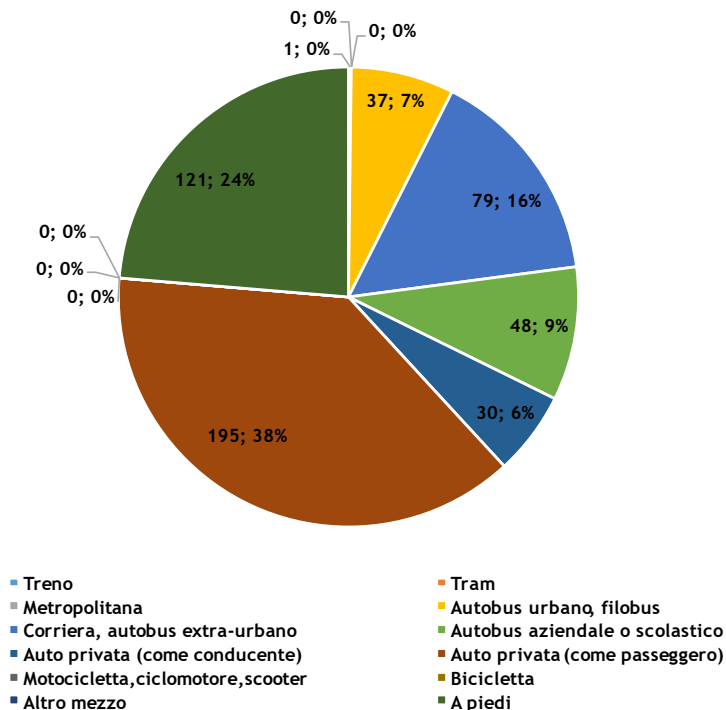


Figura 196 Sigillo – Split modale in generazione totale - Studio [Fonte: ISTAT]

7.1.3 ORARIO DI PARTENZA IN GENERAZIONE E DURATA DEL VIAGGIO

In termini di Orario di partenza in generazione, gli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si verificano principalmente tra le 7:15 e le 8:15 (50%) pur risultando importante la fascia oraria precedente (prima delle 7:15, 30%).

Orario di partenza in generazione Totale- AINEU

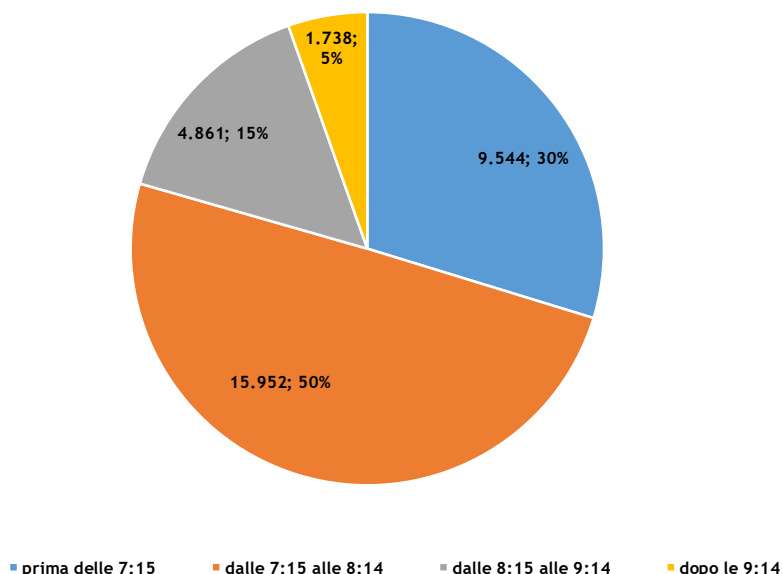


Figura 197 AINEU – Orario di partenza [Fonte: ISTAT]

Orario di partenza in generazione Lavoro- AINEU

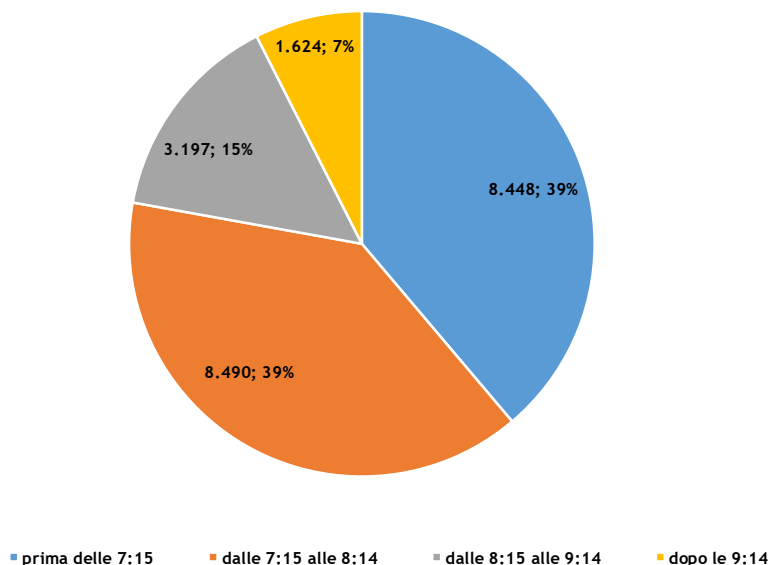


Figura 198 AINEU – Orario di partenza - Lavoro [Fonte: ISTAT]

In particolare, negli spostamenti per Lavoro le due fasce orarie raggiungono pari quota (39%), mentre negli spostamenti per Studio prevale la fascia oraria 7:15 – 8:14 (72%).

Orario di partenza in generazione Studio- AINEU

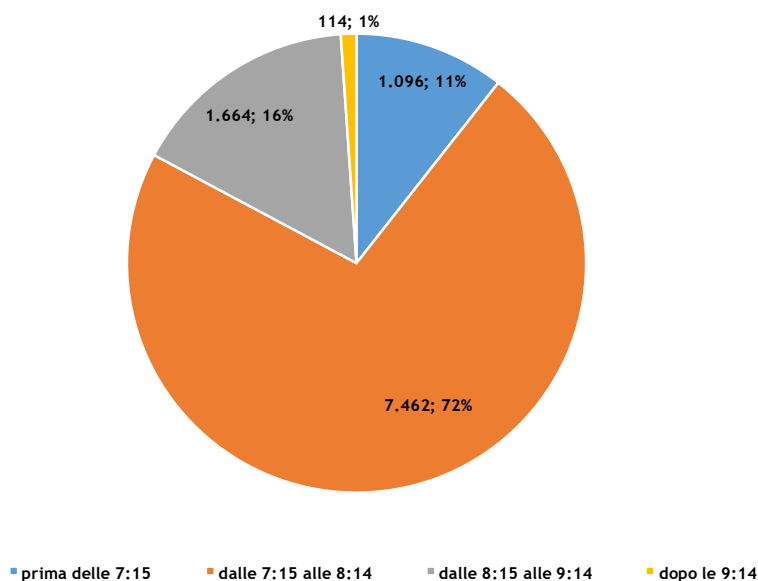
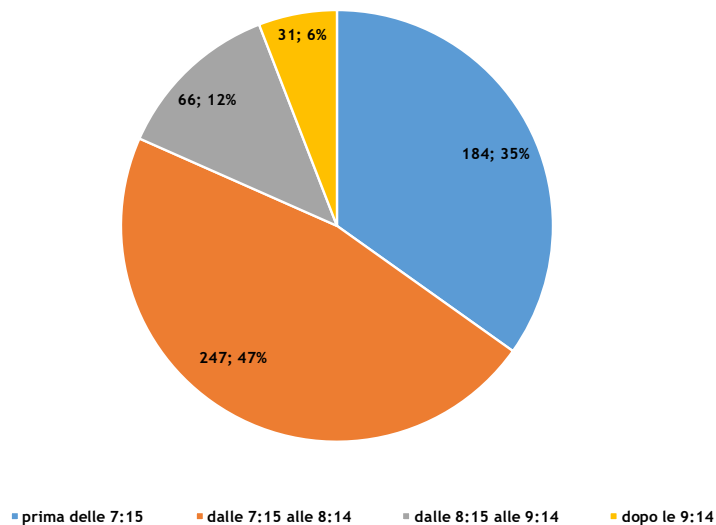


Figura 199 AINEU – Orario di partenza - Studio [Fonte: ISTAT]

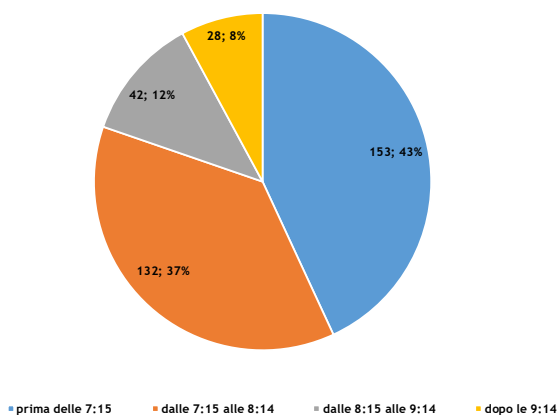
Si riportano a seguire le elaborazioni dell'indicatore per ciascun Comune dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria.

Costacciaro

Orario di partenza in generazione Totale- Costacciaro



Orario di partenza in generazione Lavoro- Costacciaro



Orario di partenza in generazione Studio- Costacciaro

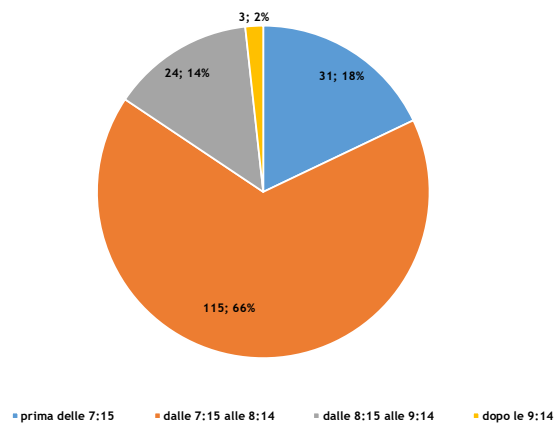
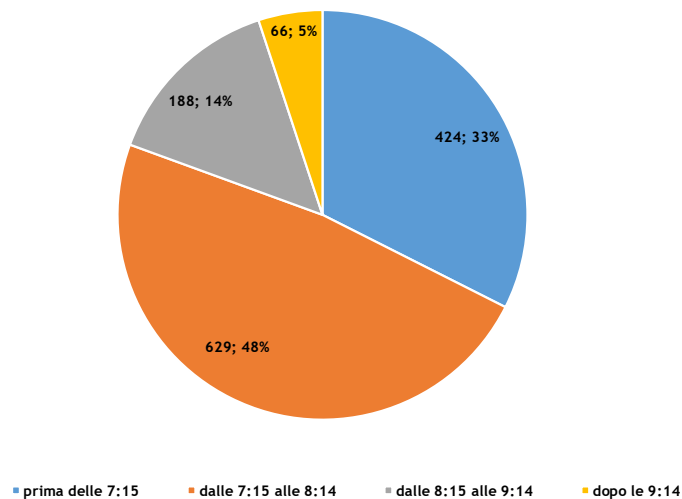


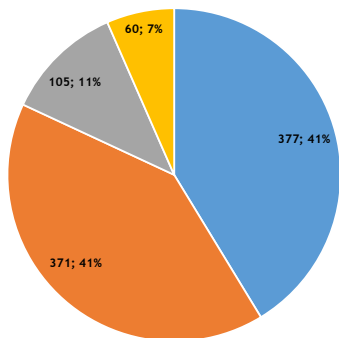
Figura 200 Costacciaro – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

Fossato di Vico

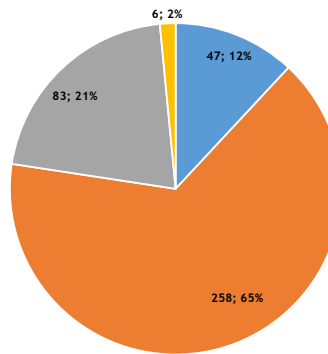
Orario di partenza in generazione Totale Fossato di Vico



Orario di partenza in generazione Lavoro- Fossato di Vico



Orario di partenza in generazione Studio- Fossato di Vico

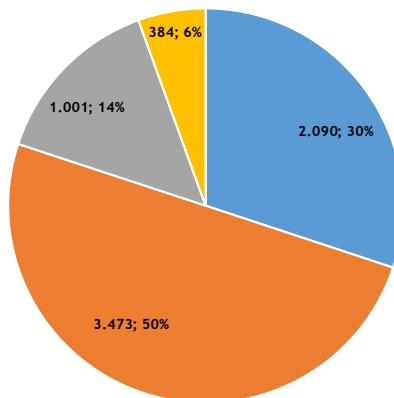


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 201 Fossato di Vico – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

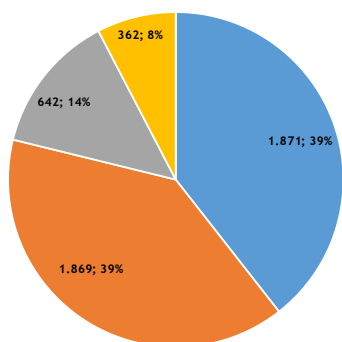
Gualdo Tadino

Orario di partenza in generazione Totale- Gualdo Tadino



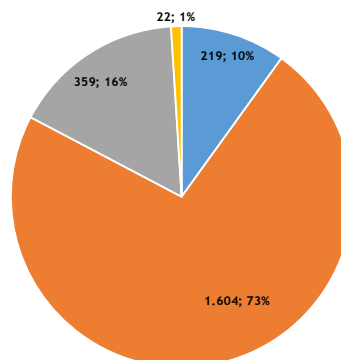
■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro- Gualdo Tadino



■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Studio- Gualdo Tadino

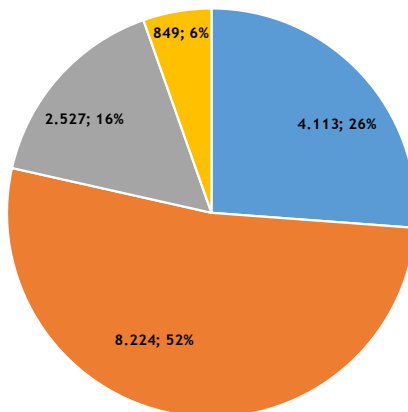


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 202 Gualdo Tadino – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

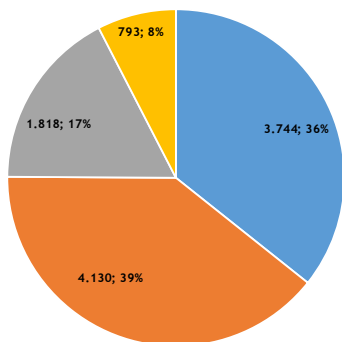
Gubbio

Orario di partenza in generazione Totale- Gubbio

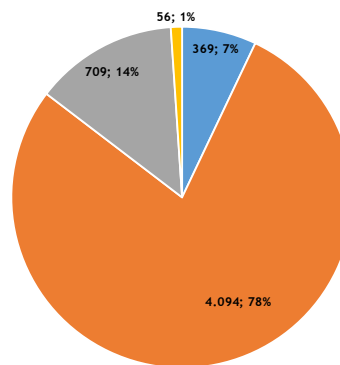


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro- Gubbio



Orario di partenza in generazione Studio- Gubbio

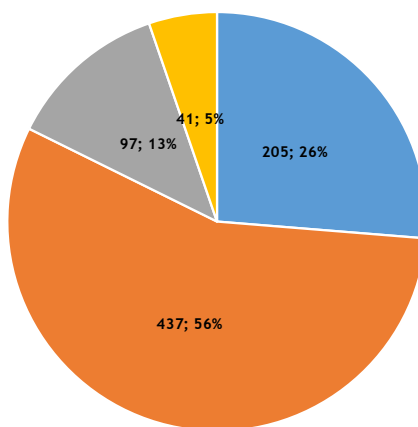


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 203 Gubbio – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

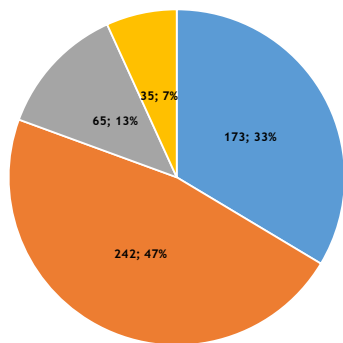
Montone

Orario di partenza in generazione Totale- Montone

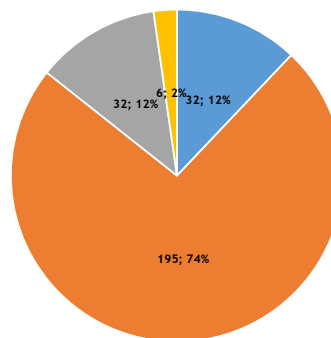


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro- Montone



Orario di partenza in generazione Studio- Montone

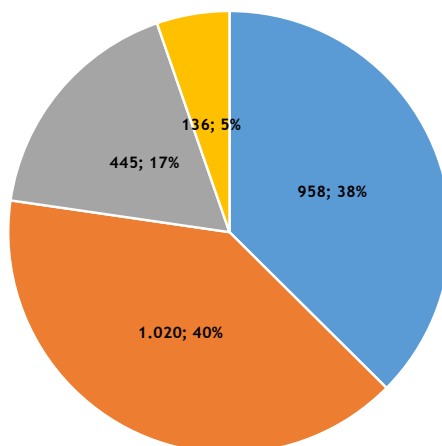


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 204 Montone – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

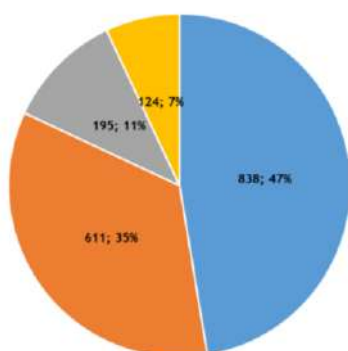
Nocera Umbra

Orario di partenza in generazione Totale- Nocera Umbra

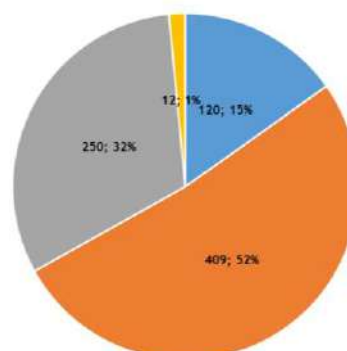


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro - Nocera Umbra



Orario di partenza in generazione Studio - Nocera Umbra

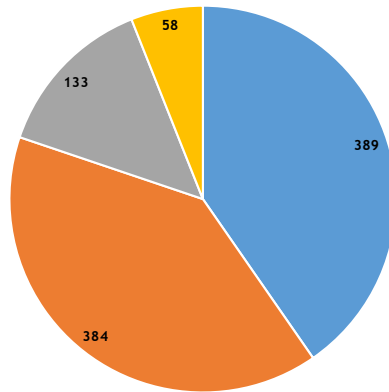


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 205 Nocera Umbra – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

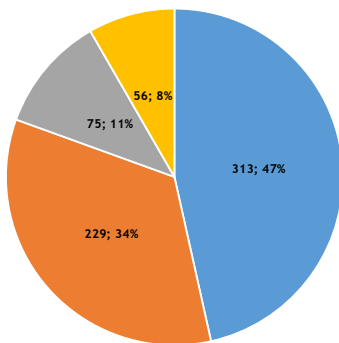
Pietralunga

Orario di partenza in generazione Totale Pietralunga



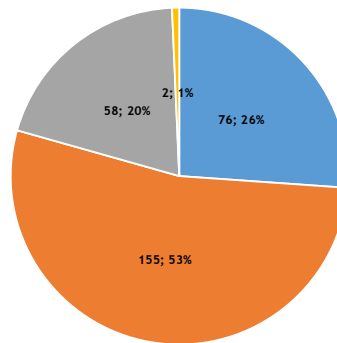
■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro Pietralunga



■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Studio- Pietralunga

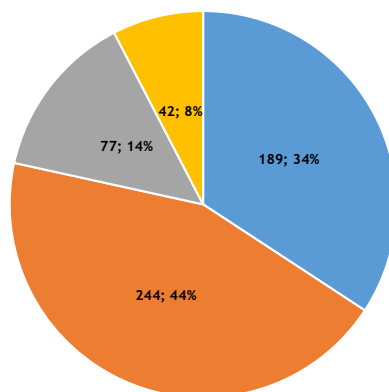


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 206 Pietralunga – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

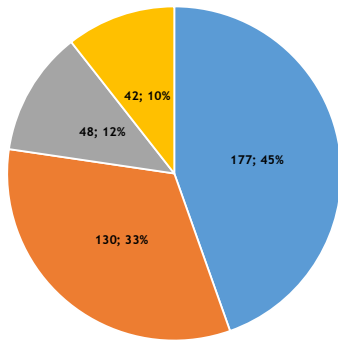
Scheggia e Passignano

Orario di partenza in generazione Totale- Scheggia e Passignano

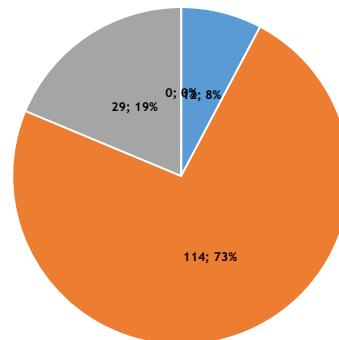


■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro- Scheggia e Pascelupo



Orario di partenza in generazione Studio- Scheggia e Pascelupo

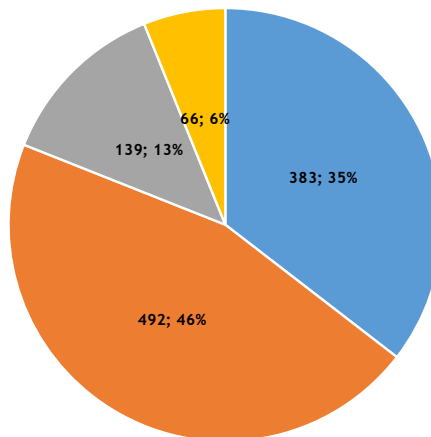


■ prima delle 7:15
 ■ dalle 7:15 alle 8:14
 ■ dalle 8:15 alle 9:14
 ■ dopo le 9:14
 ■ prima delle 7:15
 ■ dalle 7:15 alle 8:14
 ■ dalle 8:15 alle 9:14
 ■ dopo le 9:14

Figura 207 Scheggia e Pascelupo – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

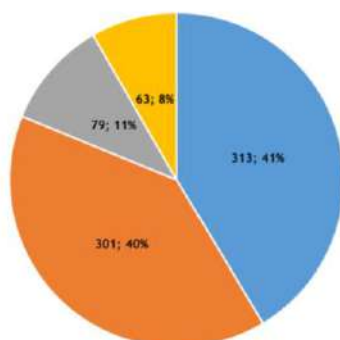
Sigillo

Orario di partenza in generazione Totale Sigillo

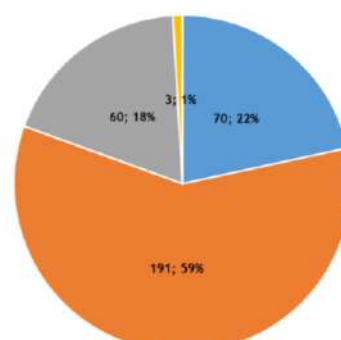


■ prima delle 7:15
 ■ dalle 7:15 alle 8:14
 ■ dalle 8:15 alle 9:14
 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro - Sigillo



Orario di partenza in generazione Studio - Sigillo

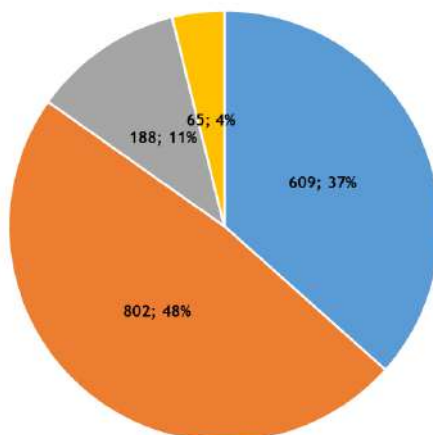


■ prima delle 7:15
 ■ dalle 7:15 alle 8:14
 ■ dalle 8:15 alle 9:14
 ■ dopo le 9:14
 ■ prima delle 7:15
 ■ dalle 7:15 alle 8:14
 ■ dalle 8:15 alle 9:14
 ■ dopo le 9:14

Figura 208 Sigillo – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

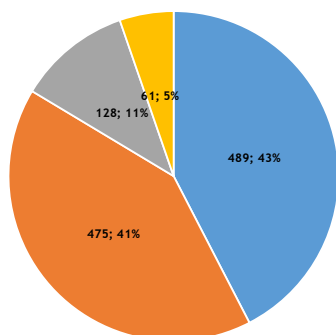
Valfabbrica

Orario di partenza in generazione Totale - Valfabbrica



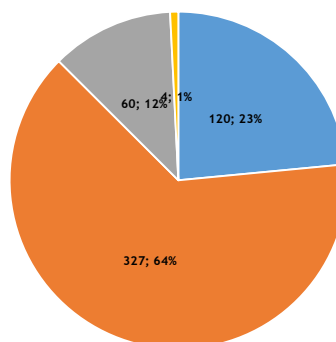
■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Lavoro- Valfabbrica



■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Orario di partenza in generazione Studio- Valfabbrica



■ prima delle 7:15 ■ dalle 7:15 alle 8:14 ■ dalle 8:15 alle 9:14 ■ dopo le 9:14

Figura 209 Valfabbrica – Orario di partenza – Lavoro - Studio [Fonte: ISTAT]

In termini di **durata dello spostamento** l'analisi dei dati ISTAT 2011 fa emergere come nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria il 67% degli spostamenti sistematici si compie nel quarto d'ora ed il 19% tra i 16 ed i 30 minuti. L'11% degli spostamenti ha una durata tra i 31 ed i 60 minuti mentre è solo il 3% la quota di spostamenti sistematici di durata superiore ai 60 minuti.

La distribuzione delle fasce di durata dello spostamento si confermano anche nell'analisi degli spostamenti per Lavoro mentre, negli spostamenti per Studio, si osserva un incremento della quota di spostamenti che avvengono entro i 15 minuti (73%) a fronte di una debole contrazione dell'incidenza degli spostamenti tra i 16 ed i 30 minuti (14%).

Durata del viaggio in generazione Totale AINEU

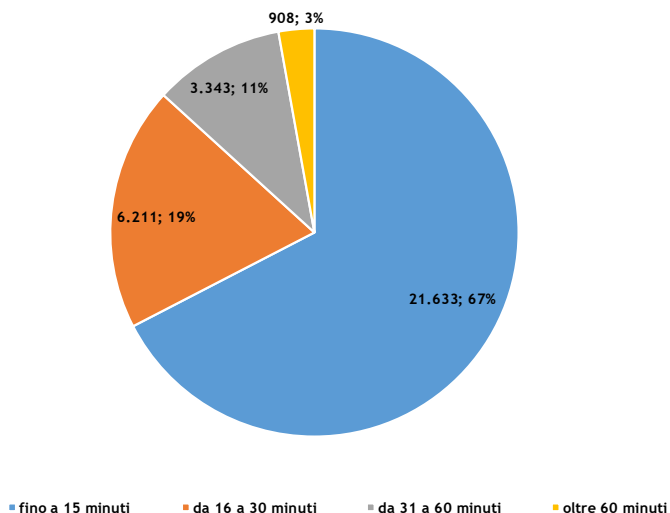


Figura 210 AINEU – Durata del viaggio – Totale [Fonte: ISTAT]

Durata del viaggio in generazione Lavoro AINEU

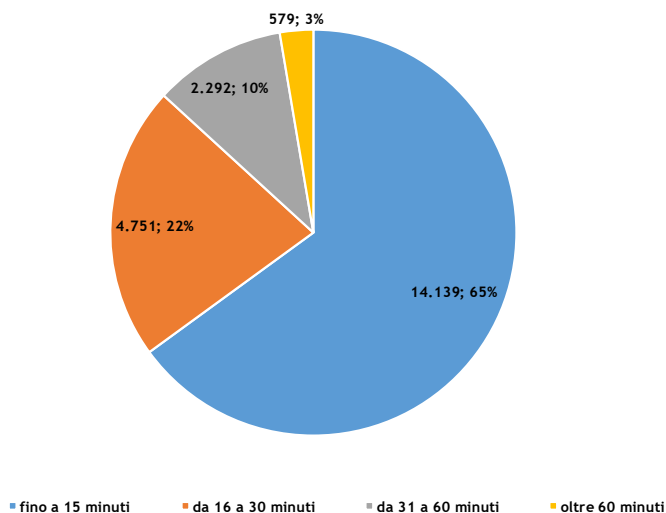


Figura 211 AINEU – Durata del viaggio – Lavoro [Fonte: ISTAT]

Durata del viaggio in generazione Studio AINEU

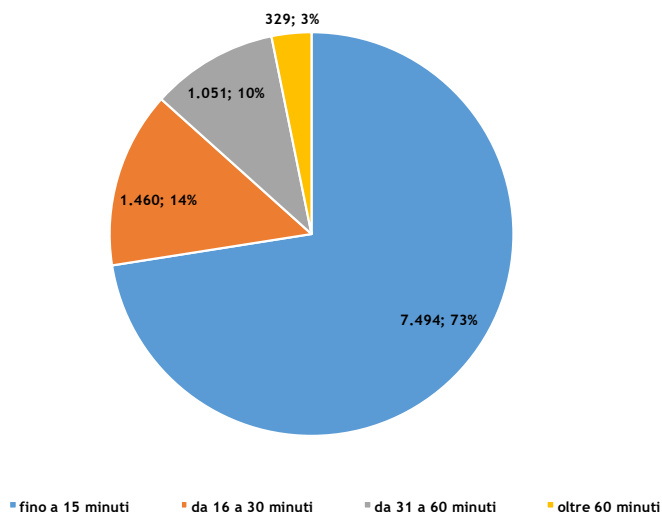
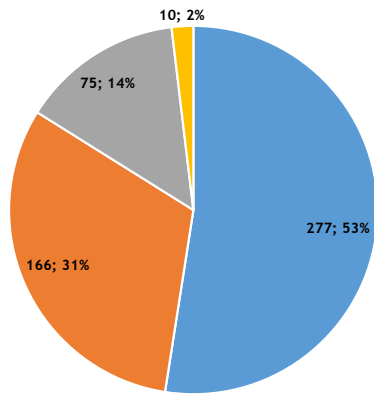


Figura 212 AINEU - Durata del viaggio – Studio [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire i dettagli per ciascun Comune AINEU.

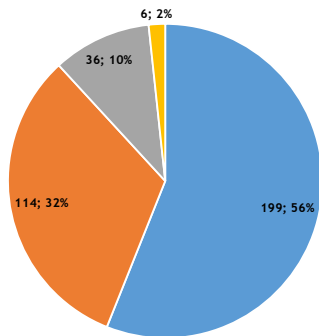
Costacciaro

Durata del viaggio in generazione Totale Costacciaro



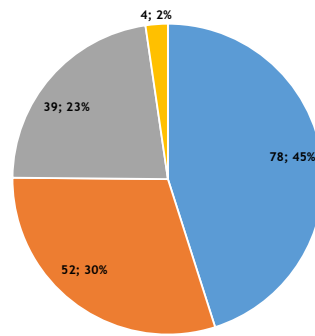
■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Durata del viaggio in generazione Lavoro Costacciaro



■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Durata del viaggio in generazione Studio Costacciaro

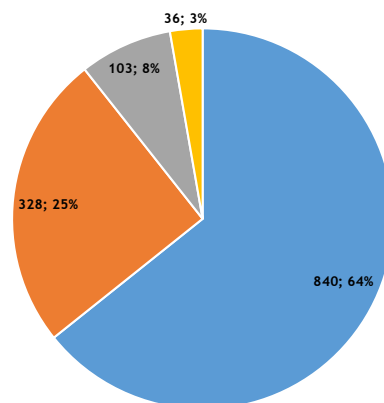


■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Figura 213 Costacciaro - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

Fossato di Vico

Durata del viaggio in generazione Totale Fossato di Vico



■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

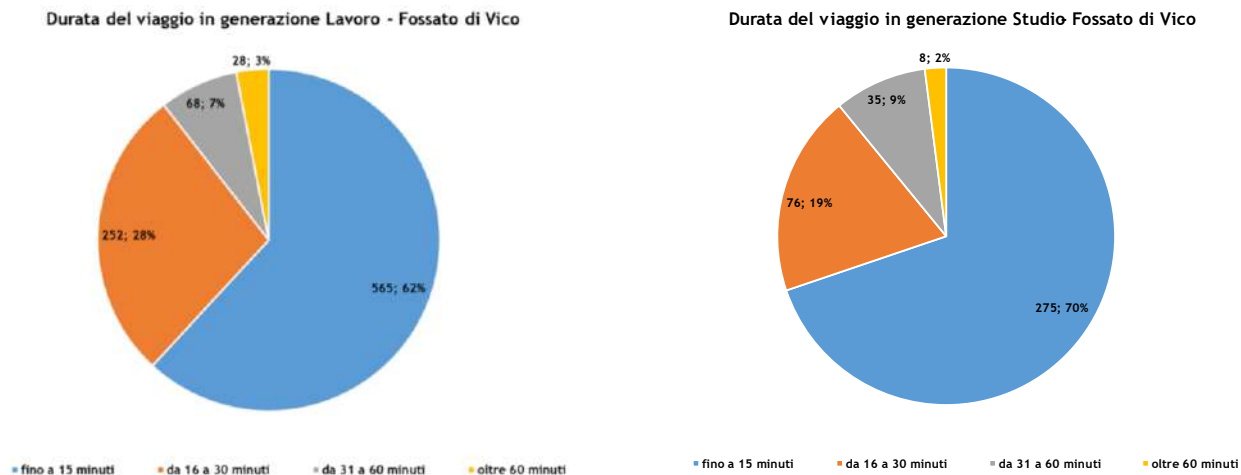


Figura 214 Fossato di Vico - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

Gualdo Tadino

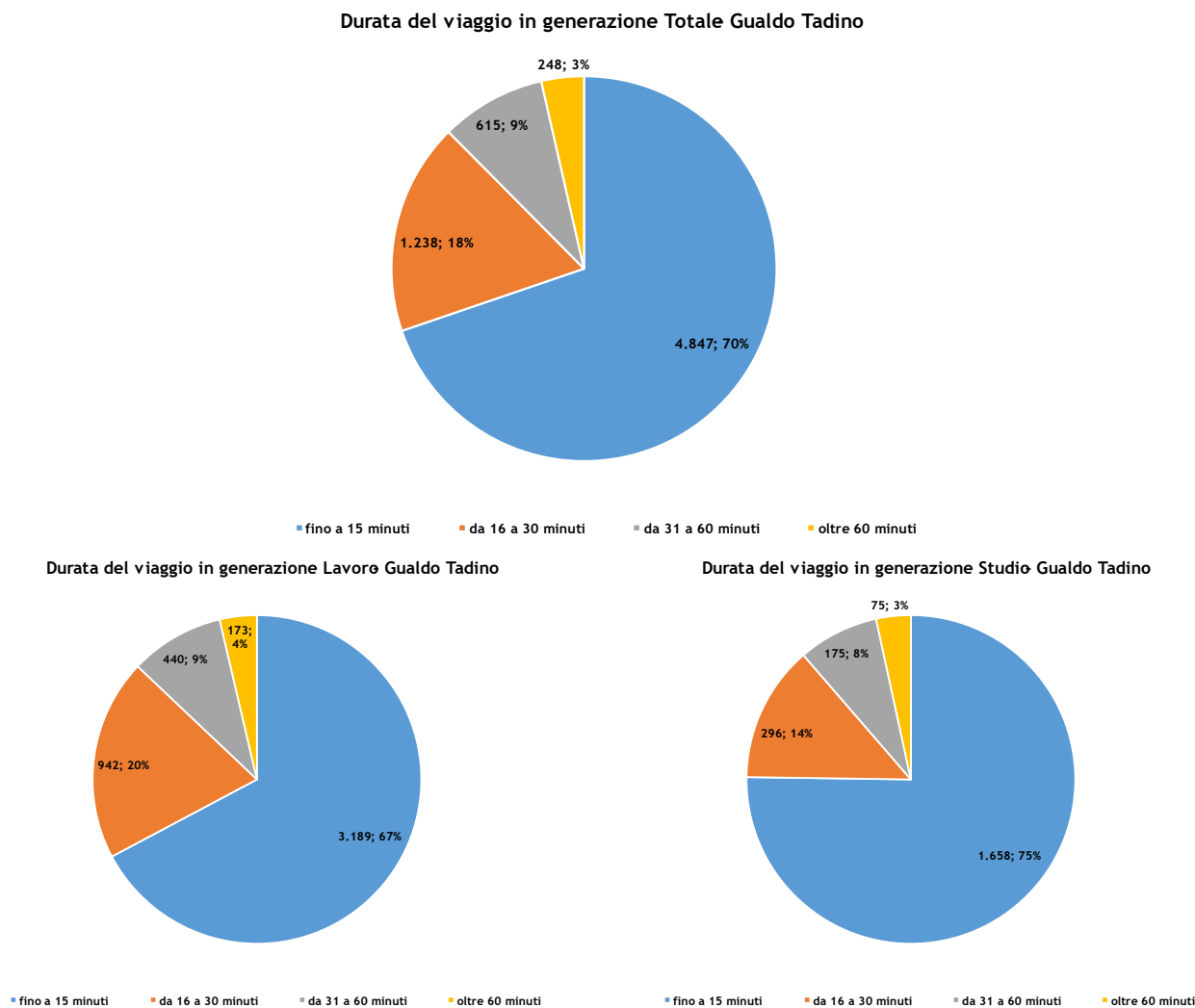
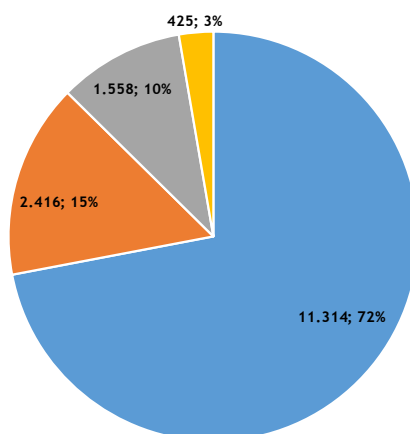


Figura 215 Gualdo Tadino - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

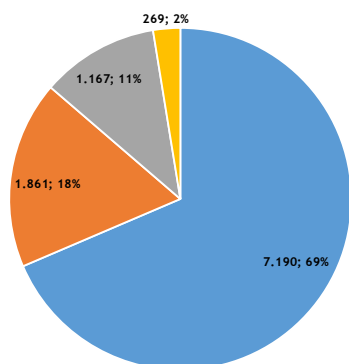
Gubbio

Durata del viaggio in generazione Totale Gubbio

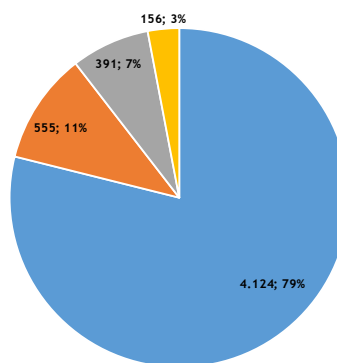


■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Durata del viaggio in generazione Lavoro Gubbio



Durata del viaggio in generazione Studio Gubbio

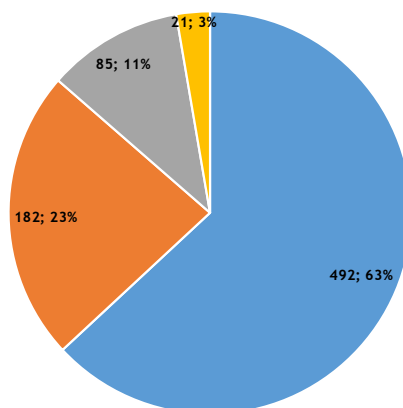


■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti ■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Figura 216 Gubbio - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

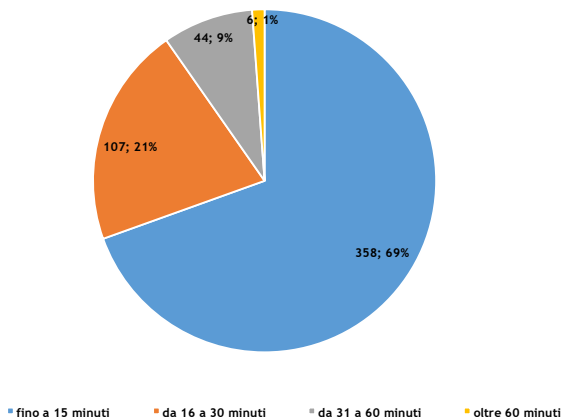
Montone

Durata del viaggio in generazione TotaleMontone



■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Durata del viaggio in generazione Lavoro Montone



Durata del viaggio in generazione Studio Montone

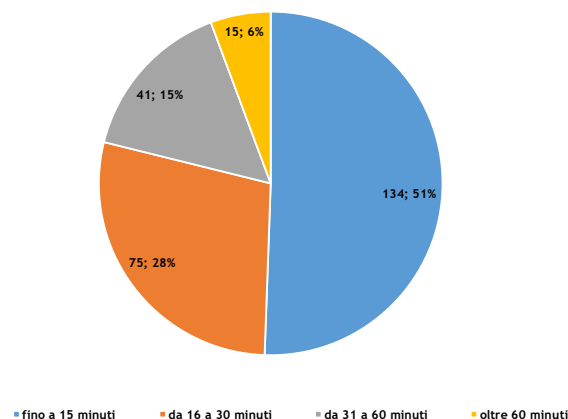
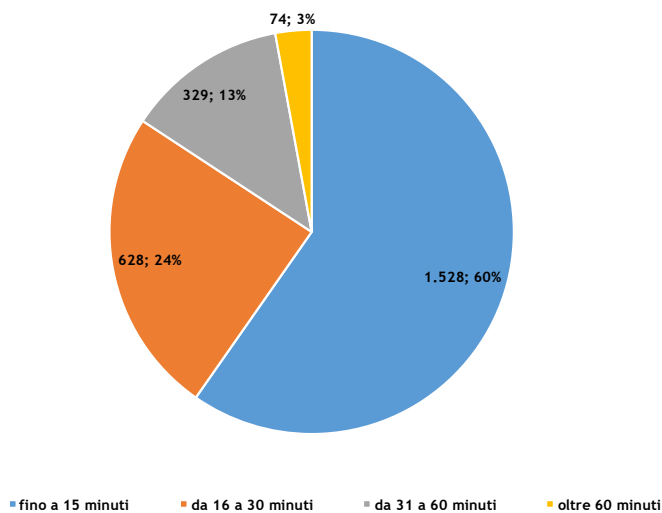


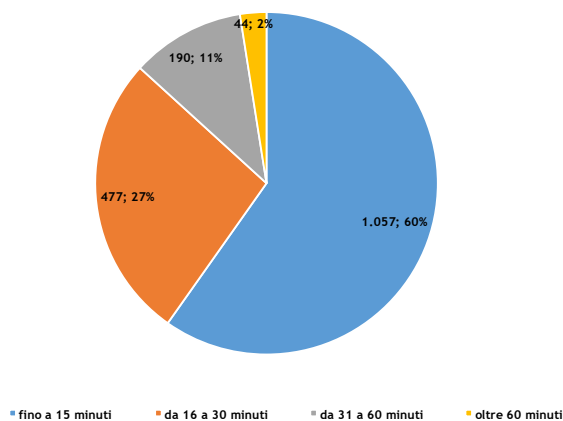
Figura 217 Montone - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

Nocera Umbra

Durata del viaggio in generazione Totale Nocera Umbra



Durata del viaggio in generazione Lavoro Nocera Umbra



Durata del viaggio in generazione Studio Nocera Umbra

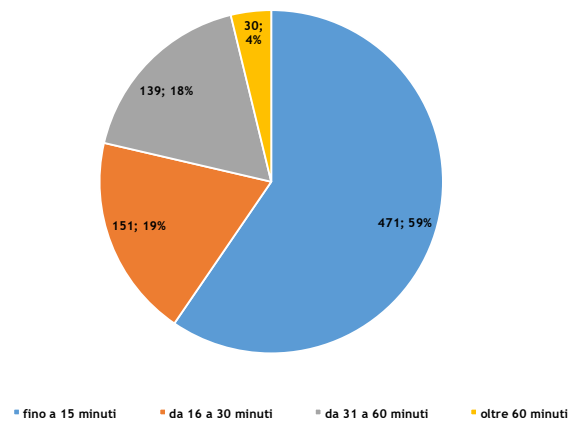
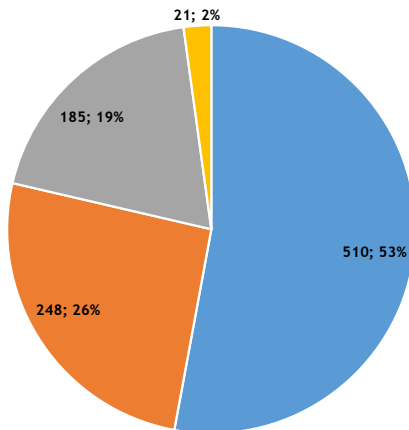


Figura 218 Nocera Umbra - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

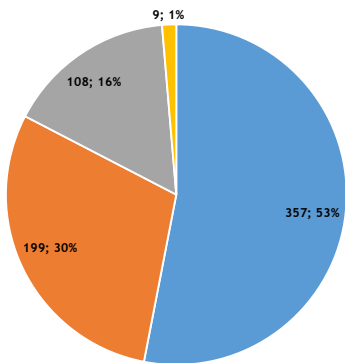
Pietralunga

Durata del viaggio in generazione Totale Pietralunga



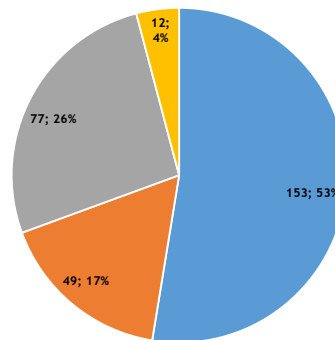
■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Durata del viaggio in generazione Lavoro Pietralunga



■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Durata del viaggio in generazione Studio Pietralunga

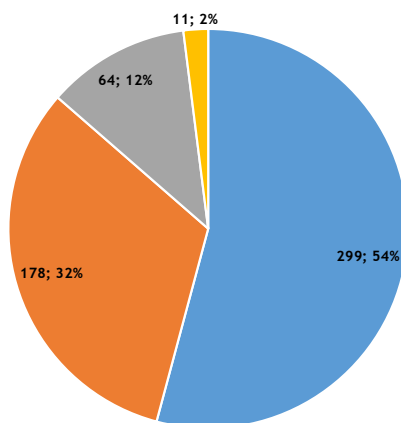


■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

Figura 219 Pietralunga - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

Scheggia e Pascalupo

Durata del viaggio in generazione Totale Scheggia e Pascalupo



■ fino a 15 minuti ■ da 16 a 30 minuti ■ da 31 a 60 minuti ■ oltre 60 minuti

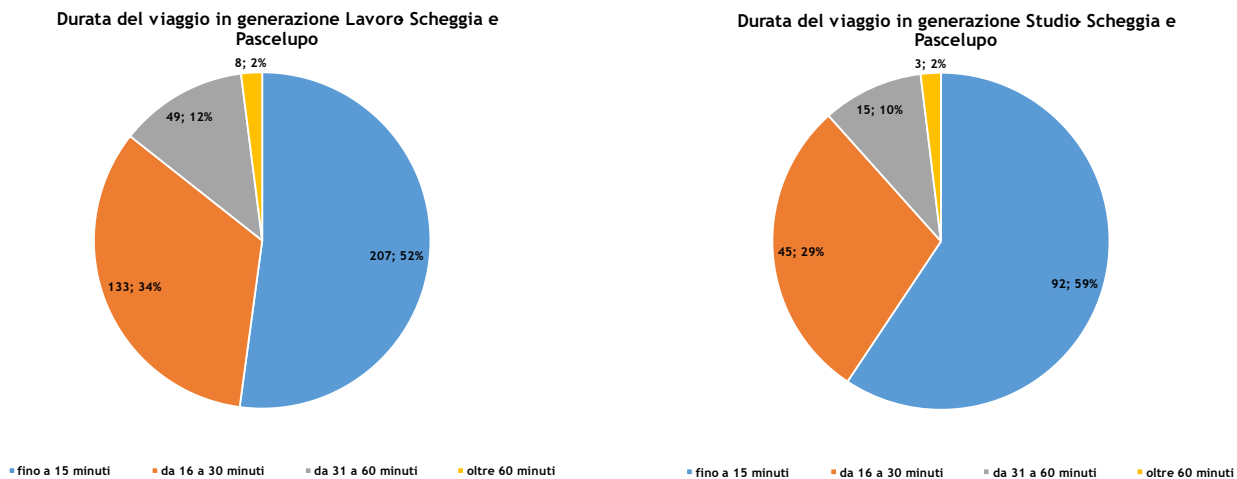


Figura 220 Scheggia e Pascelupo - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

Sigillo

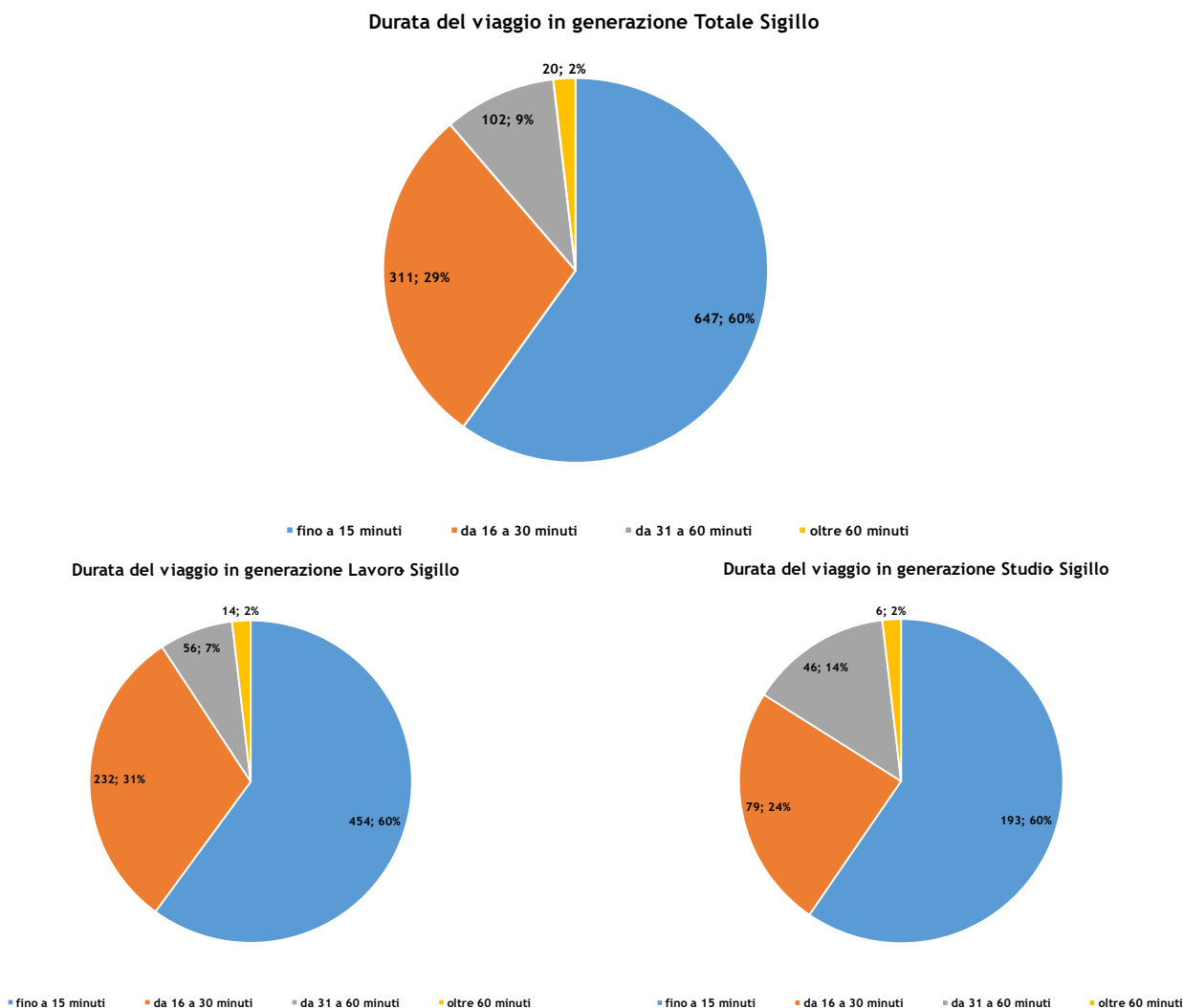
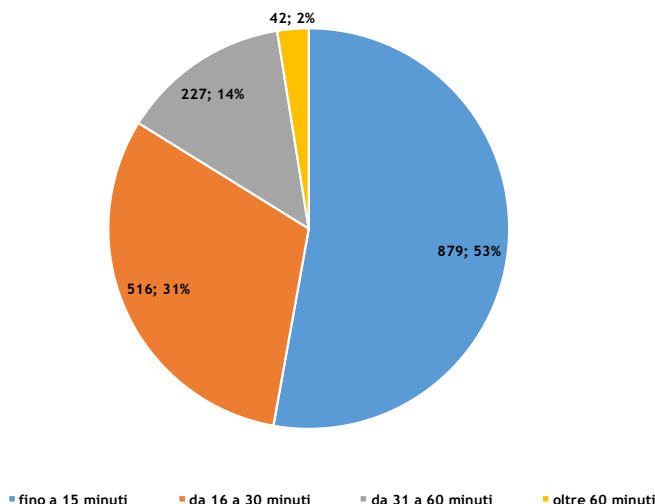


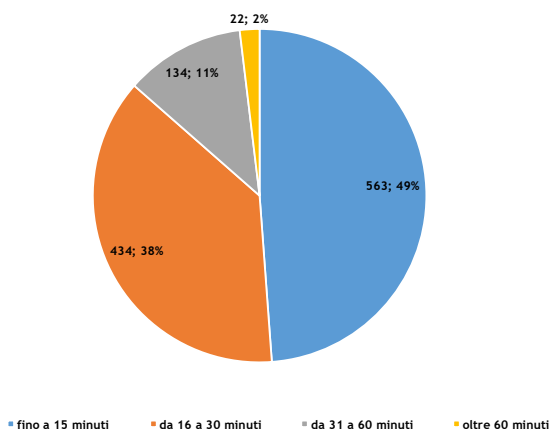
Figura 221 Sigillo - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

Valfabbrica

Durata del viaggio in generazione Totale Valfabbrica



Durata del viaggio in generazione Lavoro Valfabbrica



Durata del viaggio in generazione Studio Valfabbrica

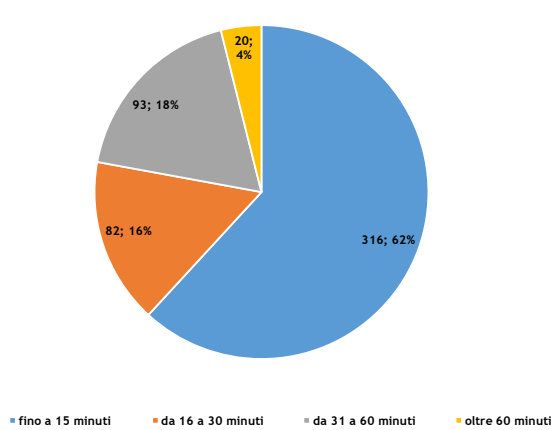


Figura 222 Valfabbrica - Durata del viaggio – Lavoro -Studio [Fonte: ISTAT]

7.1.4 TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER TIPO DI MEZZO

L'analisi degli spostamenti sistematici sulla **tipologia di spostamento per tipo di mezzo** evidenzia il ruolo del mezzo privato negli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria.

Oltre il 75% degli spostamenti Intra-comunali è compiuto con un mezzo privato e la seconda modalità è rappresentata dalla mobilità attiva. Il mezzo privato supera l'80% della quota modale negli spostamenti di scambio intra-AINEU ed intra-provinciale per raggiungere il 90% negli spostamenti di scambio extra-provinciale.

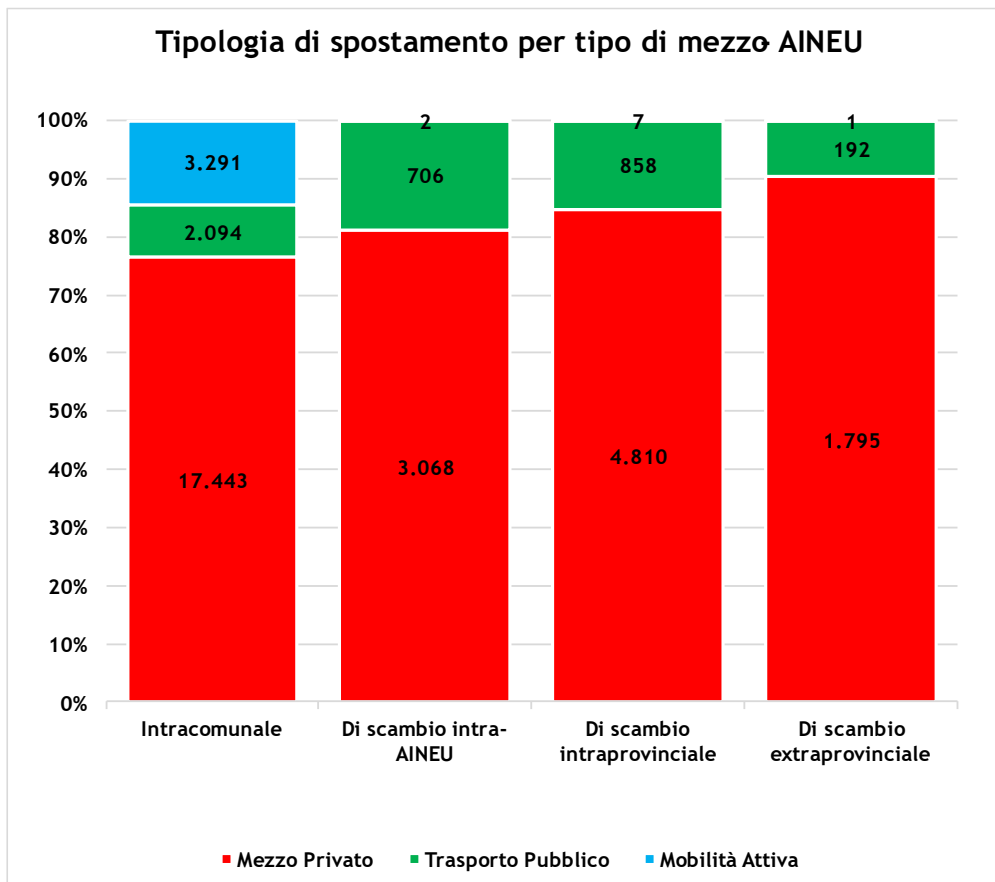
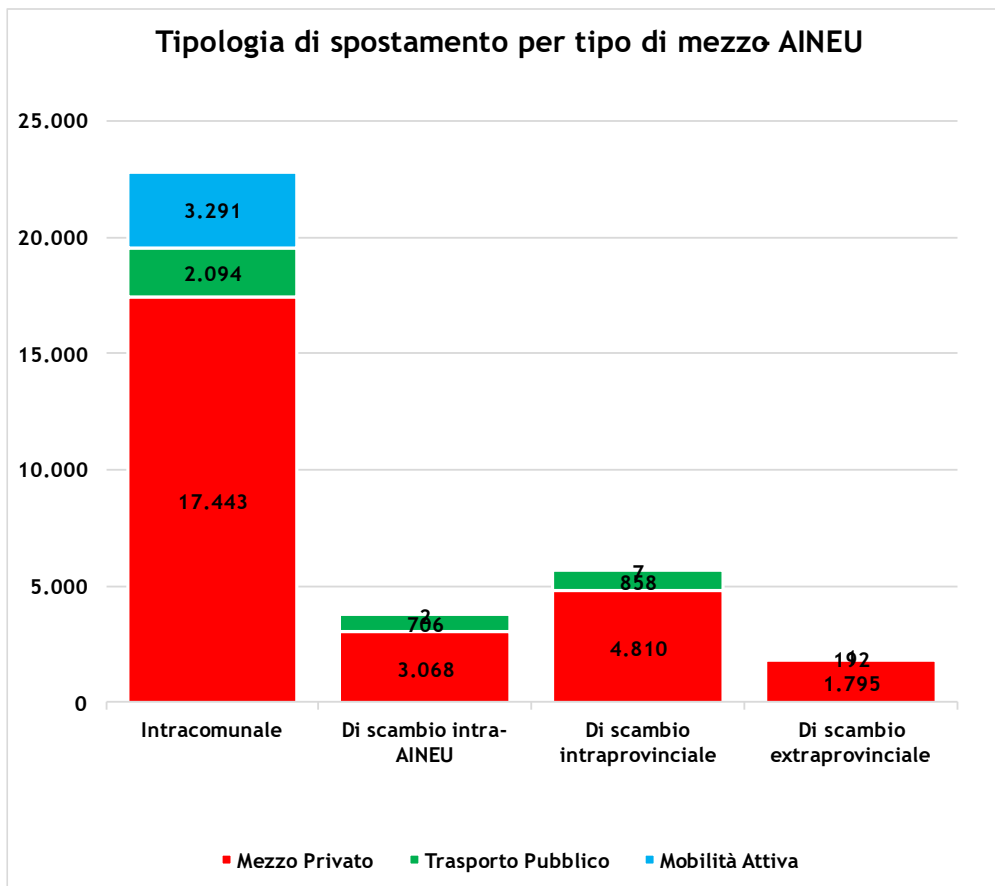


Figura 223 AINEU – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire le elaborazioni relative a ciascun Comune dell'Area Interna

Costacciaro

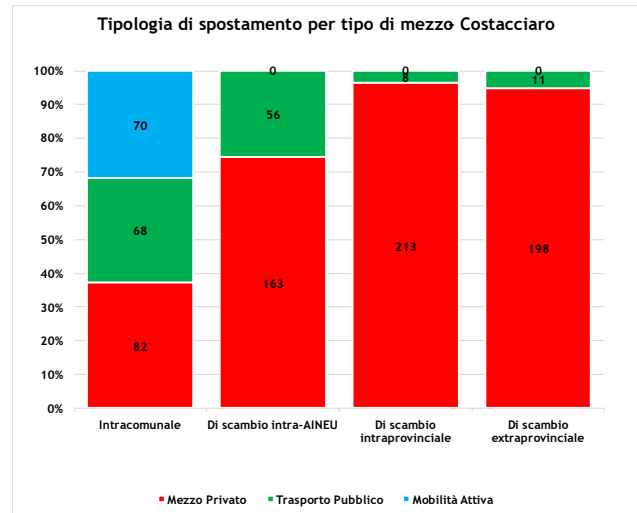
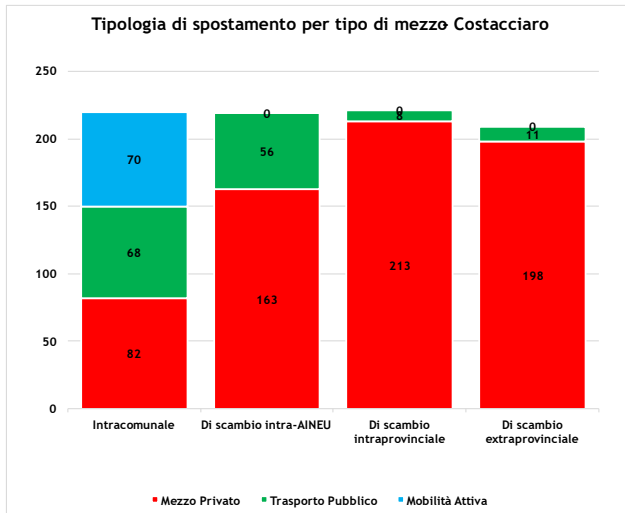


Figura 224 Costacciaro – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Fossato di Vico

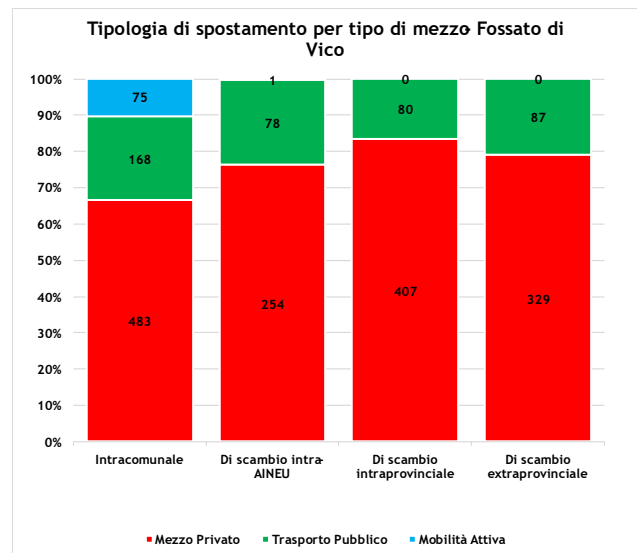
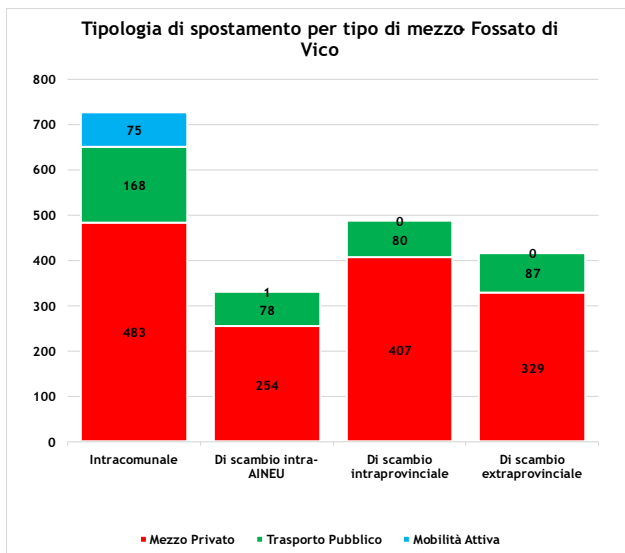


Figura 225 Fossato di Vico – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Gualdo Tadino

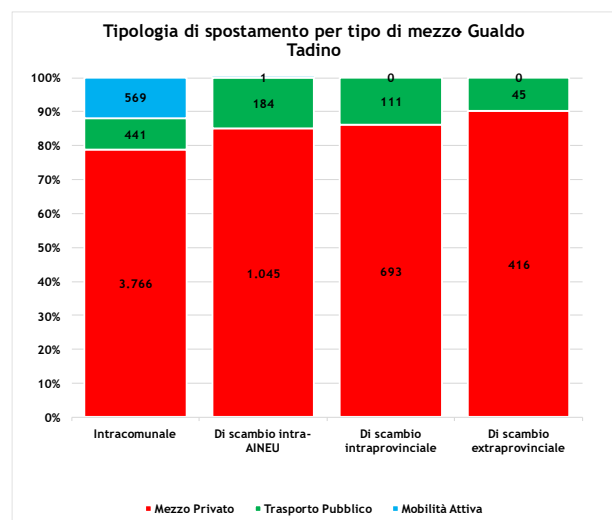
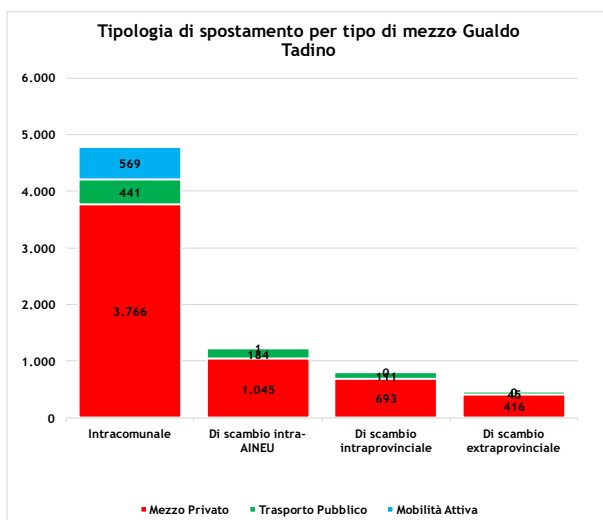


Figura 226 Gualdo Tadino – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Gubbio

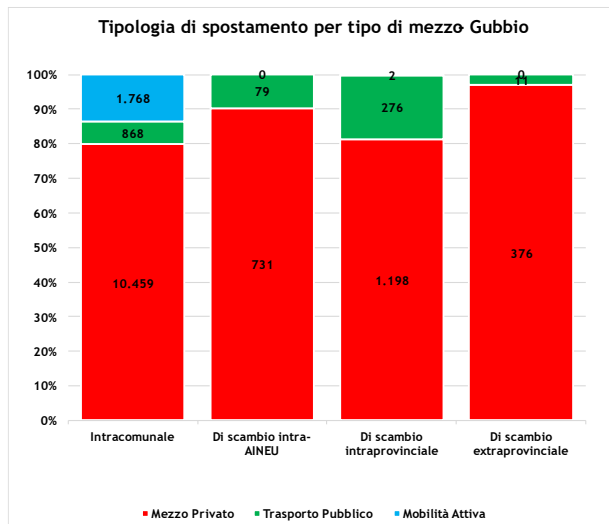
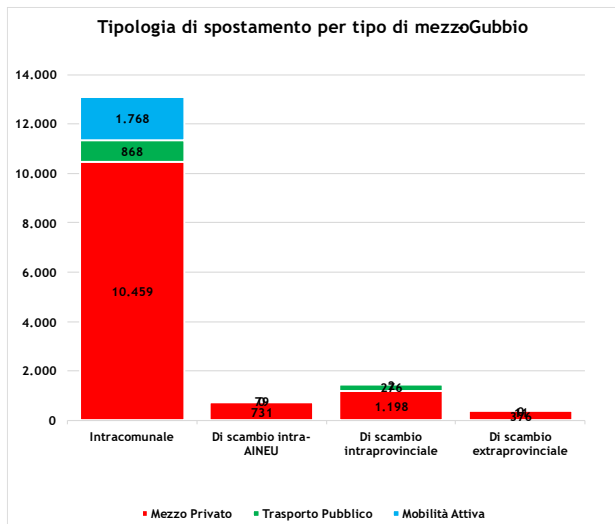


Figura 227 Gubbio – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Montone

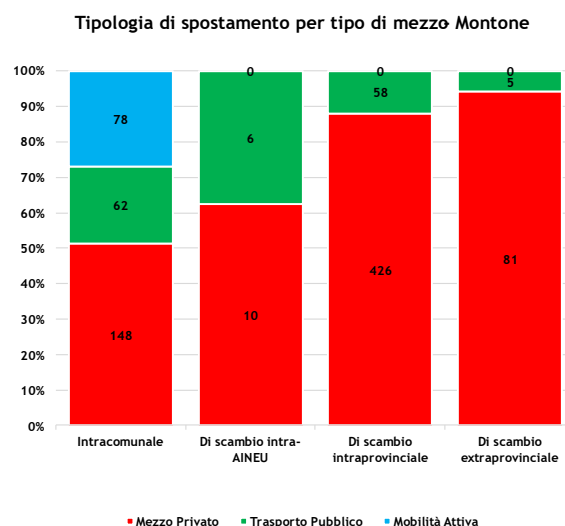
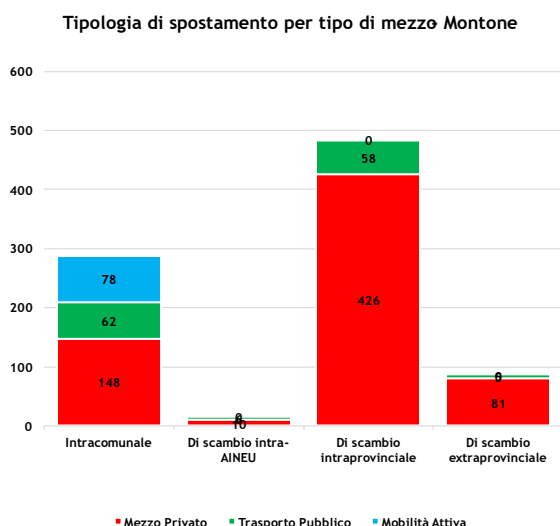


Figura 228 Montone – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Nocera Umbra

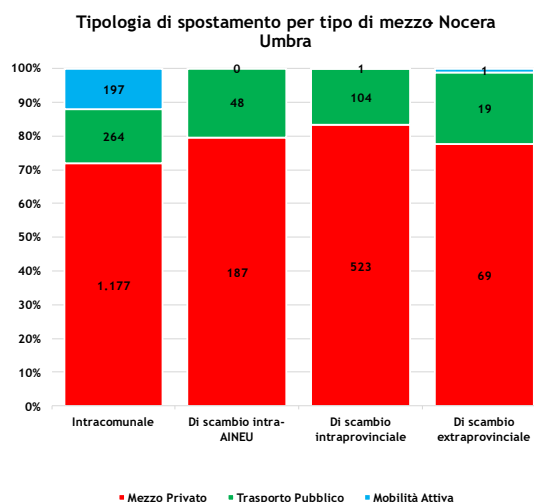
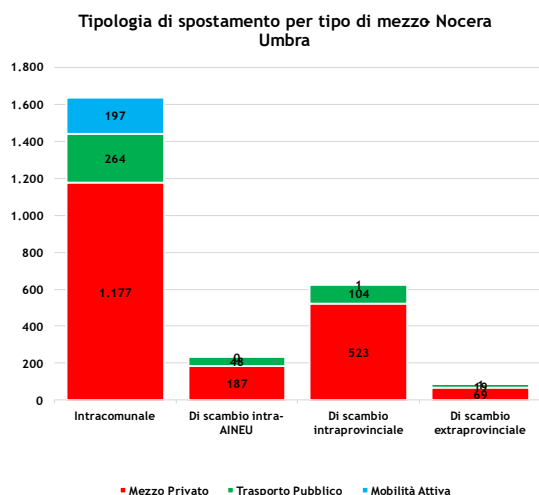


Figura 229 Nocera Umbra – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Pietralunga

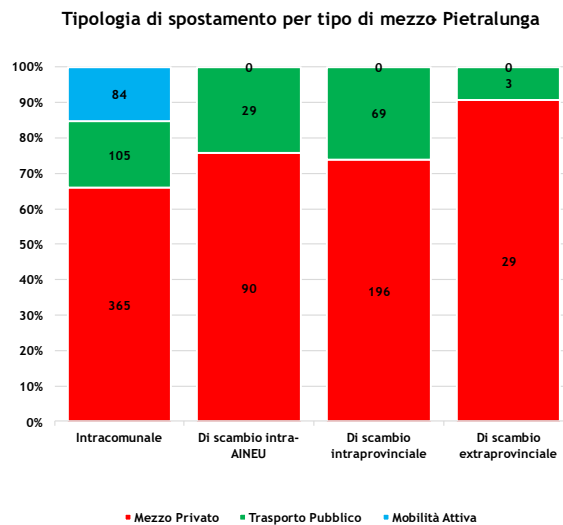
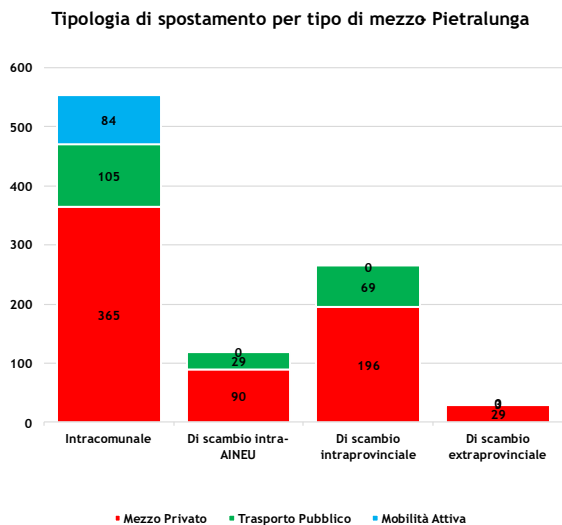


Figura 230 Pietralunga – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Scheggia e Pascalupo

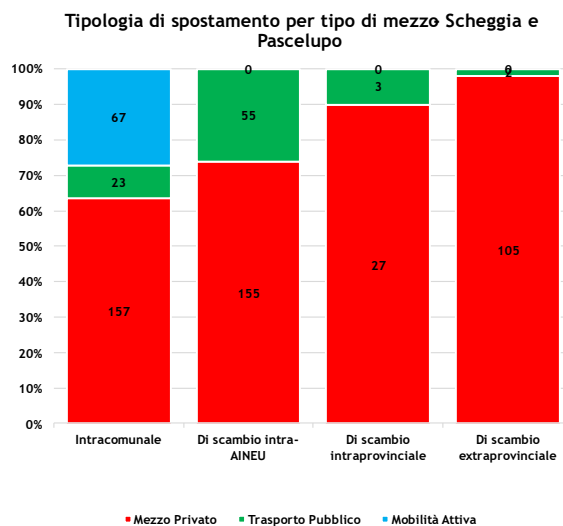
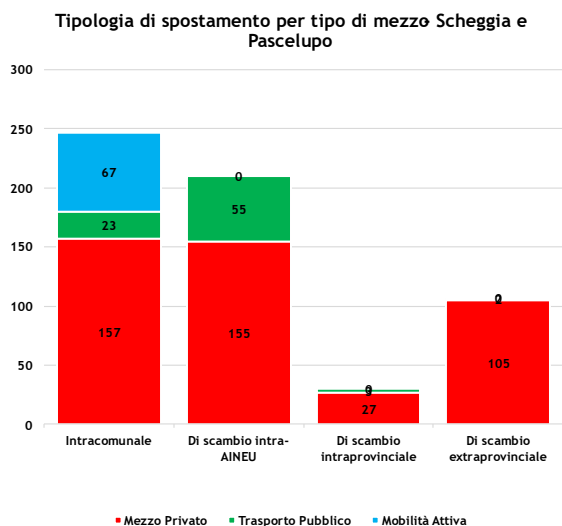


Figura 231 Scheggia e Pascalupo – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Sigillo

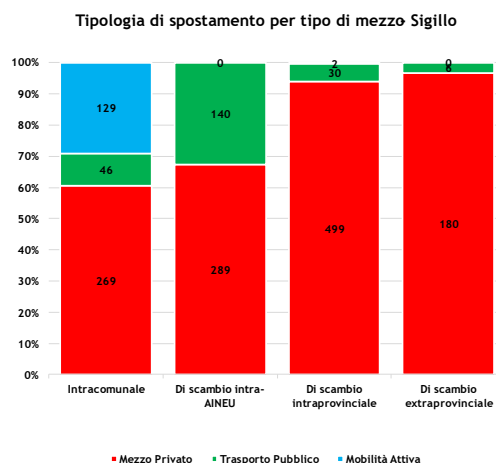
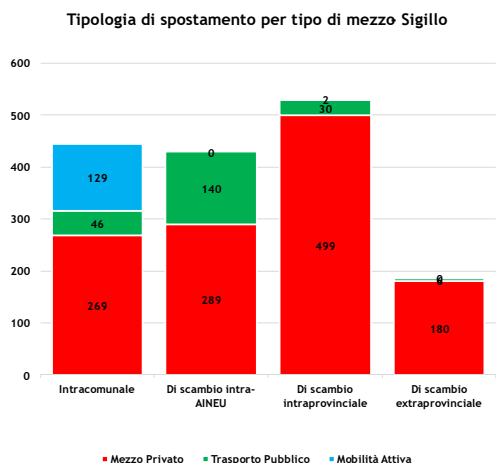


Figura 232 Sigillo – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Valfabbrica

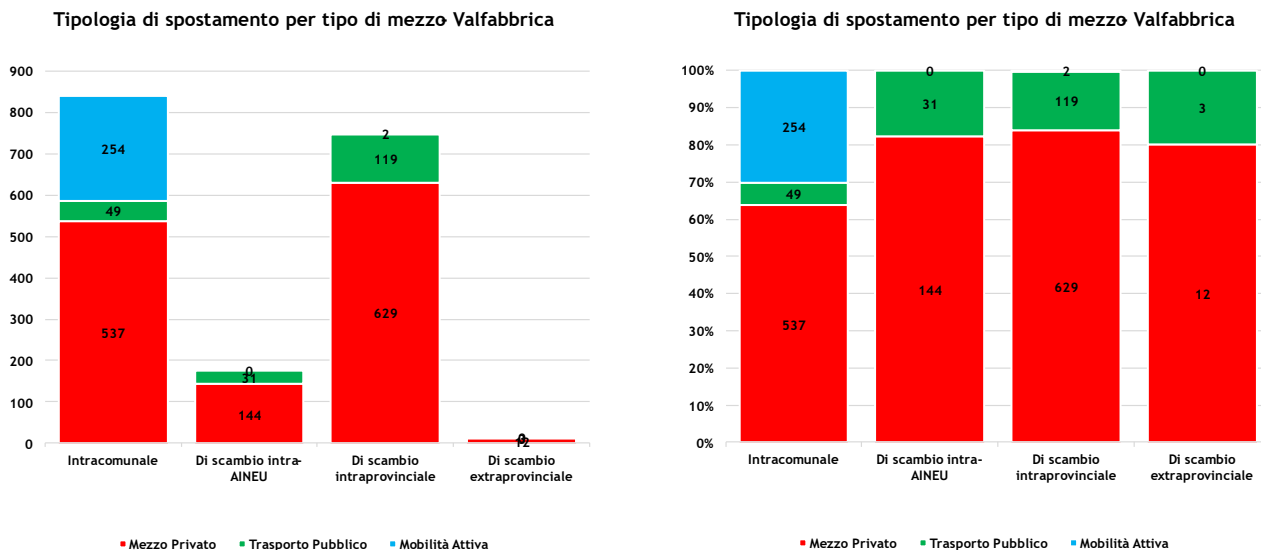


Figura 233 Valfabbrica – Tipologia di spostamento per tipo di mezzo [Fonte: ISTAT]

Si propongono a seguire le elaborazioni dal confronto dei Comuni dell’Area Interna per ciascun ambito di spostamento e per tipo di mezzo utilizzato.

Tipo di mezzo spostamenti Intracomunale

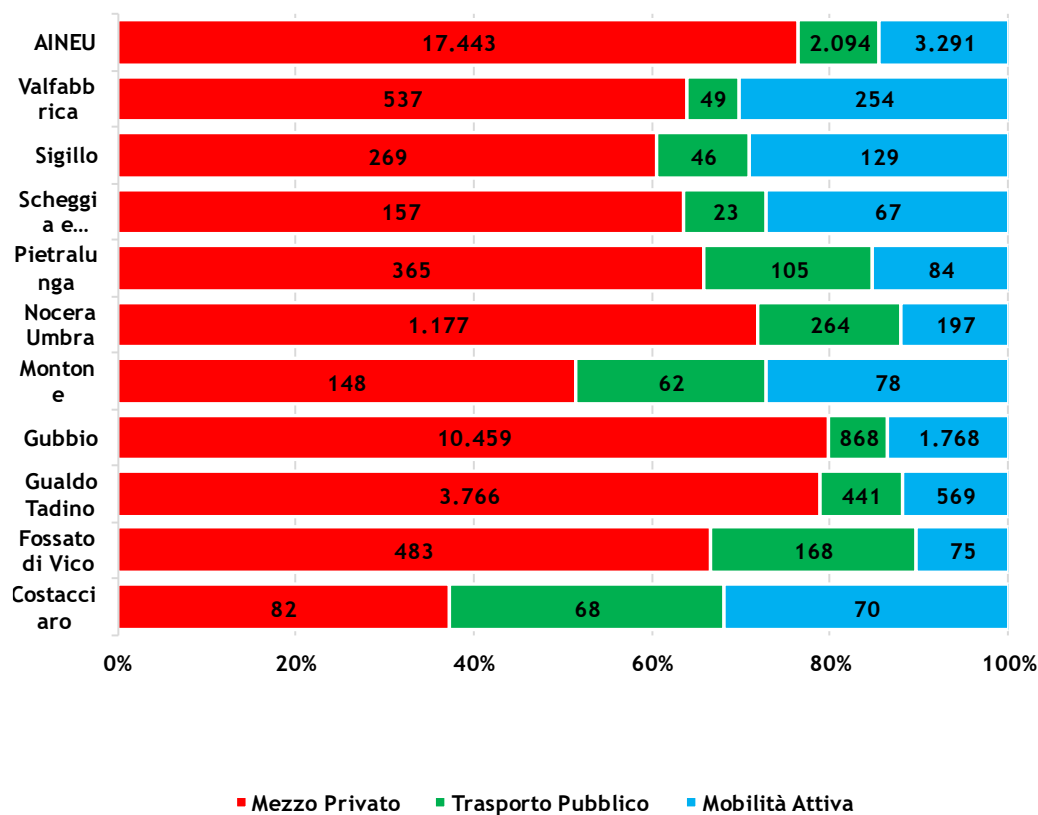


Figura 234 AINEU – Tipo di mezzo – Spostamenti Intra-comunale [Fonte: ISTAT]

Tipo di mezzo spostamenti Di scambio intraAINEU

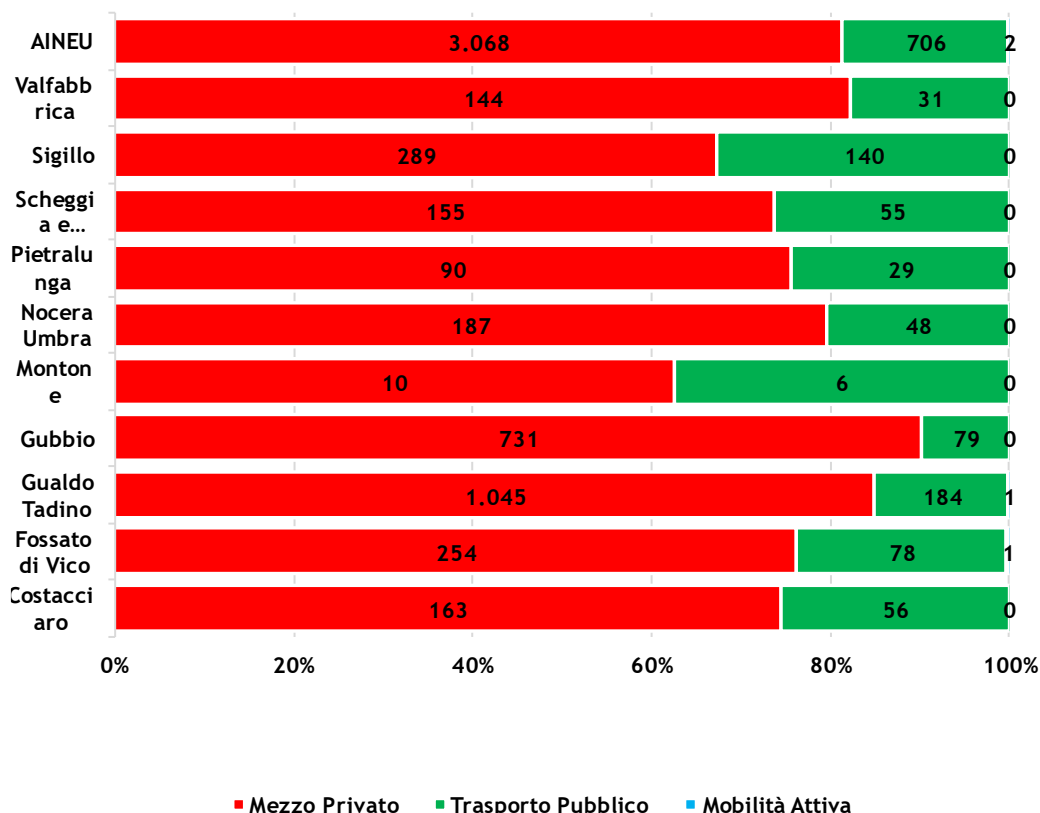


Figura 235 AINEU – Tipo di mezzo – Spostamenti Intra-AINEU [Fonte: ISTAT]

Tipo di mezzo spostamenti Di scambio intraprovinciale

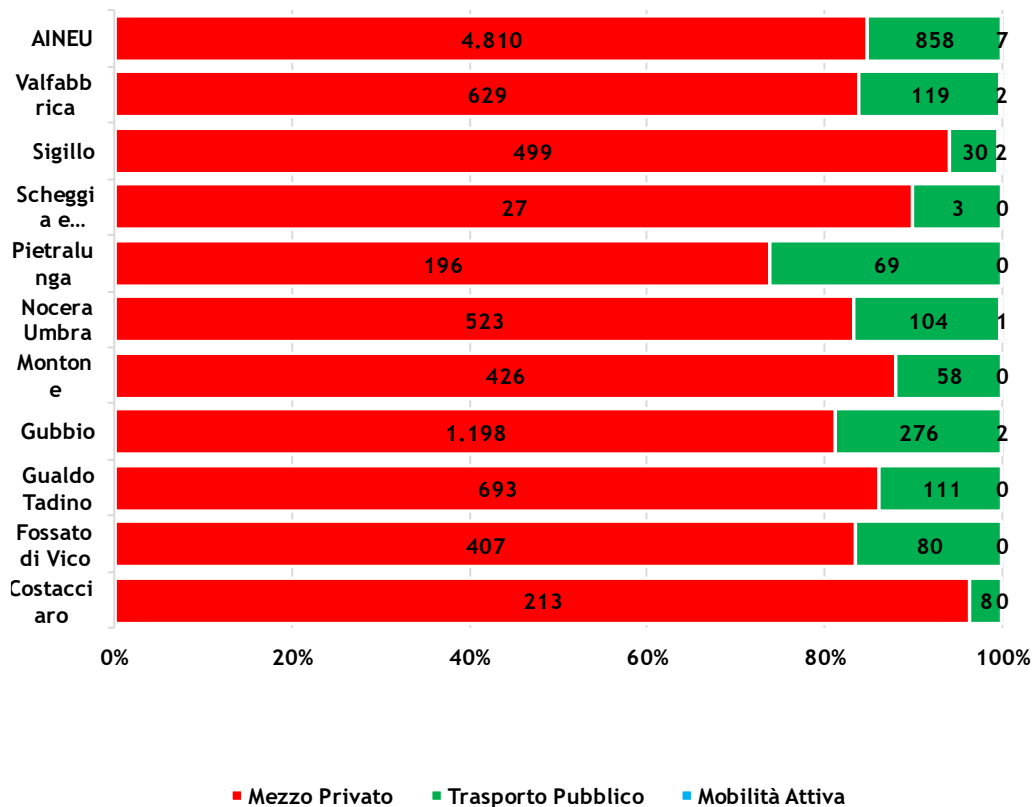


Figura 236 AINEU – Tipo di mezzo – Spostamenti Intra-provinciale [Fonte: ISTAT]

Tipo di mezzo spostamenti Di scambio extraprovinciale

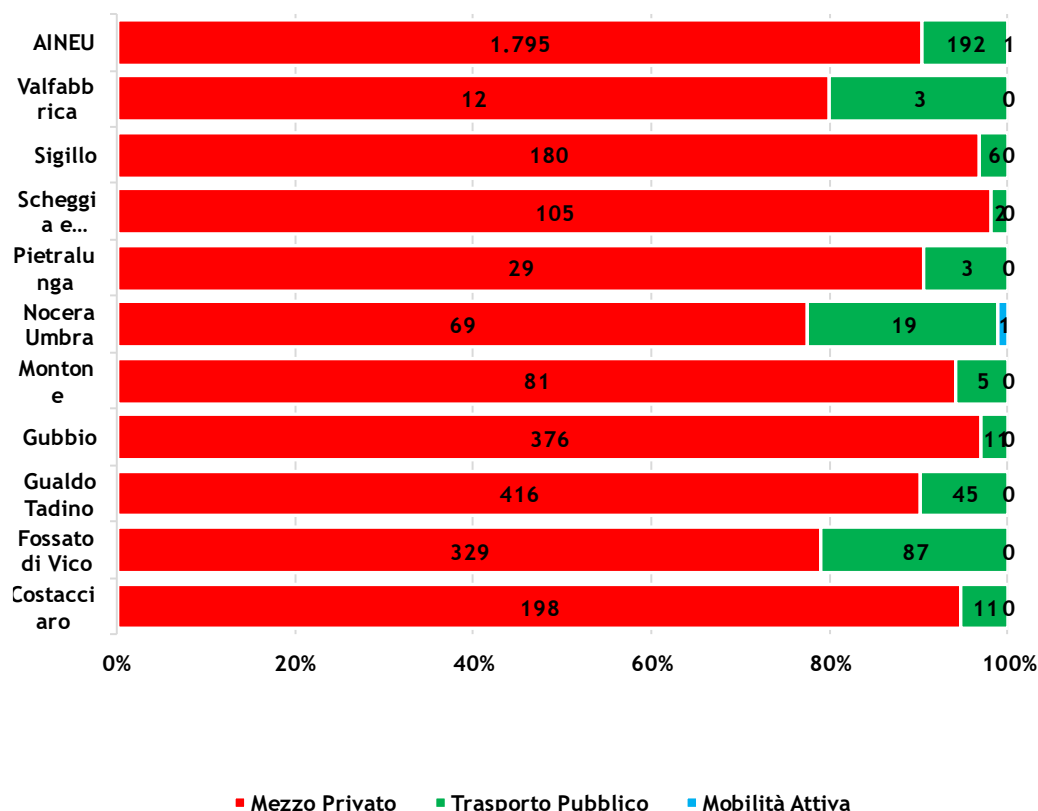


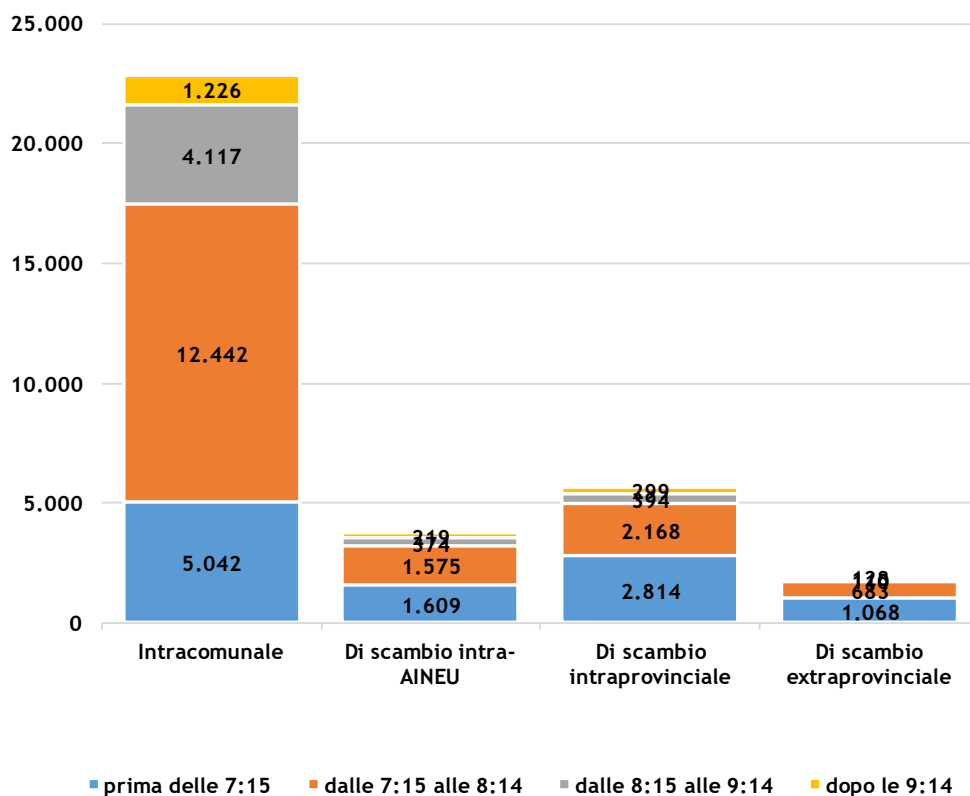
Figura 237 AINEU – Tipo di mezzo – Spostamenti Extra-provinciale [Fonte: ISTAT]

7.1.5 TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER ORARIO DI PARTENZA E PER DURATA

L'analisi della **Tipologia di spostamento per orario di partenza** consente di mettere a fuoco, per ciascuna tipologia di relazione da e tra i Comuni dell'Area Interna Nord est dell'Umbria, le fasce orarie di origine dello spostamento.

Negli spostamenti intra-comunali dei Comuni dell'Area Interna a prevalere sono gli spostamenti con orario di partenza compreso tra le 7:15 e le 8:14; la fascia oraria, insieme a quella precedente (prima delle 7:15) sono quelle che caratterizzano gli spostamenti di scambio intra-AINEU. La ripartizione tra le fasce oraria rimane sostanzialmente invariata nelle altre classi di spostamento.

Tipologia di spostamento per orario di partenza AINEU



Tipologia di spostamento per orario di partenza AINEU

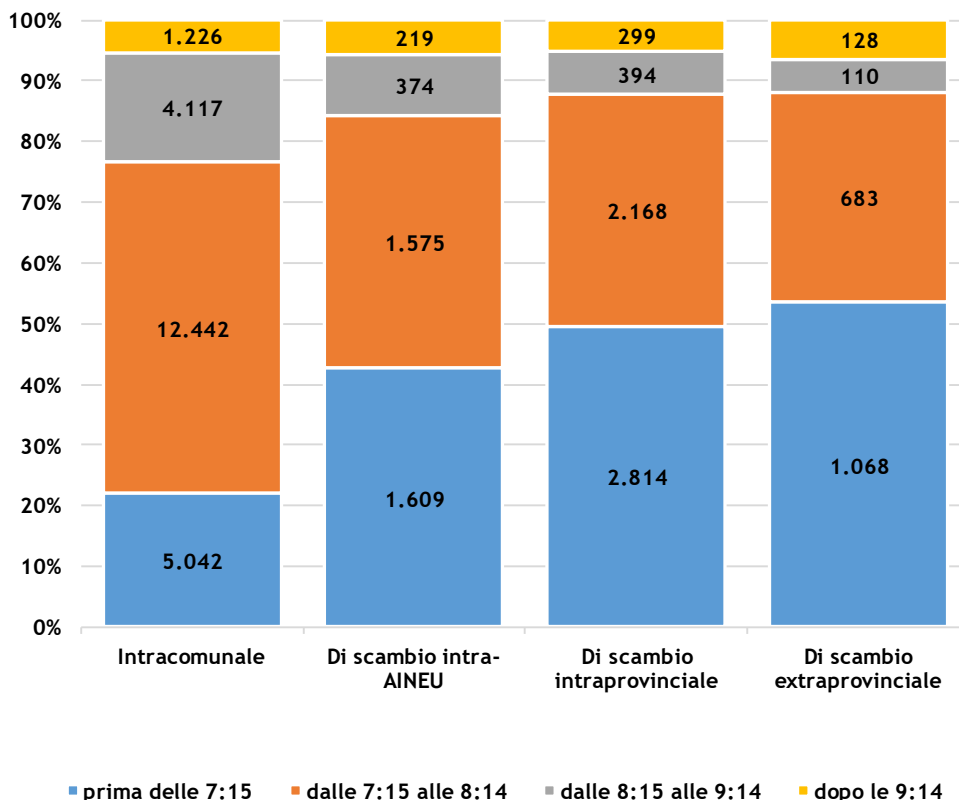


Figura 238 AINEU – Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire le elaborazioni per ciascun Comune AINEU.

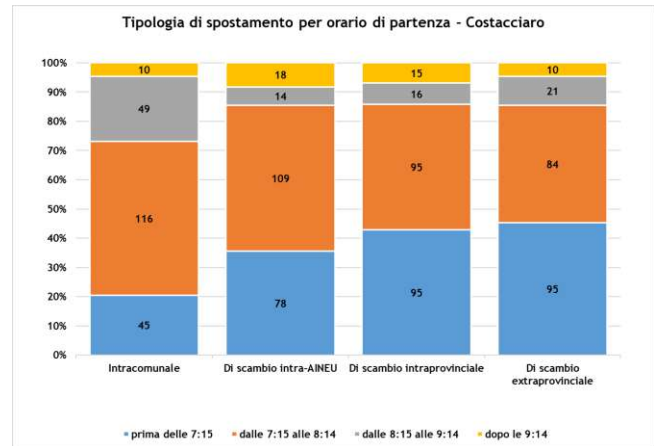
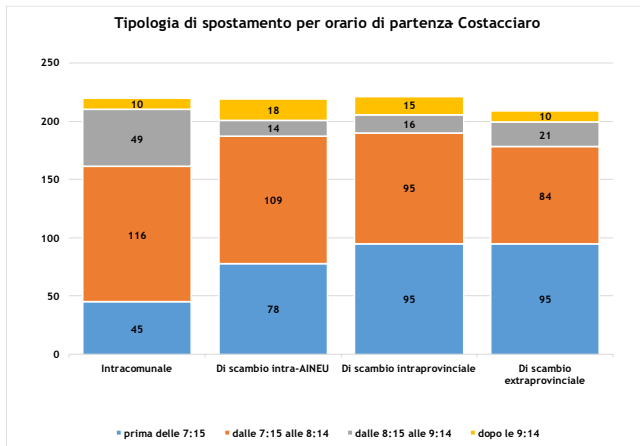


Figura 239 Costacciaro - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

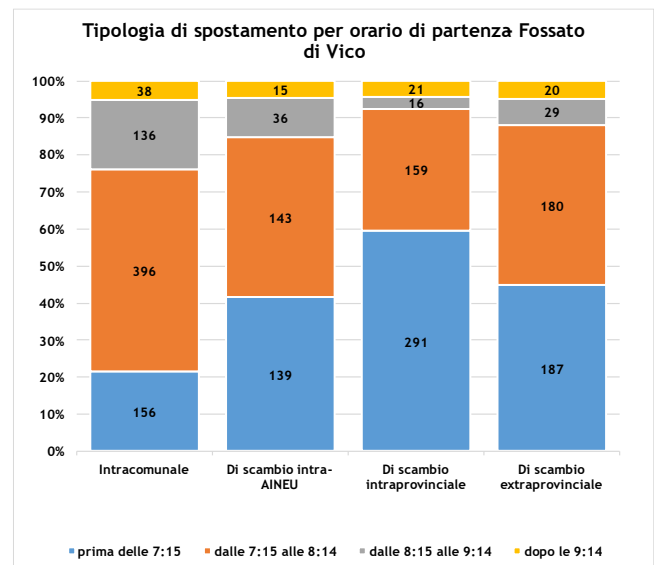
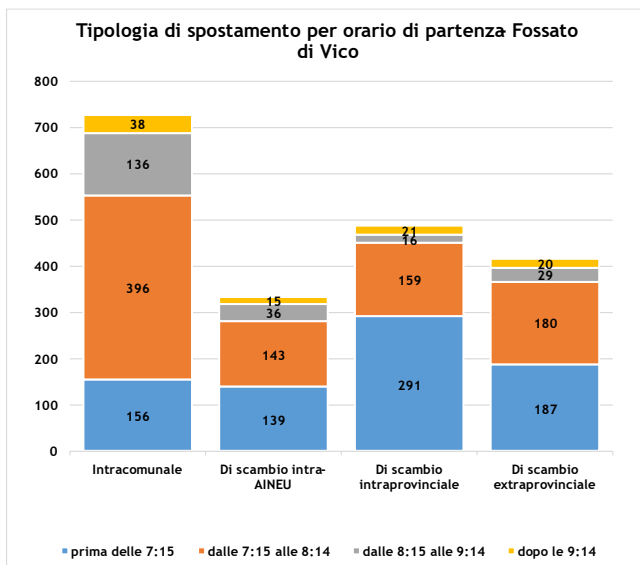


Figura 240 Fossato di Vico - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

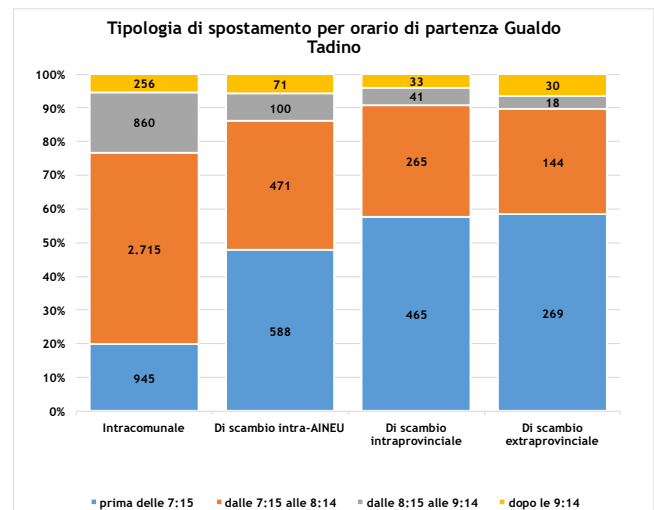
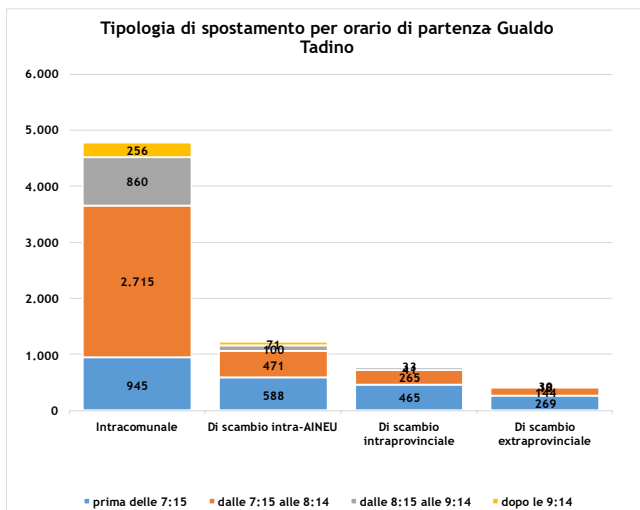


Figura 241 Gualdo Tadino - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

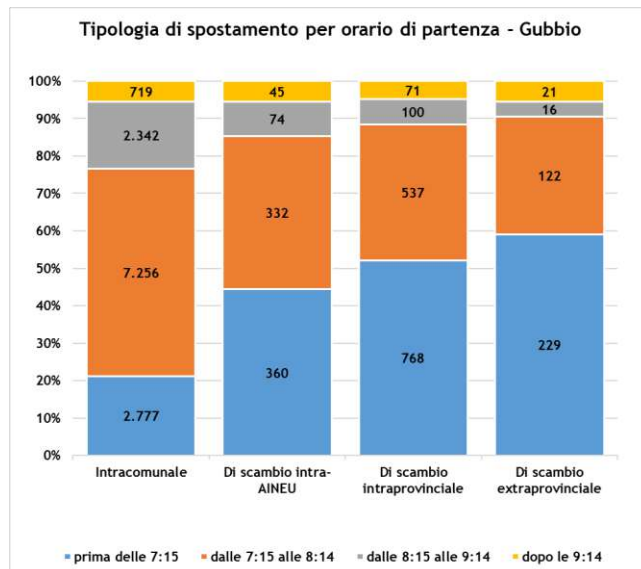
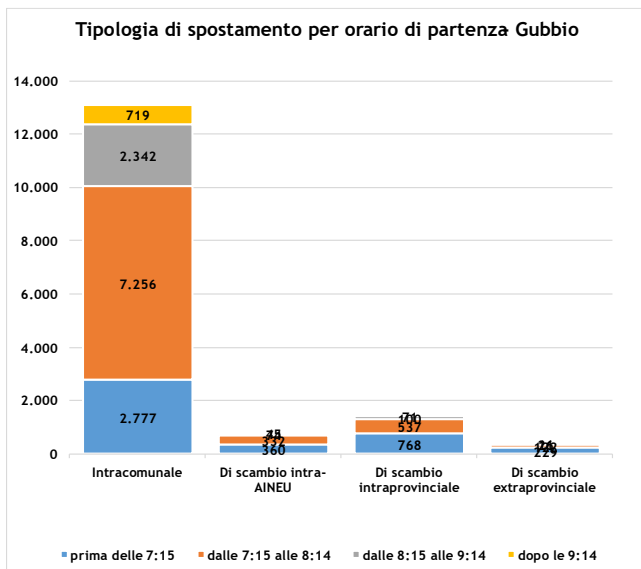


Figura 242 Gubbio - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

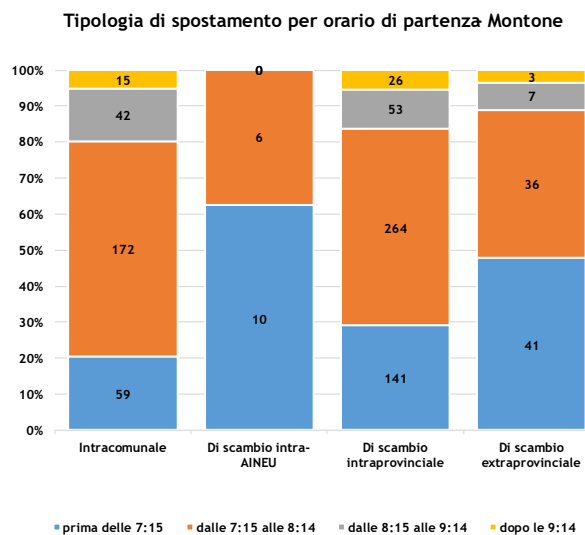
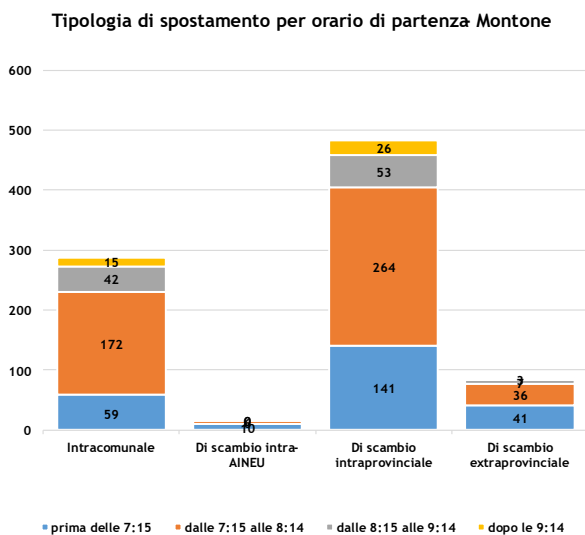


Figura 243 Montone - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

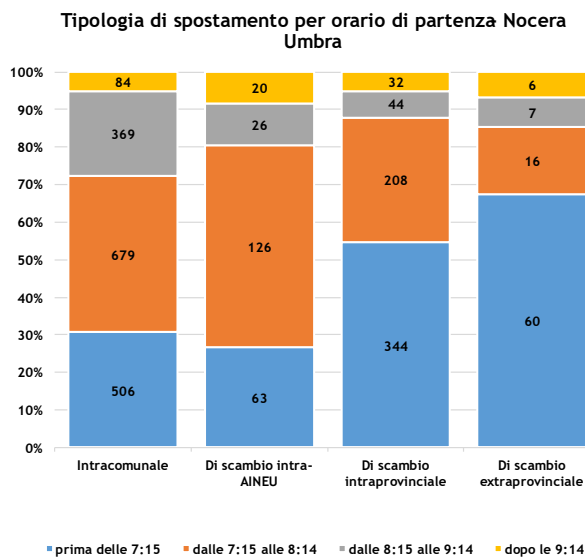
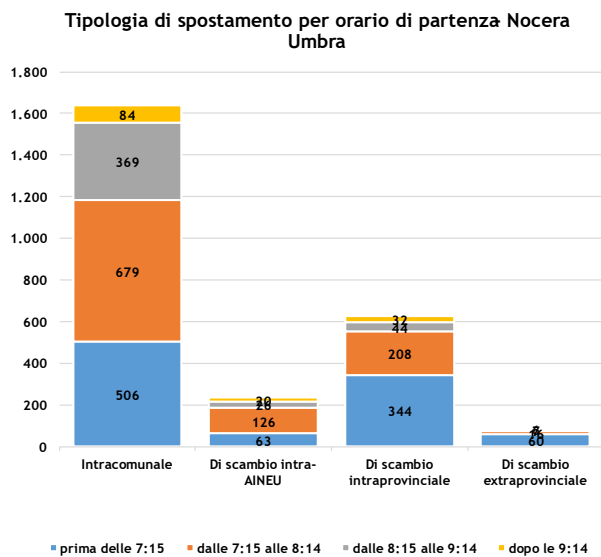


Figura 244 Nocera Umbra - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

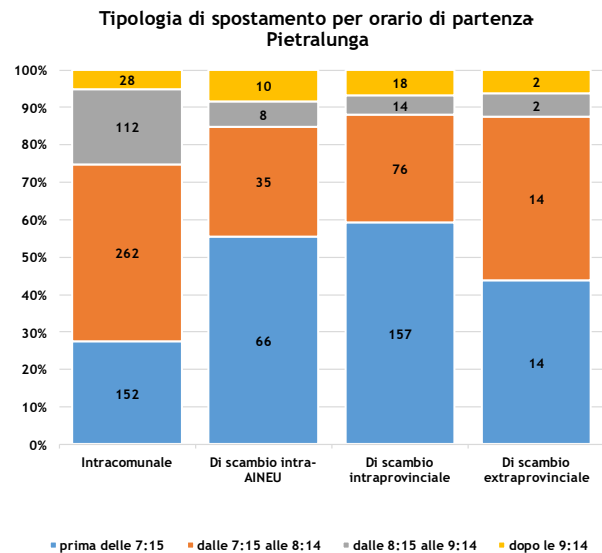
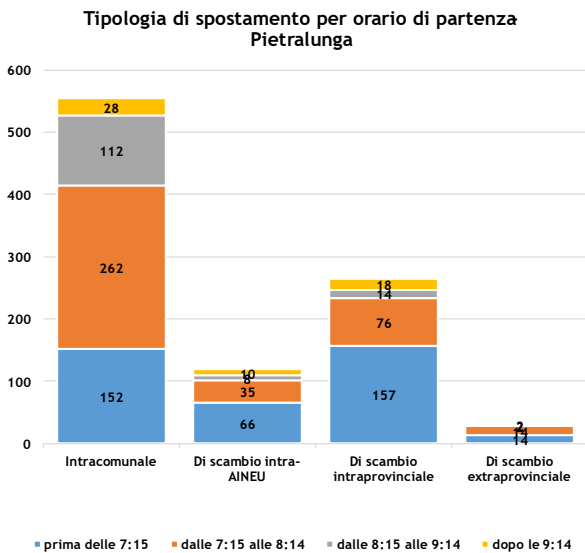


Figura 245 Pietralunga - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

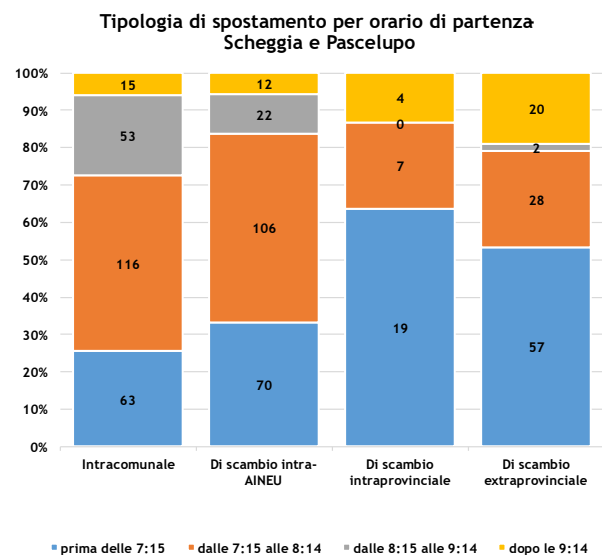
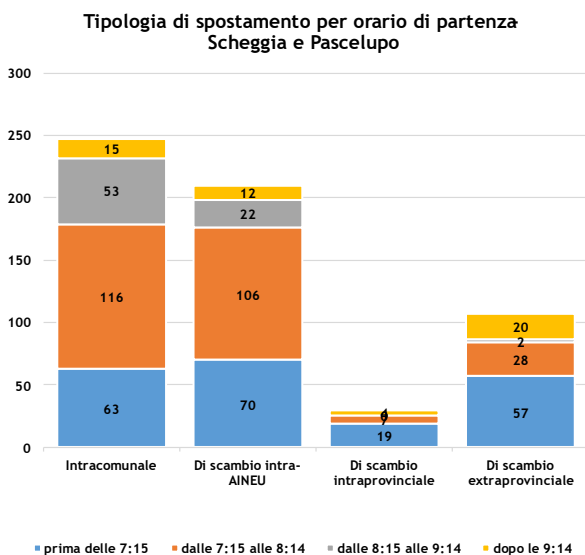


Figura 246 Scheggia e Pascalupo - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

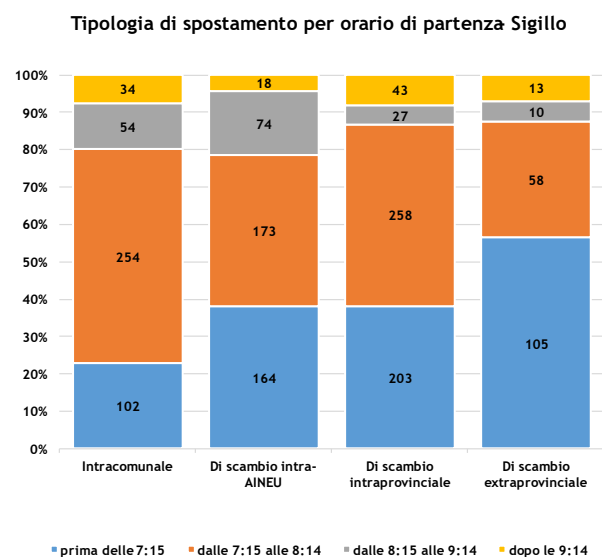
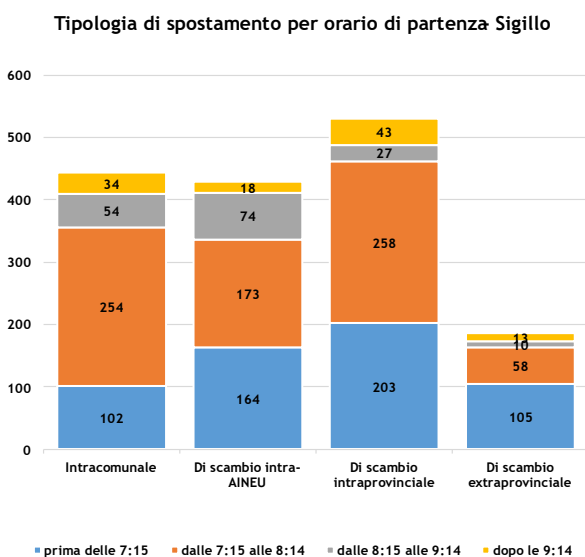


Figura 247 Sigillo - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

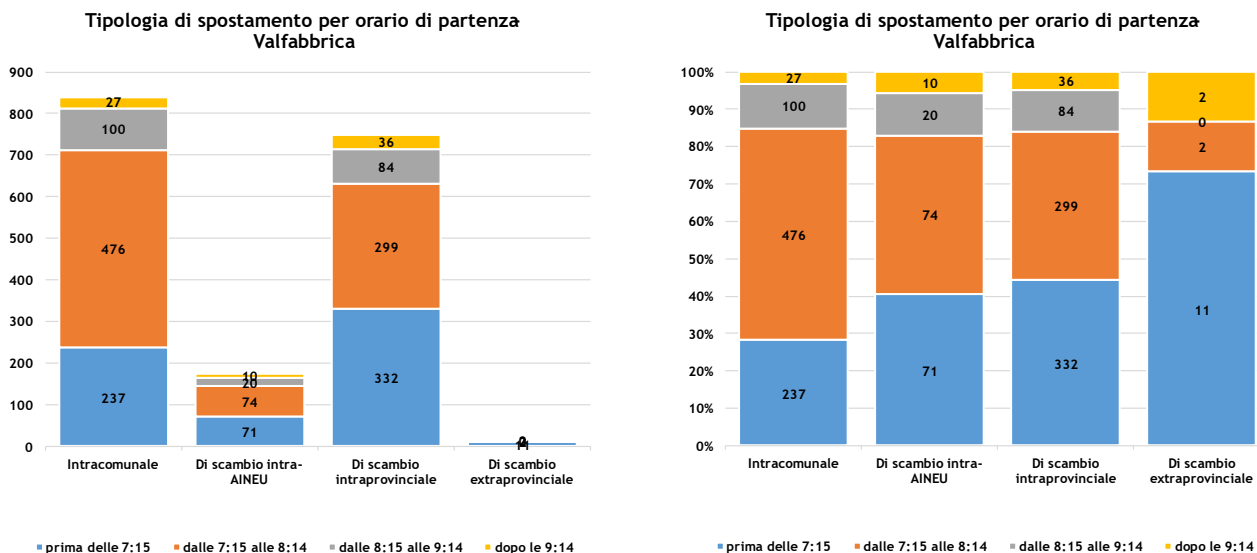


Figura 248 Valfabbrica - Tipologia di spostamento per orario di partenza [Fonte: ISTAT]

Nel dettaglio, a seguire, le elaborazioni condotte di confronto fra i diversi Comuni AINEU dell'orario di partenza per ciascuna classe di spostamento.

Orario di partenza spostamenti Intracomunale

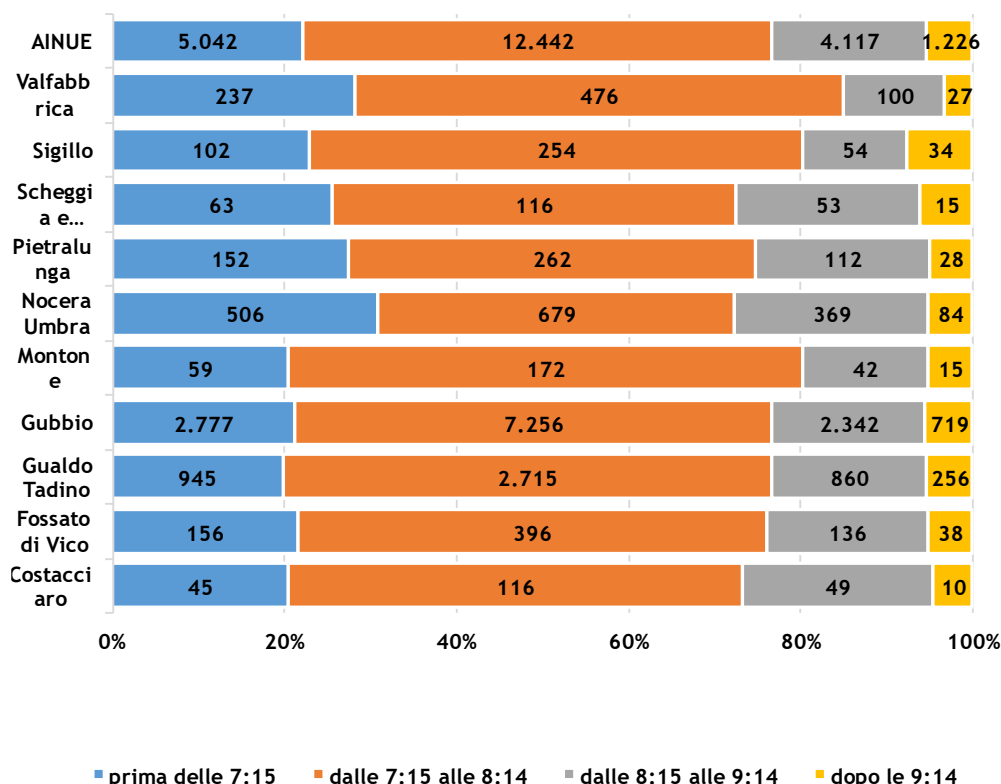


Figura 249 AINEU – Tipo di mezzo – Orario di partenza spostamenti Intra-comunale [Fonte: ISTAT]

Orario di partenza spostamenti Di scambio intraAINEU

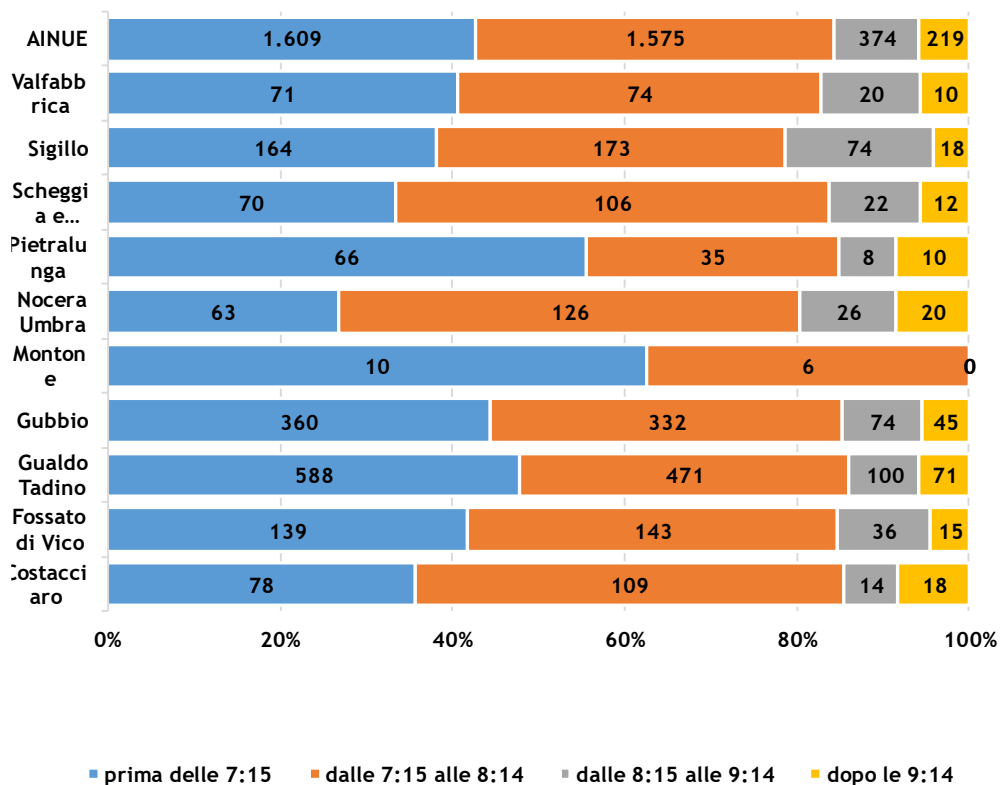


Figura 250 AINEU – Tipo di mezzo – Orario di partenza spostamenti Intra-AINEU [Fonte: ISTAT]

Orario di partenza spostamenti Di scambio intraprovinciale

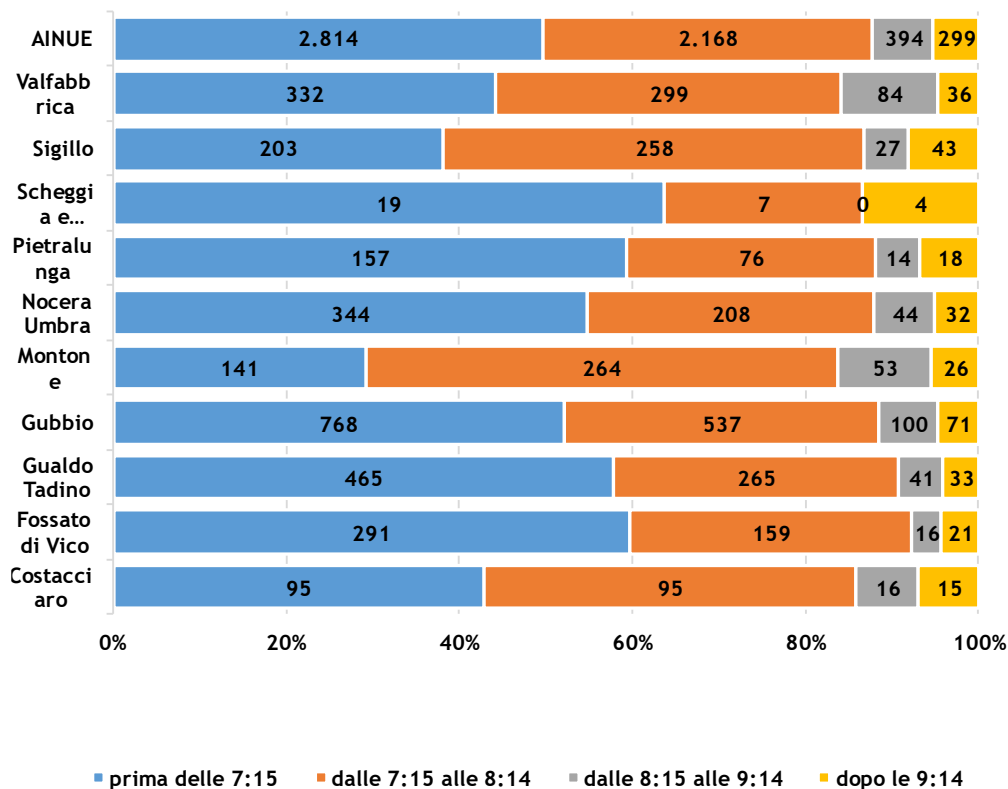


Figura 251 AINEU – Tipo di mezzo – Orario di partenza spostamenti Intra-provinciale [Fonte: ISTAT]

Orario di partenza spostamenti Di scambio extraprovinciale

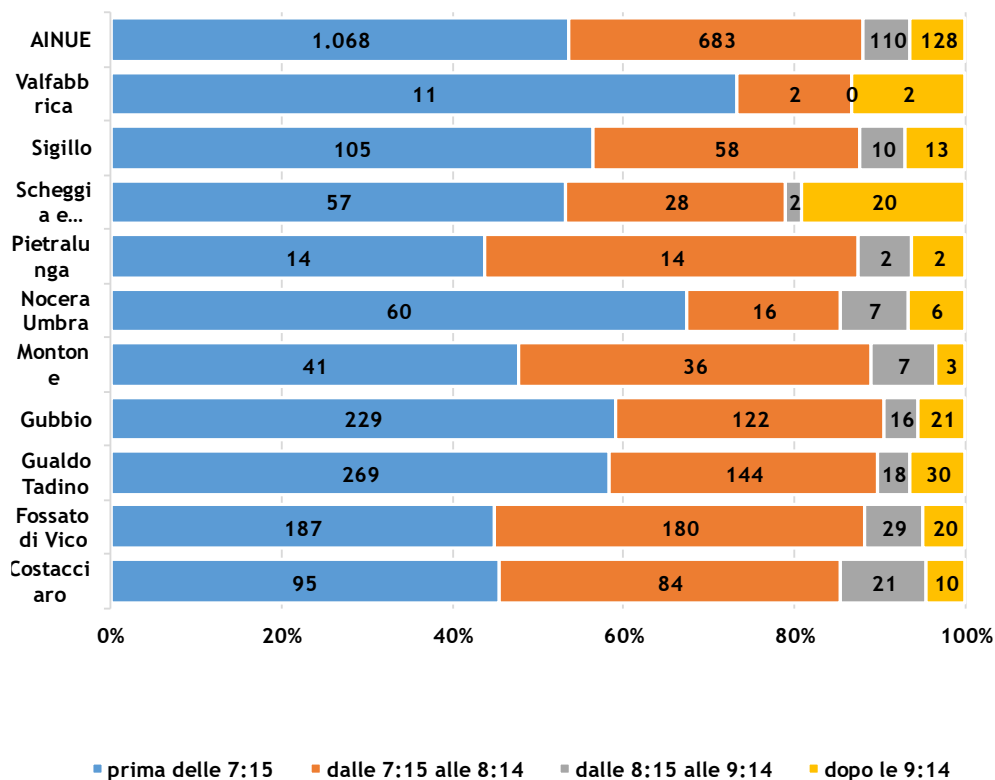
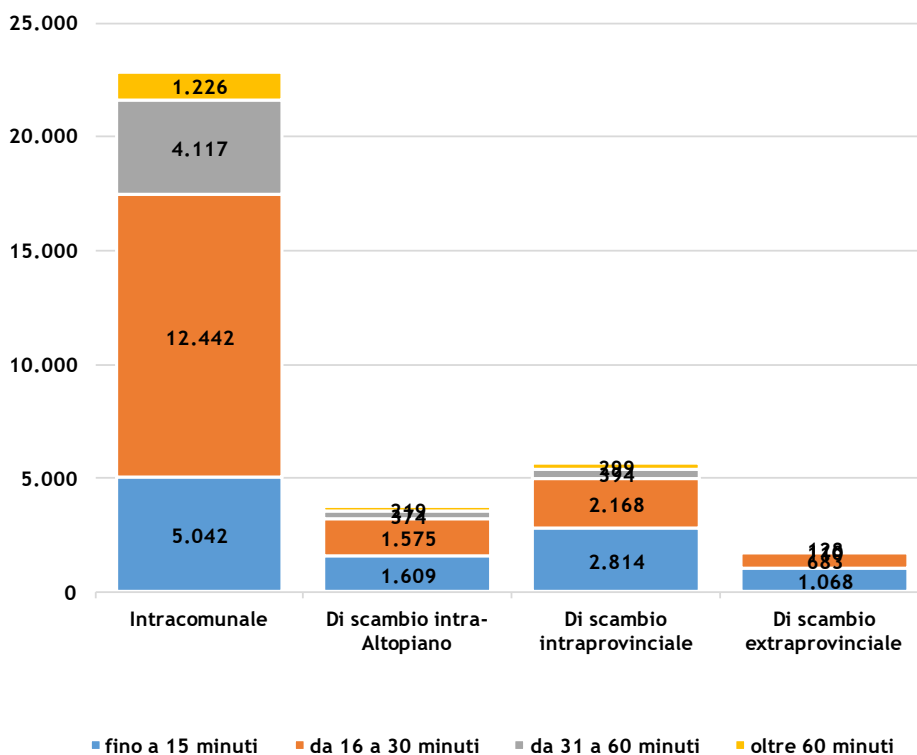


Figura 252 AINEU – Tipo di mezzo – Orario di partenza spostamenti Extra-provinciale [Fonte: ISTAT]

Relativamente alla **tipologia di spostamento per durata**, è possibile osservare l'alta incidenza degli spostamenti compresi nei 15 minuti per tutte le classi di spostamento.

Tipologia di spostamento per durata- AINEU



Tipologia di spostamento per durata- AINEU

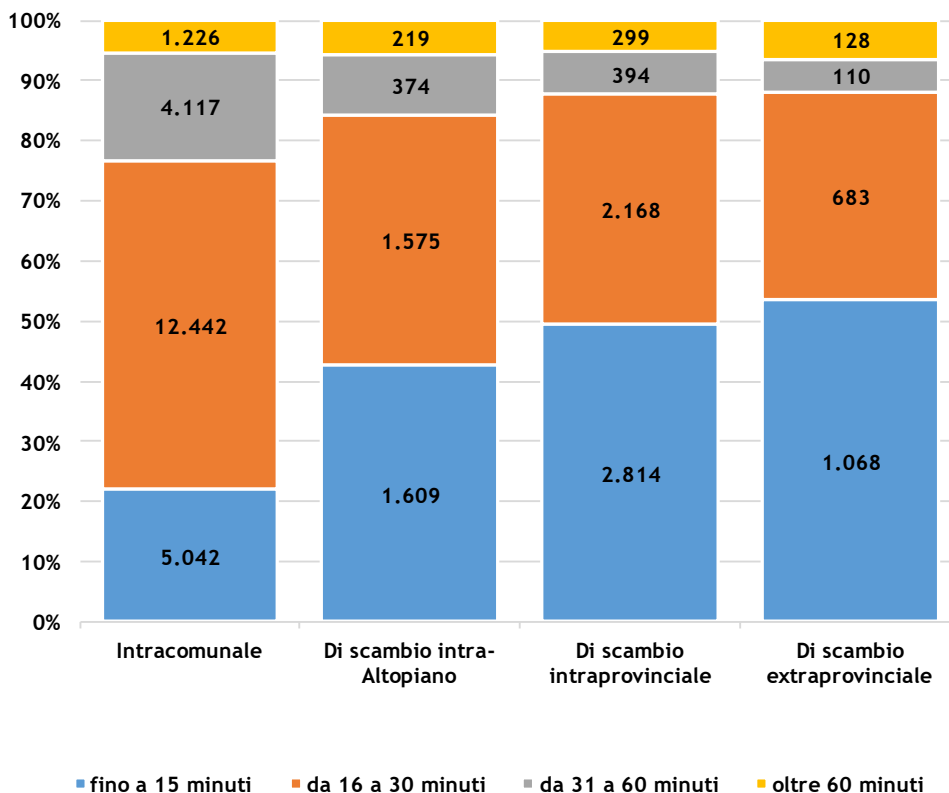


Figura 253 AINEU – Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire i dettagli delle elaborazioni condotte per ciascun Comune.

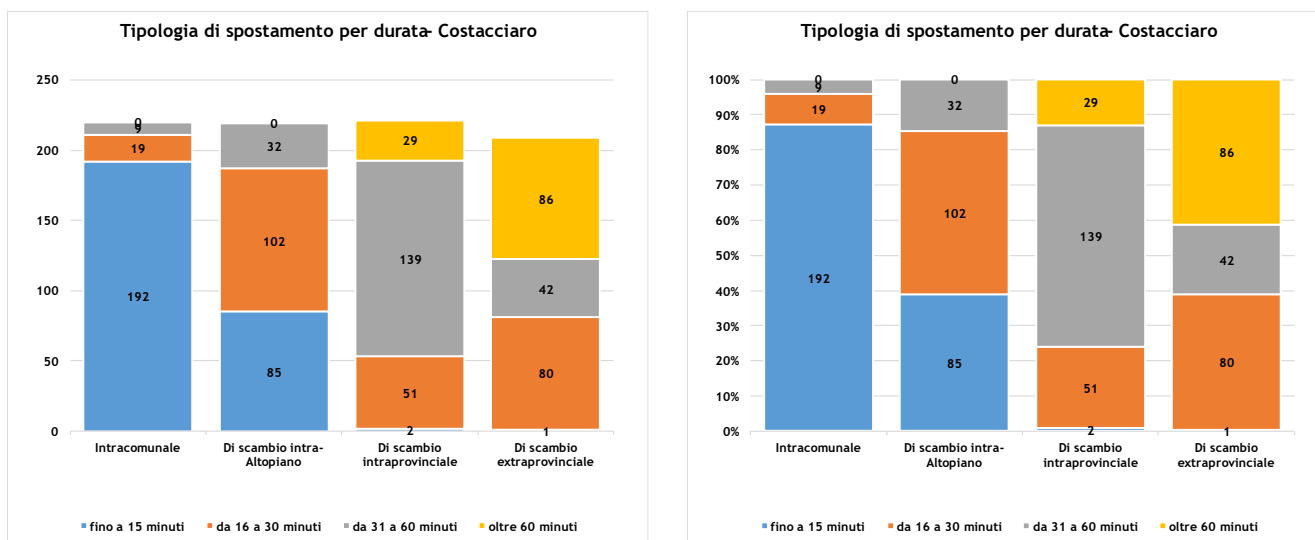


Figura 254 Costacciaro - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

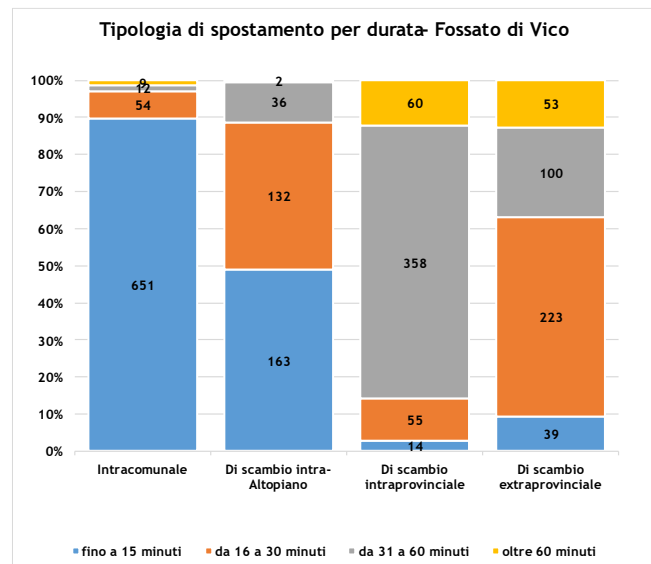
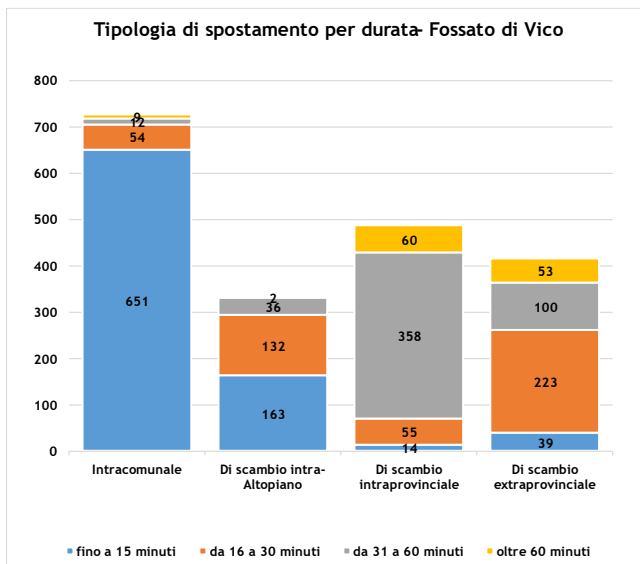


Figura 255 Fossato di Vico - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

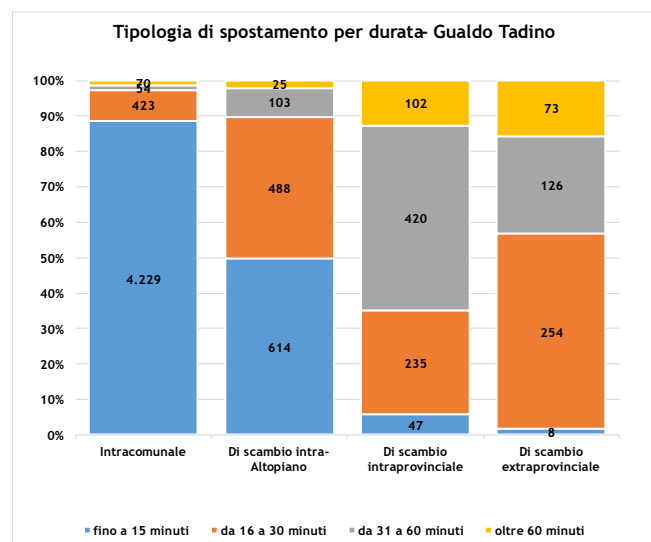
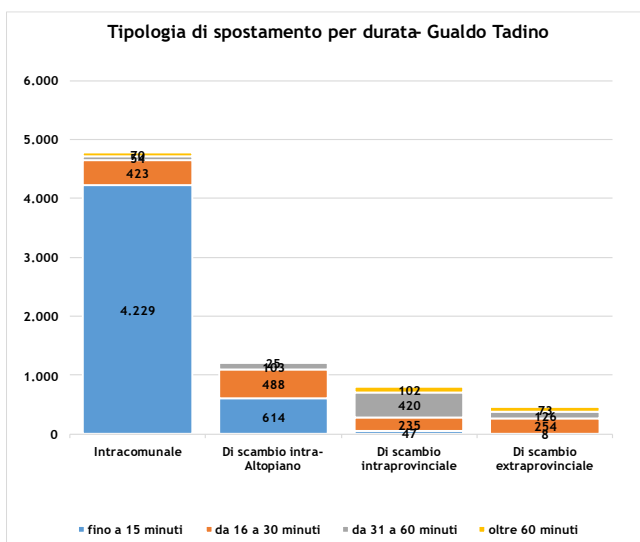


Figura 256 Gualdo Tadino - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

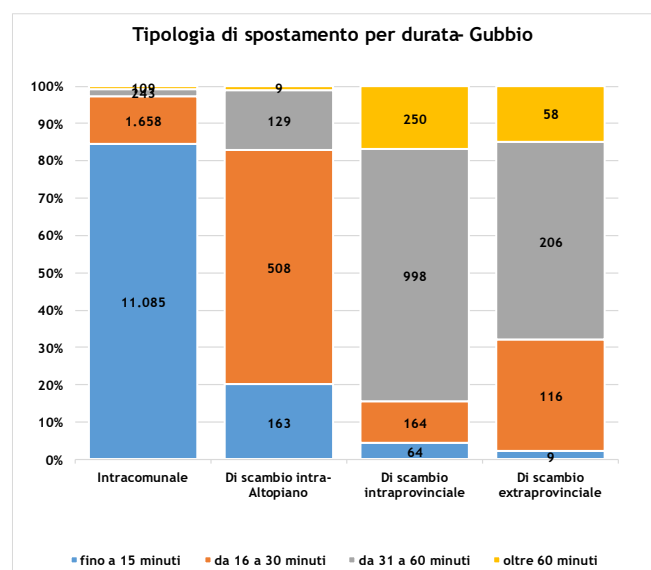
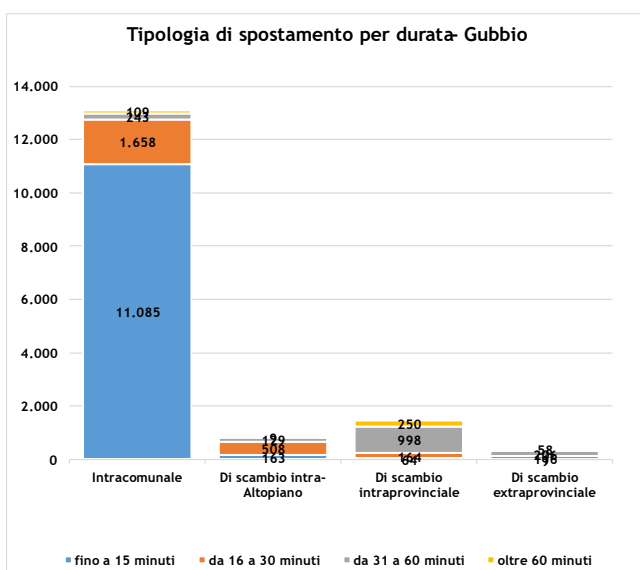
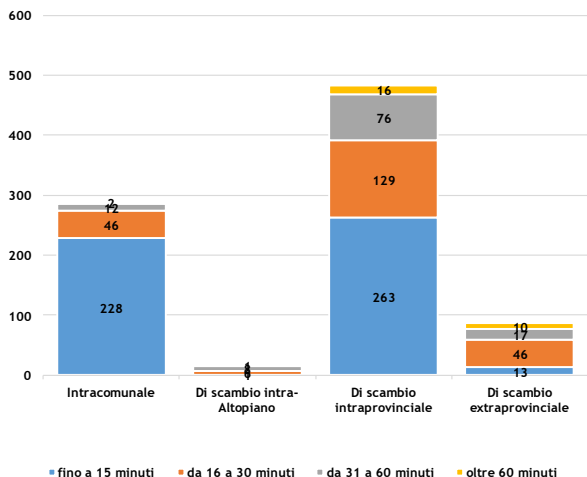


Figura 257 Gubbio - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

Tipologia di spostamento per durata- Montone



Tipologia di spostamento per durata- Montone

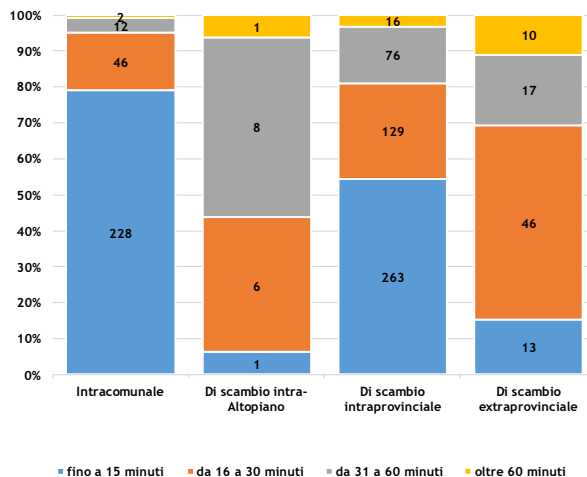
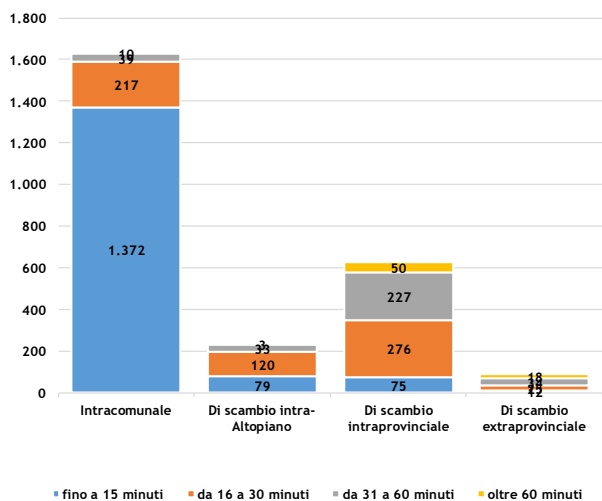


Figura 258 Montone - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

Tipologia di spostamento per durata- Nocera Umbra



Tipologia di spostamento per durata- Nocera Umbra

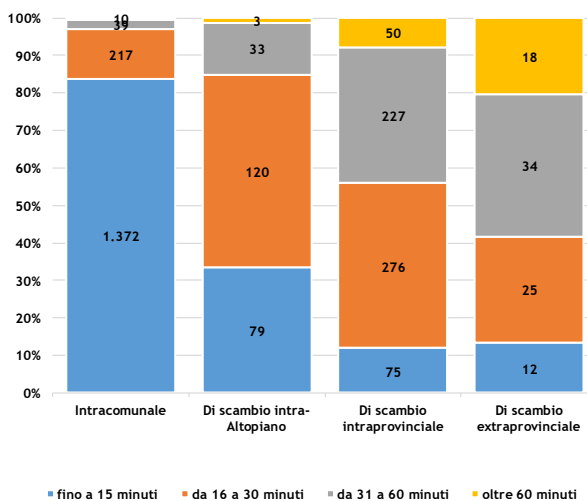
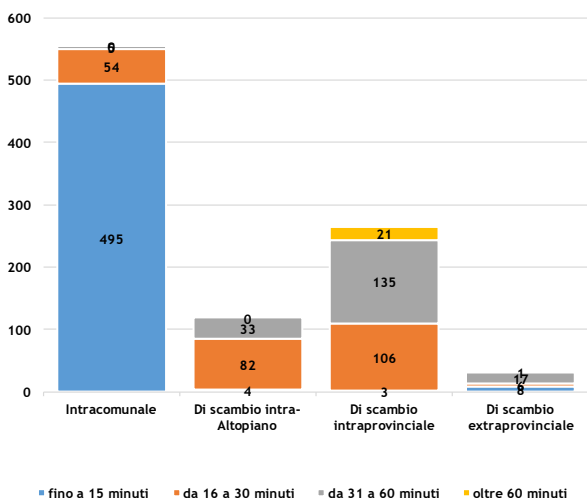


Figura 259 Nocera Umbra - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

Tipologia di spostamento per durata- Pietralunga



Tipologia di spostamento per durata- Pietralunga

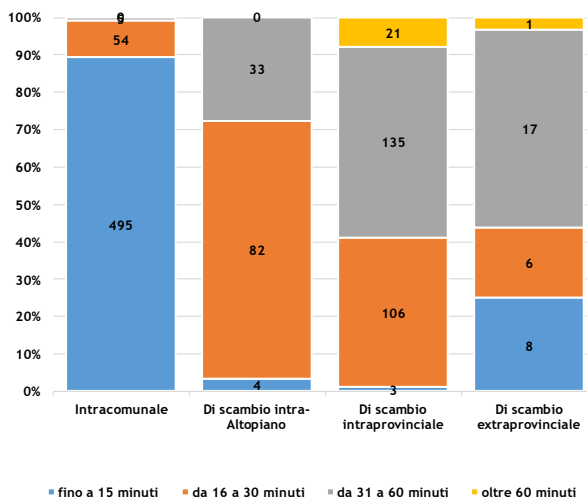


Figura 260 Pietralunga - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

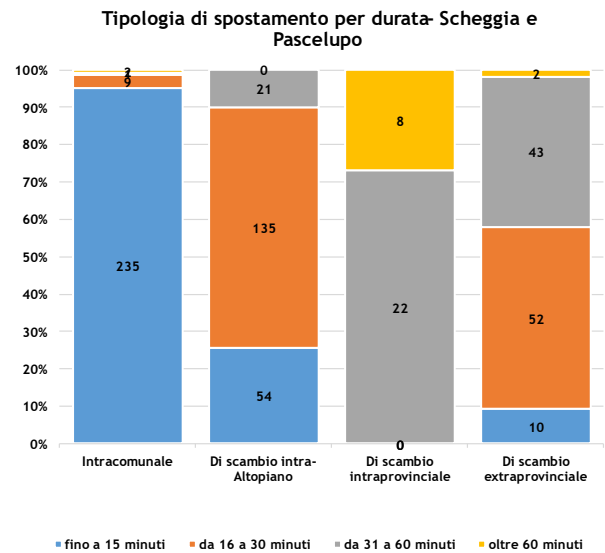
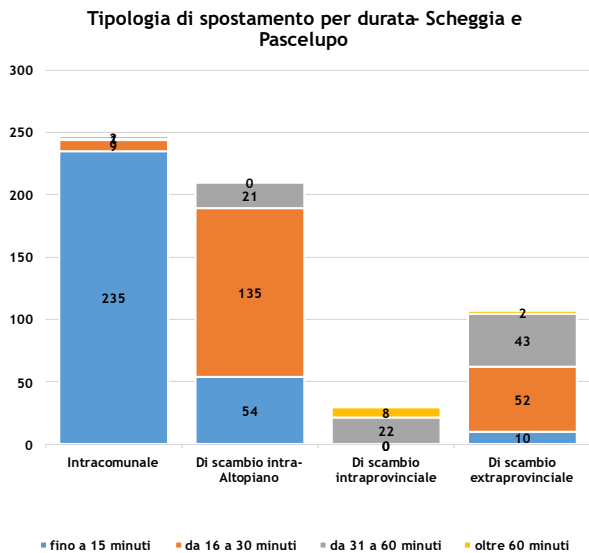


Figura 261 Scheggia e Passignano - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

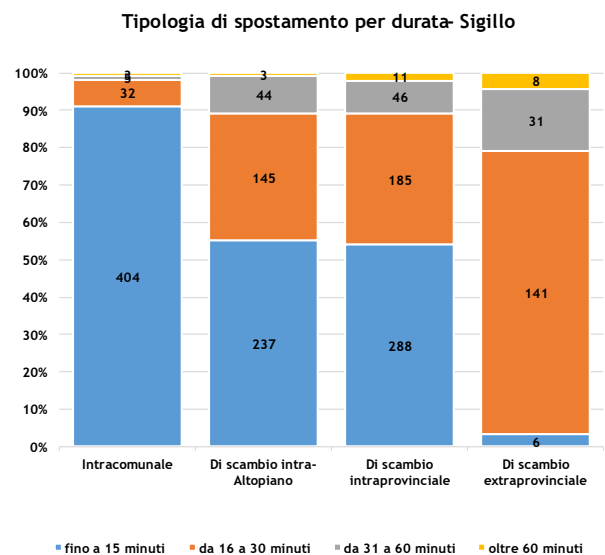
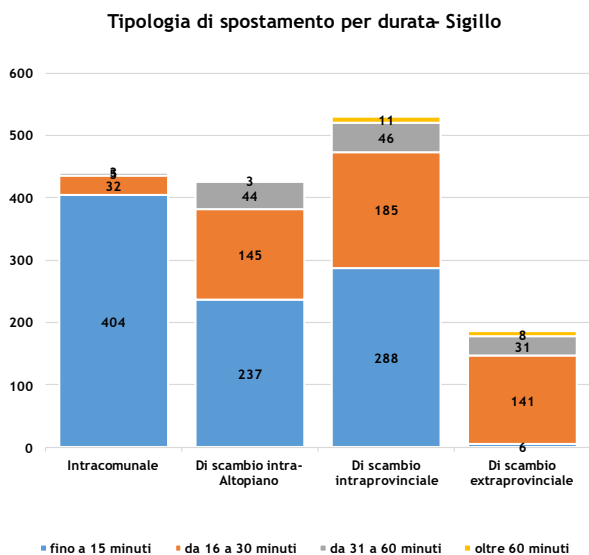


Figura 262 Sigillo - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

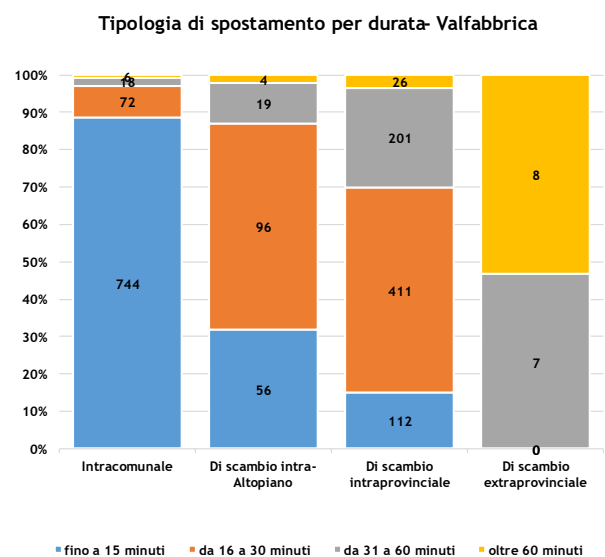
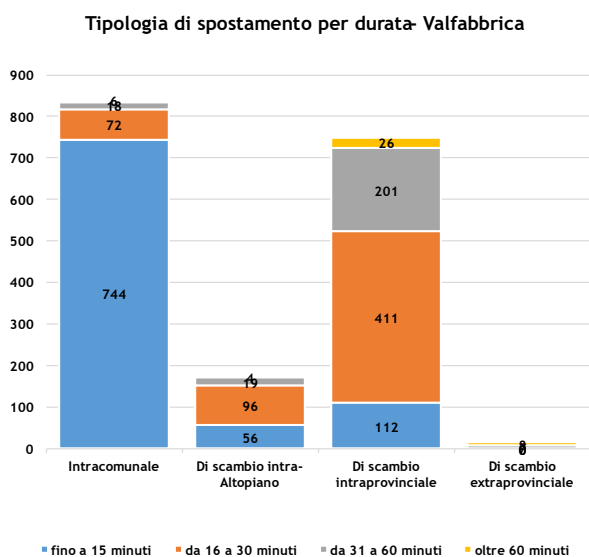


Figura 263 Valfabbrica - Tipologia di spostamento per durata [Fonte: ISTAT]

Nel dettaglio, a seguire, le elaborazioni condotte di confronto fra i diversi Comuni AINEU della durata dello spostamento per ciascuna classe.

Durata degli spostamenti Intracomunale

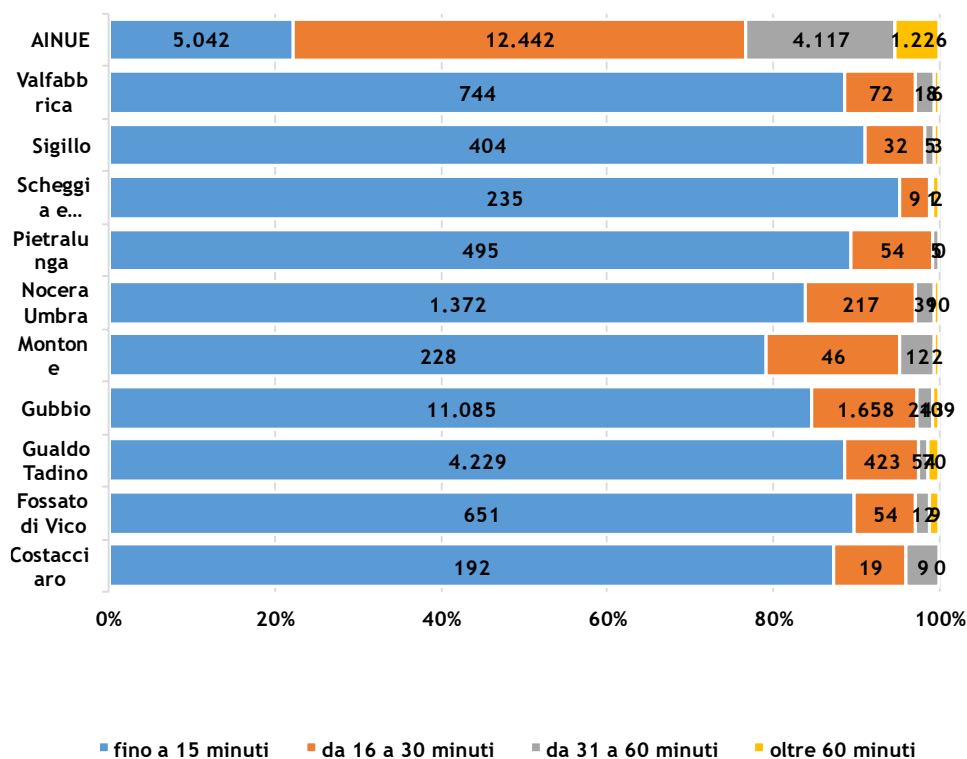


Figura 264 AINEU – Durata degli spostamenti Intra-comunale [Fonte: ISTAT]

Durata degli spostamenti Di scambio intraAINEU

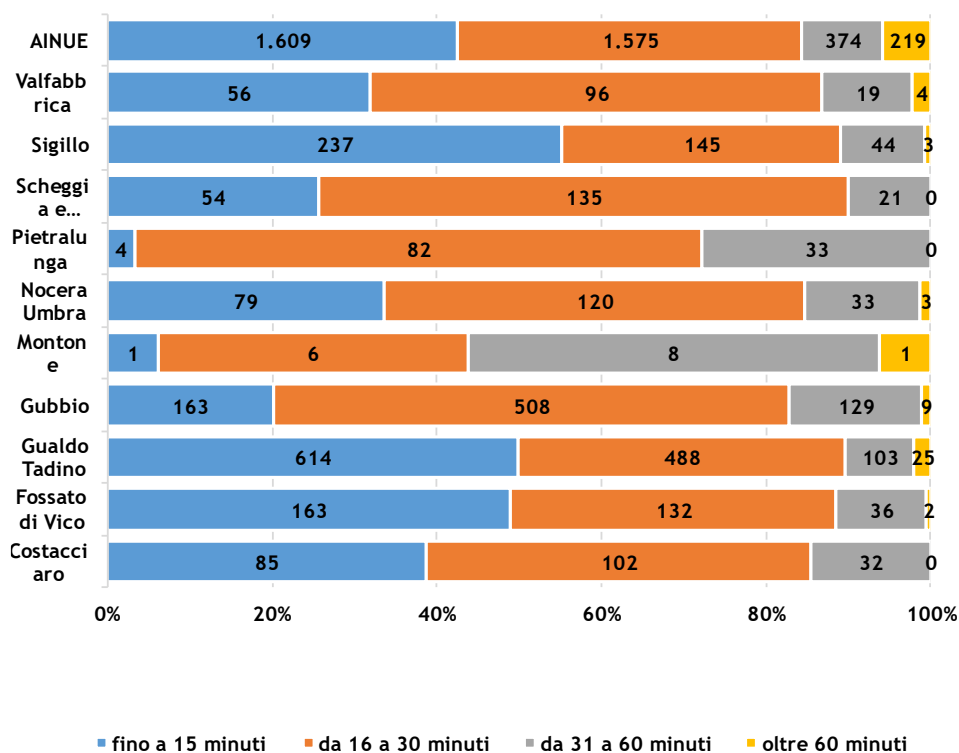


Figura 265 AINEU – Durata degli spostamenti Intra-AINEU [Fonte: ISTAT]

Durata degli spostamenti Di scambio intraprovinciale

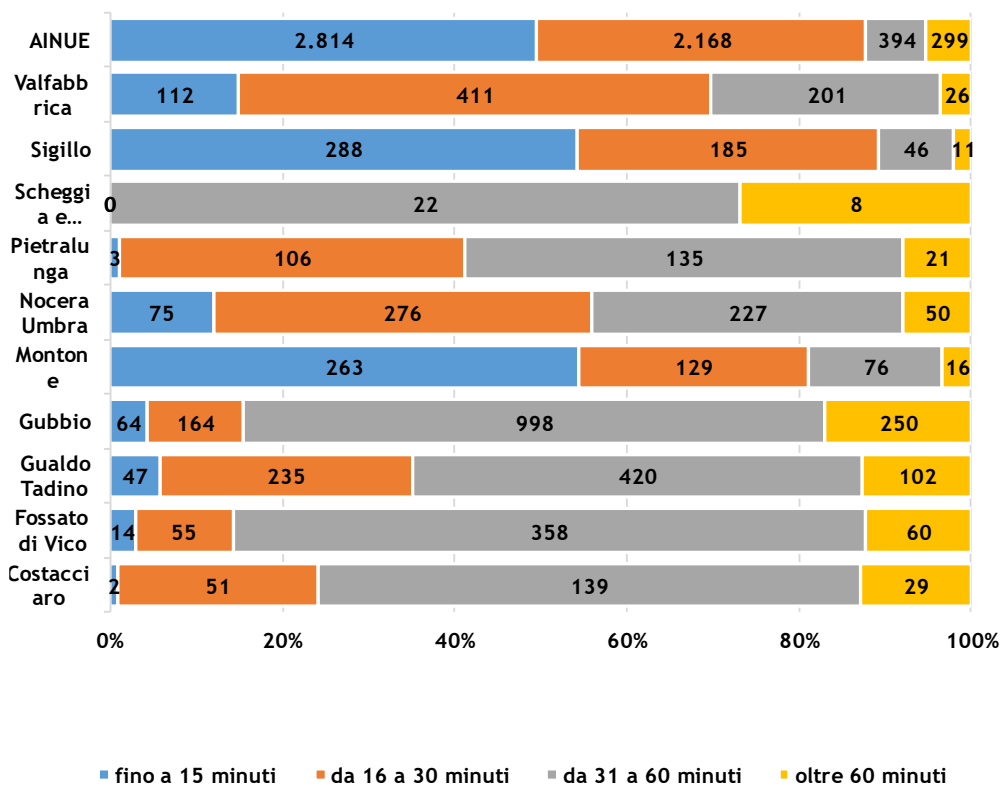


Figura 266 AINEU – Durata degli spostamenti Intra-provinciale [Fonte: ISTAT]

Durata degli spostamenti Di scambio extraprovinciale

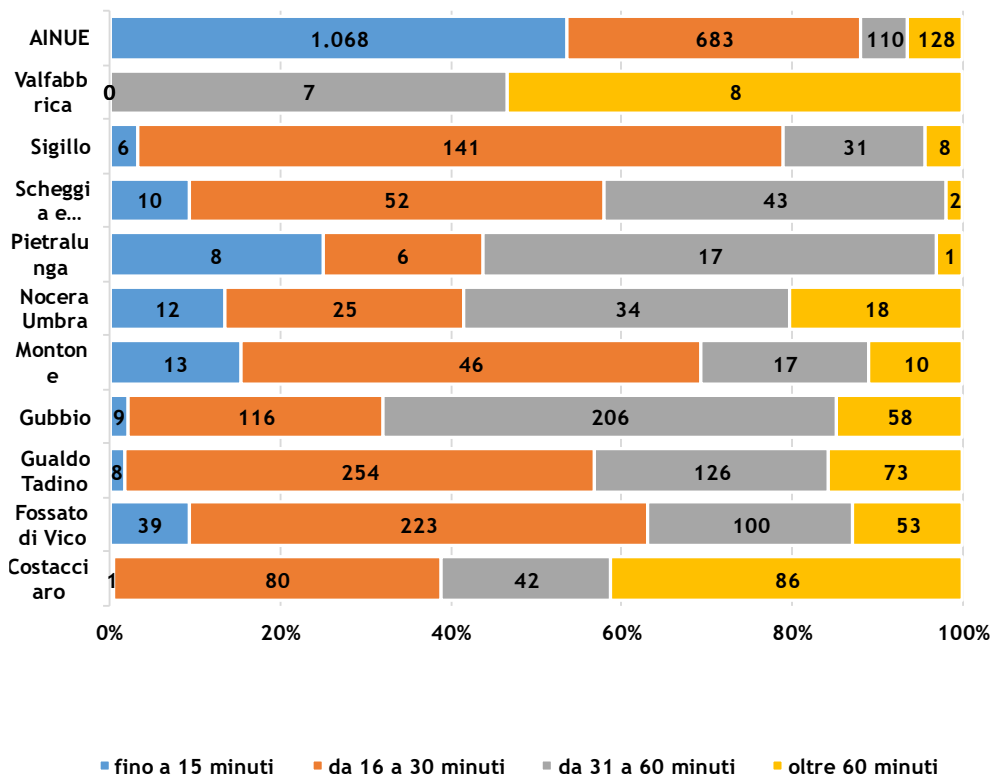


Figura 267 AINEU – Durata degli spostamenti Extra-provinciale [Fonte: ISTAT]

7.1.6 TIPO DI MEZZO PER DURATA DELLO SPOSTAMENTO

Dalle elaborazioni condotte per **Tipo di mezzo per durata di spostamento** si evince come gli spostamenti nei comuni dell’Area Interna tramite il mezzo privato si compiano prevalentemente entro i 15. Gli spostamenti tramite mezzo pubblico trovano una ripartizione tra le diverse classi mentre la mobilità attiva è interamente compiuta nello stesso arco temporale dei 15 minuti.

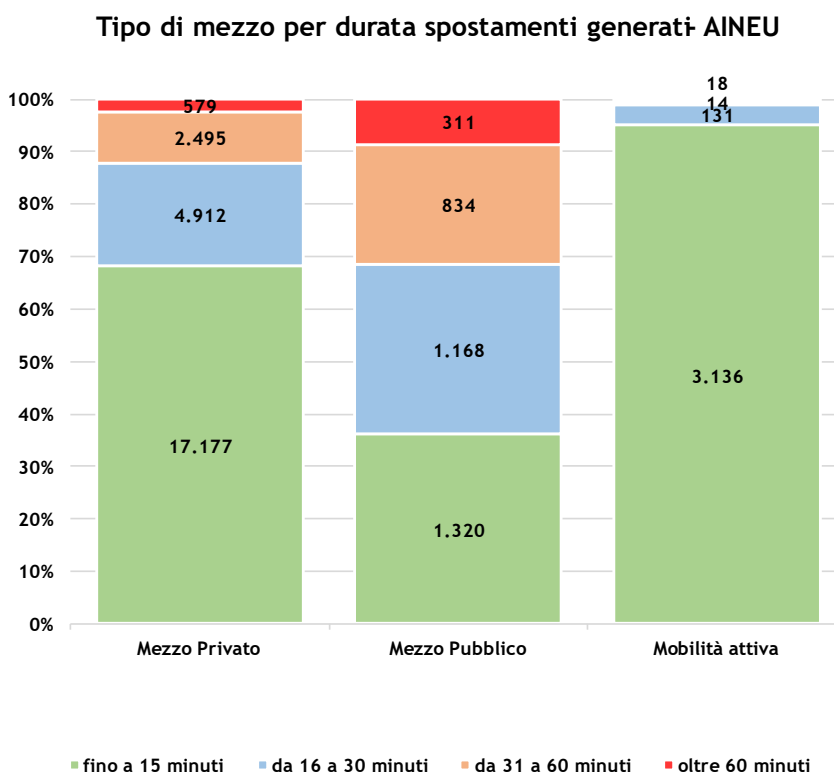
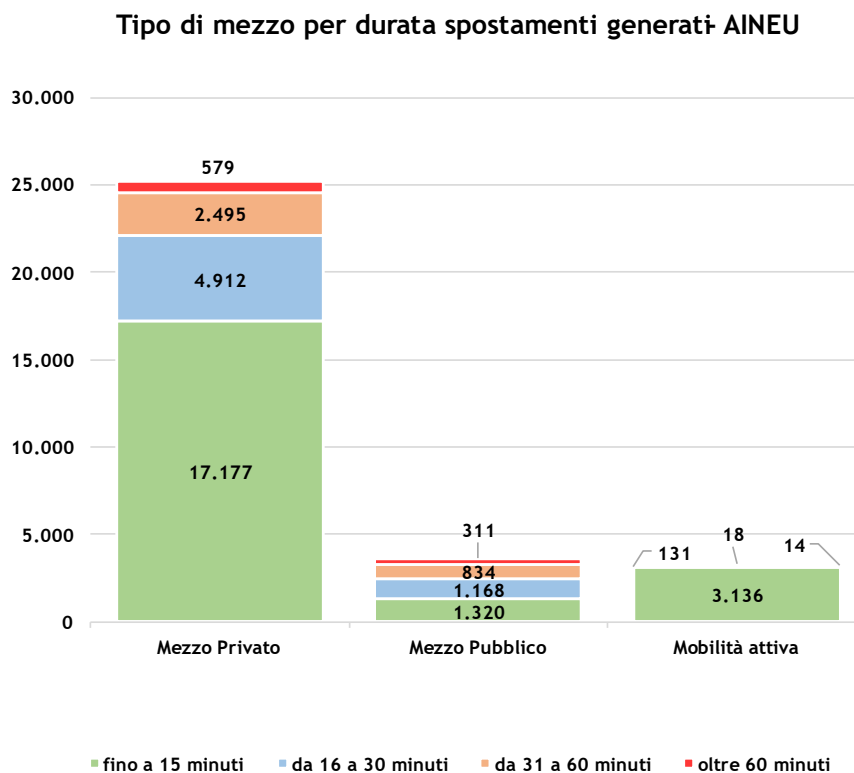


Figura 268 AINEU – Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire le elaborazioni condotte per ciascun Comune dell'AINEU.

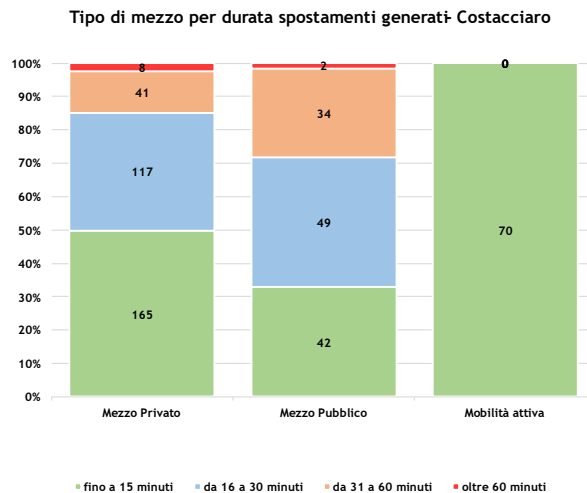
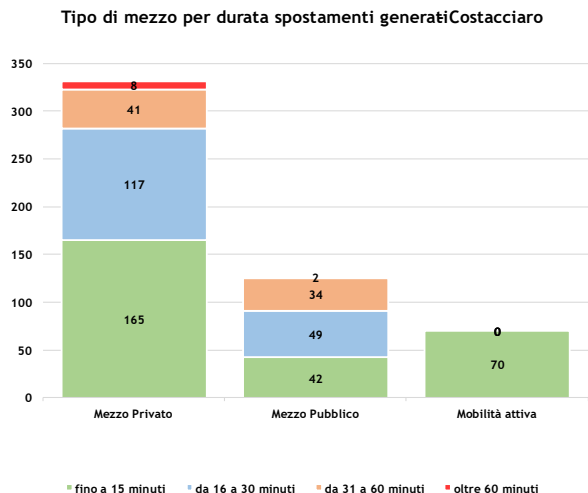


Figura 269 Costacciaro - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

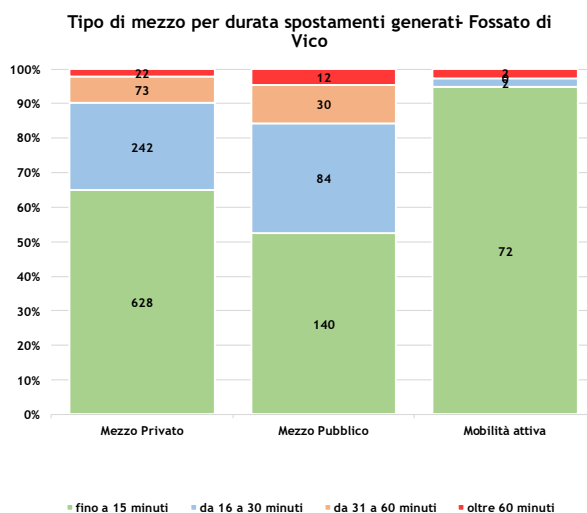
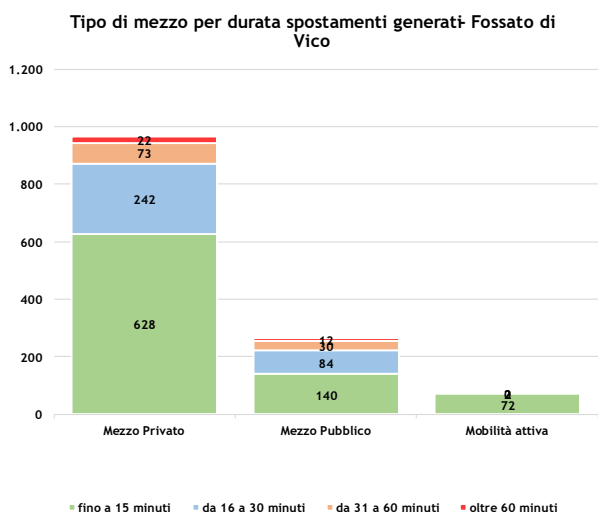


Figura 270 Fossato di Vico - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

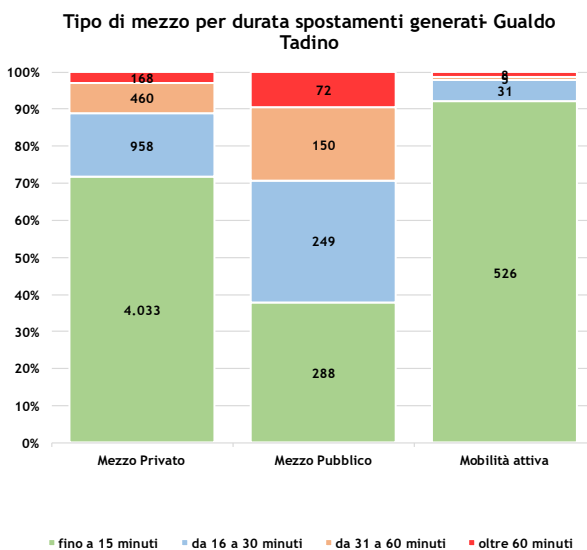
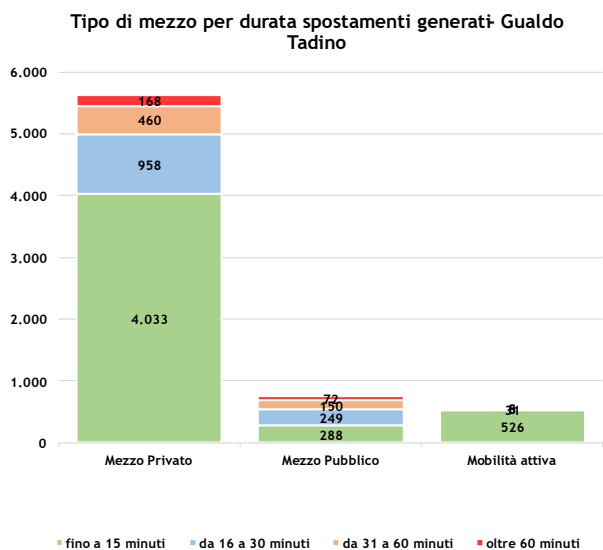
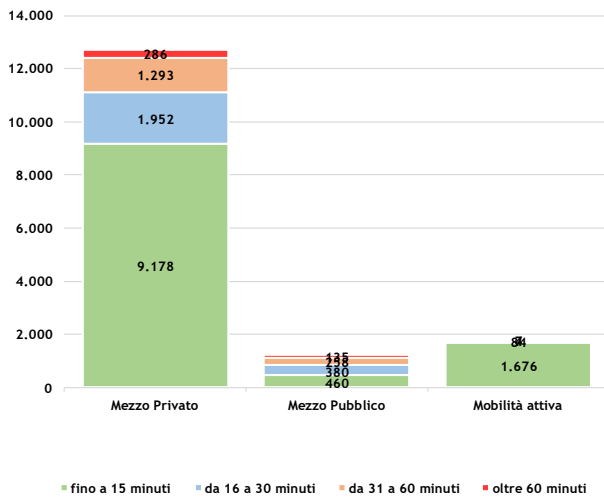


Figura 271 Gualdo Tadino - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

Tipo di mezzo per durata spostamenti generati- Gubbio



Tipo di mezzo per durata spostamenti generati- Gubbio

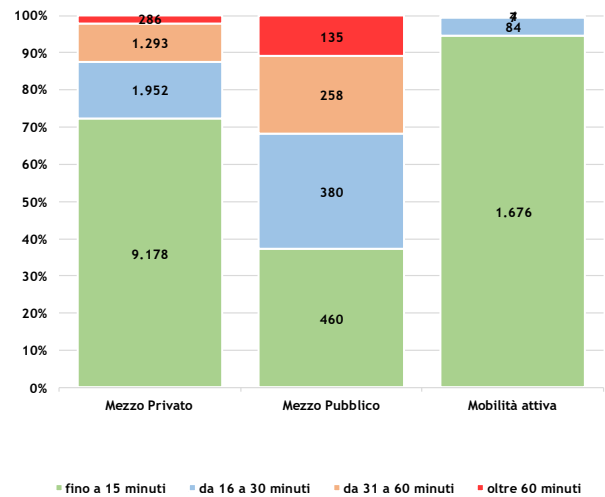
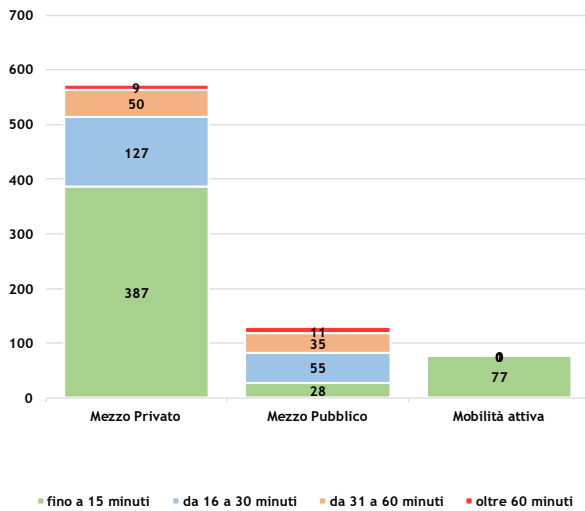


Figura 272 Gubbio - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

Tipo di mezzo per durata spostamenti generati Montone



Tipo di mezzo per durata spostamenti generati Montone

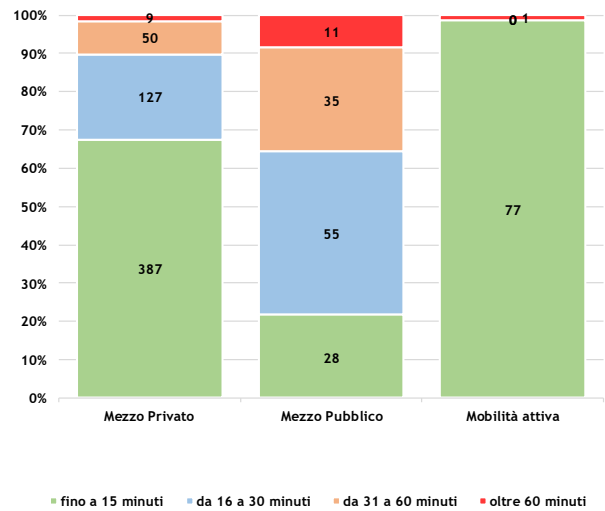
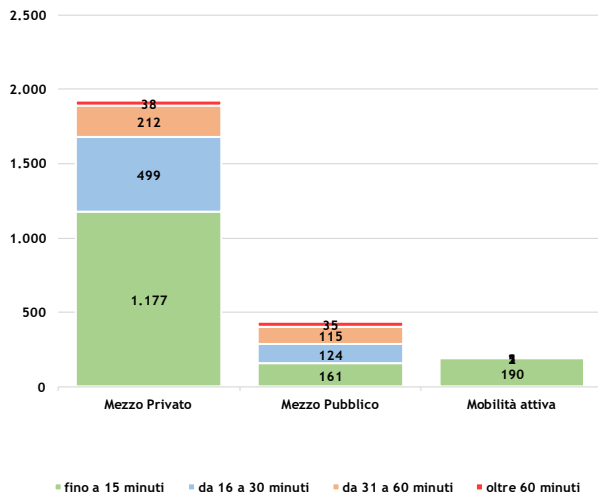


Figura 273 Montone - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

Tipo di mezzo per durata spostamenti generati Nocera Umbra



Tipo di mezzo per durata spostamenti generati Nocera Umbra

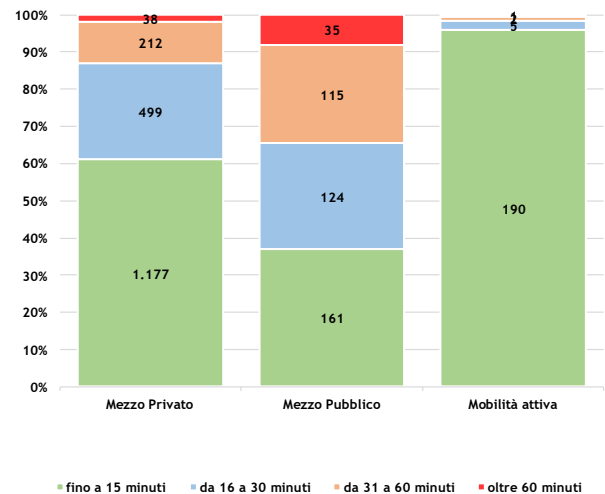


Figura 274 Nocera Umbra - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

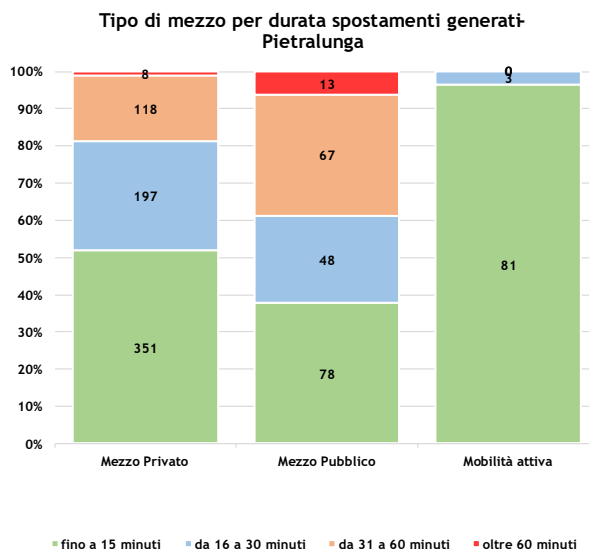
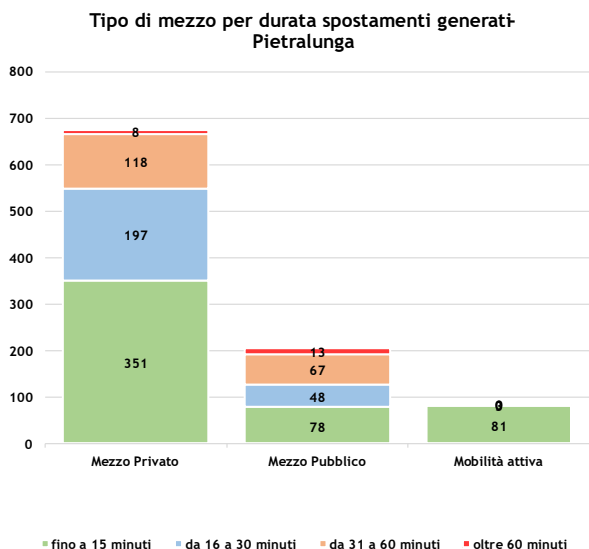


Figura 275 Pietralunga - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

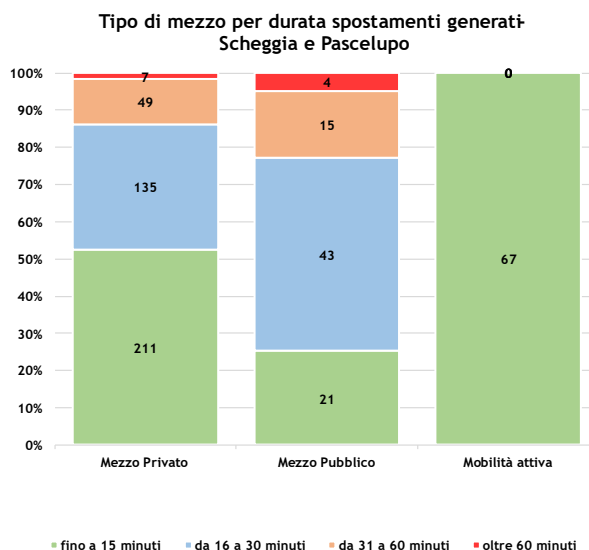
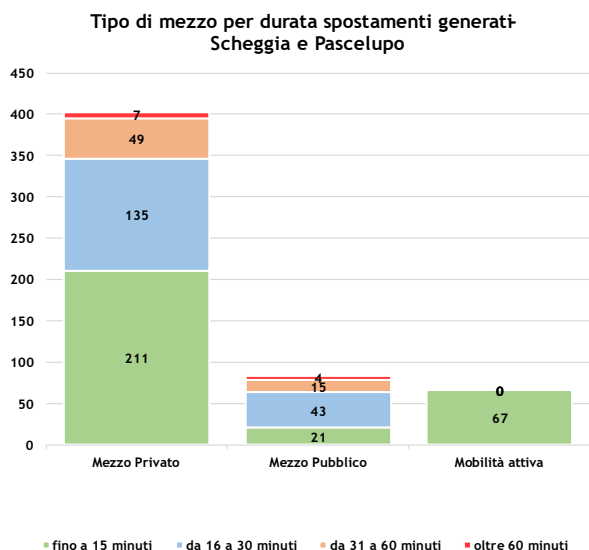


Figura 276 Scheggia e Passignano - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

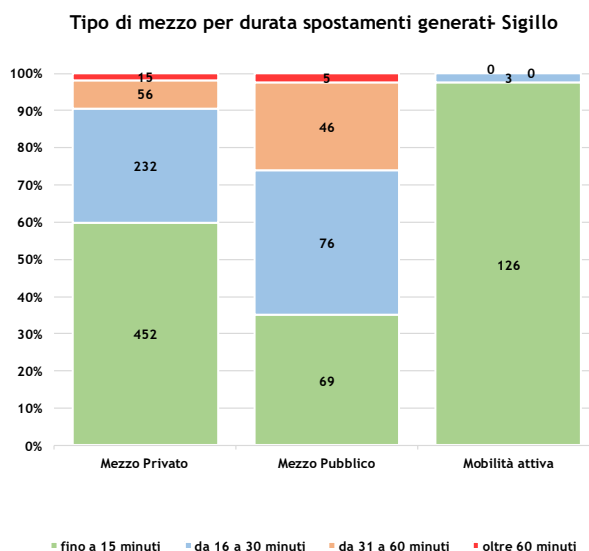
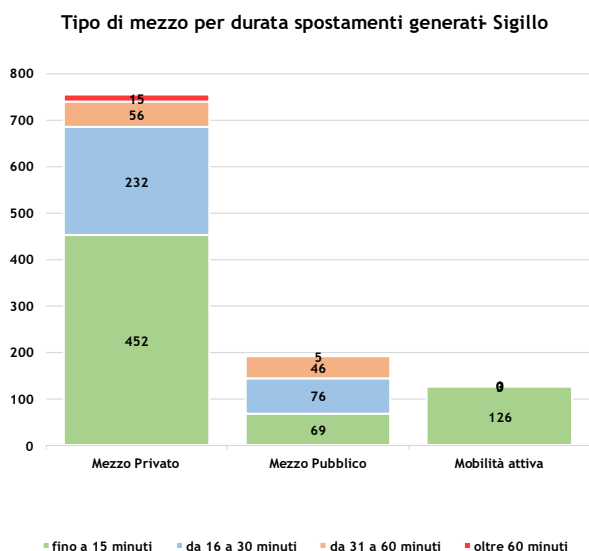


Figura 277 Sigillo - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

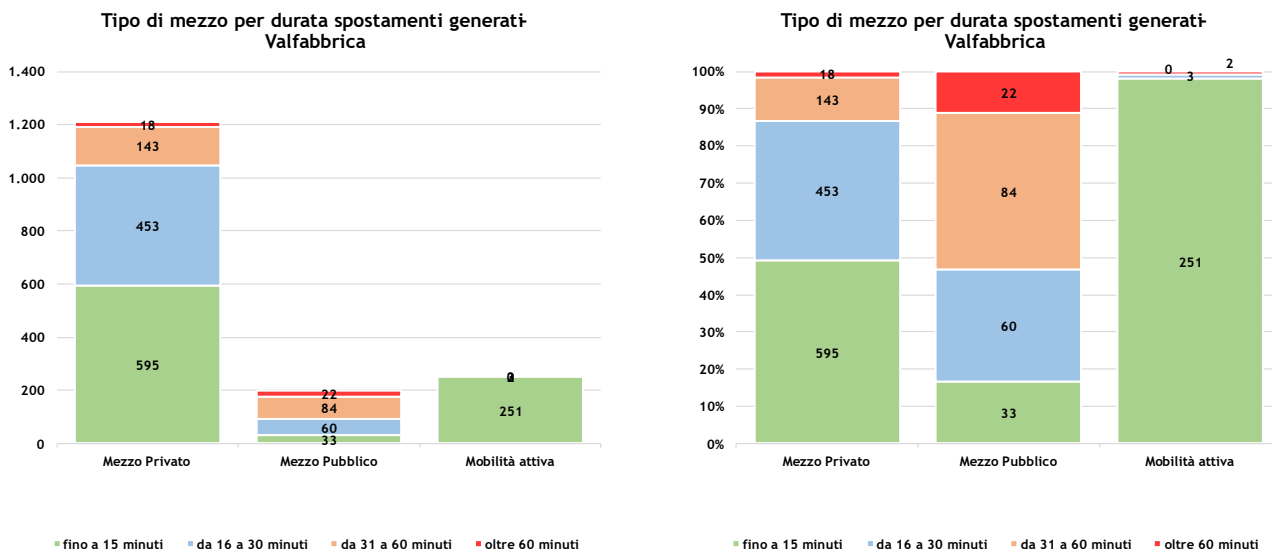


Figura 278 Valfabbrica - Tipo di mezzo per durata degli spostamenti [Fonte: ISTAT]

Si riportano a seguire i confronti tra i diversi Comuni dell'Area Interna delle durate degli spostamenti per le diverse tipologie di trasporto.

Durata spostamenti generati- Mezzo Privato

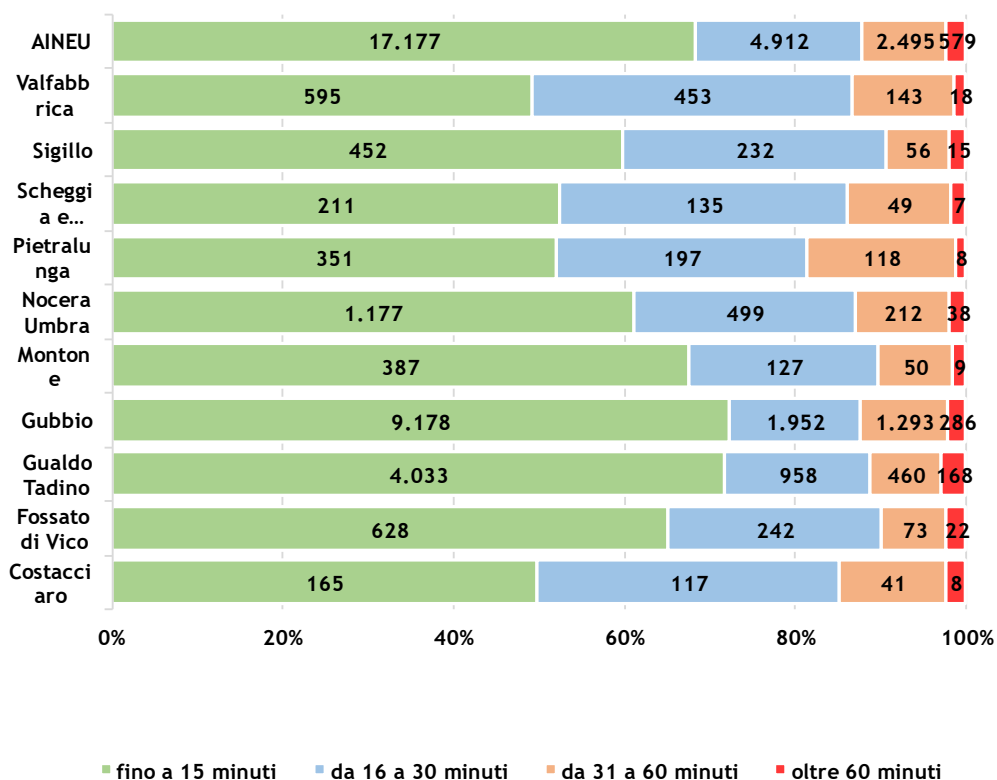


Figura 279 AINEU – Durata degli spostamenti generati – Mezzo privato [Fonte: ISTAT]

Durata spostamenti generati- Mezzo Pubblico

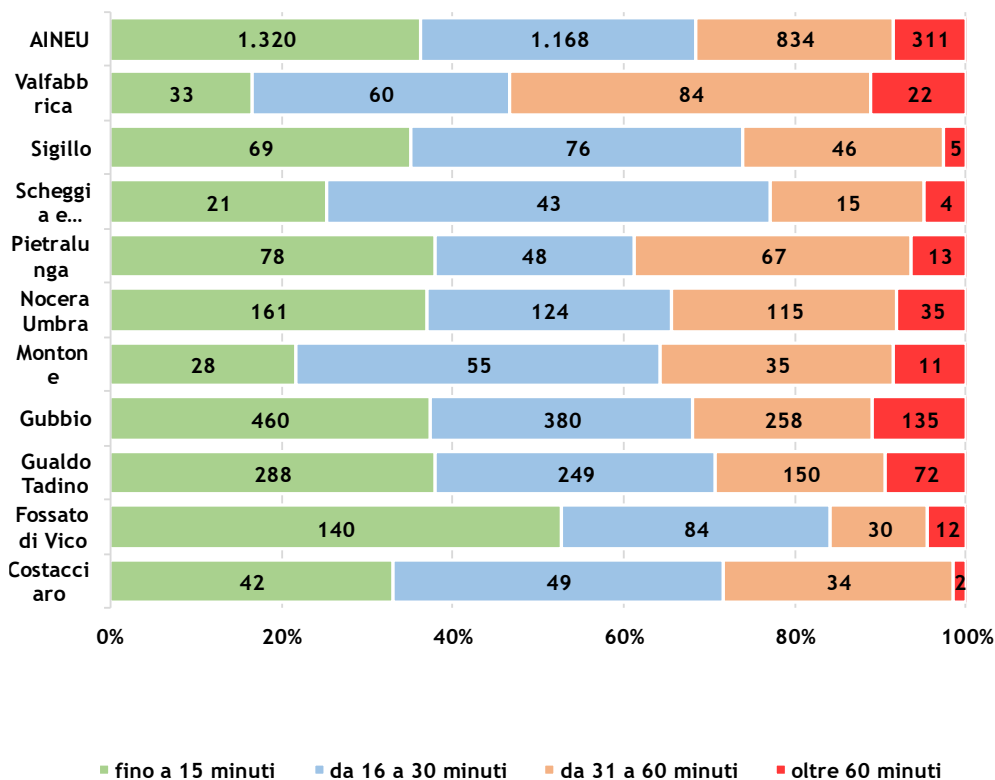


Figura 280 AINEU – Durata degli spostamenti generati – Mezzo pubblico [Fonte: ISTAT]

Durata spostamenti generati- Mobilità attiva

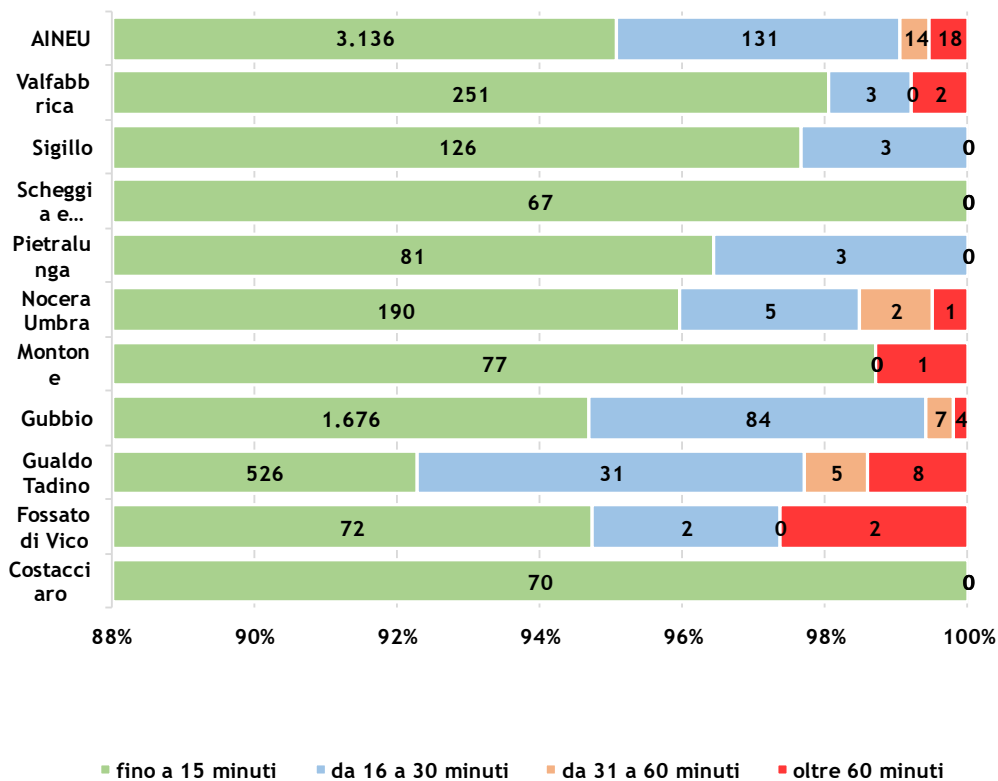


Figura 281 AINEU – Durata degli spostamenti generati – Mobilità attiva [Fonte: ISTAT]

8 Criticità e impatti

8.1 Incidentalità

La sicurezza stradale è senz'altro uno dei temi che fanno da padrone nella stesura di un Piano dei trasporti a qualsiasi scala. La sostenibilità che si deve considerare nella stesura del Piano è da intendersi sia ambientale che economica che sociale.

Gli incidenti stradali, com'è noto sono una grande fonte di danno sociale ed economico a causa dei danni e, principalmente, delle vite umane.

Per fare un'analisi di incidentalità si è utilizzato il database ISTAT che raccoglie gli incidenti stradali dal 2010 al 2021. Nelle analisi bisogna tenere in considerazione come gli ultimi anni con la serie di lock-down per la crisi pandemica, risultano meno indicativi, in quanto la mobilità nel 2020 e parzialmente nel 2021 si è ridotta e di conseguenza anche gli incidenti stradali. Il database è stato, in seguito, incrociato al database ACI per una migliore qualità del dato.

Questo database si limita agli incidenti con danni a persone avvenuti nel territorio di studio.

8.1.1 ANALISI PER SERIE STORICA

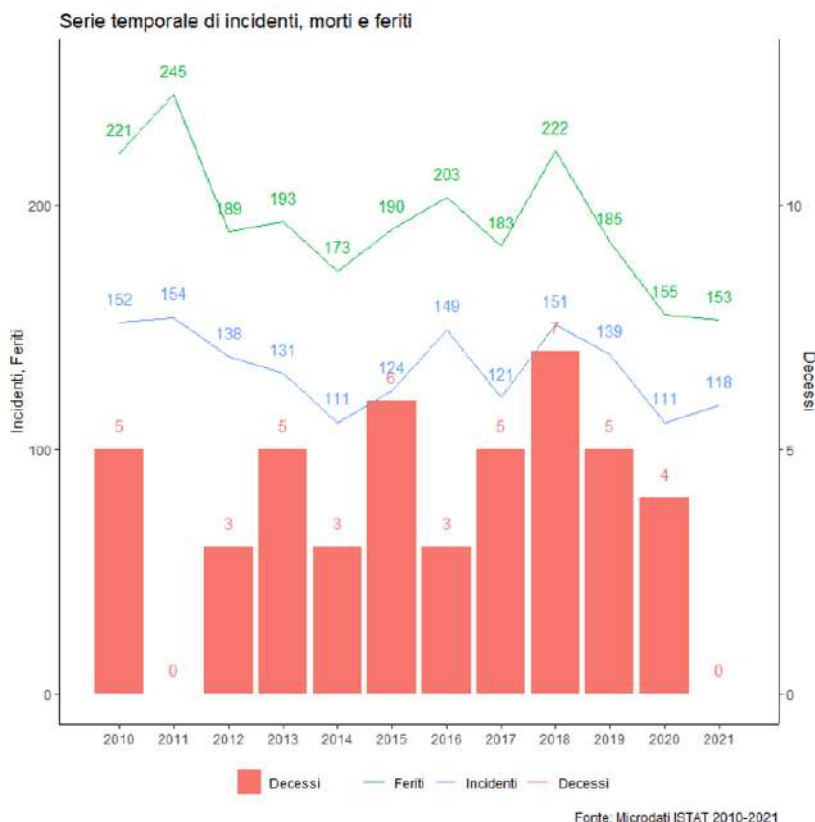


Figura 282 Serie storica di incidenti, morti e feriti [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Nei **dodici anni** di analisi sono stati individuati **1.599 incidenti** con danni a persone per un totale di oltre **2 mila feriti e quasi 50 decessi**. La serie storica, riportata sia in grafico che in tabella evidenzia come l'andamento dell'incidentalità stradale nel periodo di analisi sia tendenzialmente in calo. Sulle strade della dei comuni dell'Area Interna i decessi del 2018 sono stati 7, il massimo del periodo analizzato.

Figura 283 Serie storica di incidenti, morti e feriti [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Anno	Incidenti	Feriti	Decessi
2010	152	221	5
2011	154	245	0
2012	138	189	3
2013	131	193	5
2014	111	173	3
2015	124	190	6
2016	149	203	3
2017	121	183	5
2018	151	222	7
2019	139	185	5
2020	111	155	4
2021	118	153	0

L'analisi procede limitando il numero di incidenti a quelli con il coinvolgimento di **pedoni** e di **ciclisti**. Non ci sono stati decessi in bicicletta e i pedoni deceduti, invece, sono stati sette.

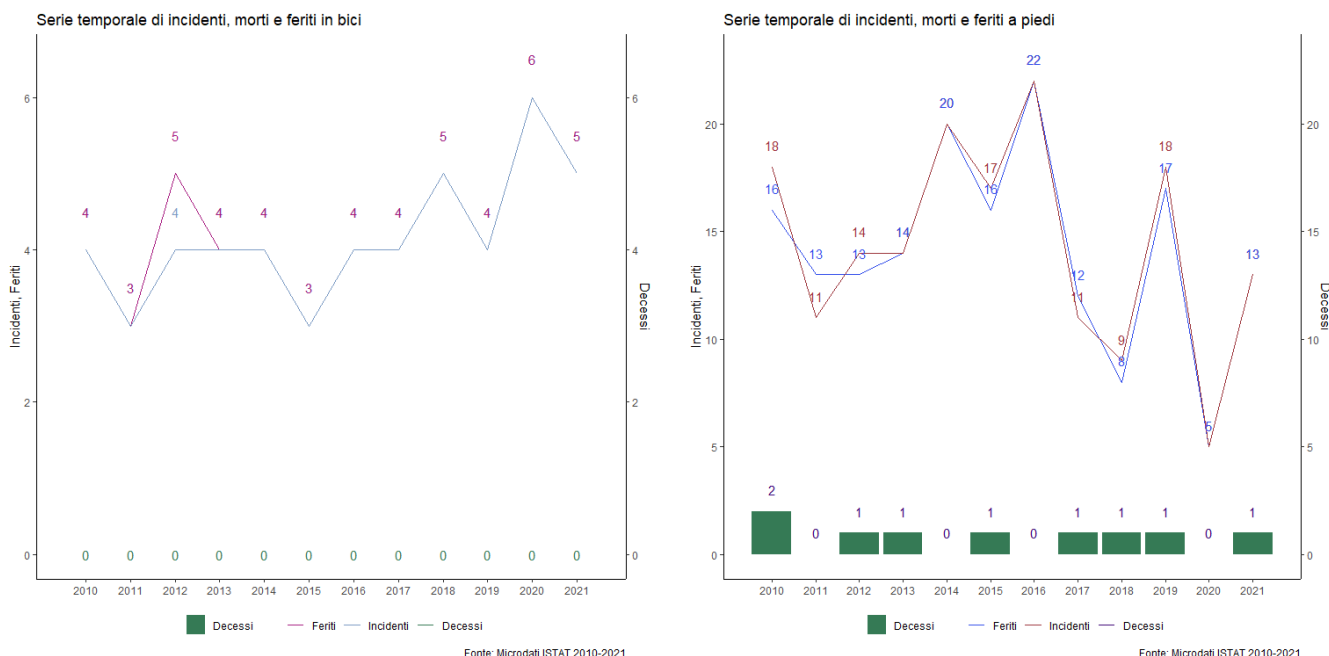


Figura 284 Serie storica di incidenti, morti e feriti in bicicletta e a piedi [Fonte: ISTAT 2010-2021]

8.1.2 ANALISI PER MESE DELL'ANNO

La distribuzione per mese dell'anno evidenzia come gli incidenti seguono un andamento che mostra un leggero incremento dell'incidentalità nei mesi estivi.

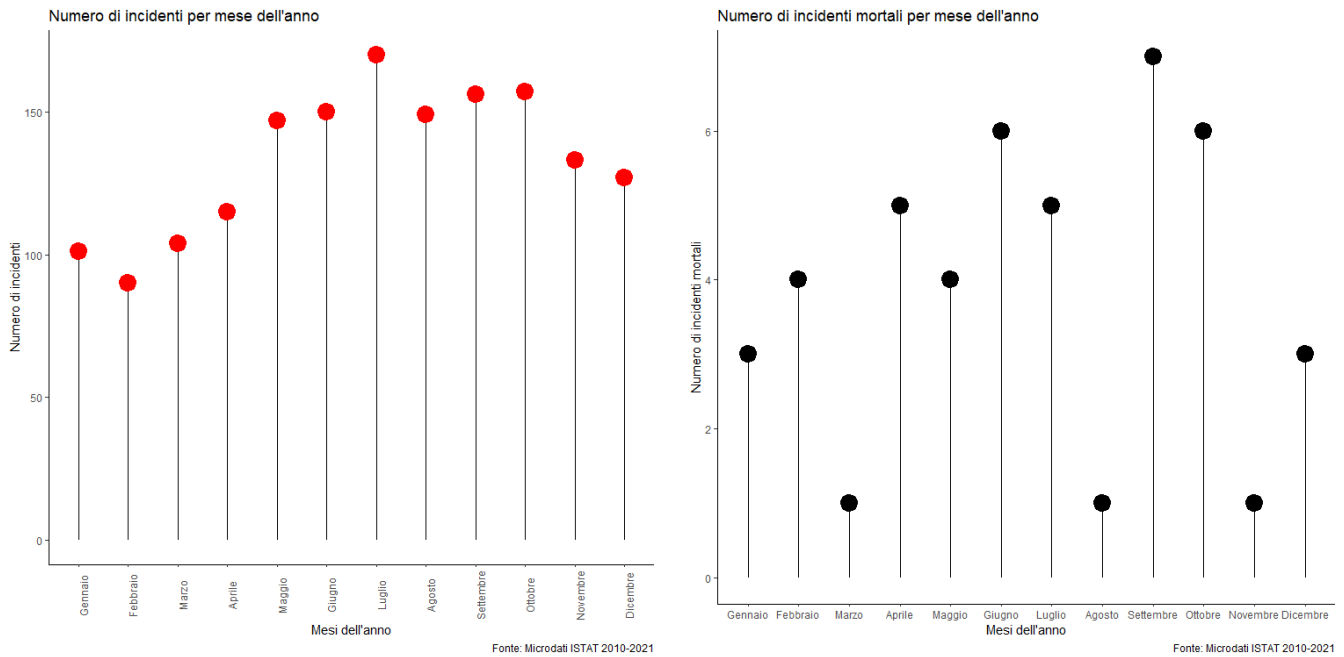


Figura 285 Numero di incidenti e di incidenti mortali per mese dell'anno [Fonte: ISTAT 2010-2021]

I decessi sulle strade dell'Area Interna mostrano un andamento lungo l'anno piuttosto altalenante con un picco nel mese di settembre.

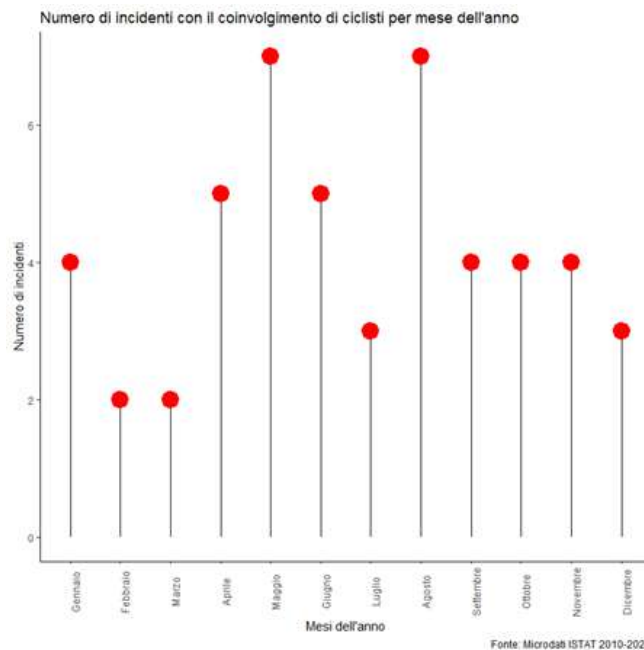


Figura 286 Numero di incidenti con il coinvolgimento di ciclisti e di pedoni per mese dell'anno [Fonte: ISTAT 2010-2021]

La stagionalità del fenomeno dell'incidentalità è confermata dall'analisi dell'incidentalità a danno dei ciclisti. Si osserva un netto aumento dell'incidentalità nei mesi estivi, probabilmente dovuti al fatto che aumenta l'utilizzo dei velocipedi data la bella stagione. Ad osservare l'andamento degli incidenti con il coinvolgimento di pedoni appare che i mesi invernali sono maggior-

mente interessati da questo fenomeno (soprattutto dicembre). Questo può essere dovuto al numero inferiore di ore di luce in questi mesi che possono rendere più pericolosi gli attraversamenti pedonali.

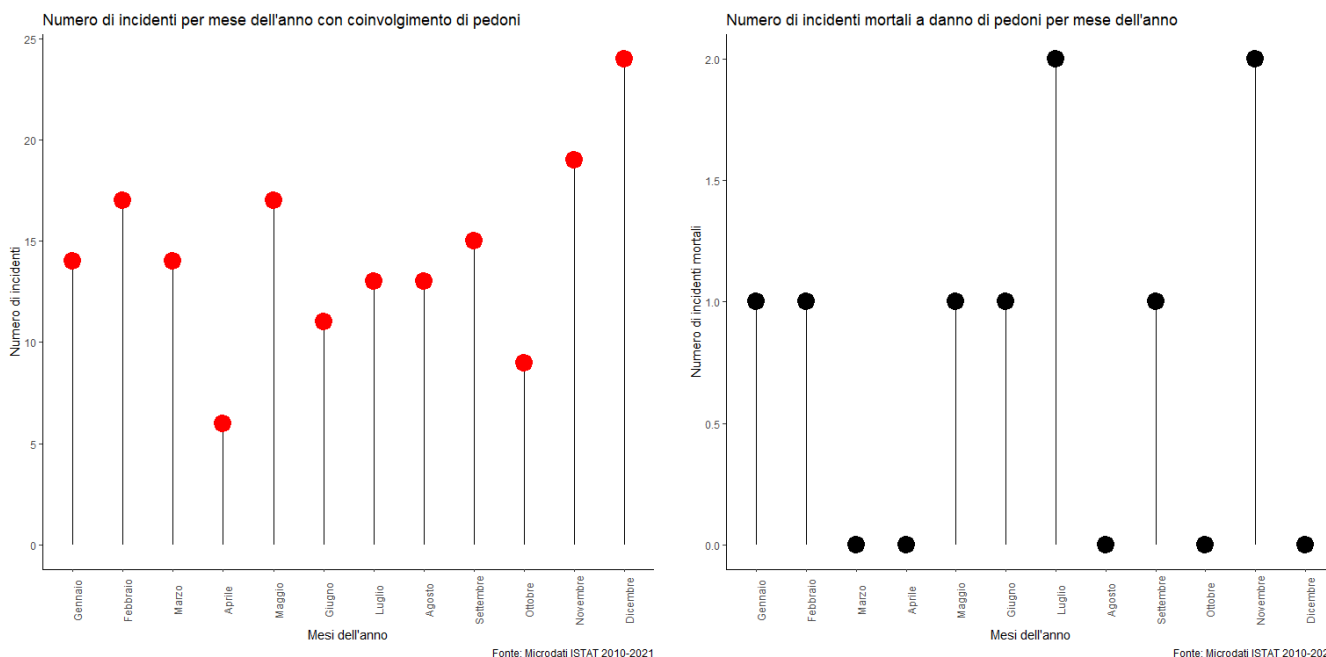


Figura 287 Numero di incidenti per mese dell'anno con il coinvolgimento di ciclisti e pedoni [Fonte: ISTAT 2010-2021]

8.1.3 ANALISI PER GIORNO DELLA SETTIMANA E PER ORA DEL GIORNO

Un'altra analisi svolta è la divisione degli incidenti per giorno della settimana e ora del giorno. Questa analisi è utile ad individuare se ci sono giorni della settimana particolarmente interessati da incidenti stradali, come potrebbe essere il sabato o le ore notturne.

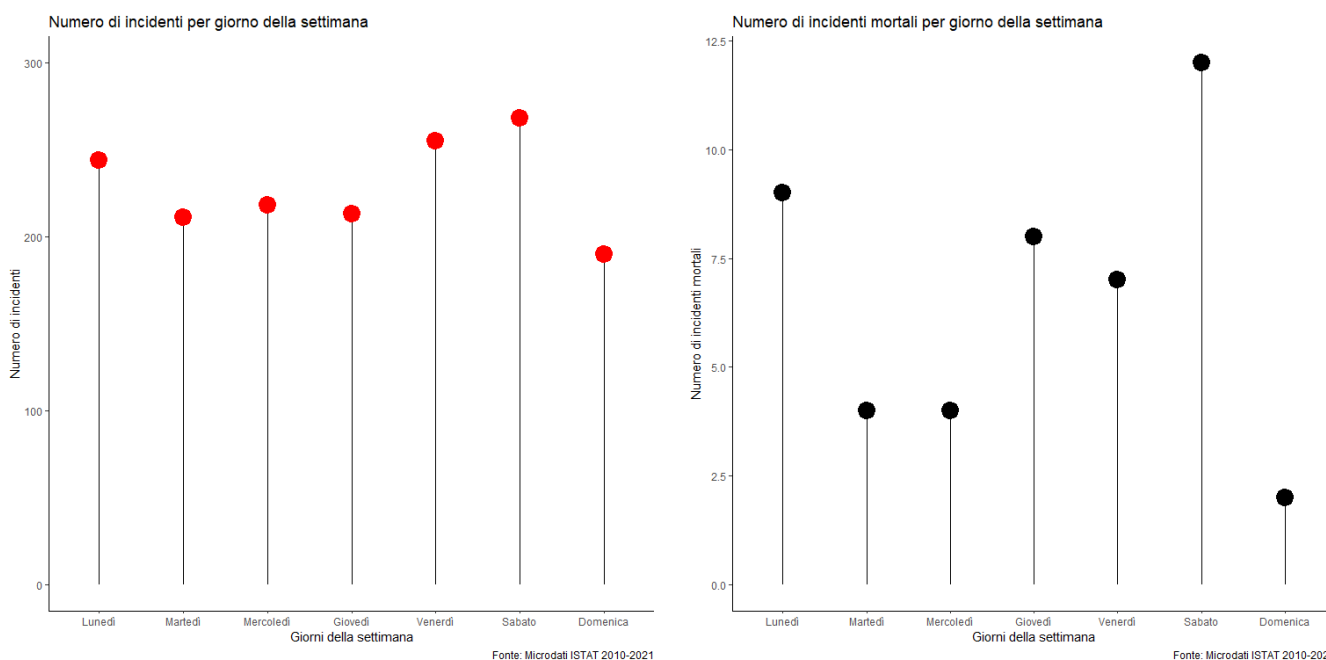


Figura 288 Numero di incidenti e incidenti mortali per giorno della settimana [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Si osserva che gli incidenti sono distribuiti piuttosto uniformemente durante la settimana al netto della domenica. Dal lunedì al sabato il numero di incidenti registrato nei 12 anni analizzati è stabile e attorno alle 250 unità. La domenica, invece, gli incidenti sono numericamente meno. Il numero di morti sulle strade invece presenta un picco il sabato piuttosto netto con 12 incidenti.

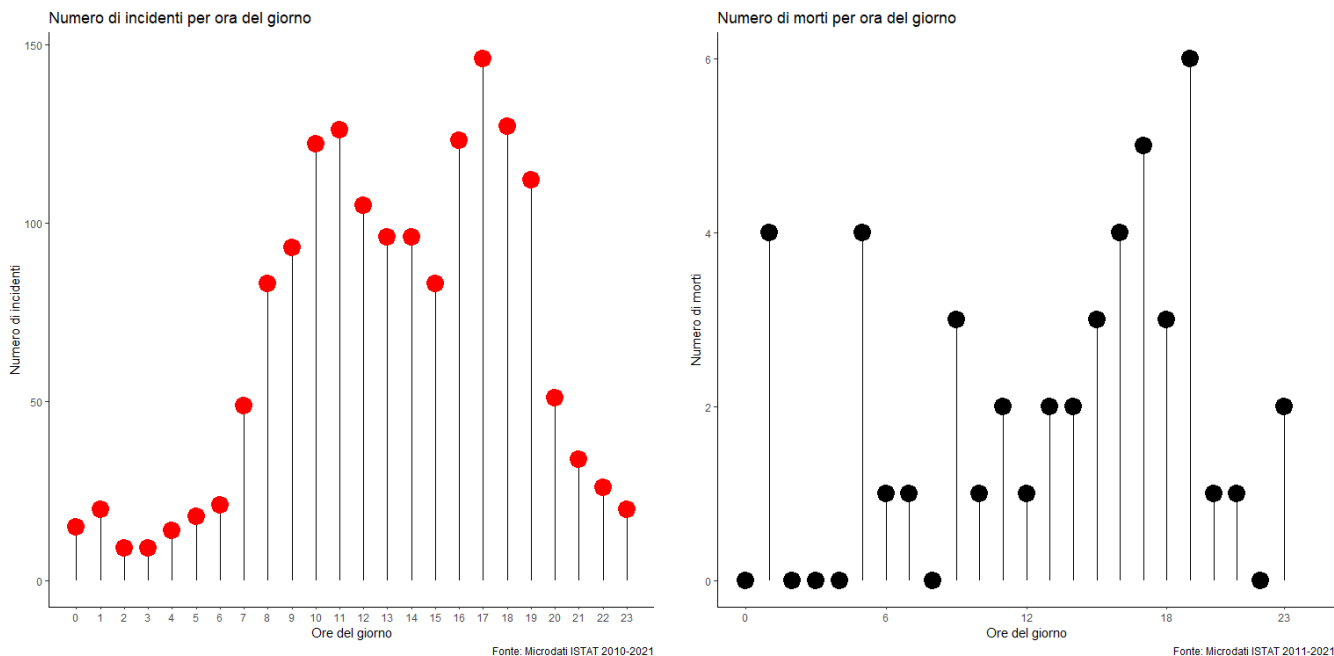


Figura 289 Numero di incidenti e incidenti mortali per ora del giorno [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Per quanto riguarda le ore del giorno invece, è possibile osservare come durante le ore notturne si mantenga una certa quantità di incidenti mortali rispetto al picco diurno. Questo conferma che tendenzialmente gli incidenti che avvengono di notte sono più gravi. Durante la fascia diurna gli incidenti sono distribuiti con un picco dopo le 16.

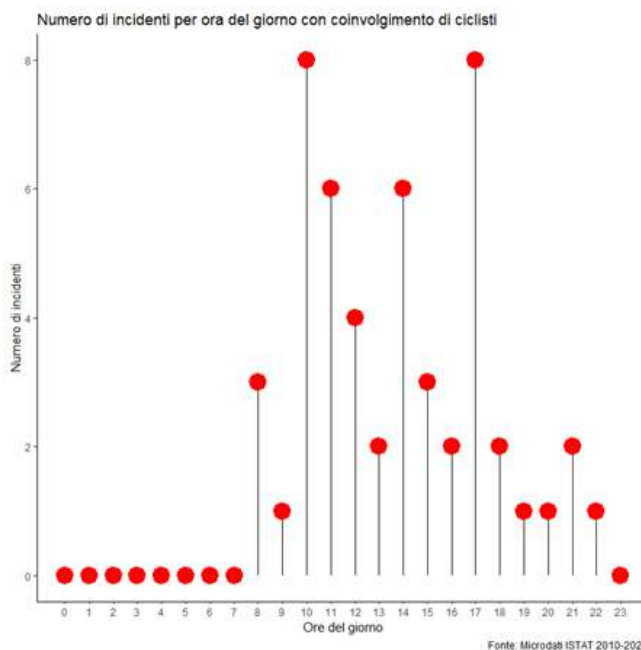


Figura 290 Numero di incidenti con il coinvolgimento di ciclisti e pedoni per ora del giorno [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Gli incidenti stradali con il coinvolgimento delle biciclette avvengono quasi esclusivamente nelle ore diurne come è lecito attendersi con un picco nelle ore del tardo pomeriggio, fra le 17 e le 18. Un picco simile avviene attorno alle 10. L'andamento dell'incidentalità pedonale durante il giorno presenta due picchi, uno alle 10 del mattino e uno fra le 17 e le 19.

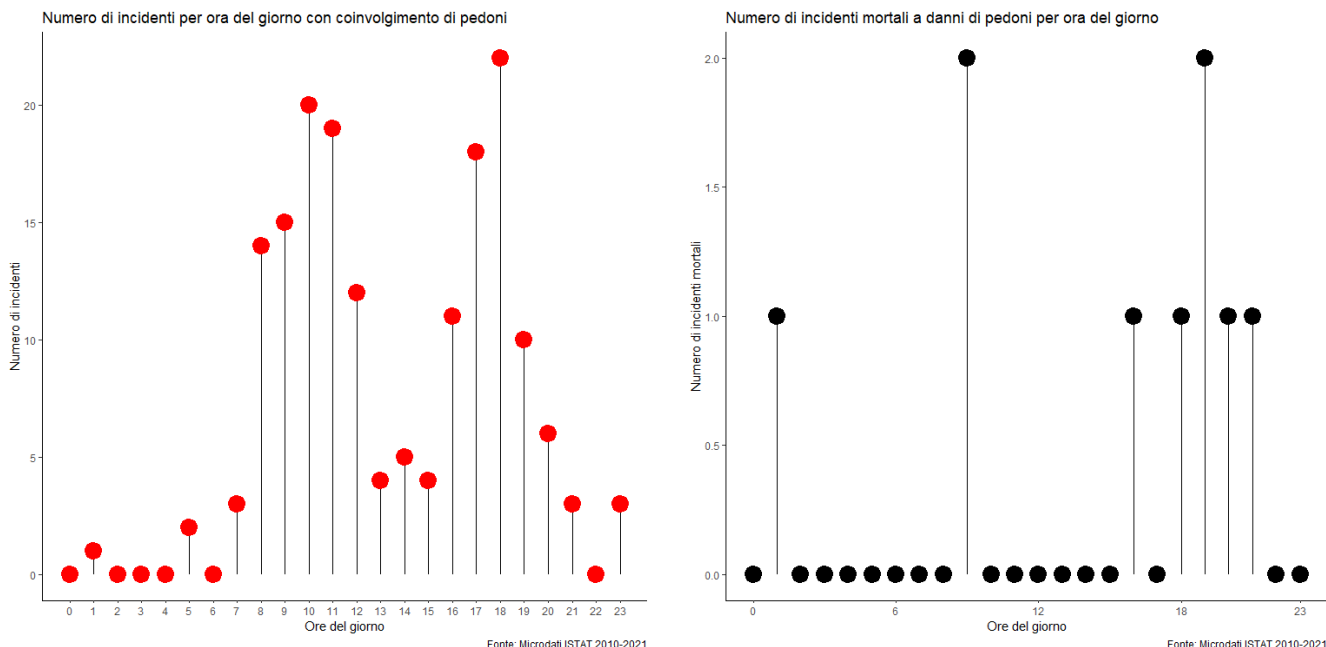


Figura 291 Numero di incidenti mortali ai danni di pedoni per ore del giorno [Fonte: ISTAT 2010-2021]

8.1.4 VEICOLI COINVOLTI

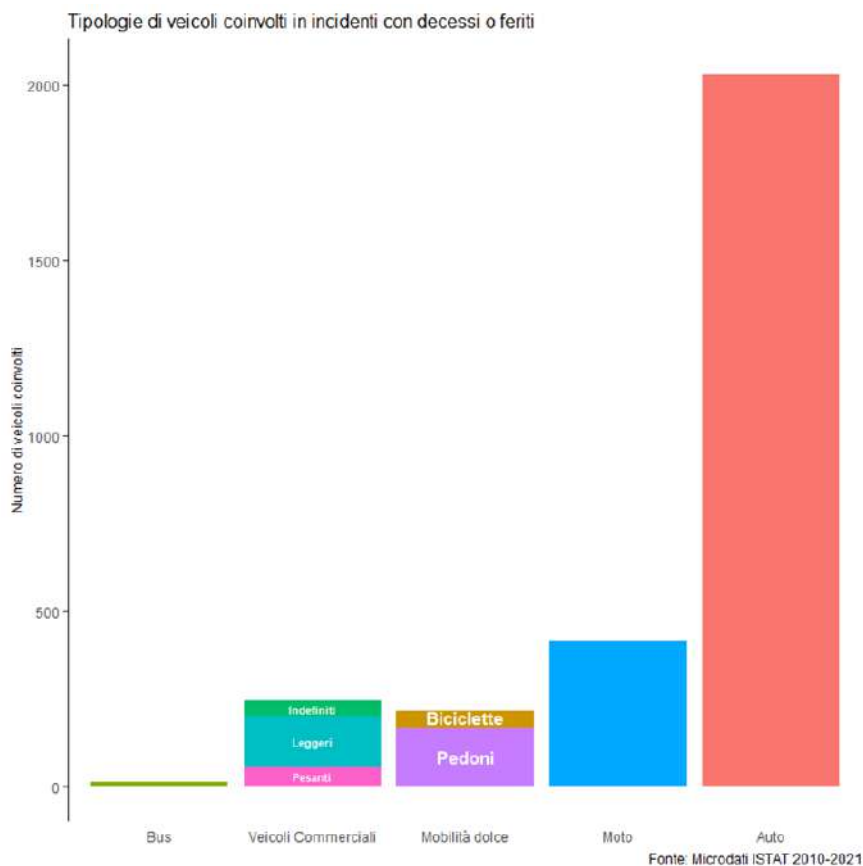


Figura 292 Tipologie di veicoli coinvolti in incidenti con decessi o feriti [Fonte: ISTAT 2010-2021]

I dati ISTAT danno anche la possibilità di analizzare quali sono i veicoli più coinvolti negli incidenti stradali.

Si osserva, come attendibile, che i veicoli più coinvolti sono le automobili, oltre 2 000 anche dato il fatto che sono il mezzo più utilizzato. La mobilità dolce è coinvolta meno dei mezzi commerciali, e sono soprattutto i pedoni a dare il contributo con 172 pedoni coinvolti e solo 50 biciclette.

Figura 293 Numero di veicoli coinvolti per tipologia [Fonte: ISTAT 2010-2021]

TIPOLOGIA	VEICOLI COINVOLTI
Auto	2031
Bici	50
Bus	11
Veicoli commerciali indefiniti	43
Veicoli commerciali leggeri	145
Moto	413
Pedoni	172
Veicoli commerciali pesanti	55

Relativamente all'**ambito di incidentalità** è possibile osservare come la maggior parte degli incidenti viene registrato all'interno dell'abitato e sfiorano le 800 unità

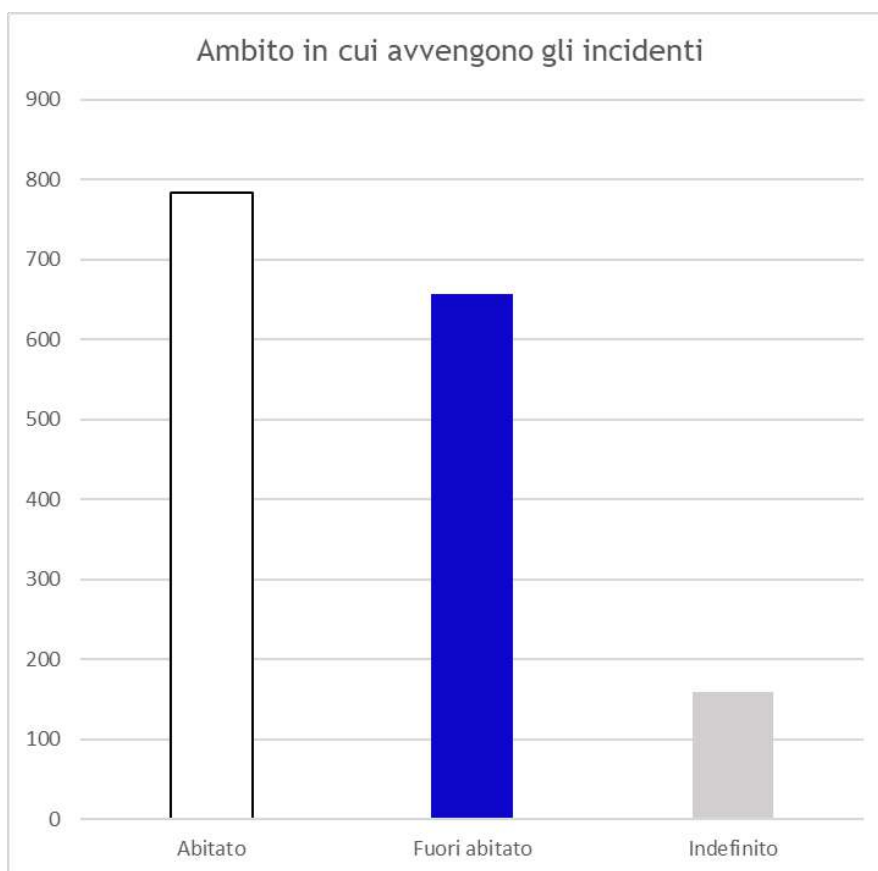


Figura 294 Ambito di accadimento degli incidenti - Confronto fra province [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Inoltre, date le peculiarità del territorio con presenza di rilievi montani, sono state indagate le **condizioni metereologiche e le condizioni del fondo stradale** rilevate dalle Forze dell'Ordine in sede di rilievo dell'incidente per assicurarsi se l'incidenza degli incidenti con pavimentazione innevata o condizioni mete-reologiche particolarmente avverse.

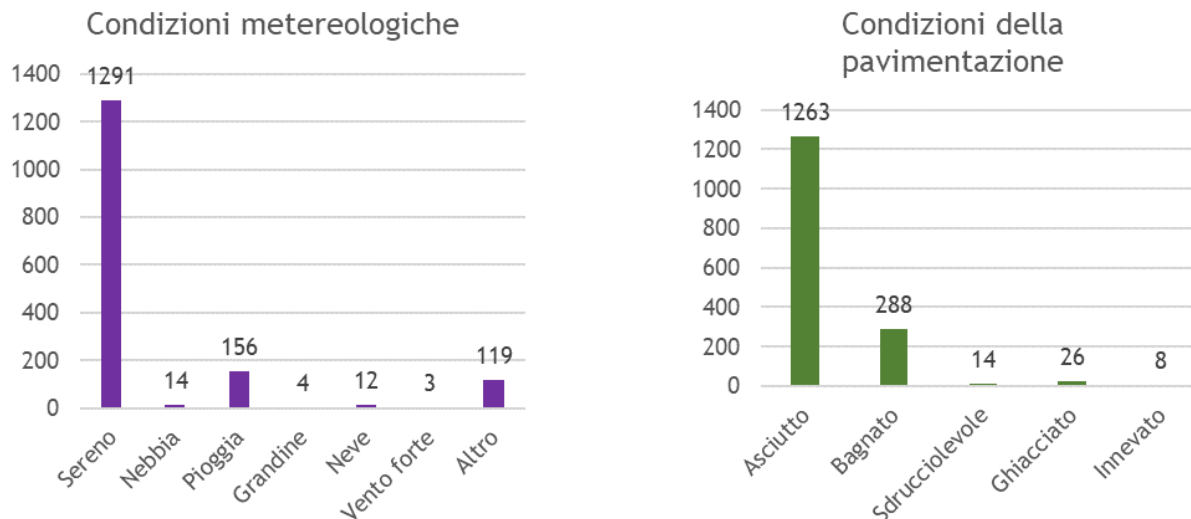


Figura 295 Distribuzione degli incidenti stradali per condizioni metereologiche e del fondo stradale [Fonte: ISTAT 2010-2021]

Si osserva che la maggior parte degli incidenti sono avvenuti in condizioni di manto stradale asciutto e con il cielo sereno. Non si rilevano particolari incidenze di eventi con pavimentazione ghiacciata o innevata o in condizione di nevicata.

8.1.5 MAPPE DI CONCENTRAZIONE

I dati della serie ISTAT 2015 – 2021 sono stati ulteriormente elaborati in **mappe di concentrazione** o **heatmap** per individuare i punti con il maggior numero di incidenti.

Le mappe di concentrazione hanno lo scopo di mostrare visivamente attraverso una colorazione graduale le aree più scure in cui si concentrano gli eventi per cui è possibile individuare gli incroci e la viabilità con il maggior numero di sinistri mentre attraverso una colorazione più chiare le aree che registrano concentrazioni minori.

Dalle elaborazioni per l'Area di Piano si evince l'importanza delle criticità nelle aree urbane di Gubbio, Gualdo Tadino e Fossato di Vico.

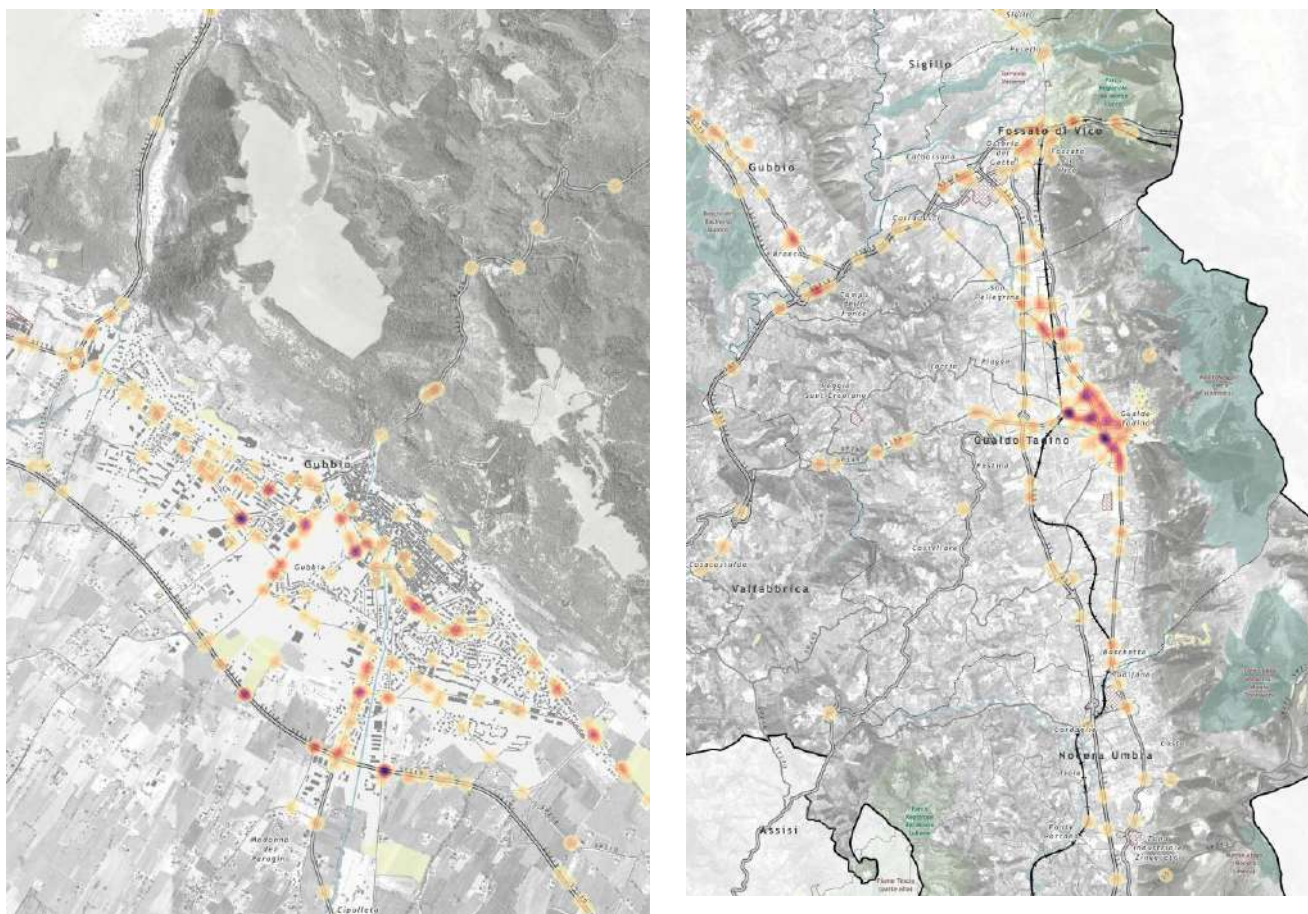


Figura 296 AINEU – Comuni di Gubbio e Gualdo Tadino - Heatmap (ISTAT 2015 – 2021)

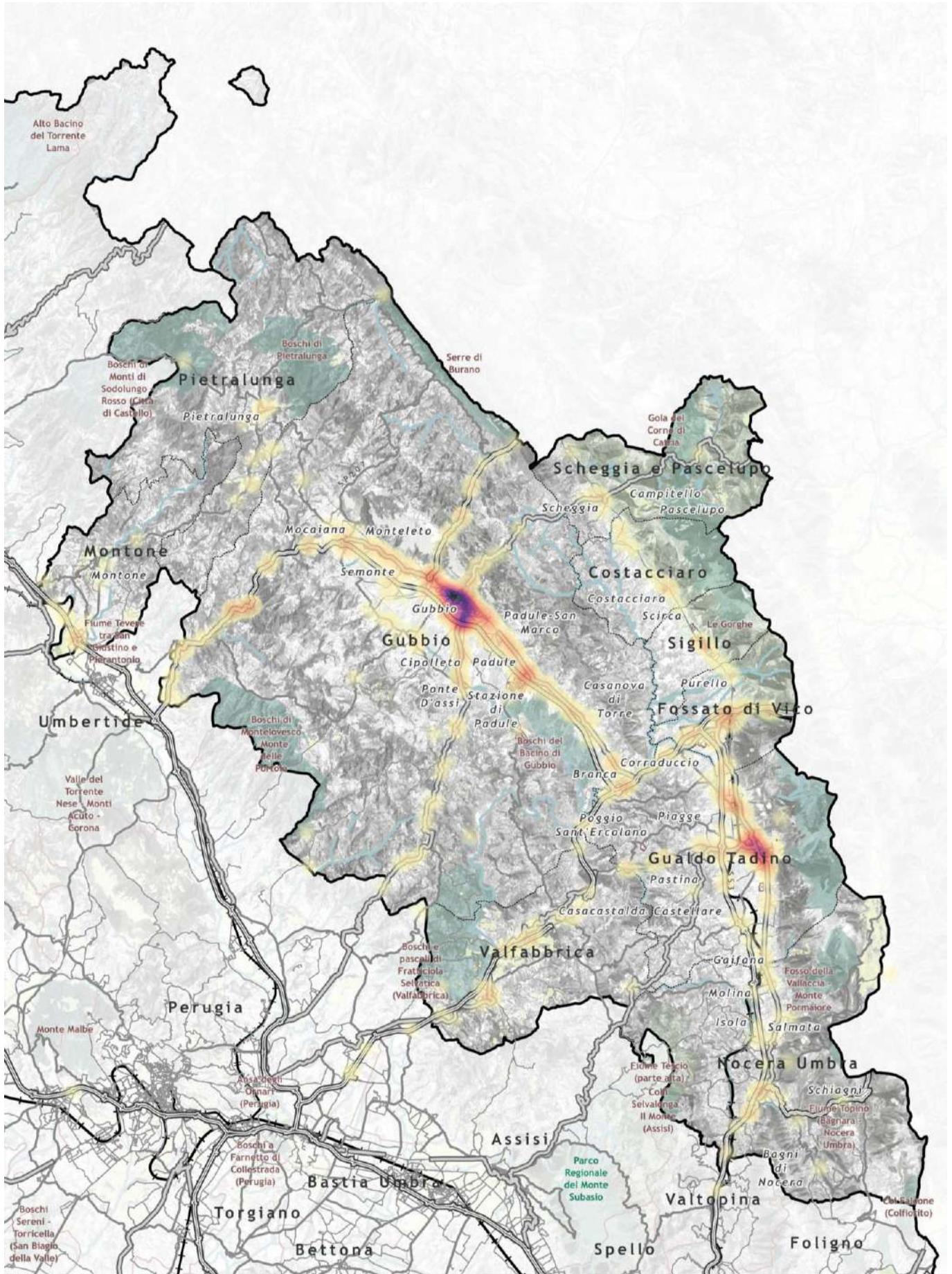


Figura 297 – AINEU – Heatmap (ISTAT 2015 – 2021)

Oltre alla visualizzazione per mappe di calore i sinistri sono stati georeferenziati per visualizzare puntualmente la localizzazione degli incidenti (in rosso) ed in particolar modo di quelli mortali (in nero).

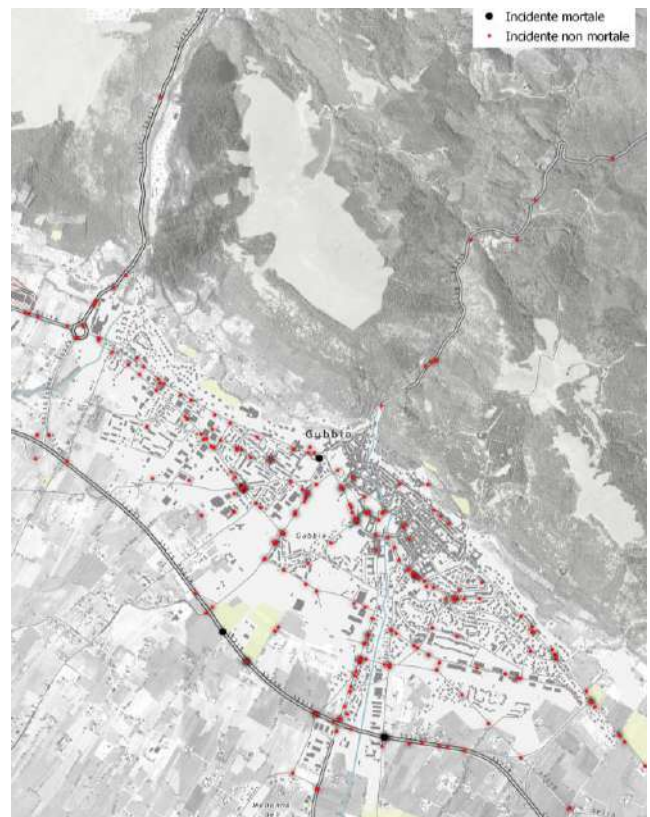
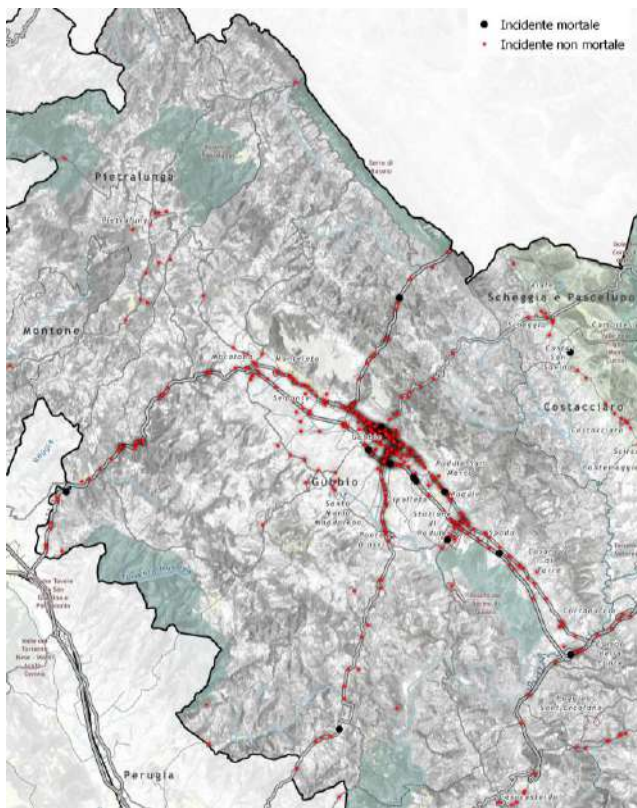


Figura 298 Comune di Gubbio – Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

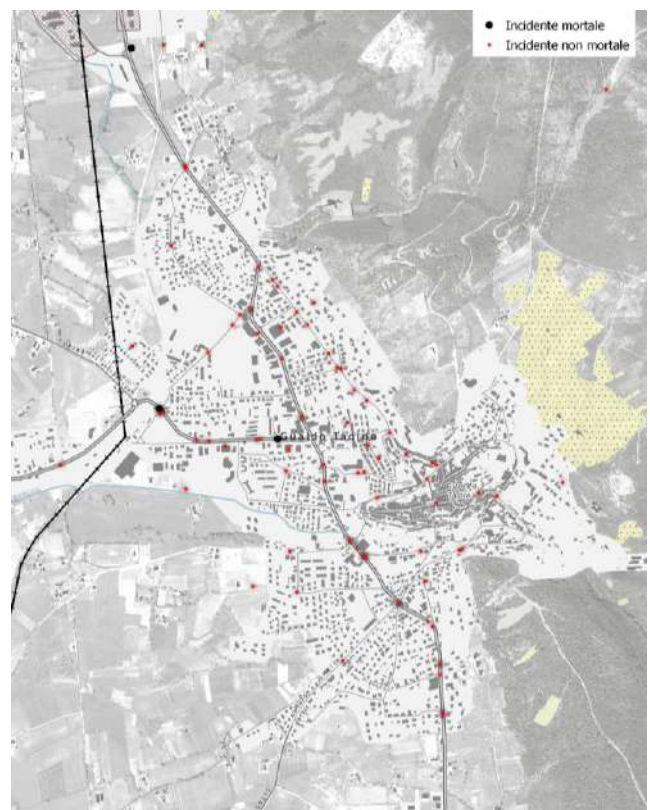
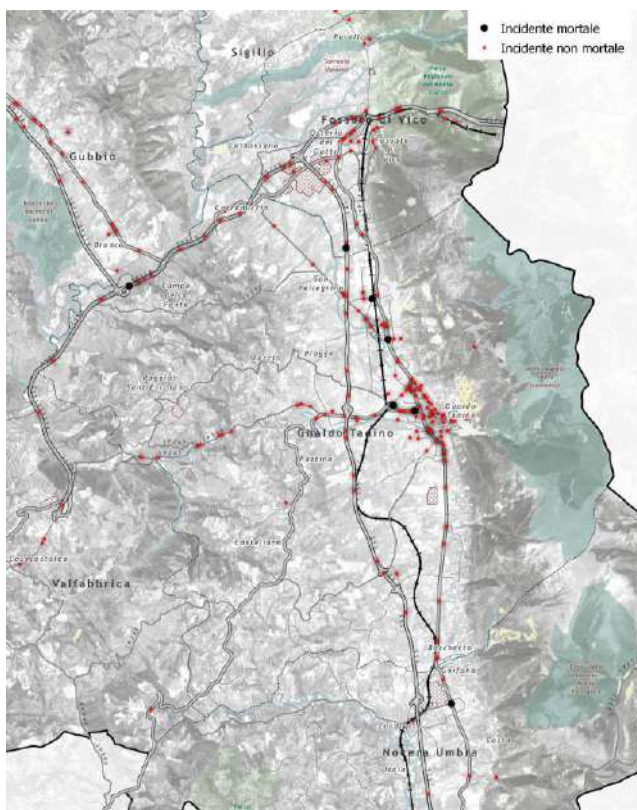


Figura 299 Comune di Gualdo Tadino – Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

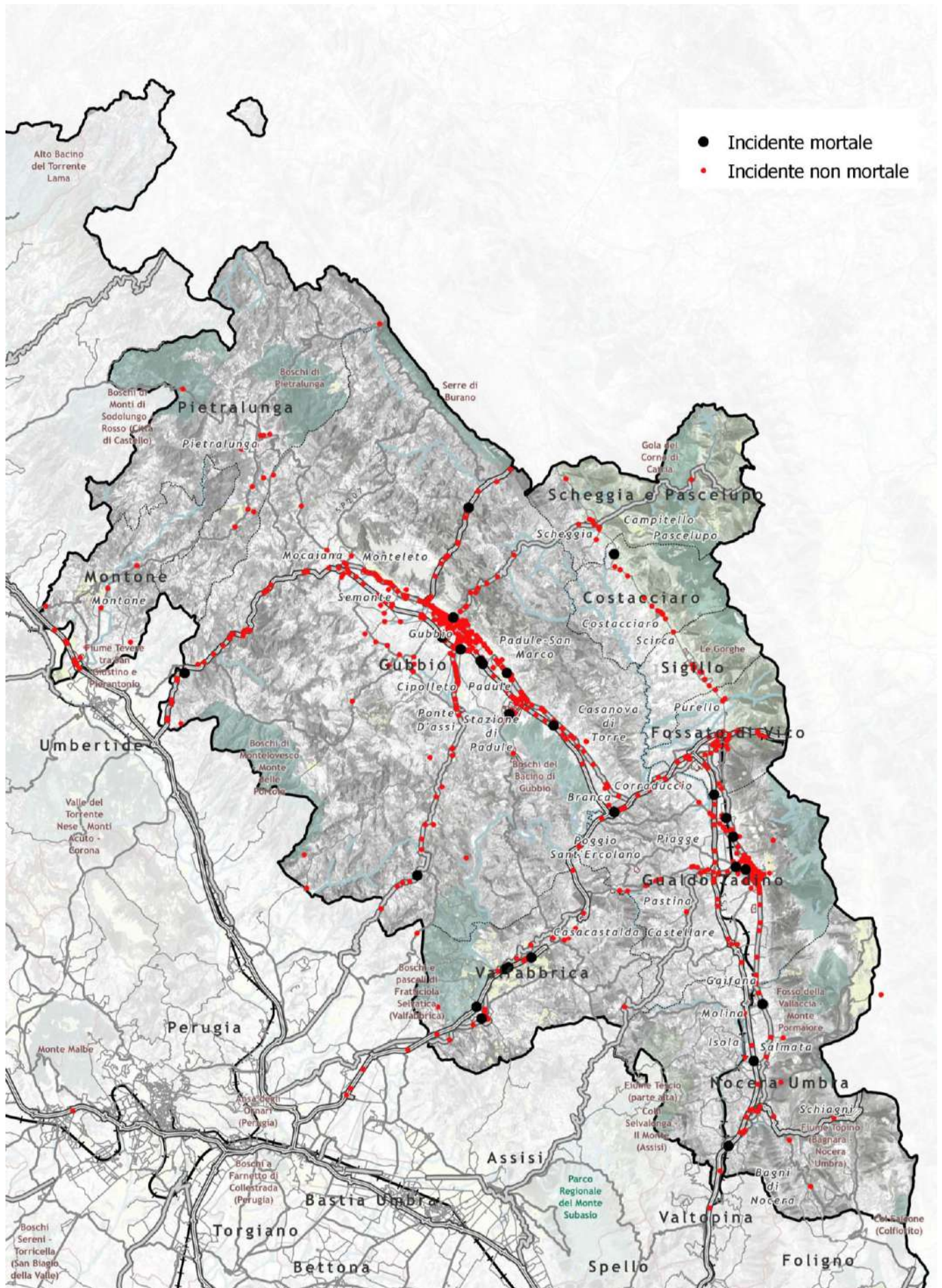


Figura 300 AINEU – Geolocalizzazione incidenti ed incidenti mortali (ISTAT 2015 – 2021)

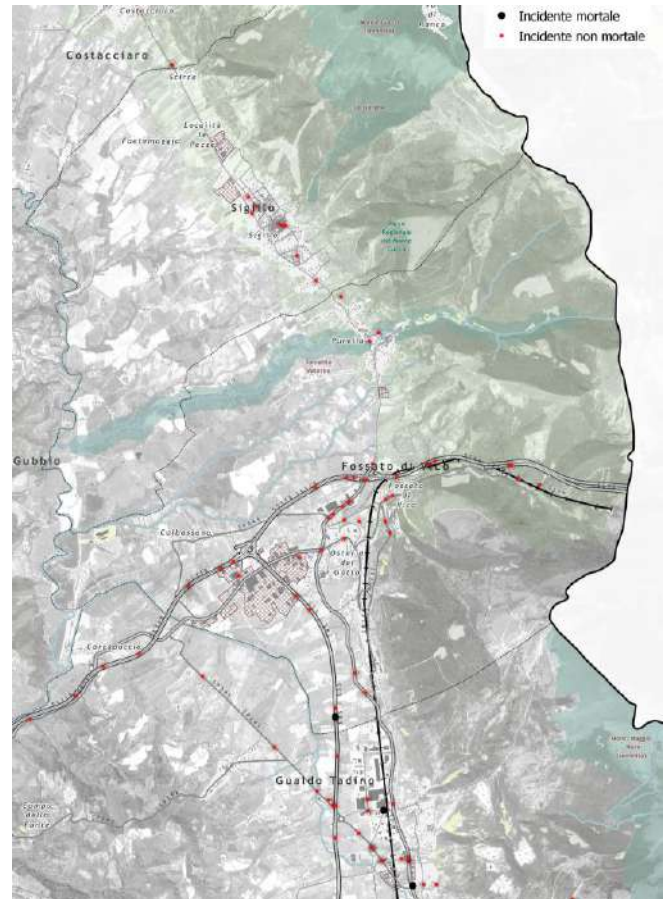
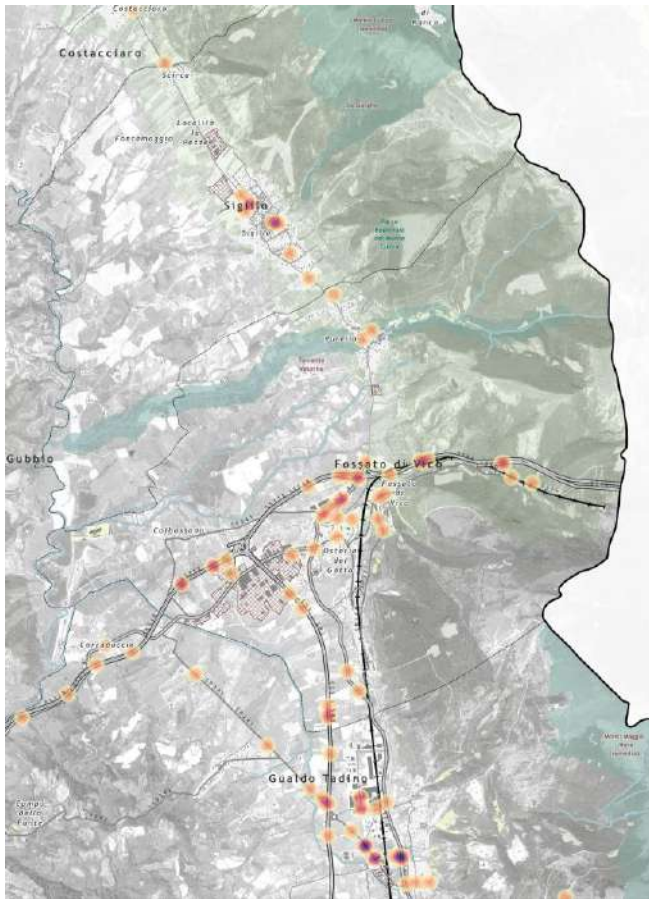


Figura 301 Fossato di Vico – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

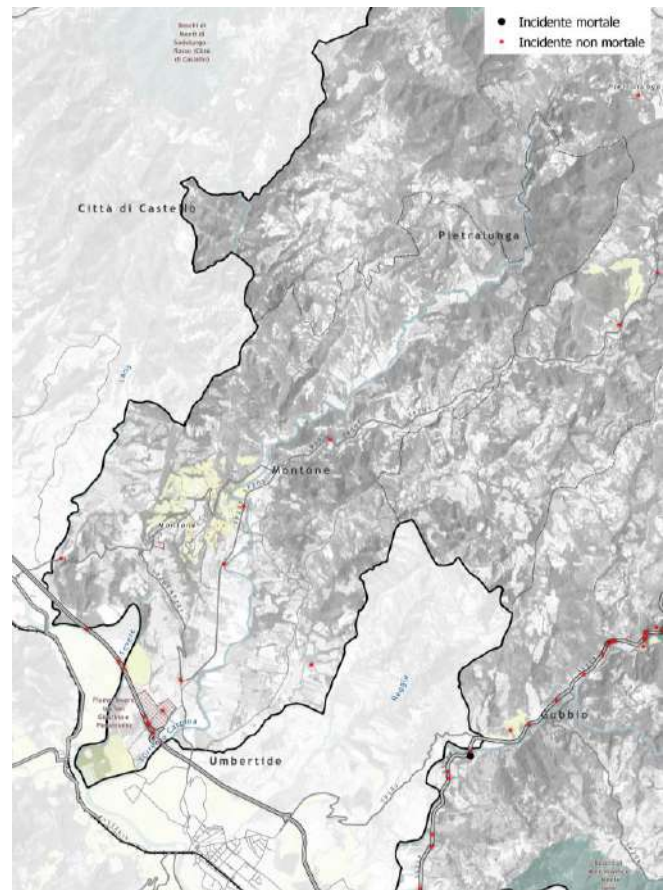
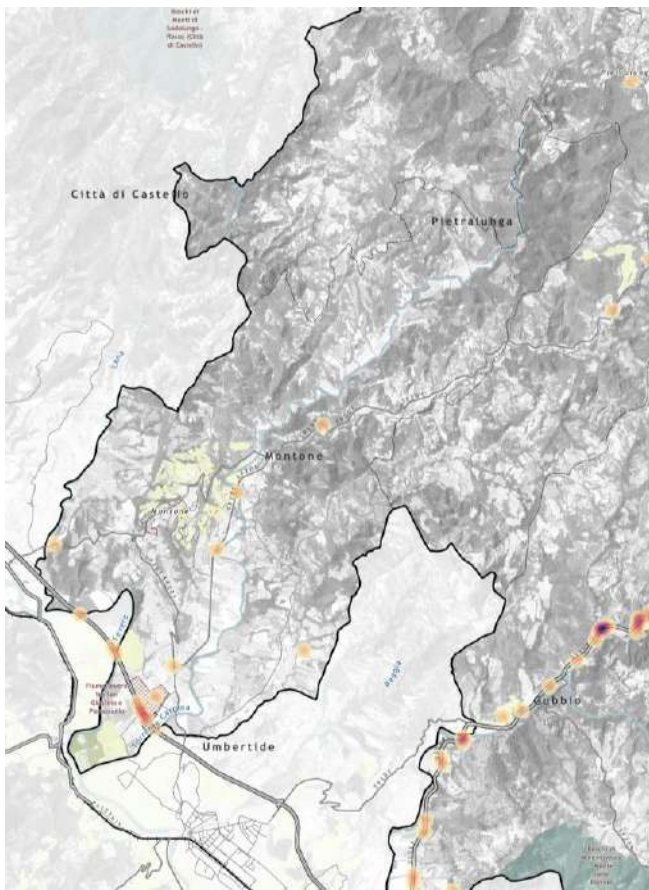


Figura 302 Montone – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

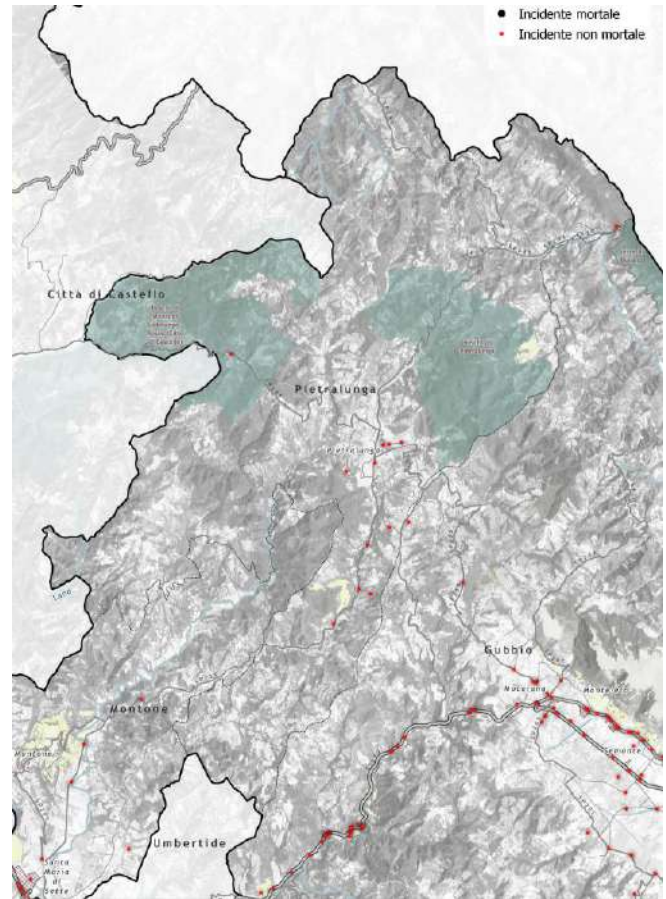
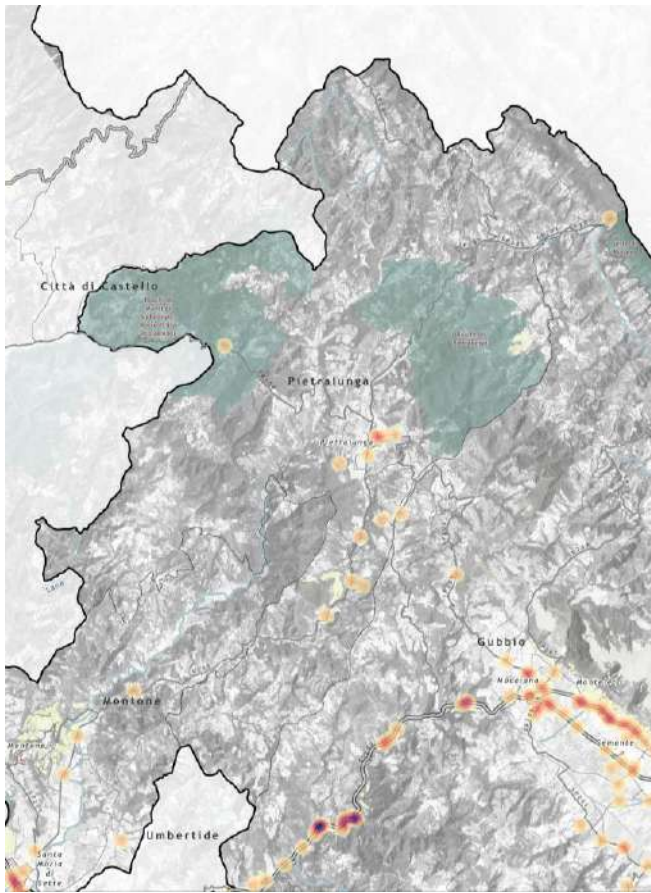


Figura 303 Pietralunga – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

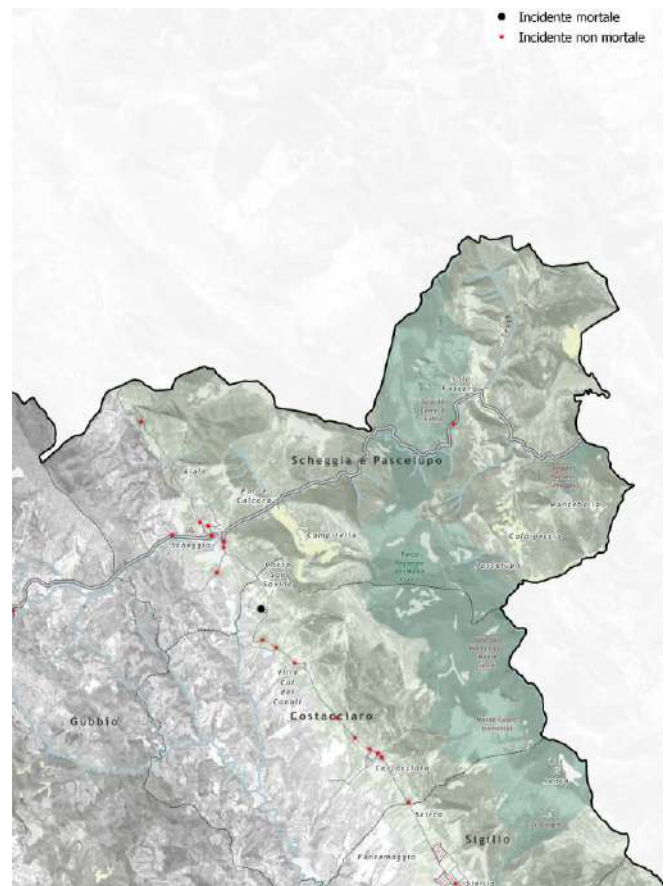
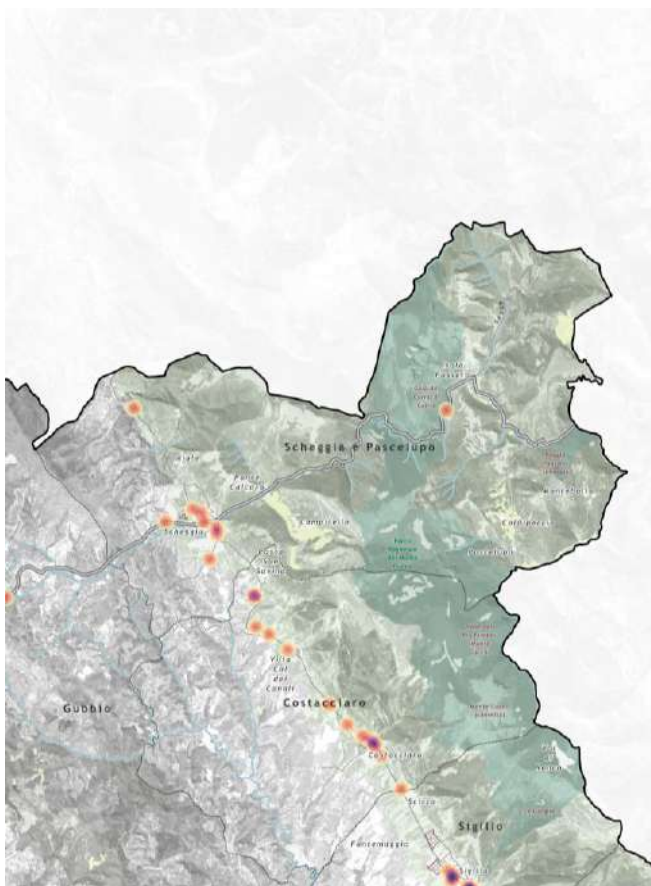


Figura 304 Scheggia e Pascelupo – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

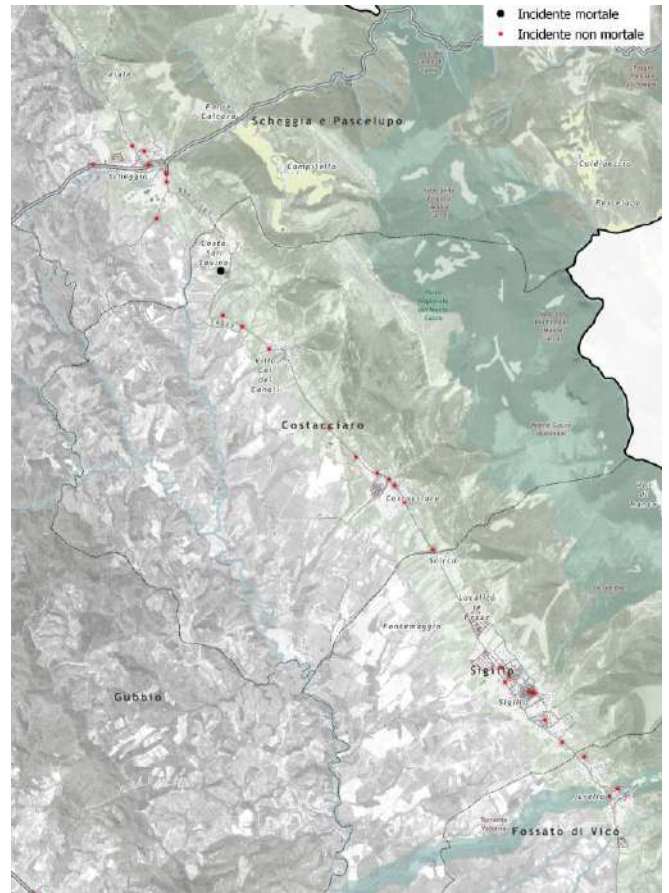
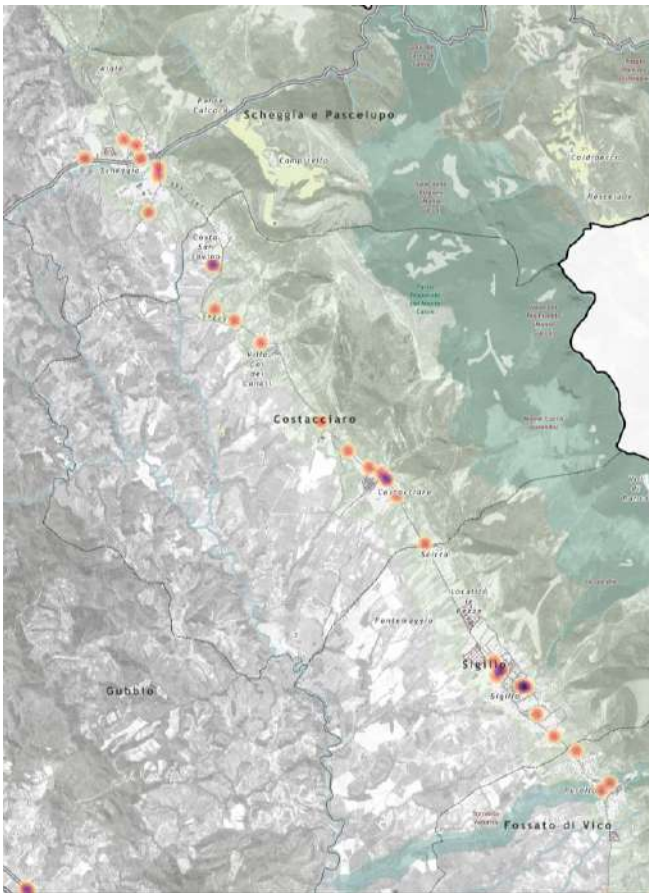


Figura 305 Costacciaro – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

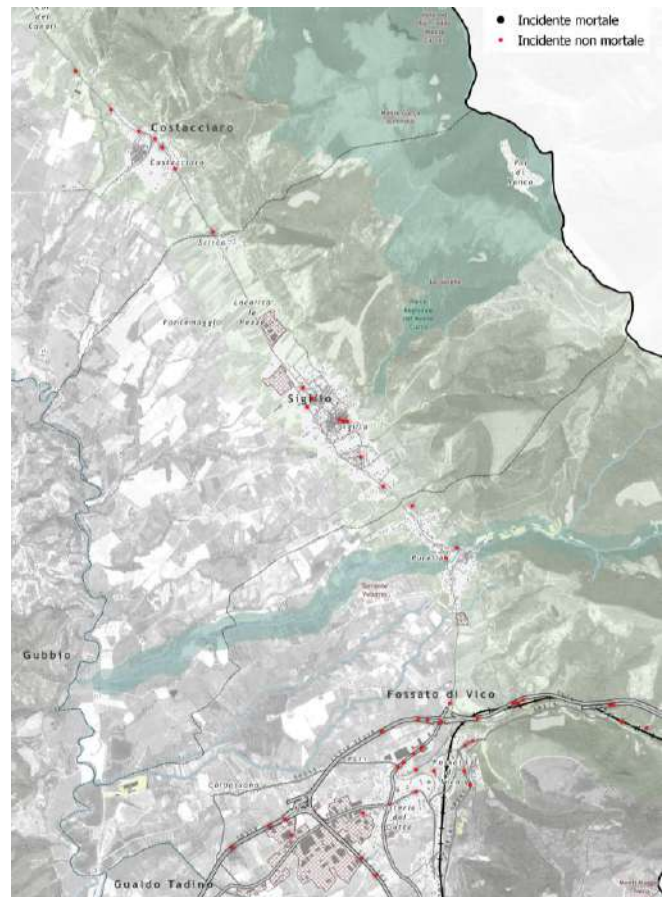
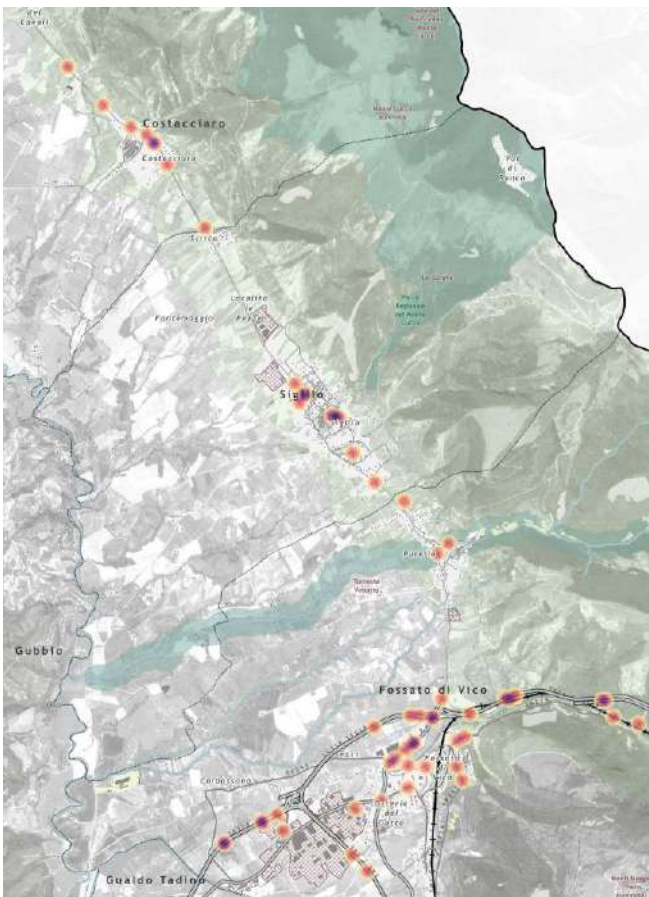


Figura 306 Sigillo– Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

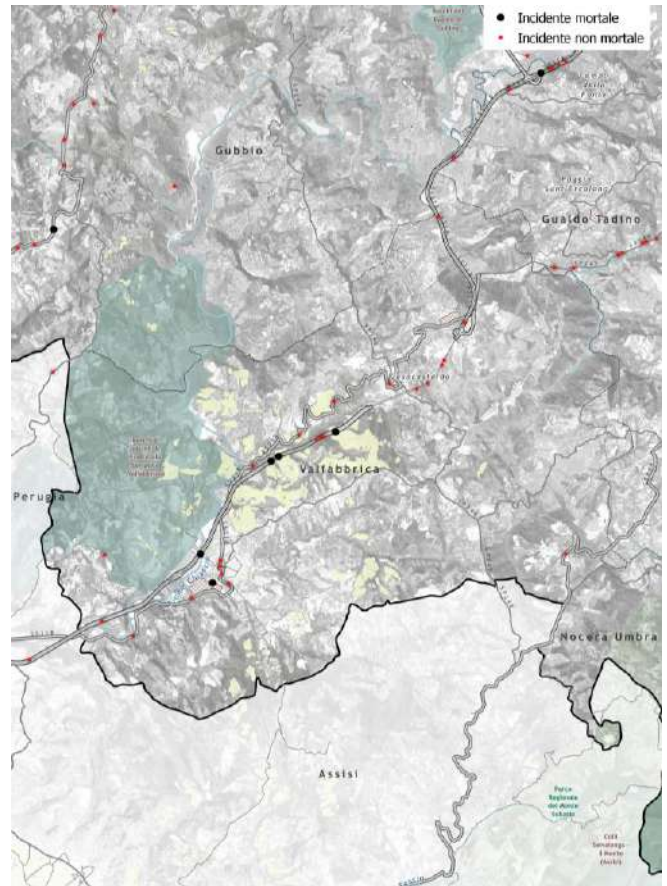
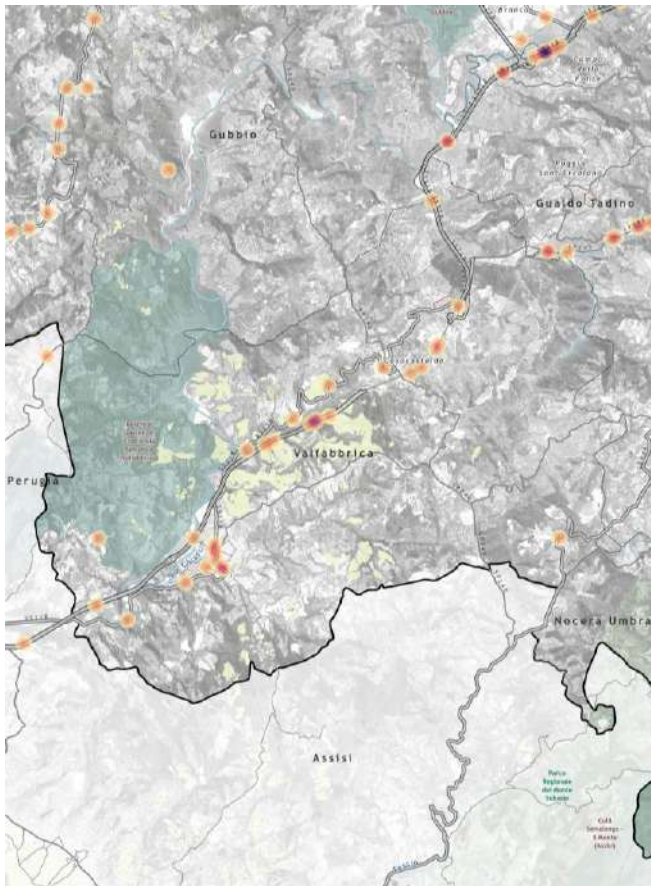


Figura 307 Valfabbrica – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

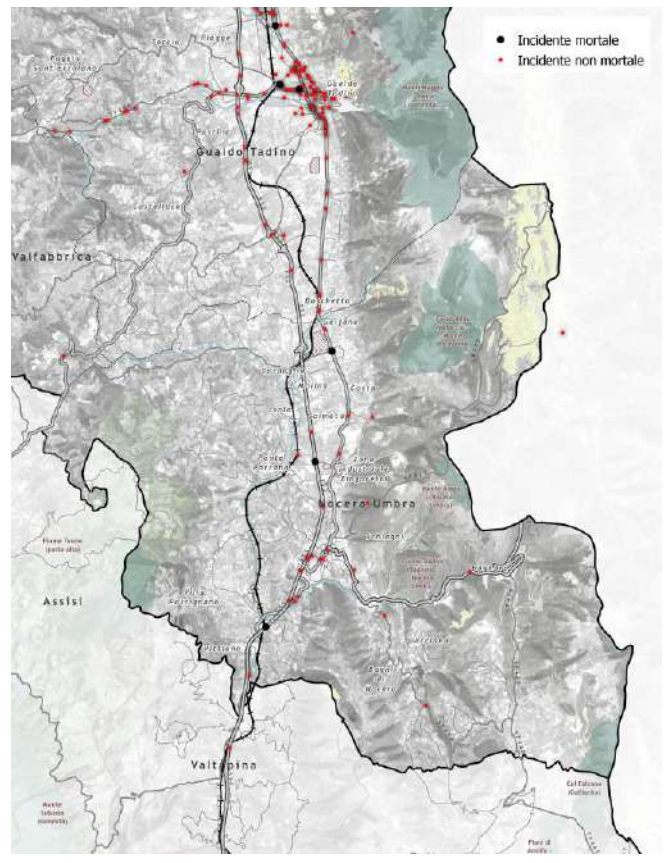
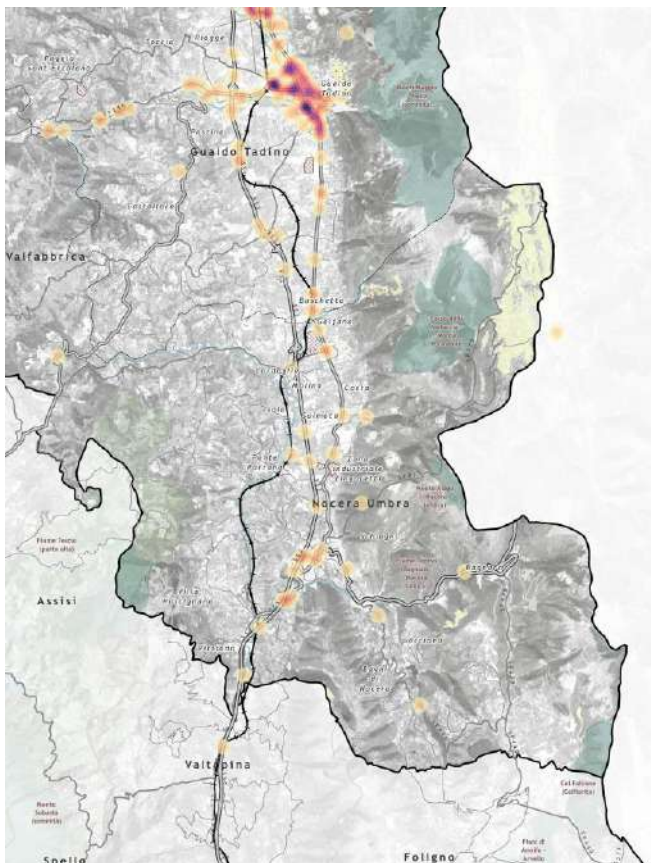


Figura 308 Nocera Umbra – Heatmap e Geolocalizzazione degli incidenti (ISTAT 2015 – 2021)

8.2 Rete Natura 2000: SIC e ZPS

Rete Natura 2000 nasce con la Direttiva “Habitat” (Direttiva 92/43/CEE-art.3) e rappresenta un complesso di siti caratterizzati:

- ✓ dalla presenza di habitat naturali e specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di Zone Speciali di Conservazione (Allegati I e II della Direttiva 92/43/CEE),
- ✓ della presenza di specie di cui all’allegato I della Direttiva “Uccelli” (Direttiva 79/403/CEE) e delle altre specie migratrici che tornano regolarmente in Italia.

La finalità della costituzione di Rete Natura 2000 è quella di garantire il mantenimento o se necessario, il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, dei tipi di habitat naturali e degli habitat delle specie interessati nella loro area di ripartizione naturale.

La Rete Natura 2000 non deve essere considerata come un semplice insieme di siti, ma un **sistema di aree strettamente relazionato dal punto di vista funzionale**.

Essa, infatti, non considera solo i siti ad elevata naturalità, ma anche in territori contigui che sono essenziali per mettere in relazione ambiti naturali distanti spazialmente ma vicini per funzionalità ecologica, e inoltre quelle aree che pur essendo degradate possono tornare a livelli di complessità maggiore.

La Rete Natura 2000 è costituita dalle **Zone di Protezione Speciale (ZPS)**, previste dalla Direttiva 79/409/CEE - Direttiva “Uccelli” - e dai **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)** previsti dalla direttiva 92/43/CEE - Direttiva “Habitat”; questi sono destinati a divenire, a seguito della loro elezione da parte dell’Unione Europea, le **Zone Speciali di Conservazione (ZSC)** che costituiranno l’insieme di aree della Rete Natura 2000.

Tali aree possono avere tra loro diverse relazioni spaziali, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione. Le ZSC dovranno essere designate da ciascuno Stato membro dell’Unione Europea entro 6 anni dalla selezione come SIC.

In Italia è il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, che designa, con decreto, adottato d’intesa con ciascuna regione interessata, i SIC elencati nella lista ufficiale come ZSC.

La Regione Umbria ha recepito la Direttiva “Habitat” 92/43/CEE con la L.R. 27/2000, istituendo la Rete Natura 2000 regionale (RN2000), costituita da 102 Siti che interessano circa il 15,9% del territorio regionale per una superficie complessiva di oltre 160.000 ha.

In particolare, nel 2014 è stato completato l’iter di trasformazione per tutti i SIC in ZSC ai sensi dell’art. 4 della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992.

I Siti Natura 2000 Umbri sono compresi in due regioni biogeografiche: la porzione nord-est della Regione, attraversata dall'Appennino umbro-marchigiano, rientra nella regione biogeografica Continentale e comprende 32 siti Natura 2000, mentre il restante territorio ricade nella regione biogeografica Mediterranea e interessa 70 siti.

Ai fini del presente documento teso a ricostruire il Quadro Conoscitivo dell'Area di Piano dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, nonché per le ottemperanze procedurali di VAS e VINCA del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, saranno valutate le aree ZPS e SIC (ZSC) nell'area di Piano ed in prossimità dell'area di Piano.

Si riporta a seguire l'elenco dei siti ricadenti internamente all'Area di Piano:

SITECODE	SITENAME	RELEASE_DA	MS	SITETYPE
IT5210014	Monti Maggio - Nero (sommit \bar{h} á)	12/12/2019	IT	B
IT5210023	Colli Selvalonga - Il Monte (Assisi)	12/12/2019	IT	B
IT5210001	Boschi di Monti di Sodolungo - Rosso (Citt \bar{h} á di Castello)	12/12/2019	IT	B
IT5210002	Serre di Burano	12/12/2019	IT	B
IT5210004	Boschi di Pietralunga	12/12/2019	IT	B
IT5210074	Poggio Pantano (Scheggia)	12/12/2019	IT	B
IT5210022	Fiume Tescio (parte alta)	12/12/2019	IT	B
IT5210019	Fosso della Vallaccia - Monte Pormaiore	12/12/2019	IT	B
IT5210024	Fiume Topino (Bagnara - Nocera Umbra)	12/12/2019	IT	B
IT5210075	Boschi e pascoli di Fratticiola Selvatica (Valfabbrica)	12/12/2019	IT	B
IT5210010	Le Gorghe	12/12/2019	IT	B
IT5210013	Boschi del Bacino di Gubbio	12/12/2019	IT	B
IT5210005	Gola del Corno di Catria	12/12/2019	IT	B
IT5210008	Valle del Rio Freddo (Monte Cucco)	12/12/2019	IT	B
IT5210007	Valle delle Prigioni (Monte Cucco)	12/12/2019	IT	B
IT5210012	Boschi di Montelovesco - Monte delle Portole	12/12/2019	IT	B
IT5210009	Monte Cucco (sommit \bar{h} á)	12/12/2019	IT	B
IT5210076	Monte Alago (Nocera Umbra)	12/12/2019	IT	B
IT5210011	Torrente Vetorno	12/12/2019	IT	B

Figura 309 Siti Natura 2000 Area Interna Nord Est dell'Umbria

Relativamente alla distribuzione territoriale dei Siti di interesse si riporta a seguire la visualizzazione grafica internamente all'Area di Piano.

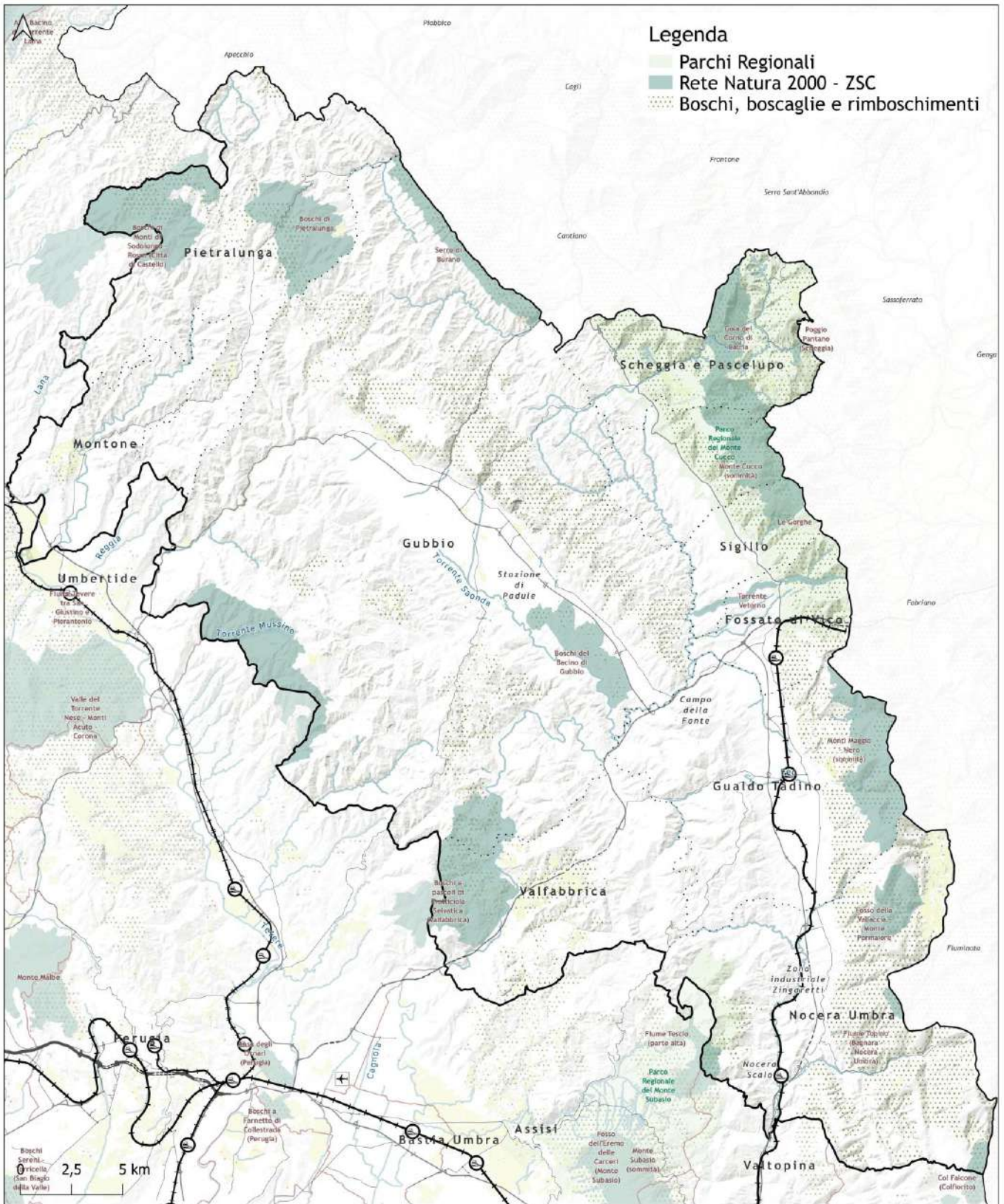


Figura 310 Rete Natura 2000 Area Interna Nord Est dell'Umbria

8.3 Parco veicolare

Per quanto riguarda il **parco veicolare**, ovvero l'insieme dei veicoli registrati nei comuni del Territorio dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, vengono valutati i seguenti indicatori:

- **Tasso di motorizzazione,**
- **Ripartizione del parco veicolare per classe di emissione,**
- **Composizione del parco veicolare.**

Il tasso di motorizzazione è dato dal rapporto tra il numero di autovetture presenti nel Pubblico Registro Automobilistico (PRA) ogni 1.000 abitanti.

Osservando il dato complessivo dei Comuni dell'Area ed i singoli andamenti per ciascun Comune è possibile rilevare:

- Tasso di motorizzazione dell'Area crescente nel decennio di osservazione (da 691,08 al 2011 a 783,19 al 2021);
- Massimo valore del tasso di motorizzazione al 2021 Comune di Nocera Umbra (814,50) seguito da Pietralunga (807,02);
- Minimo valore del tasso di motorizzazione al 2021 Comune di Sigillo (706,77);
- Massimo incremento del valore del tasso di motorizzazione nel decennio di osservazione nel comune di Costacciaro (da 646,61 al 2011 a 796,25 nel 2021).

Figura 311 AINEU Tassi di motorizzazione 2011 - 2021

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Costacciaro	646,61	666,41	667,98	673,58	695,37	706,27	737,73	743,57	764,71	781,39	796,25
Fossato di Vico	654,39	667,38	659,53	662,93	683,31	700,04	715,53	752,81	776,81	771,29	778,11
Gualdo Tadino	705,97	716,31	718,52	725,61	729,64	749,59	763,35	769,69	769,69	787,60	797,89
Gubbio	696,36	702,26	702,33	706,66	709,14	721,42	733,02	741,76	755,98	764,85	779,74
Montone	699,70	698,15	688,64	701,54	710,62	721,22	729,31	747,23	755,58	766,21	764,82
Nocera Umbra	690,67	700,33	710,92	711,52	723,35	734,53	757,58	774,43	787,14	802,81	814,50
Pietralunga	690,75	700,45	719,53	721,28	746,66	758,85	783,49	814,42	795,36	806,47	807,02
Scheggia e Pascelupo	690,80	727,15	719,08	735,34	721,99	730,02	736,88	757,82	766,34	768,77	768,82
Sigillo	607,23	630,23	627,38	632,45	648,39	651,16	663,72	676,83	677,53	708,73	706,77
Valfabbrica	679,14	680,22	681,66	681,73	692,15	702,06	716,54	715,35	714,67	739,93	751,31
AINEU	691,08	699,84	701,13	705,90	712,07	725,52	739,47	750,27	759,20	771,84	783,19

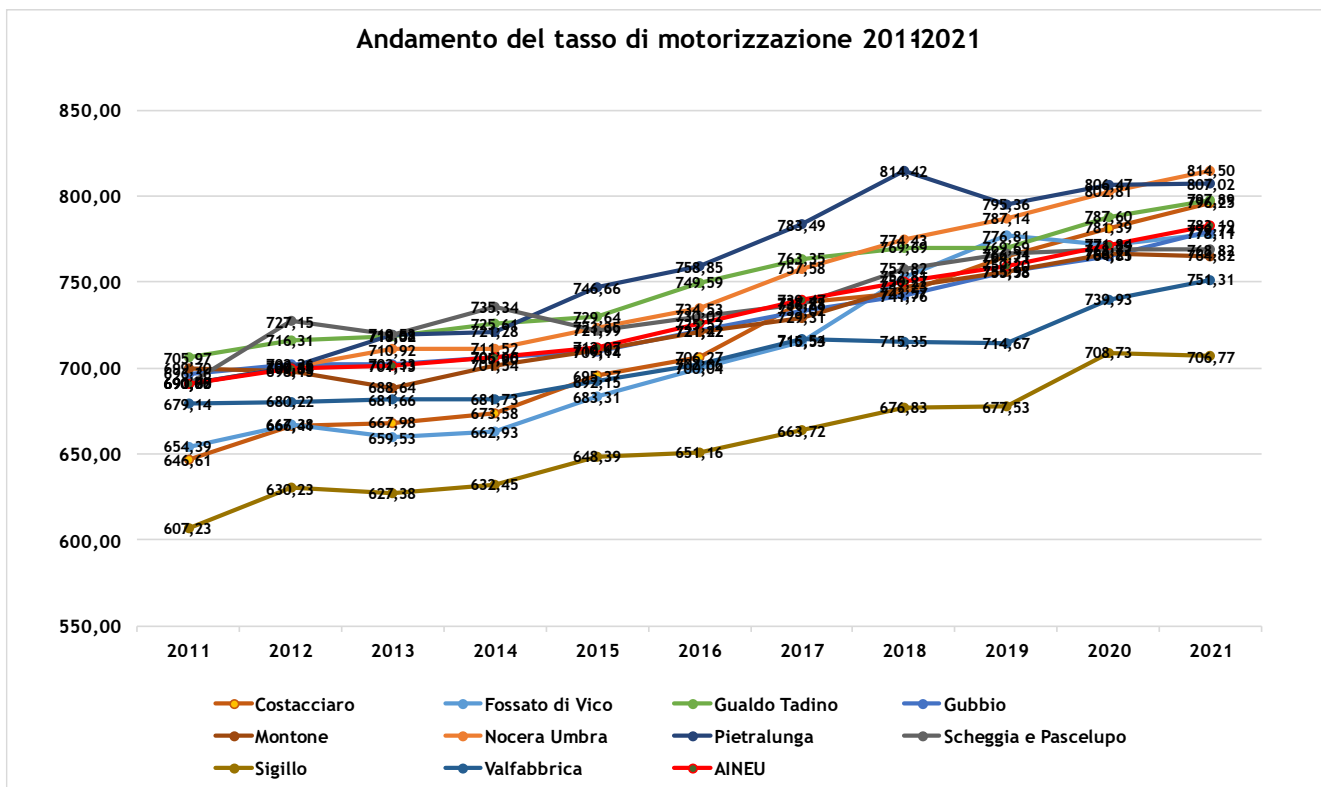
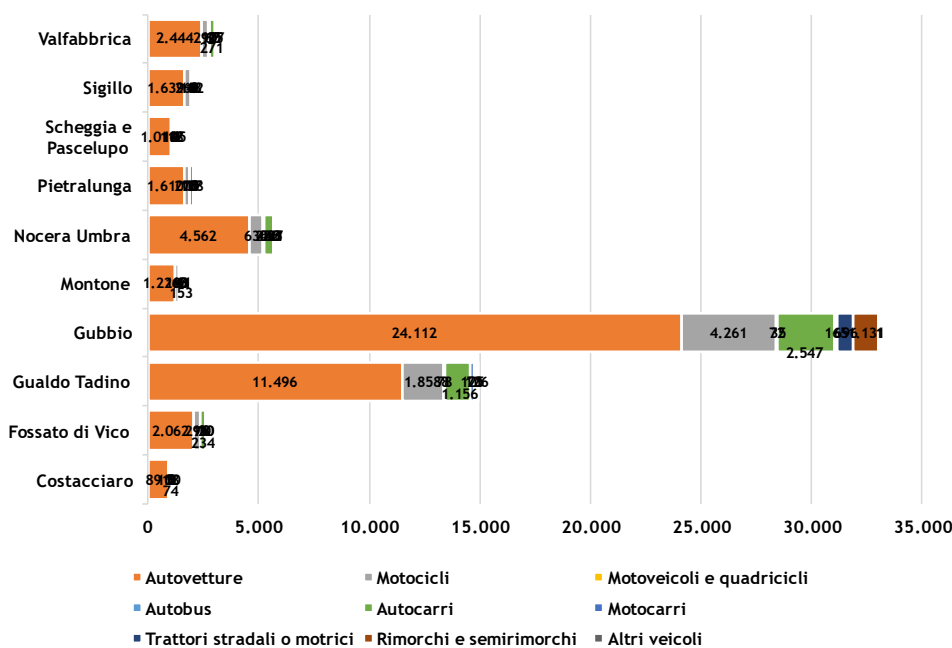


Figura 312 AINEU – Andamento del tasso di motorizzazione 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

La composizione del **parco veicolare al 2021** rileva l'incidenza della mobilità privata nelle sue componenti (autovetture, motocicli, motoveicoli) ma anche la quota degli autocarri e dei rimorchi e semirimorchi i cui valori maggiori si registrano nel Comune di Gubbio.

Composizione parco veicolare 2021



Composizione parco veicolare 2021

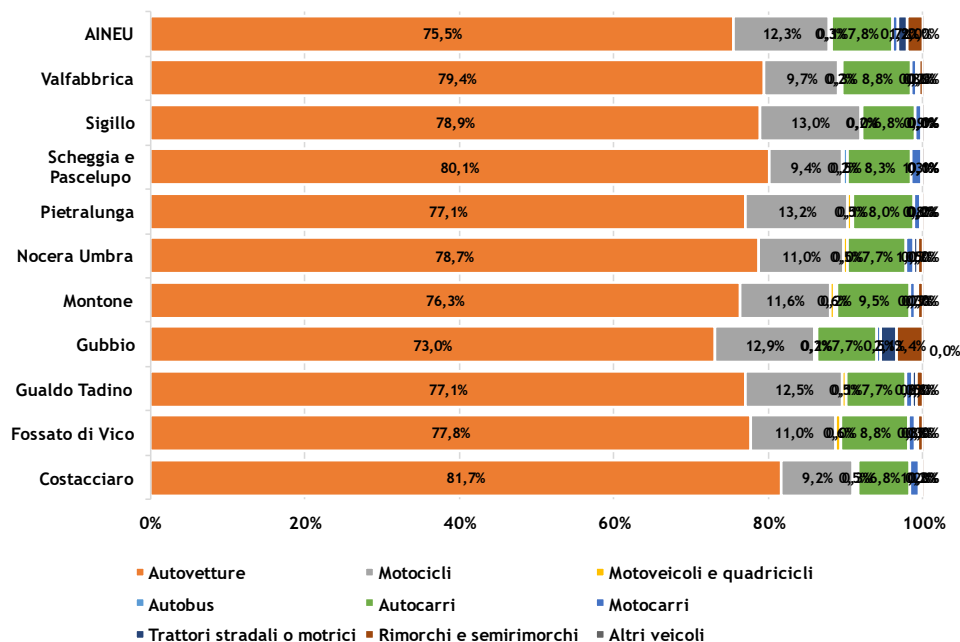
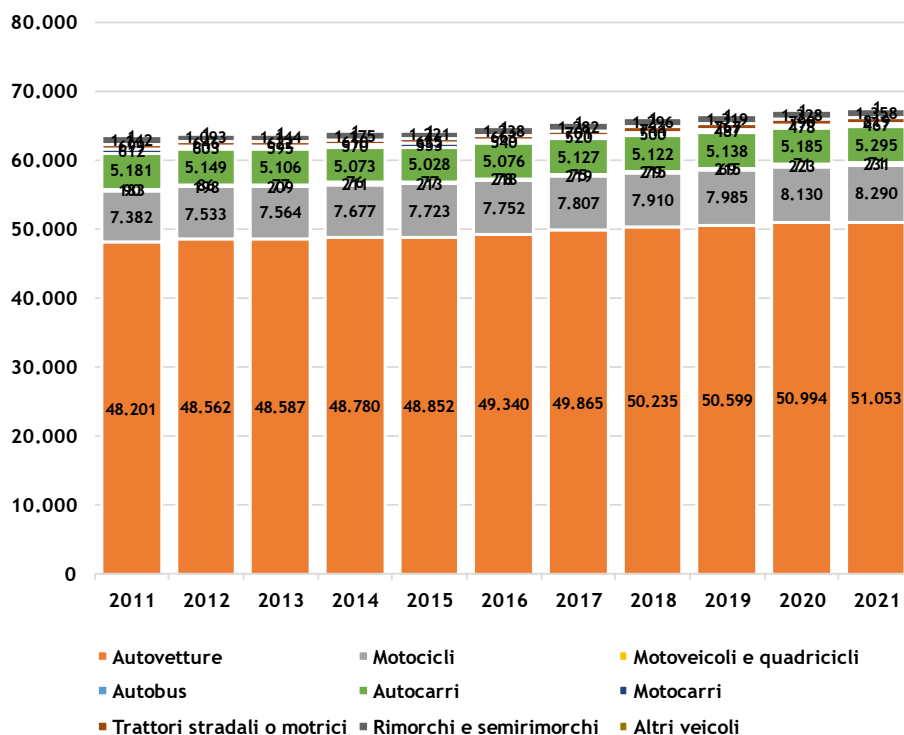


Figura 313 AINEU – Composizione del parco veicolare 2021 [Fonte: ACI]

	Autovetture	Motocicli	Motoveicoli e quadricicli	Autobus	Autocarri	Motocarri	Trattori stradali o motrici	Rimorchi e semirimorchi	Altri veicoli
Costacciaro	891	100	5	3	74	13	2	3	0
Fossato di Vico	2.062	291	15	1	234	20	8	20	0
Gualdo Tadino	11.496	1.858	78	8	1.156	125	71	126	0
Gubbio	24.112	4.261	72	35	2.547	165	696	1.131	1
Montone	1.226	186	10	4	153	11	5	11	0
Nocera Umbra	4.562	635	28	0	445	56	27	41	0
Pietralunga	1.610	275	10	3	168	17	1	5	0
Scheggia e Pascelupo	1.011	118	3	6	105	17	1	1	0
Sigillo	1.639	269	4	1	142	18	1	3	0
Valfabbrica	2.444	297	6	10	271	25	7	17	0
AINEU	51.053	8.290	231	71	5.295	467	819	1.358	1

Inoltre, la composizione del parco veicolare per il decennio di osservazione registra un andamento crescente della quota autovetture per i comuni dell’Area Interna, quota che registra al **2021 51.053 autovetture**. La crescita si registra anche per i motocicli e gli autocarri.

Composizione del parco veicolare 2011-2021 - AINEU



Composizione del parco veicolare 2011-2021 - AINEU

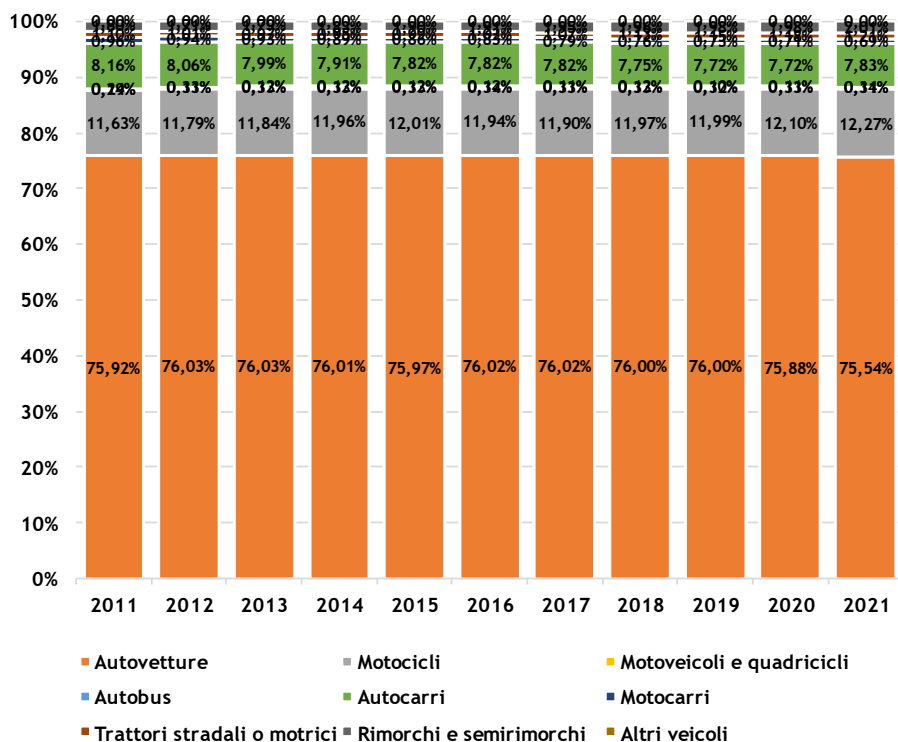


Figura 314 AINEU – Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Si riportano a seguire la composizione veicolare per ciascun Comune dell’Area Interna.

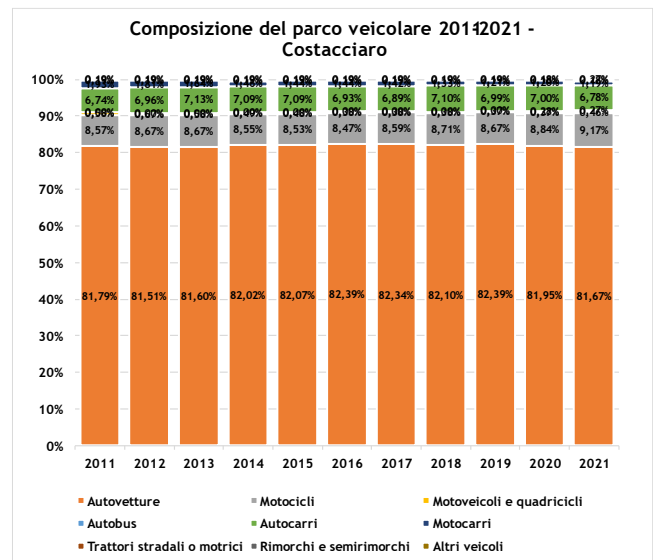
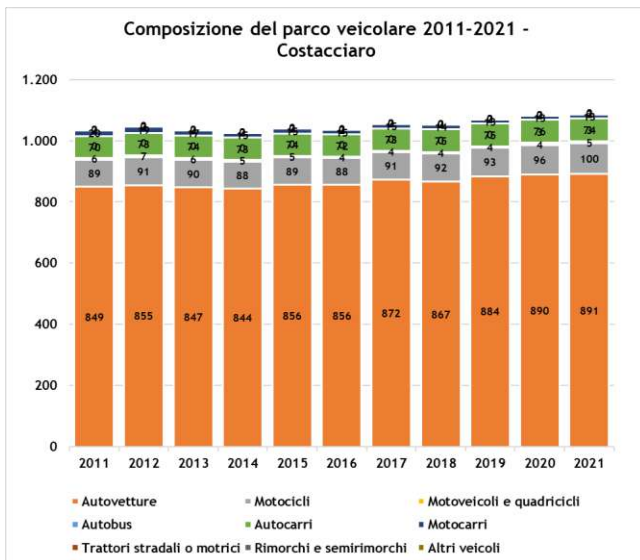


Figura 315 Costacciaro - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

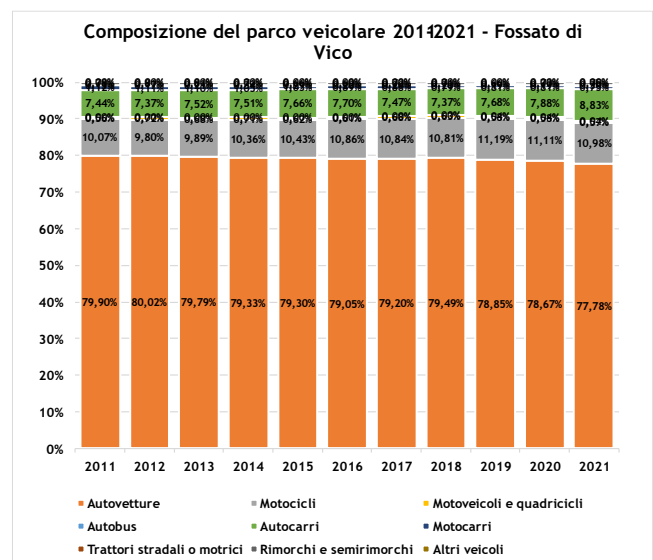
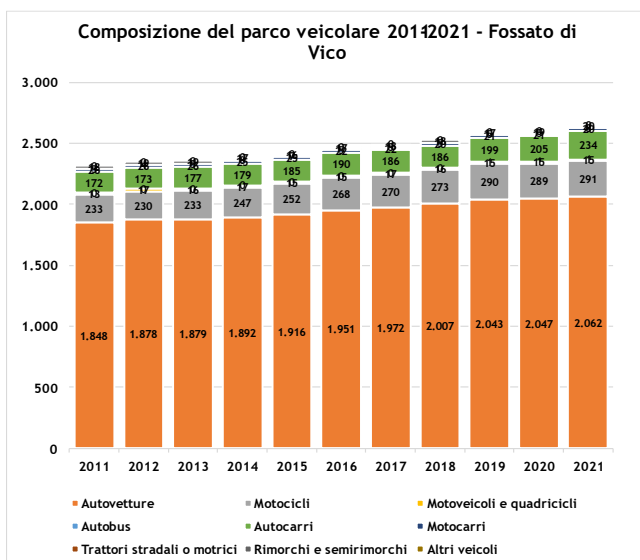


Figura 316 Fossato di Vico - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

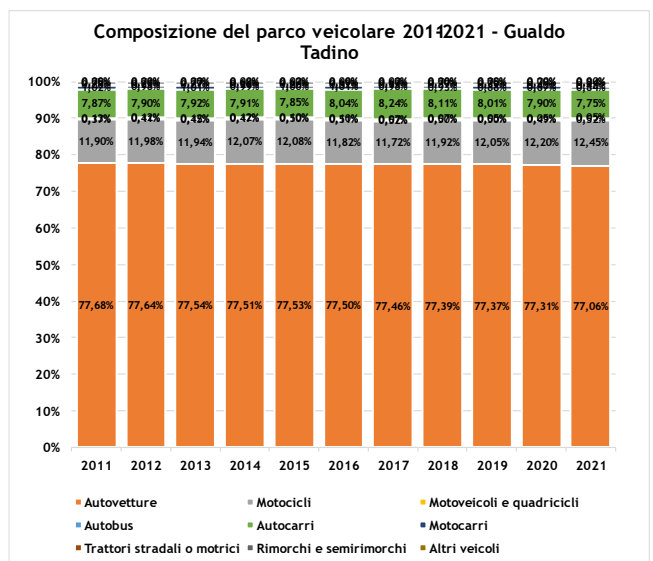
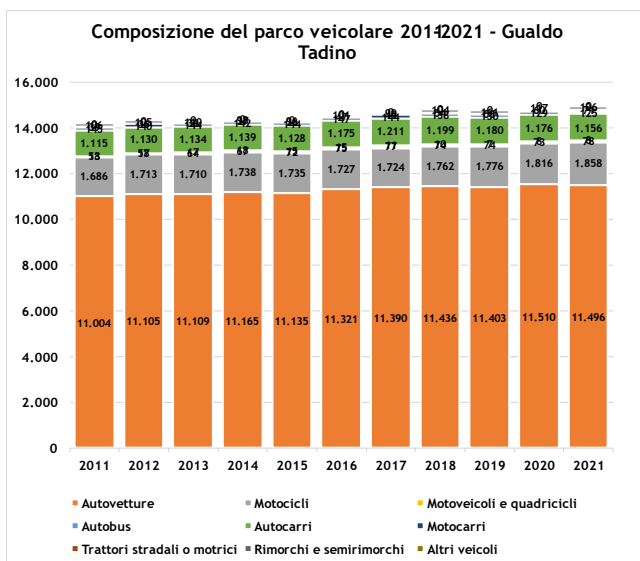


Figura 317 Gualdo Tadino - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

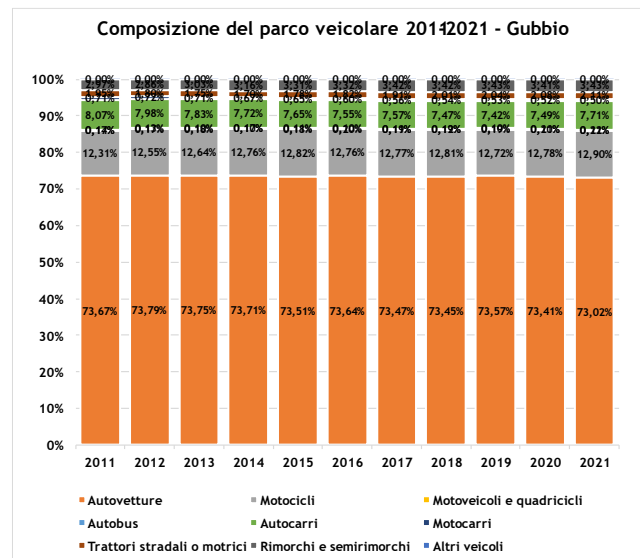
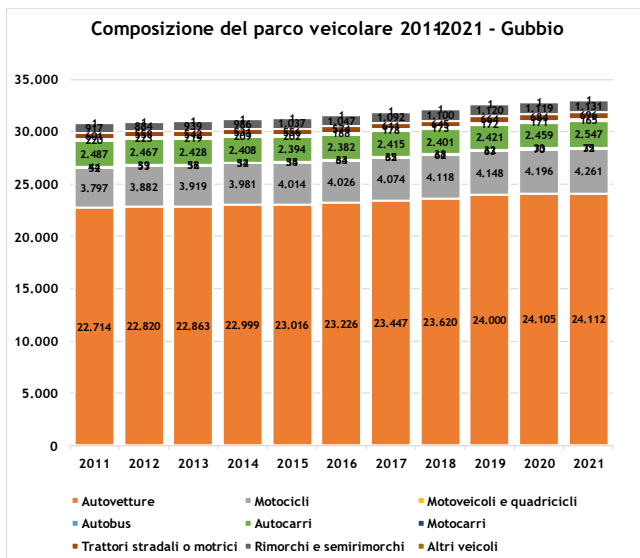


Figura 318 Gubbio - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

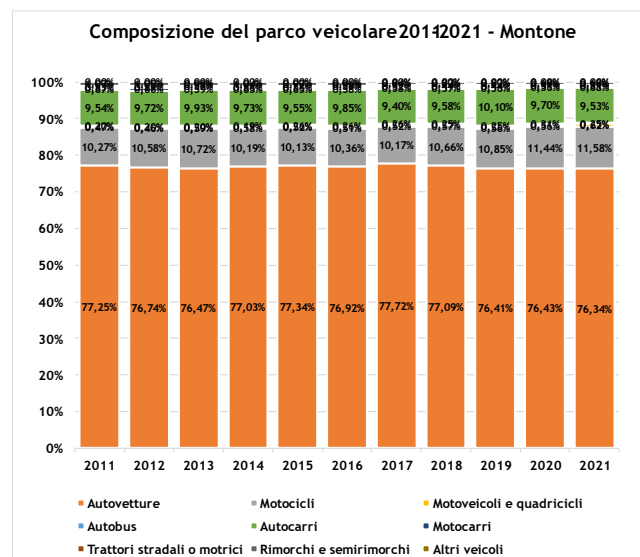
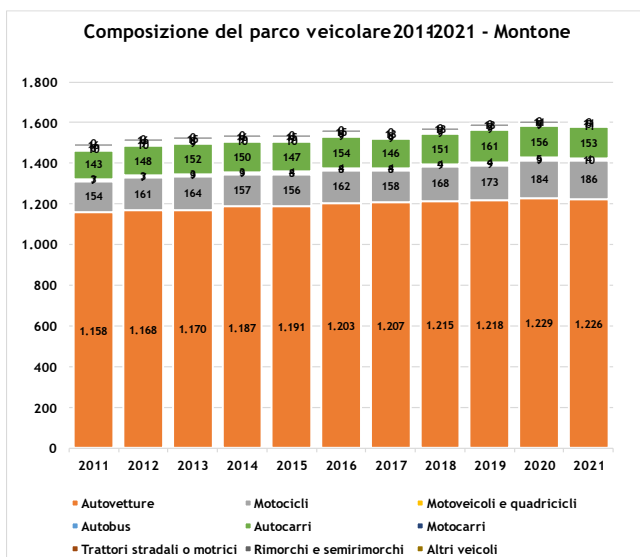


Figura 319 Montone - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

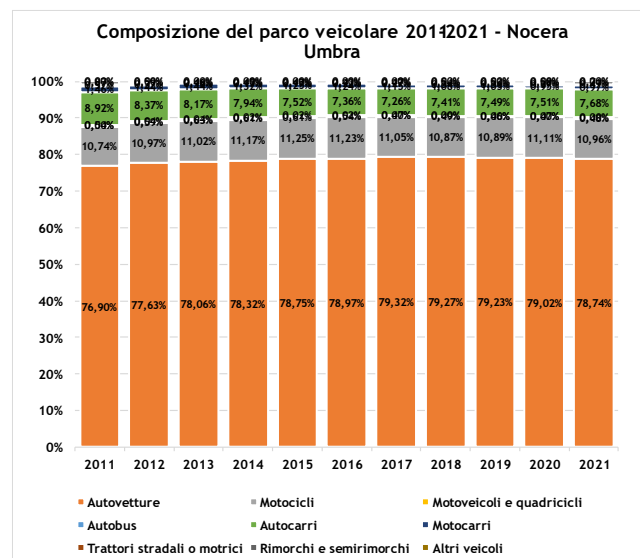
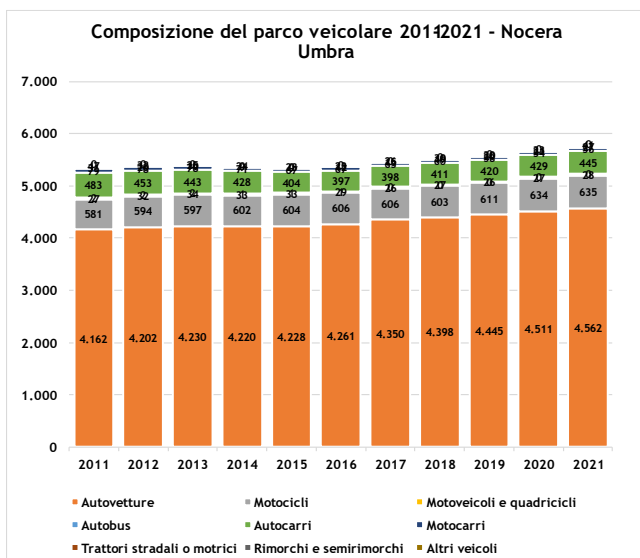


Figura 320 Nocera Umbra - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

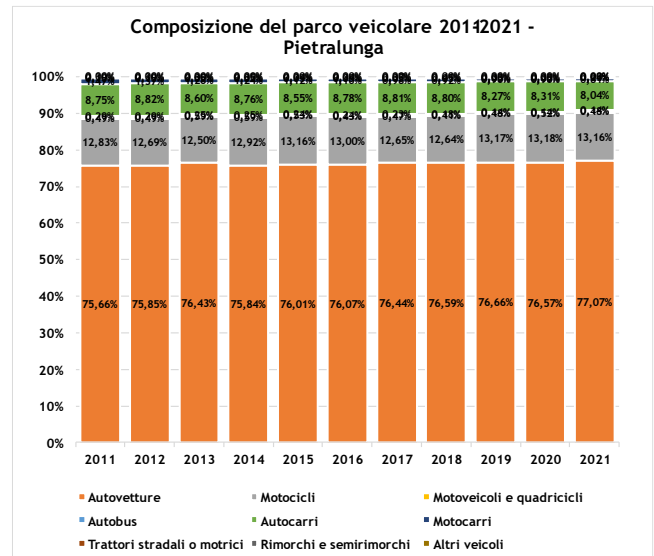
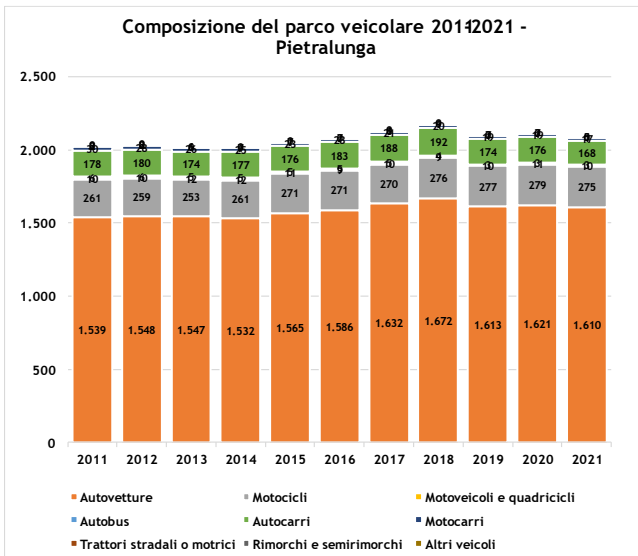


Figura 321 Pietralunga - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

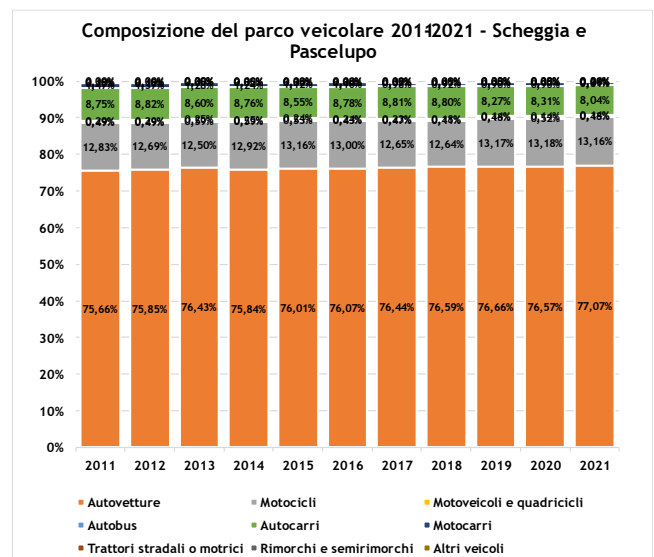
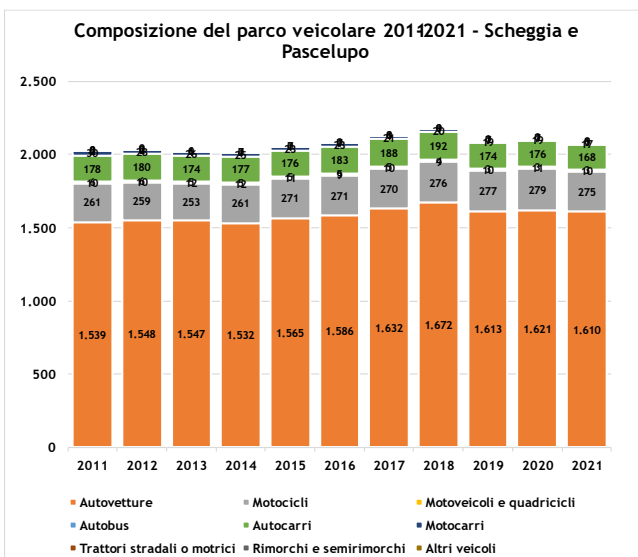


Figura 322 Scheggia e Passignano - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

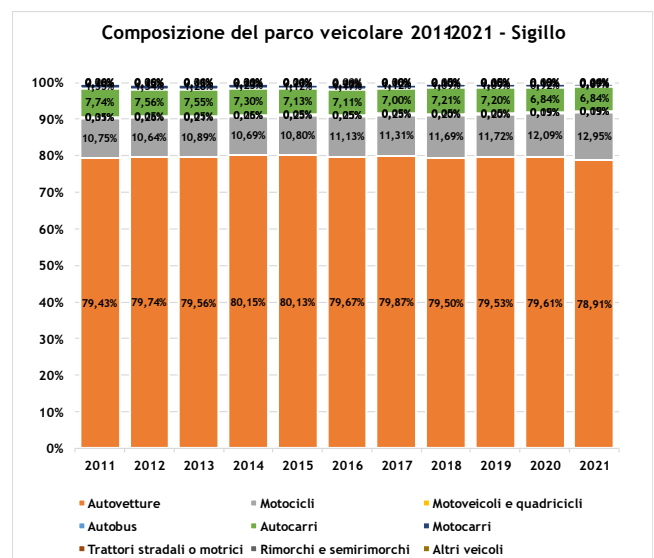
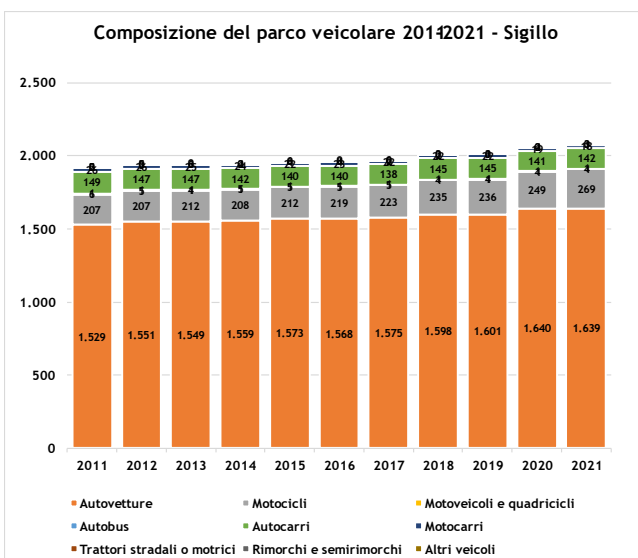


Figura 323 Sigillo - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

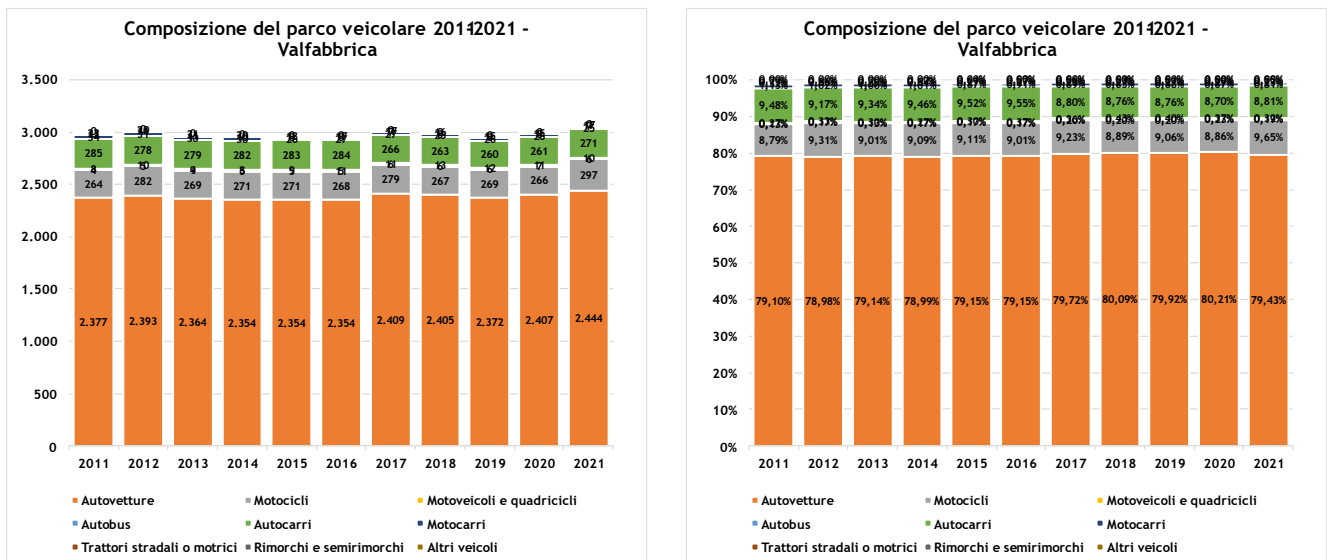


Figura 324 Valfabbrica - Composizione del Parco veicolare 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

In termini di Classi emmissive, al 2021 la quota dominante del parco veicolare dell’Area Interna Nord Est dell’Umbria è quella della classe Euro 6 (27,2%) seguita da veicoli in classe Euro 4 (24,2%) ed Euro 5 (16,5%) con un andamento a scala comunale sostanzialmente invariato, eccetto che i Comuni di Costacciaro, Nocera Umbra e Scheggia Paselupo dove prevale la classe Euro4.

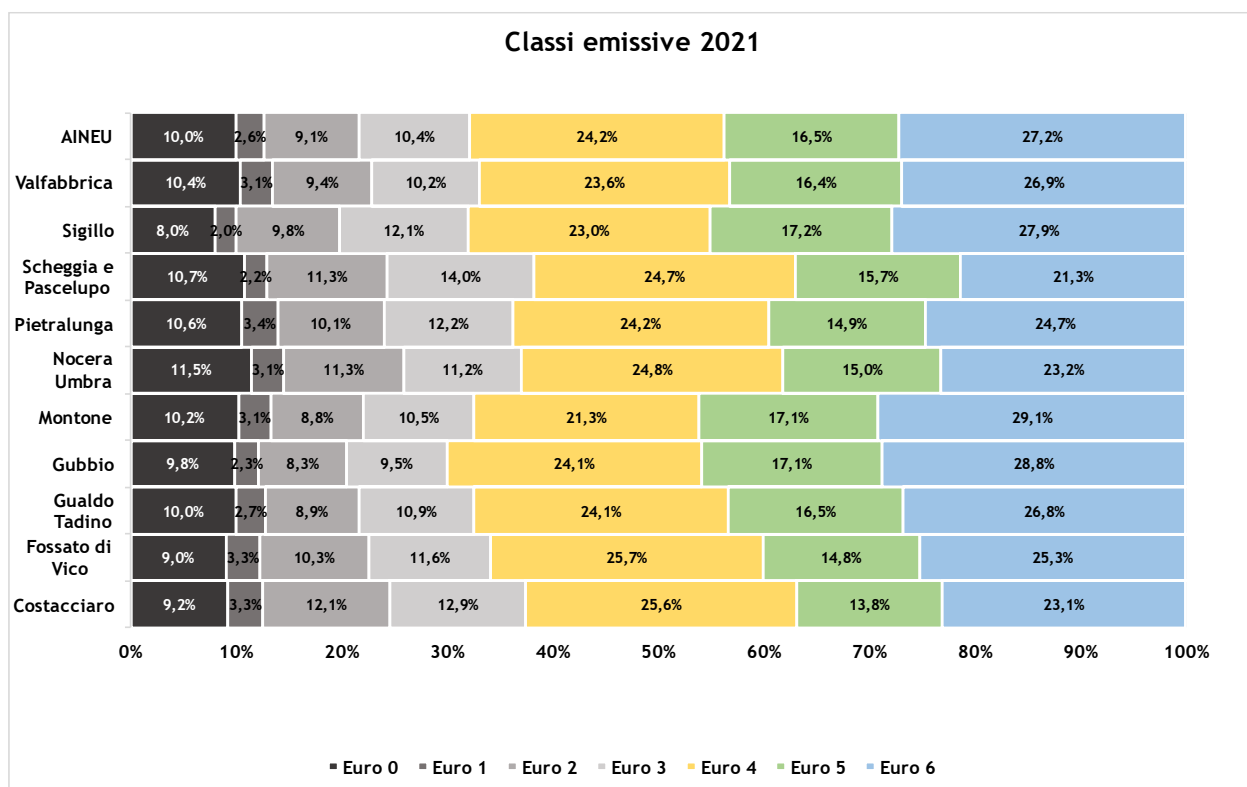


Figura 325 AINEU – Classi emmissive 2021 [Fonte: ACI]

Dai valori assoluti delle classi emmissive per Comune dell’Area Interna si evidenzia l’incidenza dei comuni di Gubbio, Gualdo Tadino e Nocera Umbra.

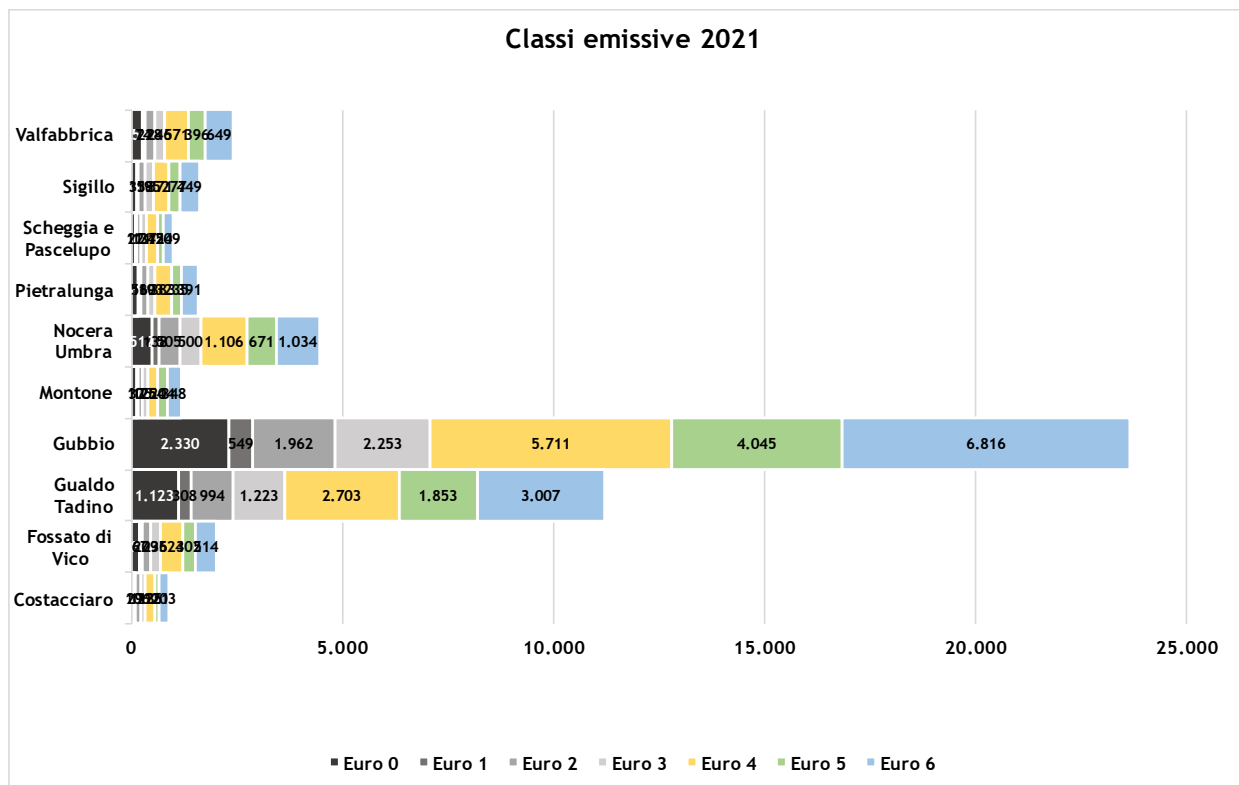


Figura 326 AINEU – Classi emissive 2021 [Fonte: ACI]

L'incidenza delle classi emissive dal 2011 al 2021 per l'Area Interna Nord Est dell'Umbria permette di osservare il graduale rinnovo del parco veicolare circolante con la progressiva riduzione delle classi emissive Euro 0, Euro 1 ed Euro 2. La classe Euro 4 dal 2011 raggiungere i massimi valori nell'anno successivo, anno oltre il quale la classe tende alla riduzione. La classe si attesta al 24,16% del parco veicolare nel 2021 nell'Area.

Classi emissive 2011-2021 - AINEU

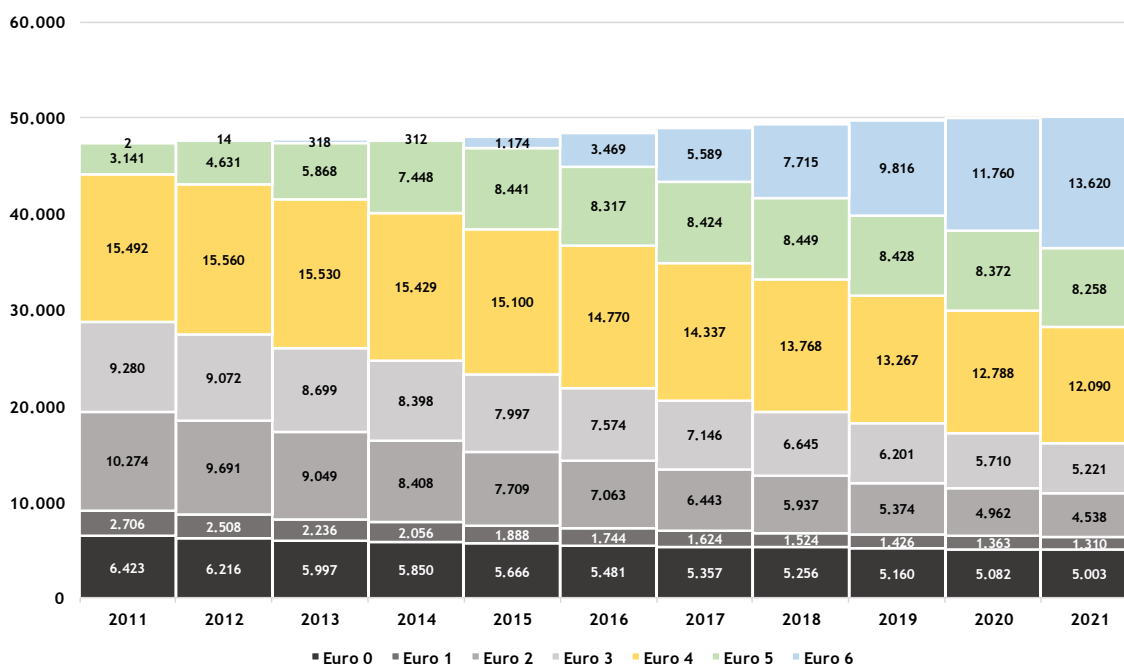


Figura 327 AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - AINEU

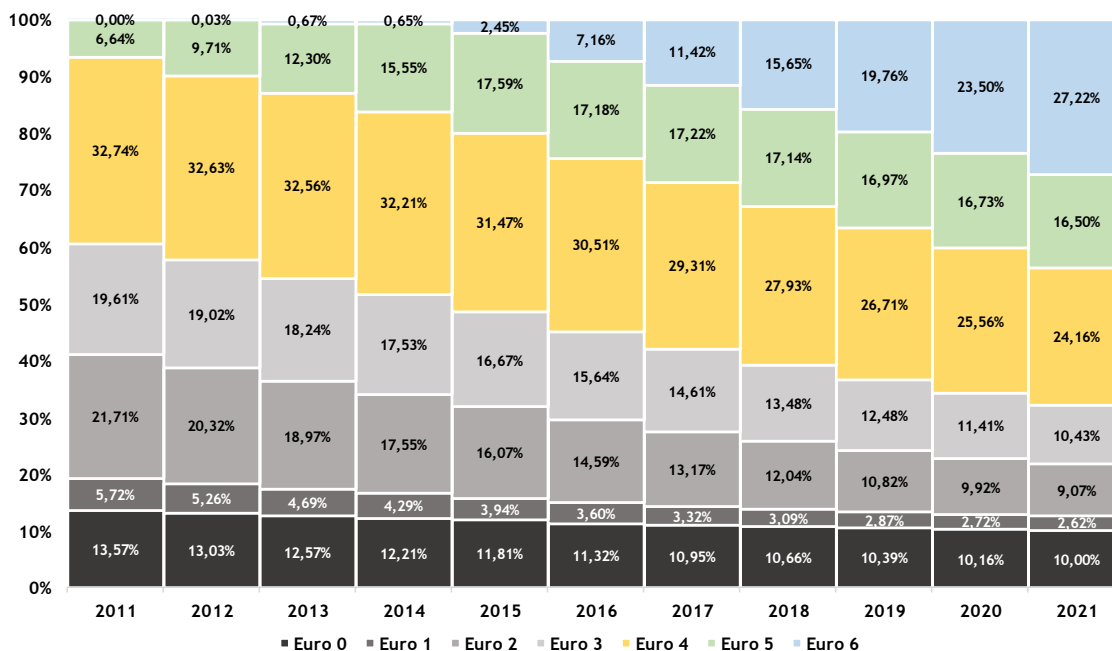


Figura 328 AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Si riportano a seguire le elaborazioni condotte per ciascun Comune dell'Area Interna.

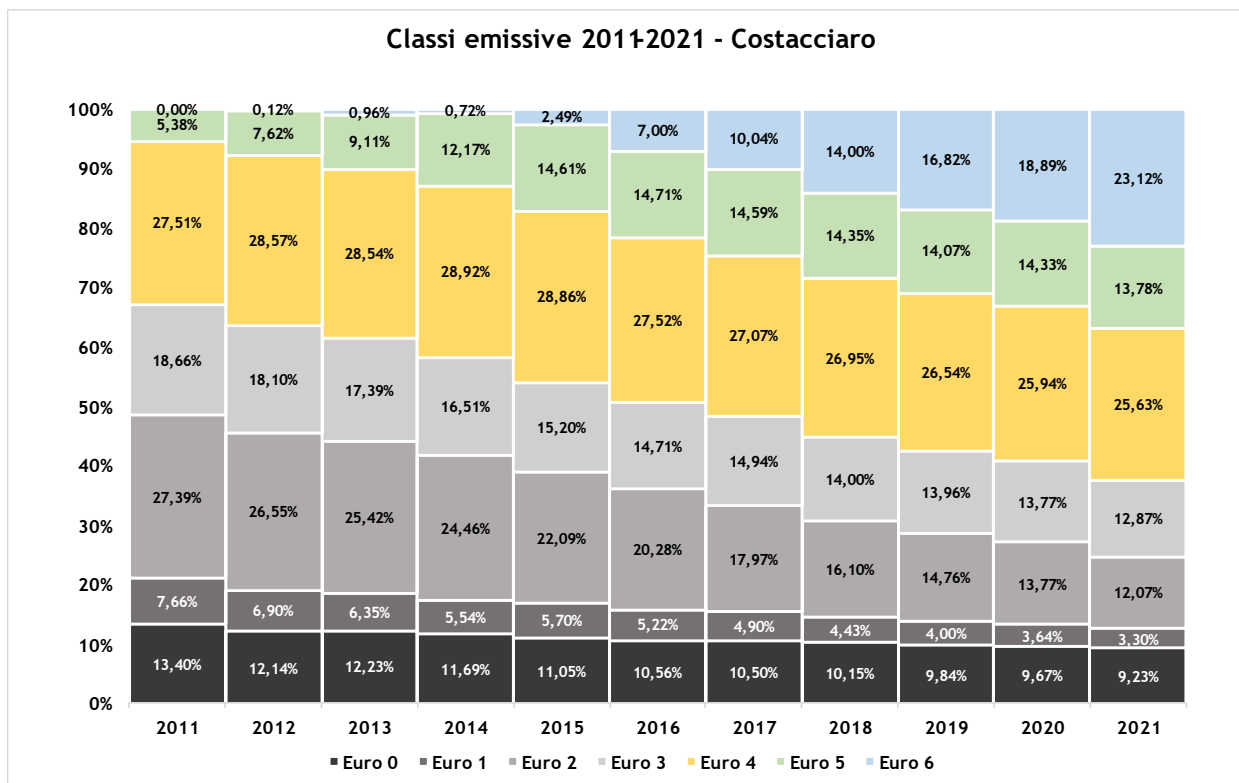


Figura 329 Costacciaro AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

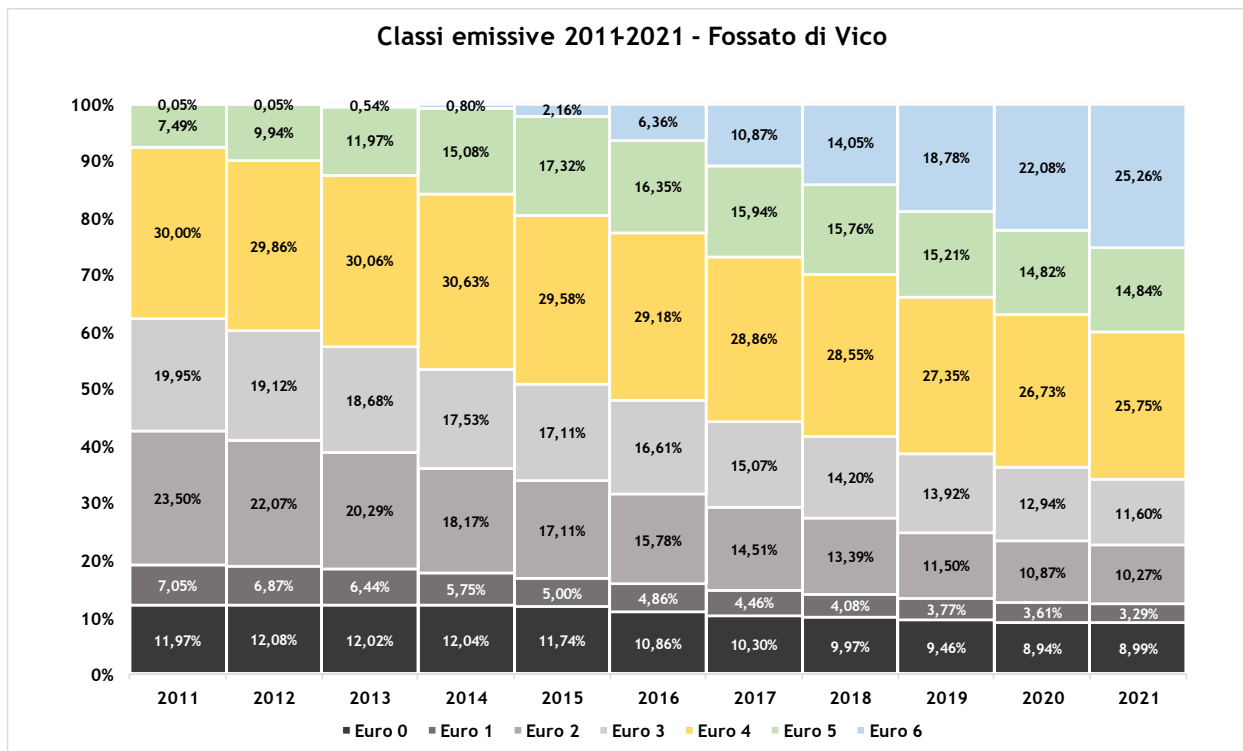


Figura 330 Fossato di Vico AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

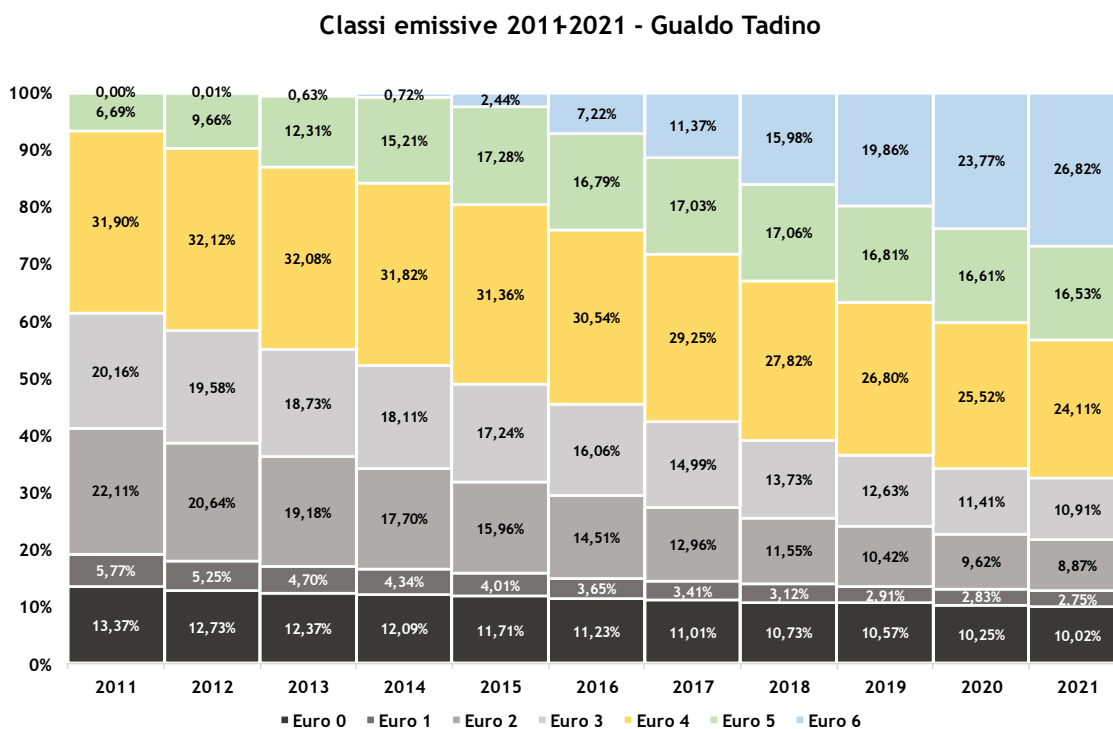


Figura 331 Gualdo Tadino AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Gubbio

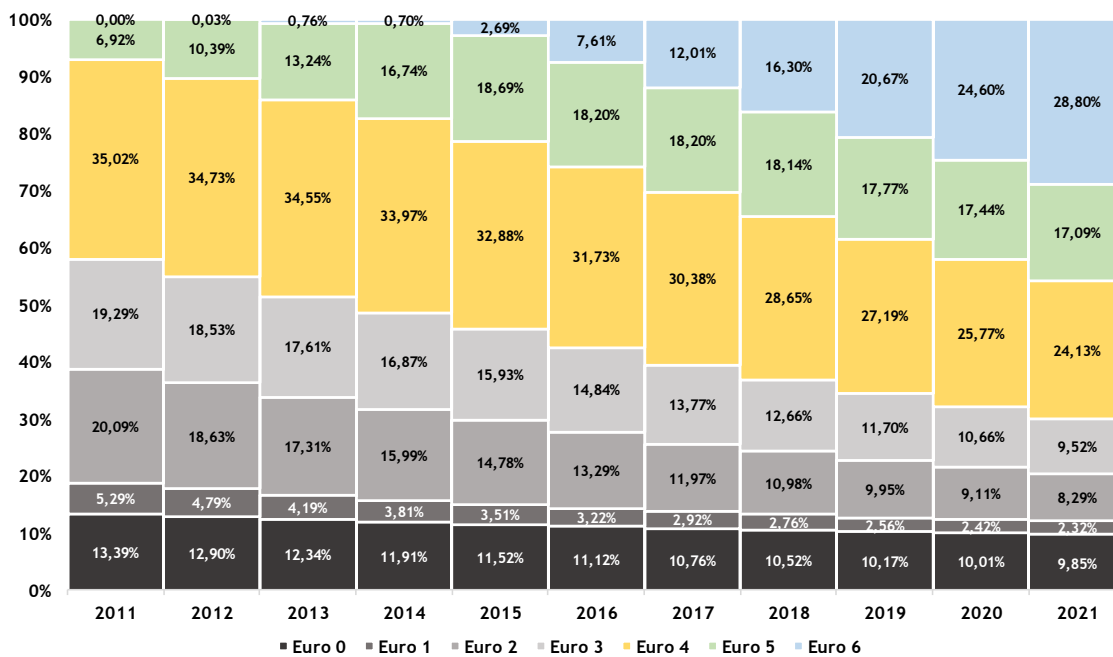


Figura 332 Gubbio AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Montone

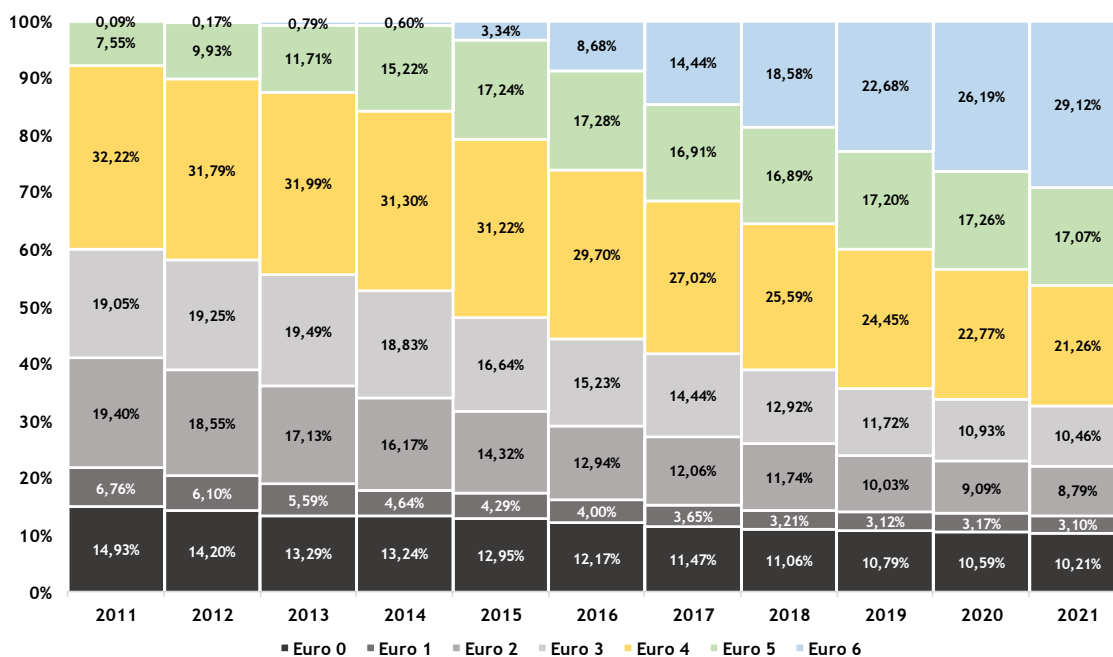


Figura 333 Montone AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Nocera Umbra

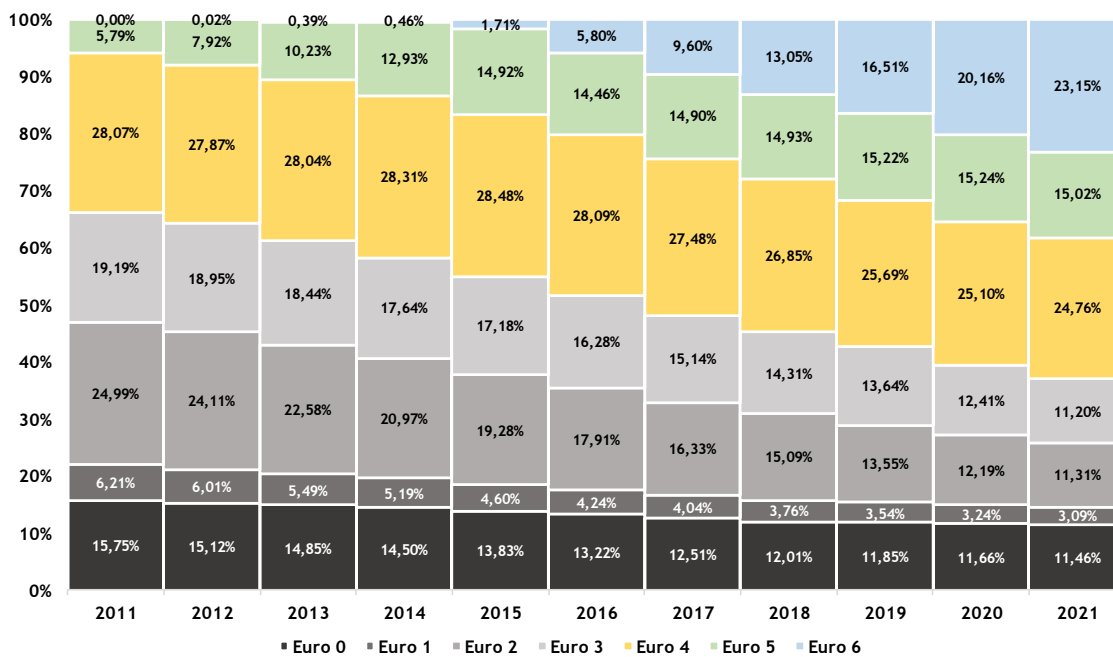


Figura 334 Nocera Umbra AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Pietralunga

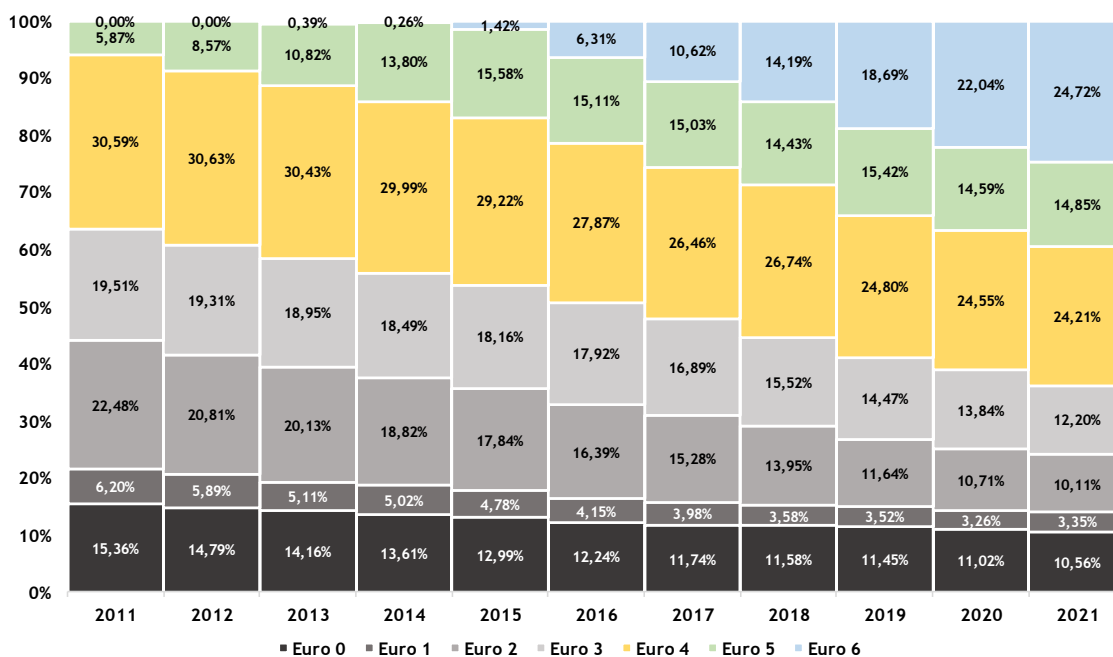


Figura 335 Pietralunga AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Scheggia e Pascalupo

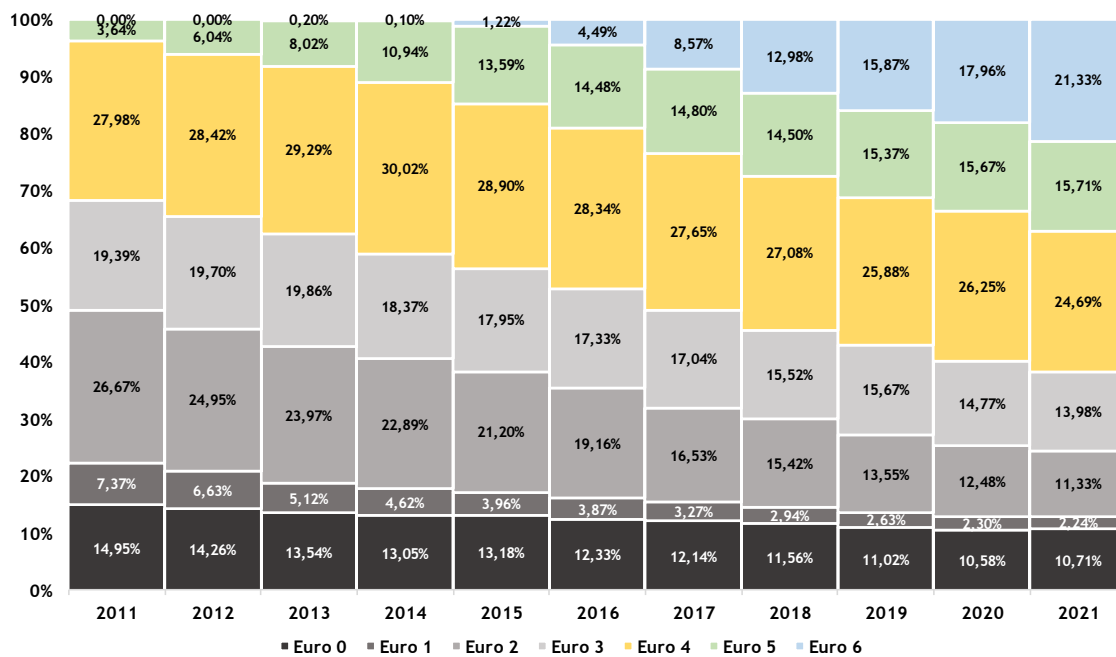


Figura 336 Scheggia e Pascalupo AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Sigillo

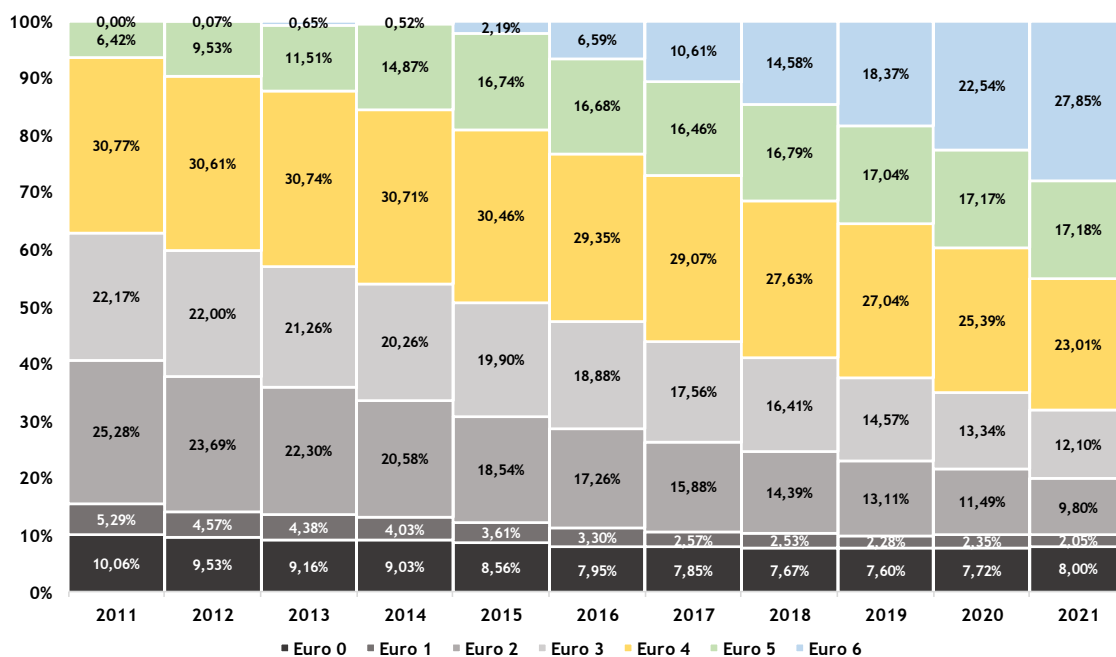


Figura 337 Sigillo AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

Classi emissive 2011-2021 - Valfabbrica

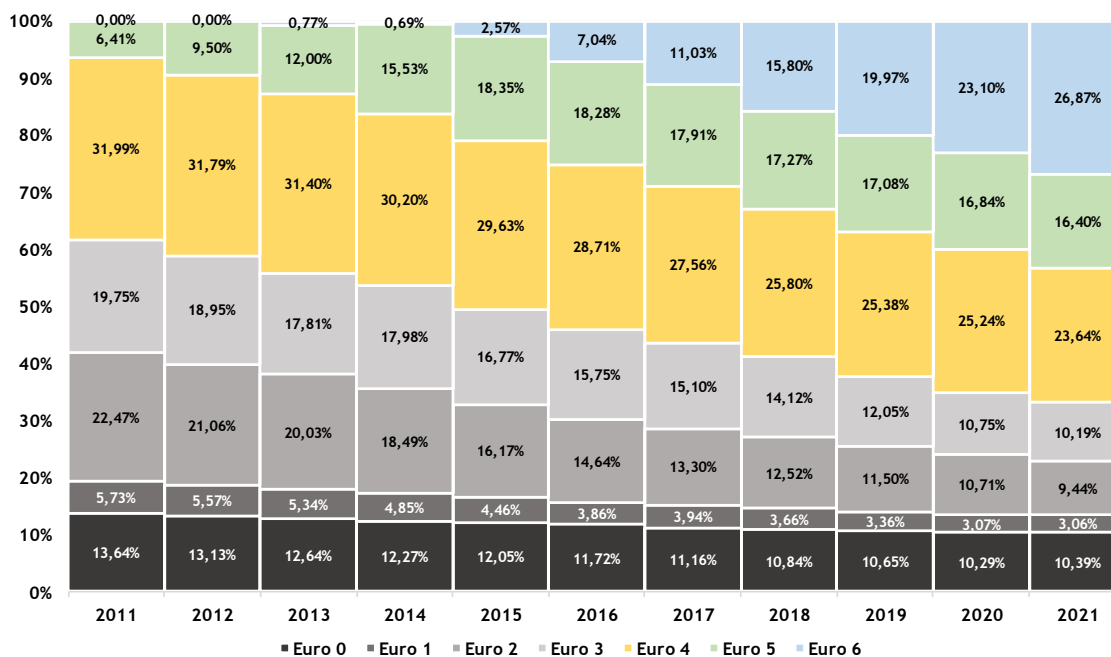
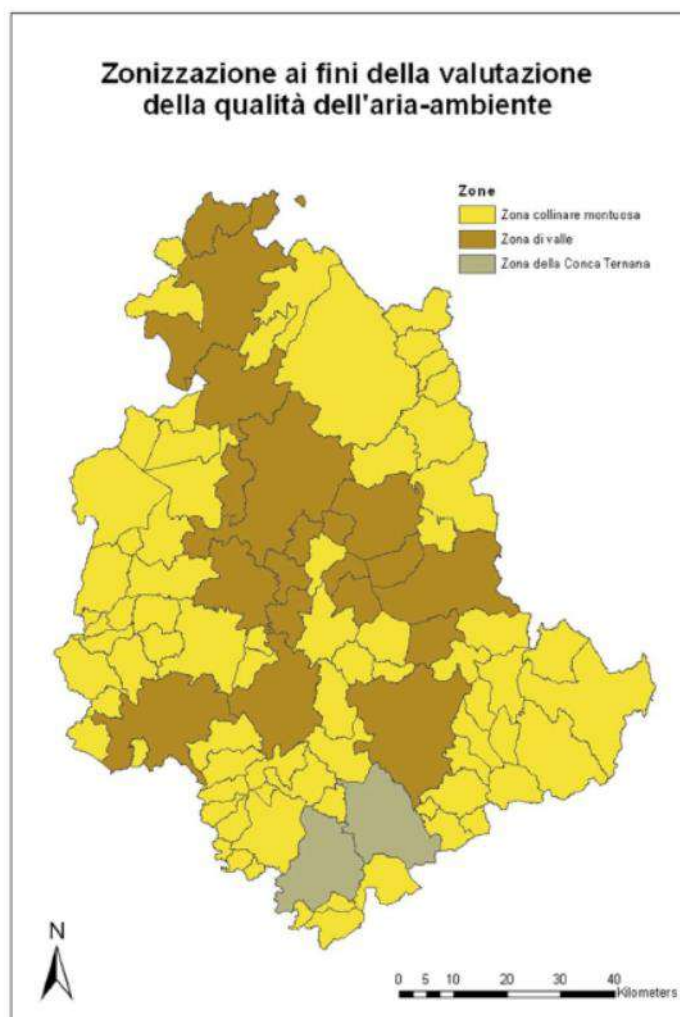


Figura 338 Valfabbrica AINEU – Classi emissive 2011 – 2021 [Fonte: ACI]

8.4 Qualità dell'aria

Sulla base dei dettami del D.Lgs. n. 155/10 con Deliberazione dell'assemblea legislativa del 17 dicembre 2013 n. 296 l'approvazione del Piano regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'aria che vede realizzata, tra l'altro, una nuova zonizzazione e classificazione del territorio regionale e la realizzazione di una nuova rete di monitoraggio che si inserisce all'interno del programma di valutazione previsto dal nuovo decreto (adottata con delibera DGR 251/2016).



Zona	Popolazione (in migliaia di abitanti)
Collinare e montuosa	256
Valle	490
Conca ternana	127
Popolazione totale regionale	873

Figura 339 Zonizzazione regionale valutazione qualità aria

I Comuni dell'AINEU appartengono tutti alla zona alla Zona collinare e montuosa IT1006. La Rete Regionale di Monitoraggio della qualità dell'aria nel 2013 è stata aggiornata in base alle indicazioni del D.Lgs. n. 155/10 sia in termini di strumentazione sia in punti di misura. Le stazioni della rete sono localizzate nelle aree più urbanizzate e/o industrializzate della regione.

Nella figura seguente è riportata la dislocazione indicativa delle stazioni fisse per la qualità dell'aria, nella tabella seguente sono riportati i dati relativi alla collocazione, al tipo di stazione e degli inquinanti misurati.

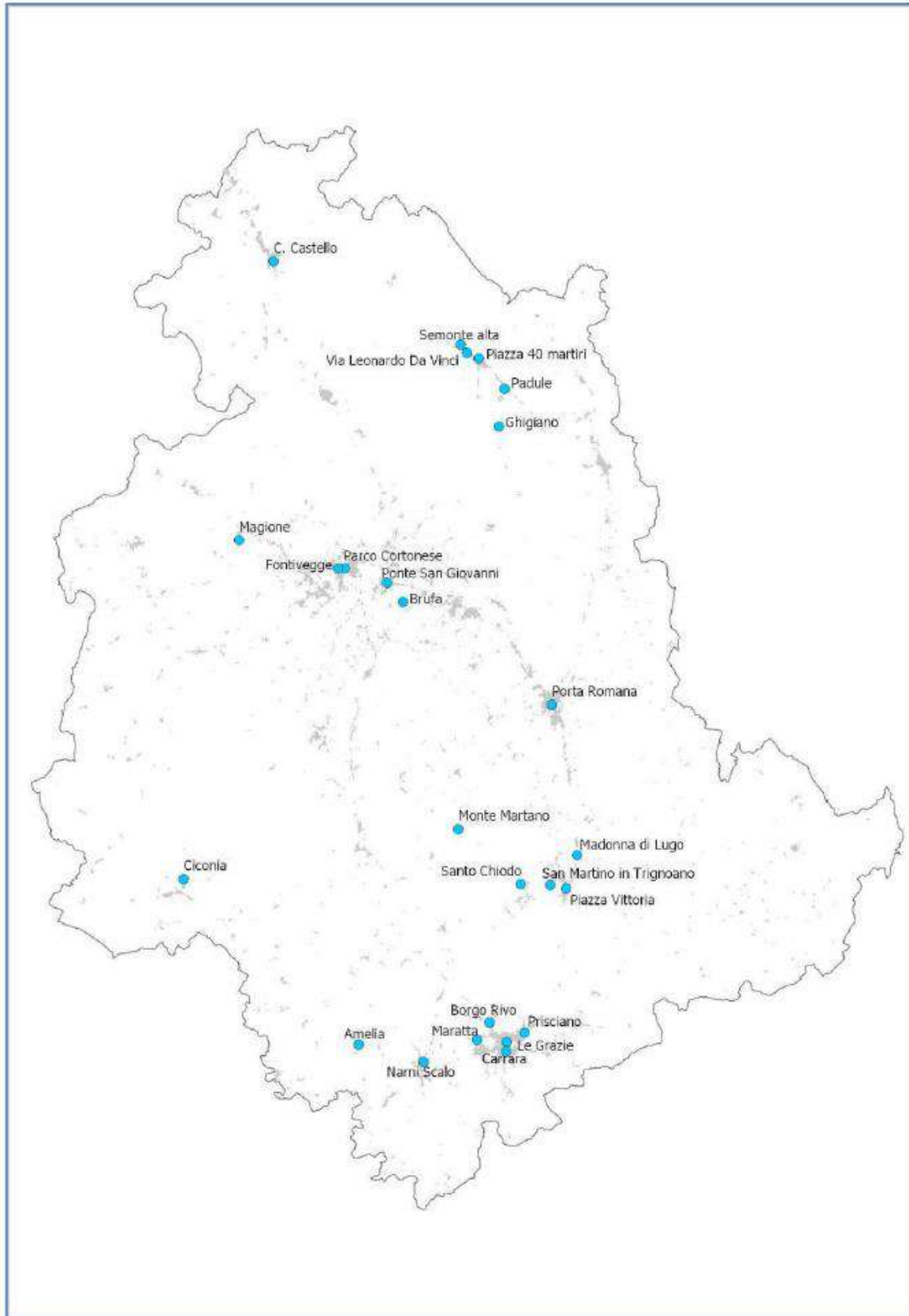


Figura 340 Ubicazione stazioni rete di monitoraggio

Località	Nome Stazione	Tipo stazione	SO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	O ₃	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pb Ni Cd As	B(a)P
Perugia	Fontivegge	Urbana/Traffico		SI	SI		SI	SI	SI		
Perugia	Ponte San Giovanni	Urbana/Traffico		SI	SI		SI				
Foligno	Porta Romana	Urbana/Traffico		SI	SI		SI	SI	SI		SI
Terni	Carrara	Urbana/Traffico		SI	SI		SI	SI	SI	SI	SI
Terni	Le Grazie ^(*)	Urbana/Traffico-Industriale		SI	SI	SI	SI			SI	SI
Perugia	Parco Cortonese	Urbana/Fondo	SI	SI	SI	SI	SI			SI	SI
Gubbio	Piazza 40 martiri	Urbana / Fondo		SI	SI	SI	SI	SI	SI(+)	SI	SI
Città di Castello	C Castello ^(*)	Urbana/Fondo		SI	SI		SI		SI(+)		SI
Spoletto	Piazza Vittoria	Urbana/Fondo		SI	SI		SI	SI	SI		
Terni	Borgo Rivo	Urbana/Fondo		SI	SI	SI	SI		SI(+)	SI	SI
Amelia	Amelia ^(*)	Urbana/Fondo		SI	SI	SI	SI				
Magione	Magione ^(*)	Suburbana/Fondo		SI	SI	SI	SI		SI(+)		
Narni	Narni Scalo ^(**)	Suburbana/Fondo		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Orvieto	Ciconia2 ^(*)	Suburbana/Fondo		SI	SI	SI	SI		SI(+)		
Torgiano	Brufa	Rurale/Fondo		SI	SI	SI	SI		SI(+)		
Giano dell'Umbria	M Martani	Rurale/Fondo		SI	SI		SI				
Gubbio	Ghigiano	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI		SI				
Gubbio	Semonte Alta ^(**)	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI		SI				
Gubbio	Via L. Da Vinci	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI		SI				SI
Gubbio	Padule	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI		SI				
Spoletto	S. Martino in Trignano	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI					SI	SI
Spoletto	Madonna di Lugo	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI		SI				
Terni	Prisciano ^(**)	Suburbana/Industriale		SI	SI		SI			SI	SI
Terni	Maratta ^(**)	Suburbana/Industriale	SI	SI	SI		SI	SI		SI	SI

Interne all'AINEU si trovano le stazioni di Gubbio. Tra queste non vi sono stazioni da traffico ed è presente una unica stazione urbana di fondo di piazza dei martiri 40.

Di seguito sono riportate le concentrazioni medie annue di PM10 e NO2, il numero di superamenti del valore soglia di 50 µg/m³ della concentrazione media giornaliera di PM10 e massima concentrazione di 1 ora dell'NO₂ entrambi con una scala che mostra in verde le aree al di sotto della soglia di attenzione, con il giallo e l'arancione le aree con valori tra la soglia di attenzione e la soglia di criticità e con il rosso le aree oltre quest'ultima soglia.

Si evidenzia che nell'AINEU non si rilevano superamenti dei limiti normativi per PM10 e NO2 nel 2021, così come per il PM 2,5.

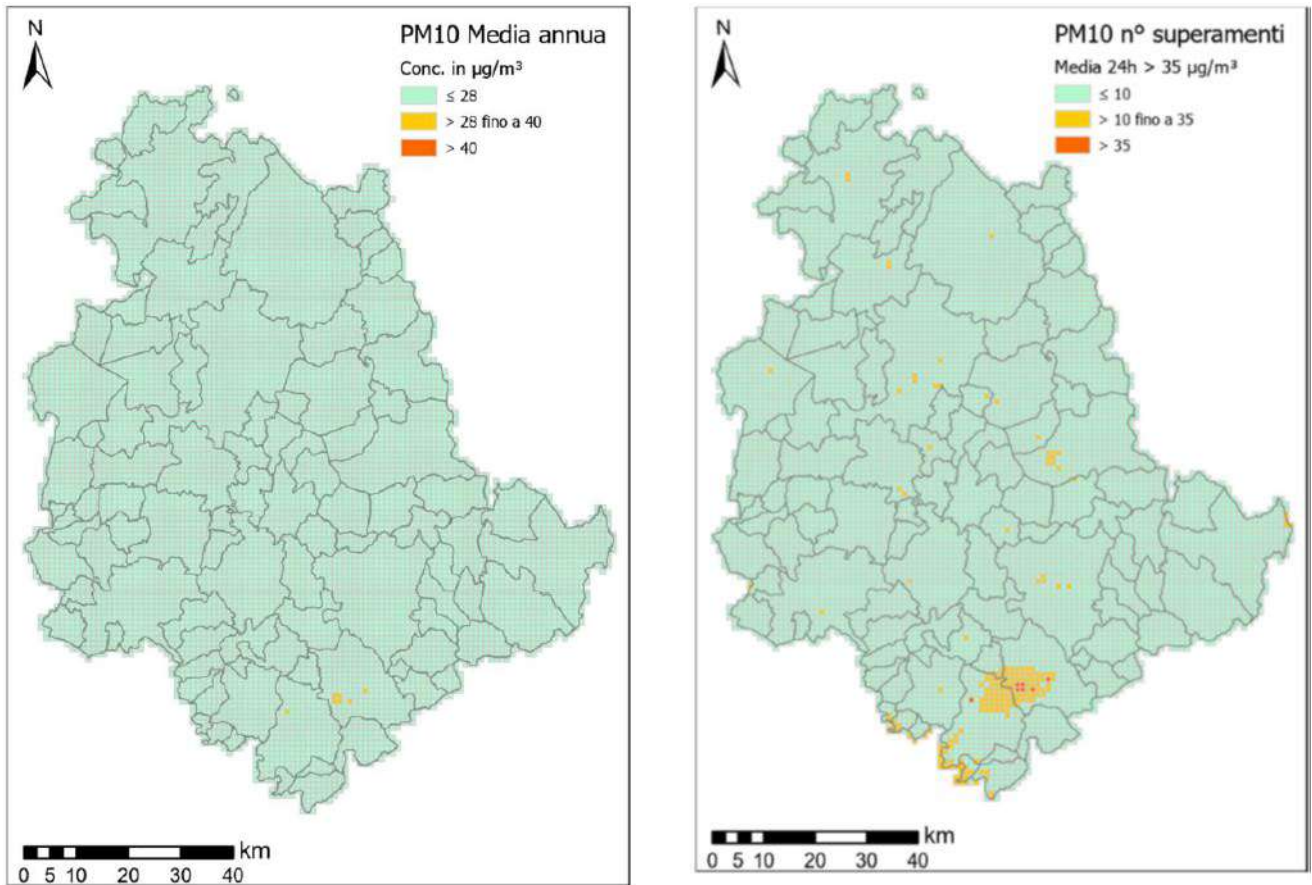


Figura 341. 2021 concentrazione media annua e n. superamenti giornalieri del PM10

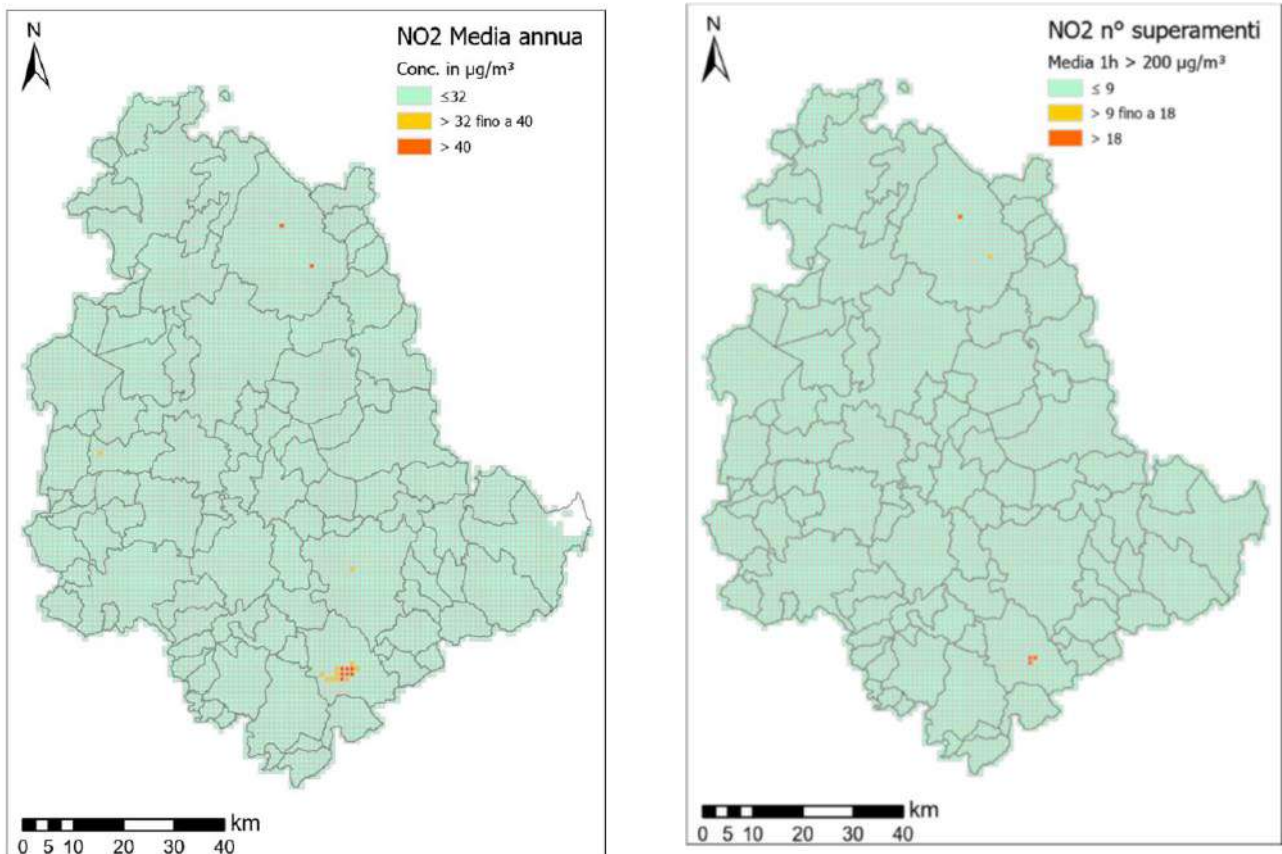


Figura 342. 2021 concentrazione media annua e n. superamenti del NO2

Considerando il trend 2011-2021 delle stazioni da traffico regionali se si esclude il 2020, anno caratterizzato dal lockdown e quindi da un maggior uso della climatizzazione invernale civile, maggior fonte di PM₁₀, negli ultimi anni, nelle stazioni da traffico non si hanno più superamenti del limite dei 35 giorni massimo di sfioramento consentito per le concentrazioni medie giornaliera da PM₁₀.

Inoltre, negli ultimi anni il limite del PM_{2,5} è sempre stato rispettato e si evidenzia un trend in riduzione, se si esclude il 2020 anno caratterizzato dal lockdown.

L'origine prevalente di traffico che caratterizza il Biossido di Azoto (NO₂) fa sì che i valori delle centraline da traffico presentino i valori medi annuali più elevati. In ogni caso il valore medio di 40 µg/m₃ del da non superare nell'anno civile è stato rispettato in tutte le centraline, con un trend in diminuzione come per gli altri inquinanti.

I dati delle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria indicano, quindi, come nell'AI-NEU non siano presenti criticità per la qualità dell'aria.

Sotto il profilo emissivo, in base all'inventario regionali delle emissioni 2018 (IRE) le emissioni totali di PM₁₀ per macrosettore sono mostrate in figura seguente.

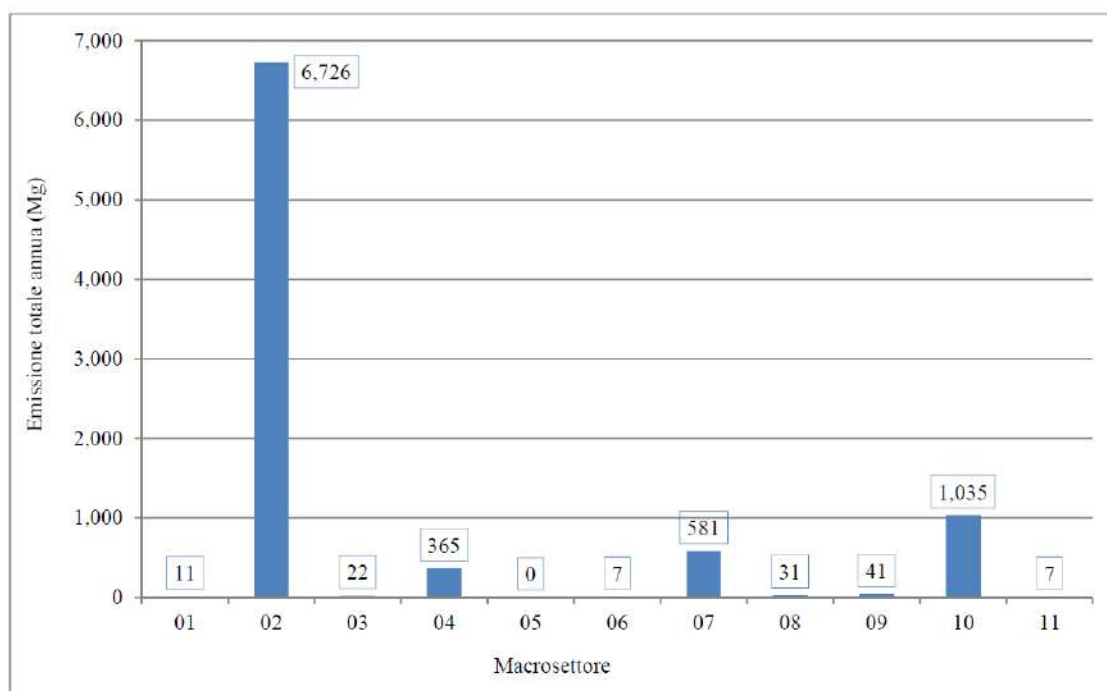


Figura 343. Emissione PM₁₀ per macrosettore anno 2018

Come si evince dal grafico, le maggiori emissioni di PM₁₀ si registrano nei macrosettori (76% delle emissioni totali) dagli impianti di combustione non industriali (macrosettore 02), seguite dal settore dell'agricoltura (macrosettore 10), con circa il 12% delle emissioni totali e i trasporti (macrosettore 07), con un contributo di solo il 7% delle emissioni totali.

Analizzando l'andamento nel tempo non si rilevano per il settore trasporti riduzioni delle emissioni significative, considerando gli obiettivi di riduzione europei (NEC).

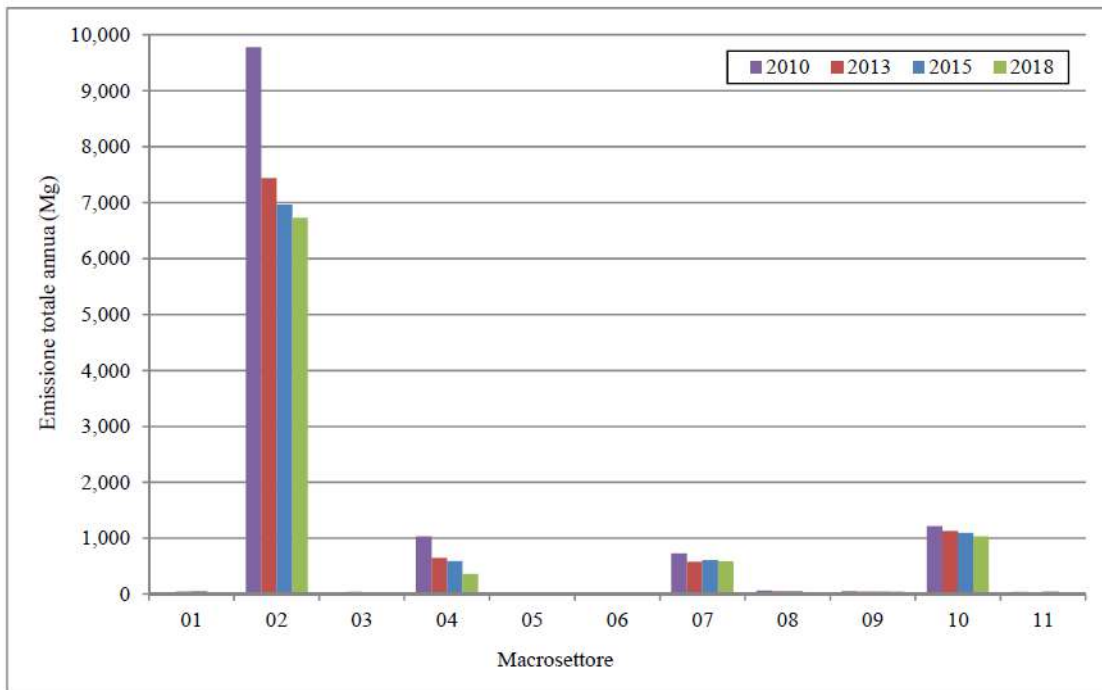


Figura 344. Emissione PM10 per macrosettore dal 2010 al 2018

In riferimento alle emissioni di NOx invece il contributo da traffico è significativo, come evidente nella figura seguente.

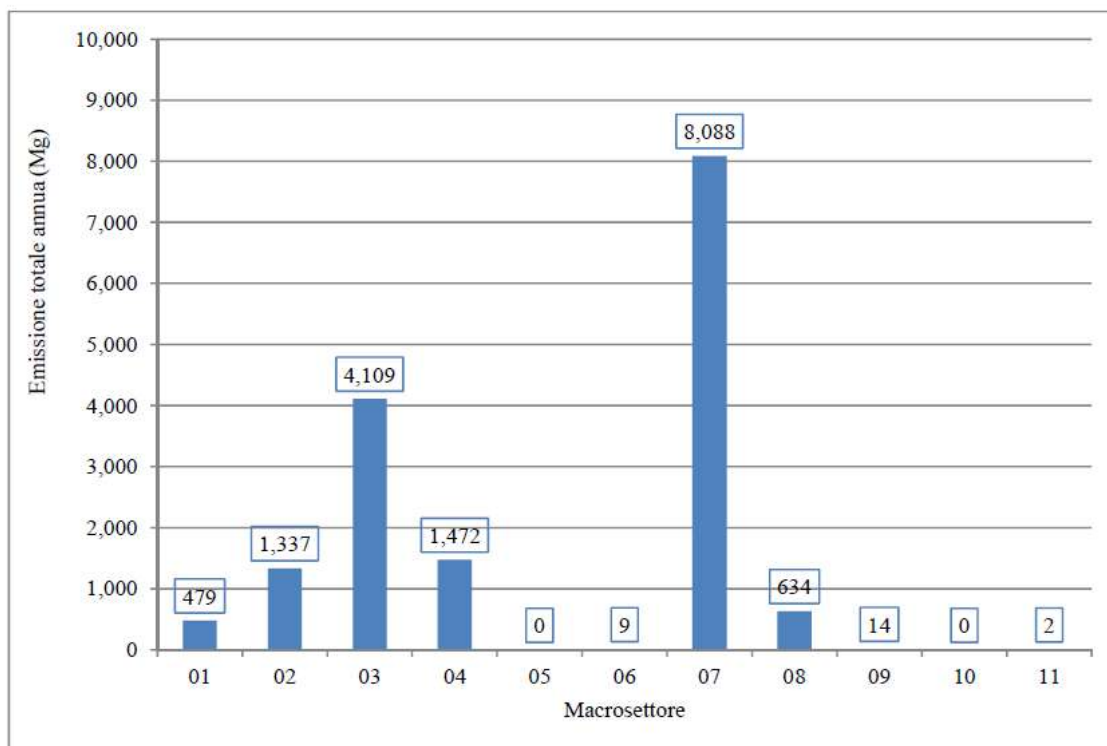


Figura 345. Emissione NOx per macrosettore anno 2018

Nel 2018 le emissioni di NOx sono dovute principalmente ai trasporti che complessivamente contribuiscono per circa il 54% alle emissioni totali, con un 50% derivante dai trasporti stradali (macrosettore 07) e un restante 4% dovuto alle altre sorgenti mobili (macrosettore 08).

In riferimento all'andamento negli anni si evidenzia una riduzione delle emissioni negli ultimi anni le cause sono da attribuirsi sia al rinnovo del parco circolante che alla diminuzione dei consumi di gasolio che, dopo una costante discesa sino al 2013, segnano una lieve ripresa nel 2015 mentre prosegue la riduzione dei consumi di benzina.

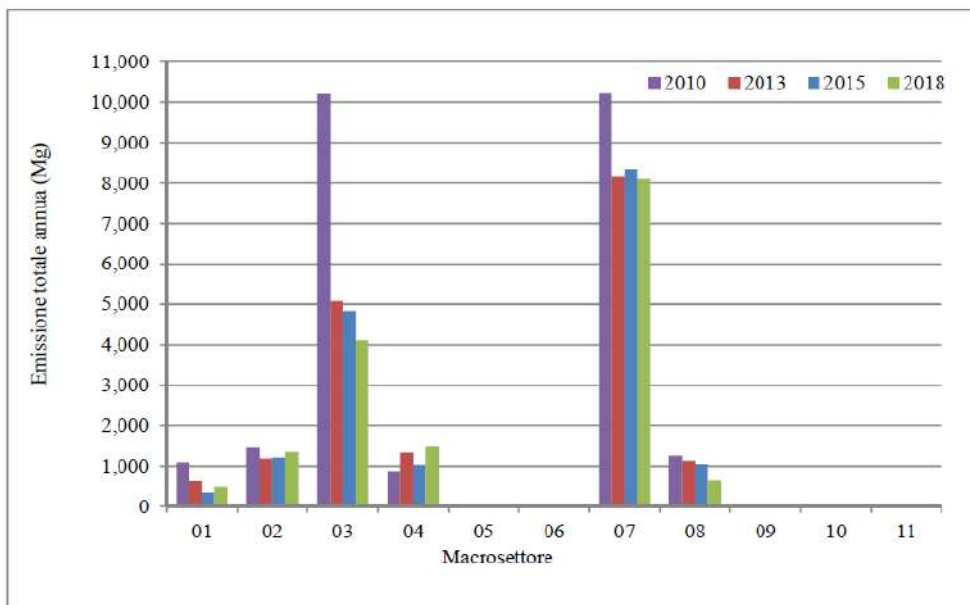


Figura 346. Emissione NOx per macrosettore dal 2010 al 2018

Analizzando la riduzione delle emissioni per tipologia di veicolo le riduzioni maggiori si hanno per i pesanti

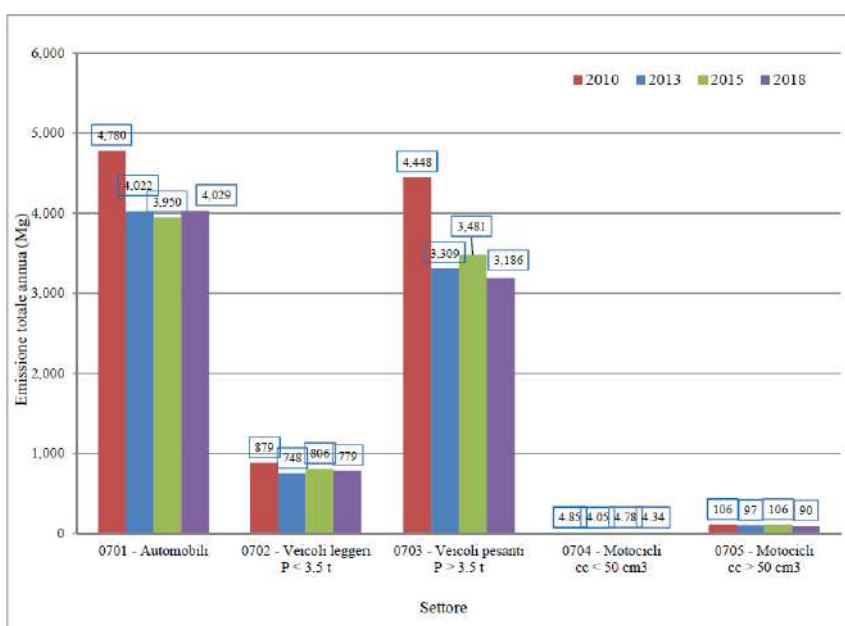


Figura 347. emissioni di NOx per settore (macrosettore 07-Trasporti stradali) dal 2010 al 2018

Le variazioni delle emissioni in relazione al traffico stradale sono legate agli aggiornamenti dei fattori di emissione contenuti nel Guidebook 2019 e allo spostamento di quote di traffico in ambito urbano da quello extraurbano, con conseguente rivalutazione delle percorrenze da veicoli leggeri e riduzione di quelle da veicoli pesanti; l'effetto globale è quello di una riduzione delle emissioni con, tuttavia, un aumento di quelle in ambito urbano.

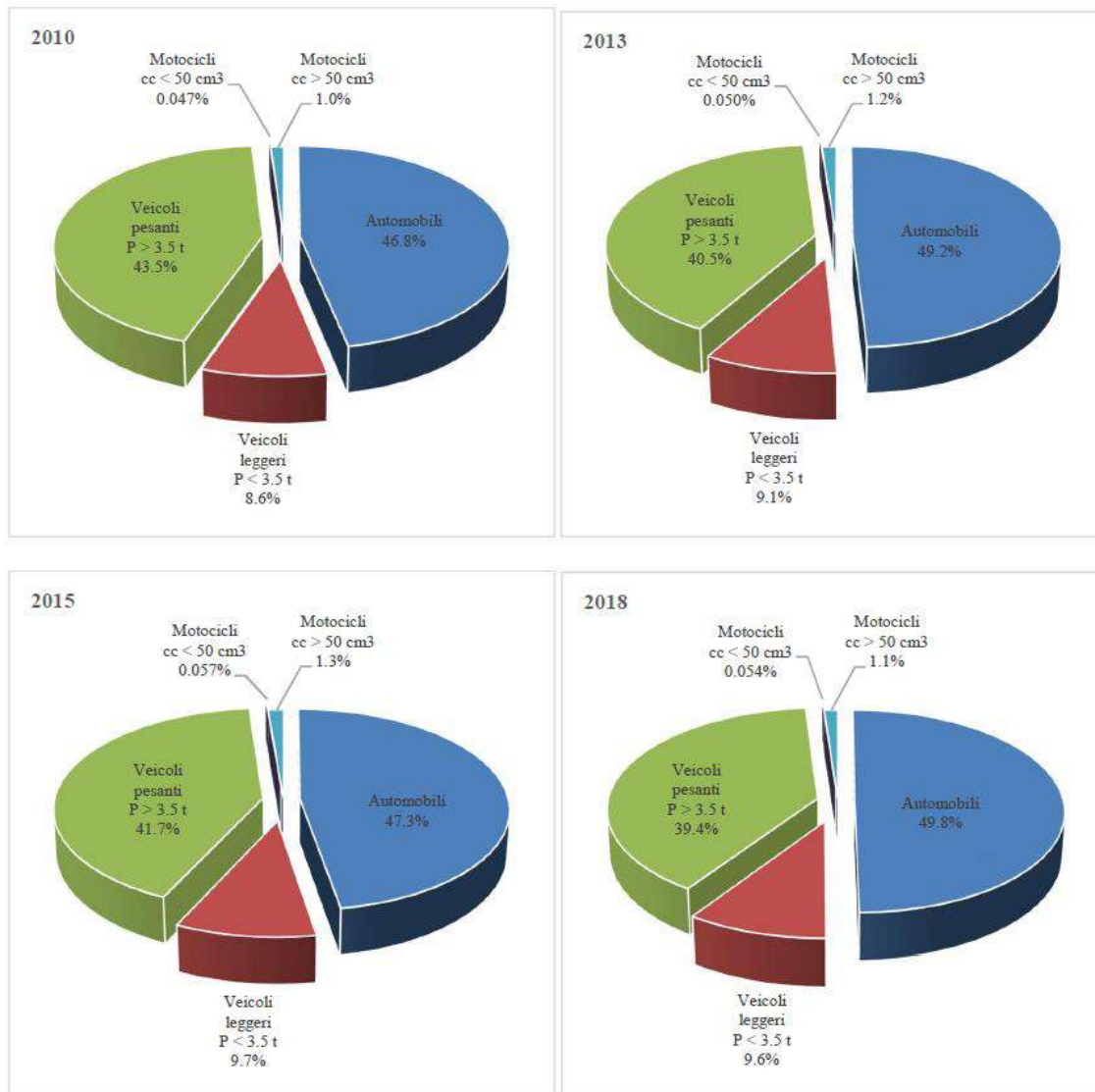


Figura 348. emissioni di NOx per tipologia di veicolo nell'anno 2010, 2013, 2015 e 2018 distribuzione percentuale

Tali variazioni hanno portato a una modificazione di tendenza per cui i veicoli pesanti e leggeri (settori 0702 e 0703) che risultavano nel 2010 maggiormente responsabili dell'emissione di NOx (per il 52% del totale del settore) rispetto alle automobili (settore 0701), sono divenuti via via meno rilevanti. Nel 2018 si registra una diminuzione delle emissioni derivanti dal macrosettore trasporto nel suo complesso; in particolare, la distribuzione percentuale delle emissioni mostra una diminuzione delle emissioni dei veicoli pesanti e, al contempo, un aumento di quelle delle automobili (i veicoli pesanti contribuiscono all'emissione totale del macrosettore per meno del 40%, contro il quasi 50% delle automobili).

9 Il Quadro Programmatico Progettuale

L'analisi del quadro pianificatorio e programmatorio delle 10 Amministrazioni Comunali costituenti l'Area Interna Nord Est dell'Umbria ha permesso l'individuazione di quegli interventi che sono in previsione sul territorio dell'Area di Piano.

In particolare, si è provveduto a realizzare un database degli interventi contenente le informazioni circa gli interventi individuati, ovvero la denominazione, l'ambito, e, ove disponibile, il documento di pianificazione/programmazione in cui se ne prevede la realizzazione/finanziamento.

In merito alla compilazione di seguito proposta, per ciascun ambito di applicazione (Mobilità Attiva, Mobilità Privata, Mobilità Collettiva, Rigenerazione Urbana), è riportato il set degli interventi che compongono il Quadro Programmatico Progettuale del Quadro Conoscitivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria.

In funzione dello stato di finanziamento e/o realizzazione del progetto sono inoltre distinti e associati a ciascun intervento il relativo Scenario secondo l'attribuzione:

- **SA - Scenario attuale** (intervento realizzato)
- **SR - Scenario di riferimento** (intervento progettuale finanziato)
- **SPP - Scenario di progetto programmatico** (intervento progettuale non oggetto di finanziamento).

Mobilità attiva					NOTE
ID	Nome	Comune	Layer/Finanziato	Scenario	Verifica ricevuta
MA1_P1	Vecchia Flaminia	Gualdo Tadino	Proposte comunali percorsi ciclabili	SPP	si
MA1_P2	Percorso delle Sorgenti	Gualdo Tadino	Proposte comunali percorsi ciclabili	SPP	si
MA1_P3	Ciclovia Antica Flaminia	Gualdo Tadino-Nocera Umbra	Progetto preliminare Ciclovia Antica Flaminia	SPP	si
MA1_P4	Percorso ciclopedonale Feo	Gualdo Tadino	Studio di Fattibilità Percorso ciclopedonale Feo	SPP	si
MA1_P5	Montone-Santa Maria di Sette	Montone	Progetto PNRR	SPP	si
MA1_P6	Collegamento con ciclabile della Valle del Carpina (Montone-Pietralunga)	Montone	Proposta comunale	SPP	si
MA1_R7	Completamento pista ciclabile del fiume Tevere	Montone	Progetto PSR 2007/2013	SR	si
MA1_P8	Potenziamento e riqualificazione della rete dei percorsi ciclopedonali intercomunali. Comuni di Sigillo, Costacciaro e Fossato di Vico - PUC3	Costacciaro-Sigillo-Fossato di Vico	Piano operativo di intervento del fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020	SR	si

MA1_R9	Ciclabile nuova viabilità Madonna dei Perugini	Gubbio	Lavori di realizzazione strada di collegamento tra il pap.23 "Madonna dei Perugini" e viale Parrucchini	SR	si
MA1_R10	Realizzazione di un tracciato ciclo-pedonale con il recupero del sedime dell'ex ferrovia appennino centrale tratto Montecorona - Fossato di Vico	Gubbio		SR	si
MA1_R11	Ciclovía Flaminia (Fossato di Vico - Foligno)	Fossato di Vico-Gualdo Tadino-Nocera Umbra	PRT-In costruzione	SR	si
MA1_P12	Ciclovía Flaminia (Cantiano - Fossato di Vico)	Scheggia e Pascelupo-Costacciaro-Sigillo-Fossato di Vico	PRT-Da programmare	SPP	si
MA2_R13a	Manutenzione straordinaria. Intervento di rigenerazione dei percorsi pedonali e aree verdi attrezzate-Via Flaminia	Scheggia e Pascelupo	si	SR	si
MA2_R13b	Manutenzione straordinaria. Intervento di rigenerazione dei percorsi pedonali e aree verdi attrezzate- Via del campo sportivo	Scheggia e Pascelupo	si	SR	si
MA2_R14a	Miglioramento e completamento della rete degli itinerari regionali. Realizzazione Percorso delle abbazie e degli eremi- tratto 1	Scheggia e Pascelupo	si	SR	si
MA2_R14b	Miglioramento e completamento della rete degli itinerari regionali. Realizzazione Percorso delle abbazie e degli eremi- tratto 2	Scheggia e Pascelupo	si	SR	si
MA2_P15	P.S.R. int. 7.5.1 infrastrutture turistiche su piccola scala-sentieristica	Sigillo		SR	si
MA2_A16	Progetto di realizzazione di percorsi protetti-mobilità sostenibile. Casa scuola - casa lavoro	Gubbio		SA	si
MA2_A17a	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro. Realizzazione percorso protetto per favorire gli spostamenti in sicurezza a servizio del polo liceale Mazzatinti e dell'IIS C Gattapone.Opere di completamento.TRATTO I	Gubbio	Terminato	SA	si
MA2_A17b	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro. Realizzazione percorso protetto per favorire gli spostamenti in sicurezza a servizio del polo liceale Mazzatinti e dell'IIS C Gattapone.Opere di completamento.TRATTO II	Gubbio	Terminato	SA	si
MA2_A17c	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro. Realizzazione percorso protetto per favorire gli spostamenti in sicurezza a servizio del polo liceale Mazzatinti e dell'IIS C Gattapone.Opere di completamento.TRATTO III	Gubbio	Terminato	SA	si
MA2_R18	P.S.R.2014/2022 - Intervento 7.5.1.- Comune di Valfabbrica - Recupero e valorizzazione di tratti e di collegamento della rete regionale di mobilità ecologica. Tratto a: Giomici-Barcaccia, Tratto b: Coccorano - Vocabolo Piansaluccio	Valfabbrica		SPP	si
MA2_P19	Progetto di riqualificazione, valorizzazione e innovazione della Via di Francesco nel tratto ricompreso nel Comune di Valfabbrica	Valfabbrica		SA	si
MA2_R20	Via di Francesco - interventi di miglioramento dell'infrastruttura	Pietralunga-Gubbio-Valfabbrica		SR	si
Mobilità privata					
ID	Nome	Comune	Layer/Finanziato	Scenario	Verifica ricevuta
MP3_R1	Riqualificazione strada comunale della Pezza e Fosso della Pezza	Scheggia e Pascelupo		SR	si

MP3_R2	Realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento e messa in sicurezza del tratto di strada comunale del Masseggio - Efficientamento energetico	Sigillo		SA	si
MP3_R3	Manutenzione straordinaria delle strade comunali - Ministero dell'interno	Sigillo		SA	si
MP3_R4	Miglioramento o ampliamento delle infrastrutture viarie P.S.R. int. 7.2.1 - Strada comunale Capoluogo, Piano, Vige, Barcarella, Vetorno	Sigillo		SR	si
MP3_R5	Previsione di PRG strada e rotonda. Macroarea Santa Maria di Sette	Montone		SPP	si
MP3_R6	Lavori di realizzazione strada di collegamento tra il pap.23 "Madonna dei Perugini" e via Parruccini	Gubbio		SR	si
MP3_R7	Nuova SS 219	Gubbio	PRT	SR	si
MP3_R8	Nuova viabilità locale di previsione da PRG	Gubbio	PRT	SR	si
MP3_R9	Nuova viabilità locale in esecuzione o oggetto di convenzioni urbanistiche	Gubbio	PRT	SR	si
MP3_R10	Lavori di realizzazione strada di collegamento tra via Leonardo da Vinci e via dell'Arboreto	Gubbio	PRT	SR	si
MP3_R11	Adeguamento SS 219 "Pian d'Assino". Mocaiana-Pietralunga	Gubbio	PRT	SR	si
MP3_R12	Adeguamento SS 219 "Pian d'Assino". Pietralunga-Umbertide	Gubbio	PRT	SPP	si
MP4_R13	Sistemazione area camper in località Valsorda	Gualdo Tadino		SPP	si
MP4_R14	Parcheggio multipiano di San Pietro. Progetto di completamento	Gubbio		SR	si
MP5_R15	Intervento 7.5.1 - Punti di ricarica elettrica di progetto per bici	Valfabbrica		SPP	si
MP5_R16	Intervento 7.5.1 - Punti di ricarica elettrica di progetto per bici	Valfabbrica		SPP	si
MP5_R17	Punti di ricarica elettrica di progetto EB	Sigillo		SR	si
MP5_R18	Punti di ricarica elettrica di progetto EB	Sigillo		SR	si
MP3_R19	Adeguamento e manutenzione della S.P. 201 Montone – Pietralunga	Montone e Pietralunga		SPP	
Mobilità collettiva					
ID	Nome	Comune	Layer/Finanziato	Scenario	Verifica ricevuta
MC6_R1	(M5) Razionalizzazione e potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Comuni dell'AINEU	APQ AINEU	SR	si
MC7_R2	(M2) Polo principale "intermodale" di Gubbio. "Centro per la mobilità sostenibile"	Gubbio	APQ AINEU	SR	si
MC7_R3	(M3) Polo principale "intermodale" di Gualdo Tadino. "Centro per la mobilità sostenibile"	Gualdo Tadino	APQ AINEU	SR	si
MC7_R4	(M4) Polo principale "intermodale" di Fossato di Vico	Fossato di Vico	APQ AINEU	SR	
MC8_R5	Rigenerazione urbana e relativo completamento del Parcheggio multimodale presente a Nocera Umbra località san Felicissimo	Nocera Umbra		SR	si
MC8_P6	Sistema della mobilità. Punti di approdo di Scheggia e del Parco del Cucco lato nord-est. Coldipecchio	Scheggia e Pascelupo		SR	si
MC8_P7	Sistema della mobilità. Punti di approdo di Scheggia e del Parco del Cucco lato nord-est. Scheggia	Scheggia e Pascelupo		SR	si
MC8_P8	PAL ALTA UMBRIA 2014 - 2020. Progetto "Punto di approdo di Sigillo"	Sigillo		SA	si
MC8_P9	PAL ALTA UMBRIA 2014-2020. Realizzazione punto di approdo urbano	Valfabbrica		SR	si

MC8_P10	Realizzazione punto di approdo urbano	Costacciaro		SR	si
MC8_P11	Realizzazione punto di approdo urbano	Pietralunga		SA	si
MC8_P12	Realizzazione punto di approdo urbano	Montone		SR	si
Rigenerazione urbana					
ID	Nome	Comune	Layer/Finanziato	Scenario	Verifica ricevuta
RU_R1	Attrattività dei borghi. Linea di azione B. Borgo di Scheggia	Scheggia e Pascelupo	PNNR	SPP	si
RU_P2	Attrattività dei borghi. Linea di azione A. Borgo di Isola Fossara	Scheggia e Pascelupo	NO	SPP	si
RU_P3	Interventi di risistemazione dei campi sportivi e costruzione di un centro servizi e accoglienza	Scheggia e Pascelupo		SPP	si
RU_R4	Attrattività dei borghi storici. Progetto locale di rigenerazione Costacciaro Cinema Village	Costacciaro	PNNR	SPP	si
RU_R5	Punti di ristoro P.S.R. Intervento 7.5.1 Recupero e valorizzazione di tratti di collegamento della rete regionale di mobilità ecologica (punti da RU_R5a a RU_R5f)	Valfabbrica		SPP	si

A seguire le Tavole del Quadro Programmatico Progettuale relative alla Mobilità Attiva, la Mobilità privata e la Mobilità Collettiva.

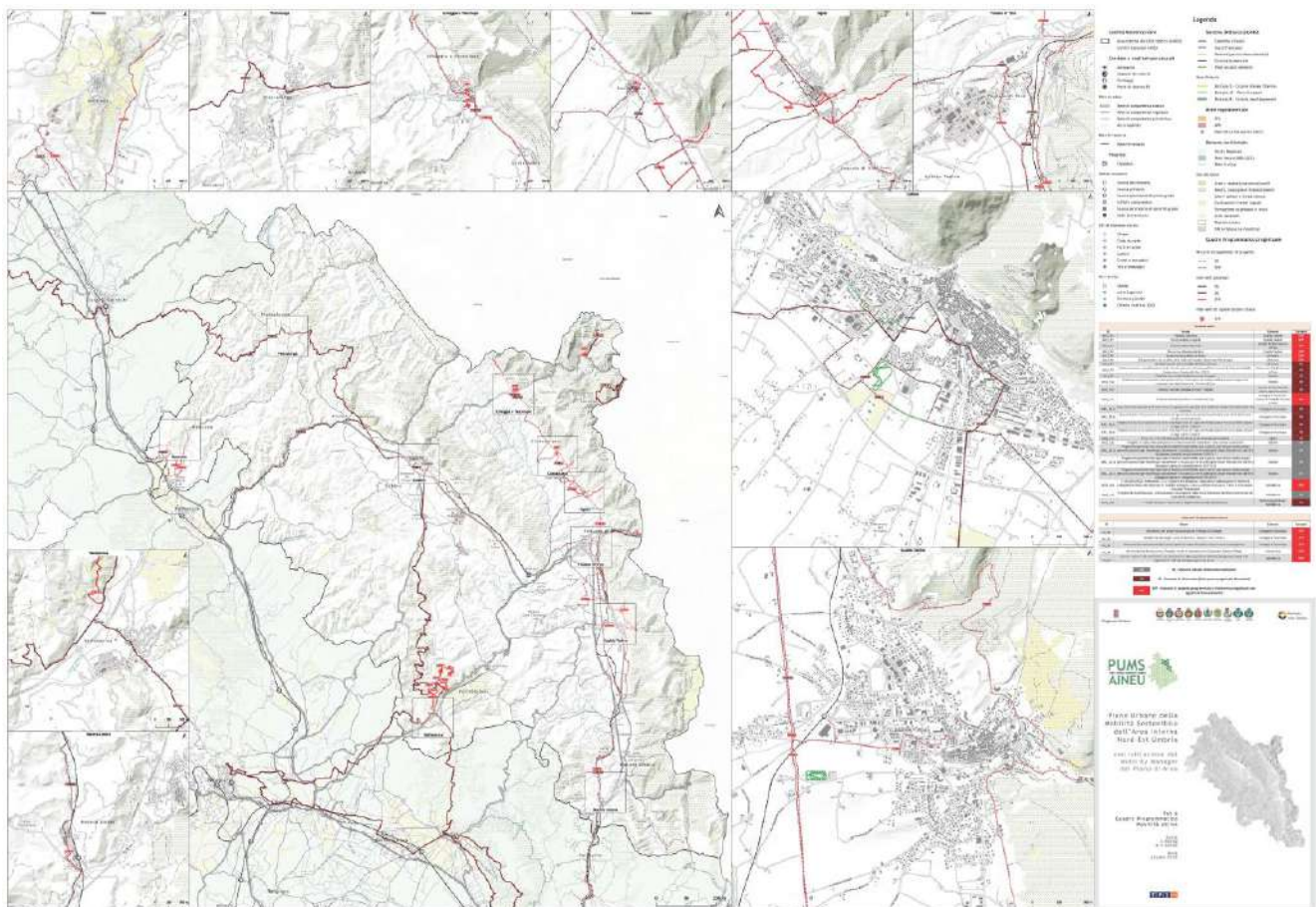


Figura 349 PUMS AINEU – QPP Mobilità Attiva

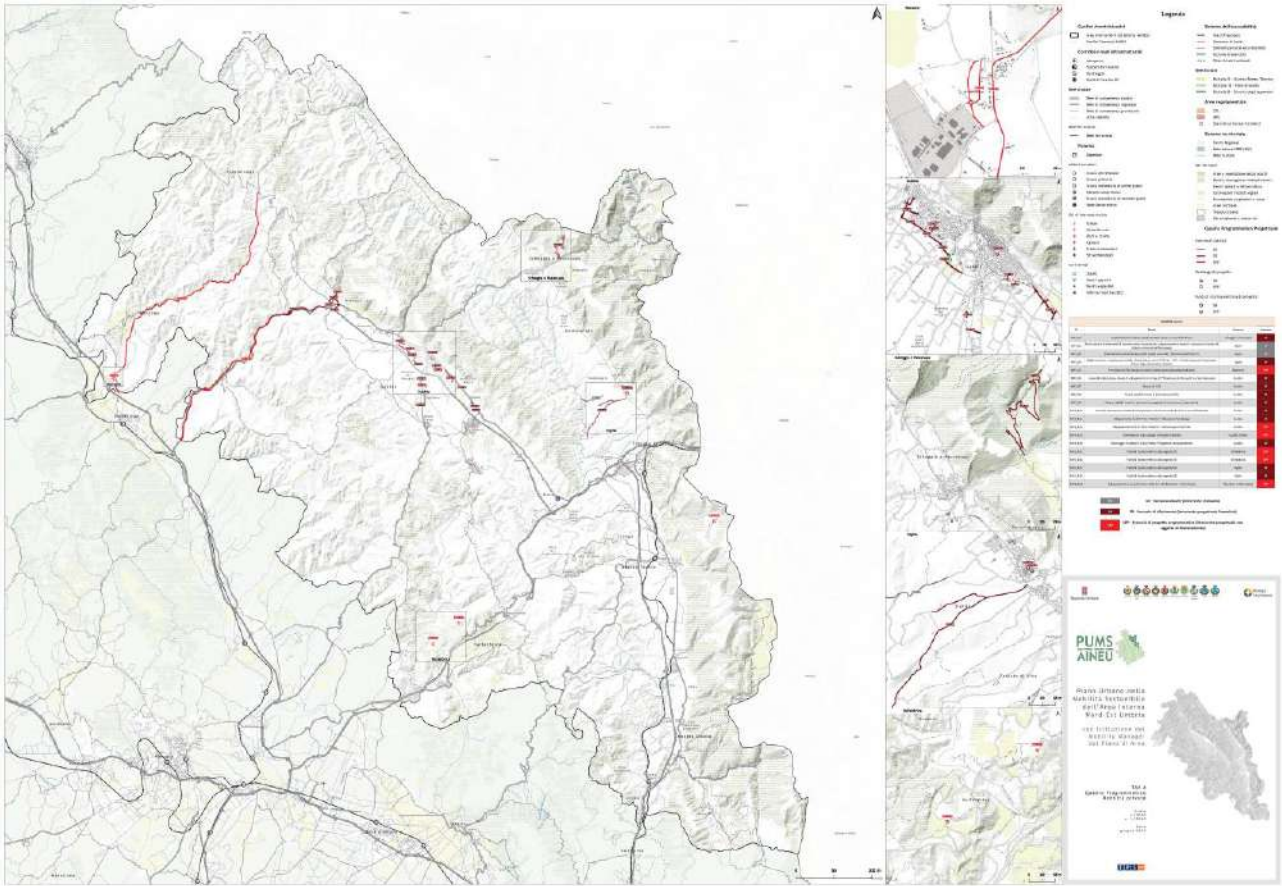


Figura 350 PUMS AINEU – QPP Mobilità Privata

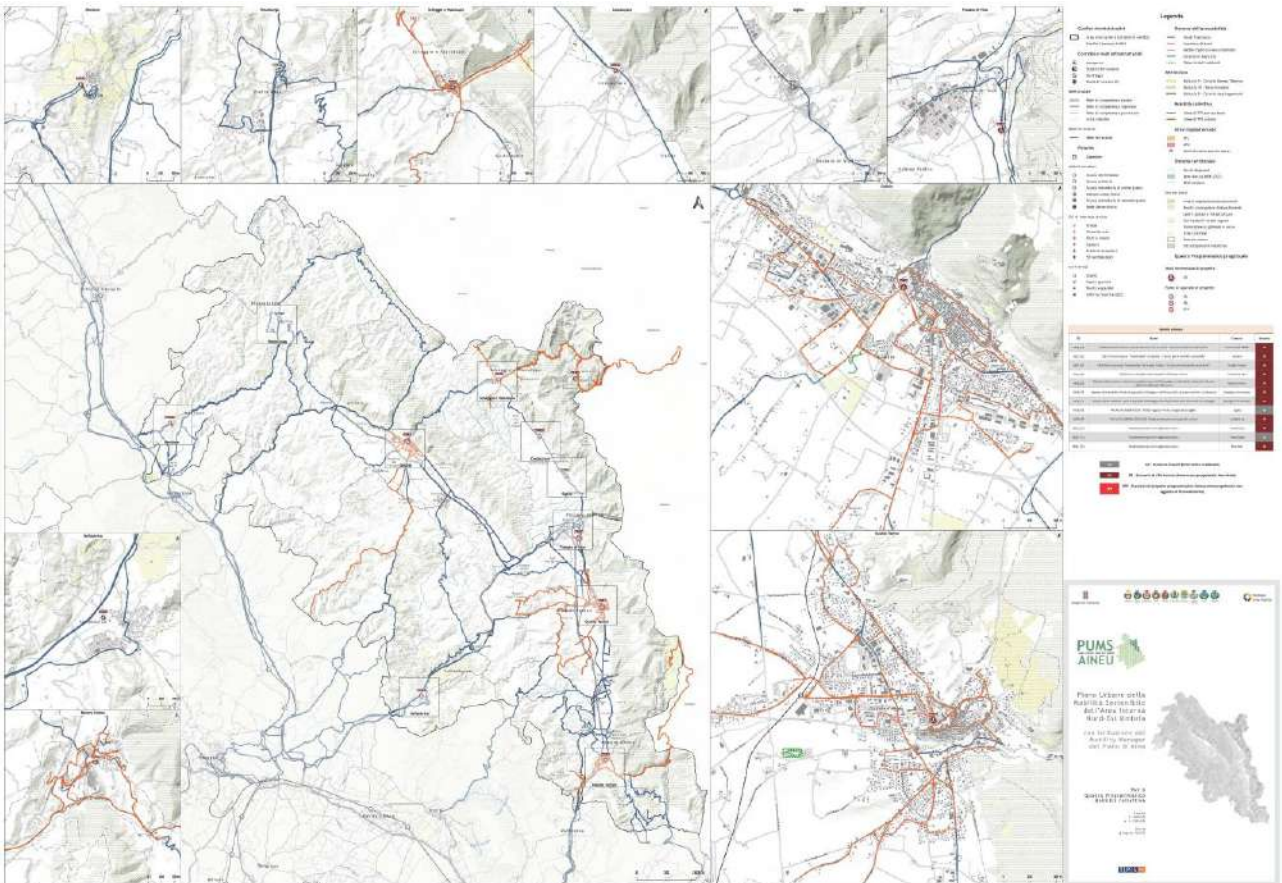


Figura 351 PUMS AINEU QPP Mobilità Collettiva

10 Analisi SWOT

L'analisi dei dati emersi nella stesura del Quadro Conoscitivo condivisa ai capitoli precedenti ha permesso di evidenziare i principali punti di forza e di debolezza del sistema delle infrastrutture e dei servizi di trasporto nell'Area di Piano. Parallelamente sono emerse le opportunità e le minacce indotte dal sistema socio-economico territoriale, all'evoluzione dei trend demografici e alla programmazione dei diversi ambiti amministrativi.

L'analisi SWOT proposta a seguire, alla luce anche di quella emersa dalla fase di partecipazione (cfr. Allegato 02) consente la lettura critica del sistema territoriale oggetto del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. È questa la traccia che guida la definizione degli Obiettivi specifici del Piano alla luce degli Obiettivi generali acquisiti in coerenza agli indirizzi del DM Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397 e succ..

Analisi SWOT

		Positivo	Negativo
		S – Punti di forza	W – Punti di Debolezza
Interne al sistema della mobilità		<ul style="list-style-type: none"> • PRESENZA AEROPORTO INTERNAZIONALE DELL'UMBRIA – ASSISI • IMPIANTO DELLA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO DI RANGO NAZIONALE REGIONALE E PROVINCIALE (SS. 3BIS TANGENTE, SS.219, S.S.318) • PRESENZA DELLA RETE RFI (GUALDO TADINO, FOSSATO DI VICO) ED EX FCU TANGENTE L'AI (MONTONE) • RETE SENTIERISTICA E CICLABILE DI RANGO NAZIONALE E REGIONALE • TRE POLI INTERMODALI INDIVIDUATI DALLA STRATEGIA D'AREA E PUNTI DI APPRODO NEI CENTRI PIÙ PICCOLI • SERVIZI URBANI IN 4 COMUNI DELL'AREA • SPOSTAMENTI INTRA-COMUNALI (*1) PREVALENTI per ciascun comune dell'Area con valori maggiori per GUBBIO (con 13.095 spostamenti intra-comunali), GUALDO TADINOI (4.776) e NOCERA UMBRA (1.638) • La quota SPOSTAMENTI DI SCAMBIO INTRA-AINEU risulta pari a 1.230 per il comune di Gualdo Tadino che registra il valore maggiore per la tipologia di spostamento. • La quota di SCAMBIO INTRA-PROVINCIALE risulta maggiore nei comuni di Gubbio (1.476), Gualdo Tadino (804) e Montone (750). • LA RIPARTIZIONE MODALE SI CARATTERIZZA ANCHE per una quota importante è costituita dagli SPOSTAMENTI A PIEDI (10%) • In termini di ORARIO DI PARTENZA in generazione DISTRIBUITO TRA LE DIVERSE FASCE; gli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si verificano principalmente tra le 7:15 e le 8:15 (50%) pur risultando importante la fascia oraria precedente (prima delle 7:15, 30%) • L'analisi degli spostamenti sistematici sulla TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER TIPO DI MEZZO evidenzia ANCHE IL RUOLO DELLA MOBILITÀ ATTIVA NEGLI SPOSTAMENTI INTRACOMUNALI • L'analisi della TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER ORARIO DI PARTENZA consente di mettere a fuoco, per ciascuna tipologia di relazione da e tra i Comuni dell'Area Interna Nord est dell'Umbria, le fasce orarie di origine dello spostamento. 	<ul style="list-style-type: none"> • MANCANZA DI UNA CONNESSIONE DIRETTA CON L'AEROPORTO • FERMATA MONTONE EX FCU NON ATTIVA • RELAZIONI TPL TRA COMUNI DELL'AINEU DEBOLI • RETE CICLABILE INTERNA AI CENTRI ABITATI • La RIPARTIZIONE MODALE nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria vede l'AUTO PRIVATA come modalità principale degli spostamenti (77%) principalmente nella quota come conducente (57%) ma anche nella quota passeggero (20%). • Spostamenti tramite autobus urbani si attestano al 3% come quelli extra-urbani, mentre al 5% risultano gli spostamenti tramite bus aziendali e scolastici • L'analisi degli spostamenti sistematici sulla TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER TIPO DI MEZZO evidenzia il ruolo del mezzo privato negli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria • TRAFFICO DEI MEZZI PESANTI LUNGO LA SS3 (RIF TAVOLA RILIEVI DI TRAFFICO) • Nei 12 ANNI di analisi sono stati individuati 1.599 INCIDENTI con danni a persone per un totale di oltre 2.000 FERITI e quasi 50 DECESSI. • TASSO DI MOTORIZZAZIONE dell'Area CRESCENTE nel decennio di osservazione (da 691,08 al 2011 a 783,19 al 2021); • Massimo valore del tasso di motorizzazione al 2021 Comune di Nocera Umbra (814,50) seguito da Pietralunga (807,02); • Minimo valore del tasso di motorizzazione al 2021 Comune di Sigillo (706,77); • Massimo incremento del valore del tasso di motorizzazione nel decennio di osservazione nel comune di Costacciaro (da 646,61 al 2011 a 796,25 nel 2021).

Esterne al sistema della mobilità
O - Opportunità

- SISTEMA MULTIPOLARE CON 3 NODI PRINCIPALE E 7 GRAVITAZIONALI (64.412 RESIDENTI AL 2022 SU UN'AREA ESTESA PER 1.182 KM2)
- AREA PROSSIMA (CONFINANTE) CON IL CAPOLUOGO REGIONALE E DUE COMUNI AGENDA URBANA (CITTA' DI CASTELLO E FOLIGNO) – COMUNI CON PUMS – NONCHÉ ALLA PRINCIPALE META TURISTICA REGIONALE – ASSISI.
- SALDO MIGRATORIO POSITIVO AL 2022 (24.296 unità iscritti all'anagrafe (dall'estero e/o da altri comuni) a fronte di 22.285 cancellati)
- INDICE DI DIPENDENZA STRUTTURALE; IL VALORE 2022 RISULTA INFERIORE AL 2021
- INDICE DI NATALITÀ 2022 SUPERIORE AL DATO 2021; l'Indice di natalità dei Comuni dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria rileva nel 2022 il valore minimo nel Comune di Costacciaro (2,70) ed il valore massimo nel Comune di Nocera Umbra (7,88)
- POPOLAZIONE STRANIERA RESIDENTE Il Comune con valori maggiori di popolazione straniera residente nel 2022 risulta essere Gubbio (1.810), seguito da Gualdo Tadino (1.281) e Nocera Umbra (586).
- Il Comune con il maggior numero di Unità locali nel 2020 è Gubbio con 2.539 attività mentre il minimo valore si rileva a Costacciaro (59)
- Nel 2020 gli ADDETTI PER UNITÀ LOCALI Nell'Area Interna Nord est dell'Umbria risultano essere 15.758, principalmente localizzati nei Comuni di Gubbio (7.633), Gualdo Tadino (3.113), Fossato di Vico e Nocera Umbra (1.081 ciascuno) e Montone (1.045).
- OFFERTA SCOLASTICA CALIBRATA INTERAMENTE ALL'AREA INTERNA E PROSSIMITÀ A POLI DI RIFERIMENTO (PERUGIA, CITTÀ DI CASTELLO, ASSISI)
- DOTAZIONE DEL POLO OSPEDALIERO BRANCA - OSPEDALE GUBBIO-GUALDO TADINO
- BUONA ACCESSIBILITÀ DEL POLO OSPEDALIERO
- DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEI SERVIZI DI FARMACIE E PARAFARMACIE
- IMPORTANTE CONTESTO STORICO, CULTURALE NATURALISTICO, RICCO RETE SENTIERISTICA CICLOPEDONALE E PARCHI REGIONALI
- BUONA OFFERTA DEL SISTEMA TURISTICO PRINCIPALMENTE COMPOSTO DA STRUTTURE EXTRALBERGHIERE (SIA IN TERMINI DI UNITÀ CHE DI POSTI LETTO)
- DISTRIBUZIONE TERRITORIALE ATTIVITÀ RICETTIVE ALBERGHIERE registrano la maggiore incidenza nei comuni di GUBBIO (45%) E NOCERA UMBRA (11%)
- DISTRIBUZIONE TERRITORIALE ATTIVITÀ RICETTIVE EXTRALBERGHIERE registrano maggiore incidenza nei comuni di GUBBIO (43%), VALFABBRICA (13%), NOCERA UMBRA (12%), GUALDO TADINO (11%)
- GUBBIO AL SESTO POSTO DELLE METE TURISTICHE REGIONALI PER LE DESTINAZIONI DEI FLUSSI NAZIONALI ED AL SETTIMO PER LE DESTINAZIONI DEI FLUSSI ESTERI
- FLUSSI TURISTICI (2022 Gennaio - Ottobre 2022) (129.500 arrivi e 353.747 presenze nell'Area di Piano con massimi valori di arrivi e presenze registrati ancora nel comune di Gubbio (84.610, 199.003)
- PERMANENZE (Gennaio-ottobre 2022) con valori maggiori relativi ai flussi stranieri (4,62) rispetto ai flussi nazionali (2,90); nei comuni di Montone (6,72), Sigillo (6,03) e Fossato di Vico (5,99) si registrano i massimi valori delle permanenze relativamente ai flussi stranieri.
- IMMEDIATA PROSSIMITÀ DELL'AREA INTERNA AL COMPRESORIO TURISTICO DI ASSISI
- AINEU Importante meta del turismo di prossimità

T - Minacce

- SALDO NATURALE: negli anni di osservazione (2002-2022) incremento dei decessi (11.606 nel 2022) a fronte di una riduzione delle nascite (4.920 nel 2022) con un crescente saldo NEGATIVO
- ETÀ MEDIA DELLA POPOLAZIONE IN CRESCITA NEL PERIODO DI OSSERVAZIONE (AL 2022 48,16 - VALORE REGIONALE 47,28)
- INDICE DI VECCHIAIA REGIONALE 222,84, E 248,09 PER AINEU (2022)
- INDICE DI DIPENDENZA STRUTTURALE valore al 2022 dell'indicatore (64,14) risulta superiore al dato regionale (62,60) e provinciale (61,72)
- INDICE DI STRUTTURA DELLA POPOLAZIONE ATTIVA che, appresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa, registra un TREND CRESCENTE negli anni di osservazione per l'Area Interna Nord Est dell'Umbria e raggiunge nel 2022 il massimo valore pari a 153,69. Il dato supera ancora il valore regionale (150,85) e quello provinciale (148,04)
- INDICE DI NATALITÀ dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria registra nel 2021 il MINIMO VALORE DEL PERIODO DI OSSERVAZIONE e si attesta nel 2022 ad un valore dell'indice di 4,71, dato inferiore a quello regionale (5,73) e provinciale (5,91).
- INDICE DI MORTALITÀ relativo all'Area Interna registra MASSIMO VALORE 2022 (12,92) valore inferiore al dato regionale (13,51) e provinciale (12,95) - CON VALORI SUPERIORI AGLI ANNI DELLA PANDEMIA - I maggiori valori dell'Indice di mortalità nel 2022 si rilevano nei Comuni di Costacciaro (27,93) e Scheggia e Pascelupo (24,22)
- AI 2020, il NUMERO UNITÀ LOCALI dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria costituisce il 6,8% di quelle regionali e il 9% di quelle provinciali
- In NUMERO DI ADDETTI delle unità locali registra una graduale riduzione negli anni di osservazione; Gualdo Tadino rileva al 2020 3.113 addetti rispetto ai 3.642 del 2012, e Gubbio 7.633 addetti al 2020 rispetto ai 8.471 del 2012
- POPOLAZIONE PER ETÀ SCOLASTICA 2022 relativo all'Area Interna Nord Est dell'Umbria riflette il dato della riduzione delle nascite riscontrabile nelle fasce di popolazione prescolare
- PERMANENZE nel 2022 registrano ancora riduzioni rispetto l'anno precedente. Il valore medio dell'Area per il periodo gennaio - ottobre 2022 è 2,73 in linea con il dato regionale

11 La proposta per gli obiettivi del Piano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord - Est Umbria

11.1 Macro-obiettivi e Obiettivi Specifici

La definizione degli Obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria trova origine nel sistema dei Macro Obiettivi Ministeriali – DM 397 del 4 agosto 2017. A partire dai macro obiettivi Ministeriali è stata, infatti, avanzata l'aggregazione condivisa nella fase di partecipazione dei tavoli con gli Enti e gli Stakeholder, cfr. Allegato 2, secondo lo schema a seguire.

Aree di Interesse	MACRO OBIETTIVI MINISTERIALI	MACRO OBIETTIVI FASE PARTECIPAZIONE	PESO
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del TPL	Migliorare il servizio di Trasporto Pubblico	
	A2. Riequilibrio modale della mobilità	Diminuire l'utilizzo dell'auto	
	A3. Riduzione della congestione	Riduzione del traffico	
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	Migliorare l'accessibilità	
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	Migliorare la qualità urbana	
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano		
B. Sostenibilità Energetica ed Ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;	Riduzione dell'inquinamento	
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria;		
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico;		
C. Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	Riduzione dell'incidentalità	
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti		
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)		
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale	Aumento della qualità della vita	
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza		
	D3. Aumento del tasso di occupazione	Aumento dell'occupazione	
	D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Integrare mobilità e sviluppo del territorio	

Esito Pesì nella fase di partecipazione

Basso

Medio

Alto

Figura 352 – PUMS AINEU – Macro obiettivi Ministeriali e Macro obiettivi partecipazione PUMS

Esito della condivisione dei macro obiettivi è stato (cfr. Allegato 2) il peso attribuito dagli stakeholder per cui nell'ultima colonna della Figura 352 – PUMS AINEU – Macro obiettivi Ministeriali e Macro obiettivi partecipazione PUMS è riportato il riferimento secondo tre scale di incidenza.

Passo successivo all'individuazione dei pesi è stato quello di filtrare i macro obiettivi alla luce degli obiettivi avanzati dalla Strategia d'Area per lo sviluppo del sistema della mobilità, ovvero:

- -rafforzare le relazioni comprensoriali, soprattutto tra i piccoli centri dell'area Progetto e i tre comuni-polo, assicurando una fruizione dei servizi di base (scuola, sanità, amministrazione) sostenibile nei costi, nei tempi e degli impatti ambientali;
- rafforzare le relazioni territoriali allargate e l'accessibilità da e verso l'esterno, indispensabile per il sostegno alle attività economiche esistenti e la promozione di nuove opportunità; si pensa ai collegamenti interregionali con le aree limitrofe, ma anche con nodi e reti infrastrutturali (es. l'aeroporto di Perugia, la linea ferroviaria per la Capitale) il cui potenziamento è necessario per l'attrattività turistica ed economica del territorio (insediamento di imprese), oltre che per lo sviluppo commerciale degli operatori esistenti (relazioni di mercato);
- creare le condizioni favorevoli per una fruizione turistica sostenibile e diffusa sul territorio, in linea con un'evoluzione della domanda sempre più attenta a riscoprire i patrimoni "minori" di un territorio e magari di farlo con modalità slow, green and smart che incrementano il valore dell'esperienza del viaggio; si tratta quindi di intercettare (o di potenziare), grazie anche ad un'offerta di servizi innovativi di mobilità, un segmento turistico sempre più ampio, internazionale, con potenzialità di spesa significativa, indirizzato su tutto il territorio (mentre oggi di fatto i piccoli comuni sono ai margini del turismo attratto dall'area).

La declinazione dei macro-obiettivi quanto degli obiettivi della Strategia d'Area negli ambiti della Mobilità Collettiva, Mobilità Privata, Mobilità Attiva e Mobility Management ha permesso l'individuazione degli obiettivi specifici per l'Area Interna Nord Est dell'Umbria, come di seguito riportato nella matrice di corrispondenza.

In particolare, della corrispondenza tra obiettivi specifici e macro obiettivi sono stati individuati tre gradi: basso, medio, alto.

Aree di Interesse	MACRO OBIETTIVI MINISTERIALI		Obiettivi Strategia d'Area per la Mobilità		Obiettivi Specifici PUMS Area Interna Nord Est dell'Umbria - AINEU															
					Mobilità Collettiva			Mobilità Privata			Mobilità Attiva			Mobility Management						
					Os1	Os2	Os3	Os4	Os5	Os6	Os7	Os8	Os9	OS10						
					Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano	Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali	Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo	Garantire la manutenzione della viabilità principale	Efficientare il sistema degli attestamenti principali della mobilità privata	Integrare i servizi tramite sharing mobility	Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati	Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica	Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica	Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni						
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1.	Miglioramento del TPL	rafforzare le relazioni comprensoriali, soprattutto tra i piccoli centri dell' area Progetto e i tre comuni-polo	rafforzare le relazioni territoriali allargate e l' accessibilità da e verso l' esterno	creare le condizioni favorevoli per una fruizione turistica sostenibile e diffusa sul territorio															
	A2.	Riequilibrio modale della mobilità																		
	A3.	Riduzione della congestione																		
	A4.	Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci																		
	A5.	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio																		
	A6.	Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano																		
B. Sostenibilità Energetica ed Ambientale	B1.	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;																		
	B2.	Miglioramento della qualità dell'aria;																		
	B3.	Riduzione dell'inquinamento acustico;																		

Aree di Interesse	MACRO OBIETTIVI MINISTERIALI		Obiettivi Strategia d'Area per la Mobilità		Obiettivi Specifici PUMS Area Interna Nord Est dell'Umbria - AINEU															
					Mobilità Collettiva			Mobilità Privata			Mobilità Attiva			Mobility Management						
					Os1	Os2	Os3	Os4	Os5	Os6	Os7	Os8	Os9	OS10						
					Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano	Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali	Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo	Garantire la manutenzione della viabilità principale	Efficientare il sistema degli attestamenti principali della mobilità privata	Integrare i servizi tramite sharing mobility	Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati	Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica	Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica	Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni						
C. Sicurezza della mobilità stradale	C1.	Riduzione dell'incidentalità stradale																		
	C2.	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti																		
	C3.	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti																		
	C4.	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)																		
D. Sostenibilità socio-economica	D1.	Miglioramento della inclusione sociale																		
	D2.	Aumento della soddisfazione della cittadinanza																		
	D3.	Aumento del tasso di occupazione																		
	D4.	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)																		

Grado di incidenza degli obiettivi specifici sui macro-obiettivi:

Basso	Medio	Alto
-------	-------	------