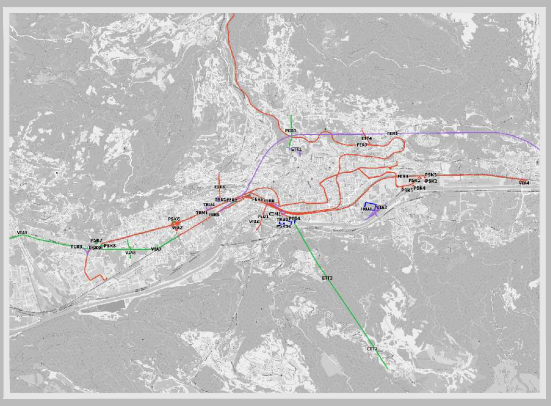
C_L378|RFS059|0018102|19/01/2023 - Allegato Utente 18 (A18)

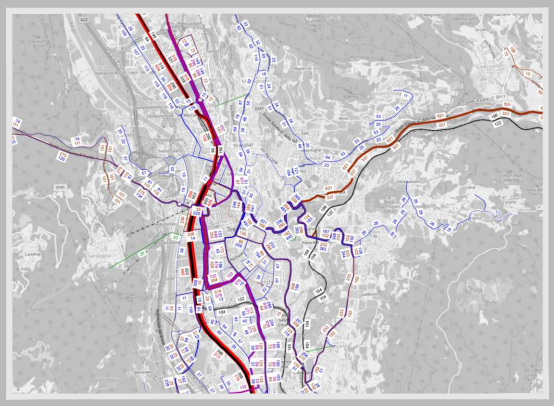
COMUNE DI TRENTO

PUMS

COMUNE DI TRENTO

REDAZIONE DEL BICIPLAN DEL MASTERPLAN DELLA MOBILITA' E DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.)





FASE III - ELABORAZIONE DEL PIANO

Matrice di coerenza obiettivi-azioni-indicatori

Allegato 3 (PUMS)

Sintagma

Novembre 2022

1 MATRICE DI COERENZA OBIETTIVI-AZIONI-INDICATORI

A seguire si riporta la matrice che intreccia gli obiettivi delle Linee Guida PUMS del Decreto 4 agosto 2017 n. 397, così come modificato dal DM 396/2019, con le azioni e gli interventi del PUMS di Trento. L'ultima colonna elenca gli interventi di ogni azione, ripetuta per gli obiettivi che intende perseguire.

Gli obiettivi generali dell'Amministrazione Comunale, riportati nel Capitolato Speciale, sono stati ricompresi, e associati per similitudine, agli obiettivi del PUMS elencati nella matrice a seguire. In particolare:

- "*Soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità*" è compreso nell'obiettivo generale A.4;
- "*Riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico*" è compreso negli obiettivi generali B.2 e B.3;
- "*Riduzione dei consumi energetici*" è compreso nell'obiettivo generale B.1;
- "Aumentare la sicurezza della circolazione stradale" è compreso nell'obiettivo generale C.1;
- "*Minimizzazione dell'impatto dell'uso individuale dell'auto privata e la moderazione del traffico*" è compreso nell'obiettivo generale A.2;
- "*Miglioramento della qualità dei servizi a supporto della mobilità*" è compreso nell'obiettivo generale A.1;
- "*Incremento dell'efficacia del sistema complessivo di trasporto*" è compreso nell'obiettivo generale A.2;
- "*Aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi*" è compreso nell'obiettivo generale A.4;
- "*Riduzione dei fenomeni di congestione, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture*" è compreso nell'obiettivo generale A.5;
- "*Incentivare l'uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile*" è compreso nell'obiettivo generale B.1;
- "*Razionalizzare il sistema del trasporto merci*" è compreso nell'obiettivo generale A.4;

Nell'individuare le strategie di intervento e le singole azioni utili al raggiungimento degli obiettivi occorre eseguire delle valutazioni che non si limitano più solamente agli aspetti puramente tecnici, ma considerino l'efficacia e la sostenibilità delle scelte anche dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

Inoltre, per il raggiungimento di un obiettivo non esiste una sola strategia d'intervento ma occorre ragionare sempre in un contesto di sistema. Pertanto, una singola strategia d'intervento, per esempio, quella costituita da un set di azioni tese a migliorare la mobilità pedonale, potrà avere effetti per il raggiungimento di più obiettivi (miglioramento della accessibilità di persone e merci, miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano, riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili, ecc.).

Viceversa un singolo obiettivo potrà essere perseguito solamente mettendo in campo un set coordinato di strategie d'intervento e azioni conseguenti, per esempio, per migliorare la qualità dell'aria, occorre intervenire aumentando l'efficienza del trasporto pubblico, incentivando modalità alternative di trasporto, prevedere interventi di qualità urbana, favorire la mobilità smart e sostenibile, ecc..

Si può costruire perciò una matrice strategie d'intervento/obiettivi con la quale è possibile individuare le correlazioni esistenti tra gli obiettivi da perseguire e le strategie da mettere in campo, matrice che ci fornisce anche un'indicazione di massima sulla strategicità e importanza degli ambiti d'intervento. Se il set di azioni messe in campo in uno specifico settore della mobilità (per esempio in tema di trasporto pubblico) è funzionale al raggiungimento di più obiettivi, di conseguenza quella politica d'intervento risulterà maggiormente strategica e pertanto prioritaria.

La tabella è inoltre integrata con gli indicatori associati ai macro obiettivi. Gli indicatori inseriti fanno riferimento sia alle linee guida PUMS (indicatori codificati "lettera.numero" oppure "lettera.numero.lettera") sia agli ulteriori indicatori specifici del PUMS di Trento (non codificati).

La quantificazione degli indicatori nella situazione attuale e la stima degli indicatori negli scenari di riferimento e negli scenari di piano (stima indicatori monitoraggio ex ante) è riportata nell'Allegato 11.

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati velocità commerciale		N. passeggeri / anno/ 1.000 abitanti km/h	• Migliorare l'attrattiva' del trasporto collettivo • Migliorare le performance economiche del TPL	**Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro**	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
							FER2	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
							FER3	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
							FER4	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
							FER5	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
							FER6	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
							FER7	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
							FER8	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
						Trasporto pubblico su gomma	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
							TPL2	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma
							TPL3	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico
						Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
						Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
							ETT2	Grande impianto del Bondone
							ETT3	Ettometrico Martignano-via del Brennero
							ETT4	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
						Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK2	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK3	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
							PSK4	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)
							PSK5	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK6	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
							PSK7	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
							PSK8	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
							PSK9	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)
							PSK10	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
							CIM1	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
	a.2 Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura		adimensionale	• Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini	**Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro**	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		adimensionale			**FER2**	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		adimensionale			**FER3**	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
		% di spostamenti in ciclomotore/motociclo		adimensionale			**FER4**	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
		% di spostamenti in bicicletta (mezzo privato)		adimensionale			**FER5**	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
		% di spostamenti a piedi		adimensionale			**FER6**	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
		Totale spostamenti matrice		n.spostamenti			**FER7**	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
		Numero cerniere di mobilità		Numero			**FER8**	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
		Parcheggi di scambio		numero stalli		**Trasporto pubblico su gomma**	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
							TPL2	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma
							TPL3	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico
						Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
						Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
							ETT2	Grande impianto del Bondone
							ETT3	Ettometrico Martignano-via del Brennero
							ETT4	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
						Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK2	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK3	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
							PSK4	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)
							PSK5	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK6	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
							PSK7	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
							PSK8	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
							PSK9	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)
							PSK10	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
							CIM1	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
	a.3 Riduzione della congestione	a.3 Riduzione della congestione - RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione; Tempo d percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì, mercoledì, giovedì) feriali nei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete; Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada	adimensionale		**Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro**	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
		Viaggio medio in auto		km			**FER2**	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
		Tempo totale sulla rete		veic*ora			**FER3**	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
		Distanza percorsa totale sulla rete		veic*km			**FER4**	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
		Velocità media sulla rete		veic*km/veic*ora			**FER5**	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
		Estensione della rete		km			**FER6**	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
		Estensione della rete a flusso libero (grado saturazione ≤0,65)		km			**FER7**	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
		Estensione della rete a flusso libero (grado saturazione ≤0,65)		%			**FER8**	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
		Estensione della rete in attenzione (grado saturazione >0,65 - ≤0,85)		km		**Trasporto pubblico su gomma**	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
		Estensione della rete in attenzione (grado saturazione >0,65 - ≤0,85)		%			**TPL2**	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma
		Estensione della rete in congestione (grado saturazione >0,85)		km			**TPL3**	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
		Estensione della rete in congestione (grado saturazione >0,85)		%		**Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca**	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
		Tempo medio sulla rete (km/(veic*km/veic*ora)*60)		minuti		**Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici**	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 2 km		n.spostamenti			**ETT2**	Grande impianto del Bondone
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 2 km		%			**ETT3**	Ettometrico Martignano-via del Brennero
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 3 km		n.spostamenti			**ETT4**	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 3 km		%				
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 4 km		n.spostamenti				
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 4 km		%				
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 5 km		n.spostamenti				
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 5 km		%				
A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.3 Riduzione della congestione	a.3 Riduzione della congestione - RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione; Tempo d percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì, mercoledì, giovedì) feriali nei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete; Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada	adimensionale		**Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio**	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
		Viaggio medio in auto		km			**PSK2**	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
		Tempo totale sulla rete		veic*ora			**PSK3**	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
		Distanza percorsa totale sulla rete		veic*km			**PSK4**	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
		Velocità media sulla rete		veic*km/veic*ora			**PSK5**	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
		Estensione della rete		km			**PSK6**	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
		Estensione della rete a flusso libero (grado saturazione ≤0,65)		km			**PSK7**	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
		Estensione della rete a flusso libero (grado saturazione ≤0,65)		%			**PSK8**	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
		Estensione della rete in attenzione (grado saturazione >0,65 - ≤0,85)		km			**PSK9**	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)
		Estensione della rete in attenzione (grado saturazione >0,65 - ≤0,85)		%			**PSK10**	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
		Estensione della rete in congestione (grado saturazione >0,85)		km			**CIM1**	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
		Estensione della rete in congestione (grado saturazione >0,85)		%		**Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato**	**INF1**	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a nord
		Tempo medio sulla rete (km/(veic*km/veic*ora)*60)		minuti			**INF2**	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a sud
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 2 km		n.spostamenti		**Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico**	**INF3**	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL cerniere
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 2 km		%			**INF4**	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle stazioni degli ettometrici
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 3 km		n.spostamenti			**INF5**	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle nuove fermate del BRT e del tram
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 3 km		%		**Politiche incentivanti la mobilità sostenibile**	**PIN1**	Revisione tariffaria della sosta su strada
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 4 km		n.spostamenti			**PIN2**	Incremento dei controlli per disincentivare il fenomeno della sosta abusiva
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 4 km		%			**PIN3**	Protezione delle aree di pregio dai veicoli maggiormente inquinanti a favore della mobilità dolce
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 5 km		n.spostamenti			**PIN4**	Riduzione del numero di stalli nelle zone centrali a favore della mobilità dolce e della smart mobility
		Sottomatrice degli spostamenti ≤ 5 km		%			**PIN5**	Reperire aree di sosta gratuita per i possessori di veicoli elettrici e fruitori dei servizi di sharing mobility
							PIN6	Introduzione di tariffe integrate flessibili a seconda delle esigenze dell'utente (sosta+TPL, sosta+TPL+micromobilità eletterica, sosta+TPL+micromobilità elettrica+sharing mobility)
							PIN7	intreccio tra politiche incentivanti e sistema M.a.a.s. (Mobility as service)
							PIN8	Incentivi per acquisto veicoli elettrici a basse emissioni
							PIN9	Incentivo all'uso della sharing mobility
							PIN9	Mobility Management

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
	a.4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci	a.4.a - Miglioramen to della accessibilitàdi persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus o filobus, 400 metri da fermata tram e 800 metri da stazione ferroviaria	Numero assoluto	• Efficientare la logistica urbana	**Interventi infrastrutturali stradali: miglioramento della permeabilità trasversale e adeguamento di nodi esistenti**	**VIA1**	Rotatoria intersezione SS12 -via Sponda trentina
		a.4.b - Miglioramen to della accessibilità di persone - sharing	Numero di veicoli condivisi (auto/bici e moto) / popolazione residente	n/ab			**VIA2**	PAT - modifica dello svincolo "spaghettata" con introduzione di una grande rotatoria
		a.4.c – Miglioramen to accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	Numero di licenze / numero residenti	n/ab			**VIA3**	PAT - viabilità NOT: messa in sicurezza della SS12-viabilità nuovo ospedale a Ravina e rifacimento ponte di Ravina sull'Adige lungo la SP90 "Destra Adige" per adeguamento sezione idraulica in loc.Ravina
		a.4.d - Accessibilità - pooling	Forme di incentivi al pooling censiti	N° di incentivi al pooling			**VIA4**	adeguamento dello svincolo della tangenziale sud all'uscita di Mattarello
		a.4.e - Miglioramen to accessibilità sostenibile delle merci	N° di veicoli commerciali “sostenibili” (cargobike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL / kmq tot. di ZTL-ora	n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell’unità di tempo			**VIA5**	PAT - collegamento con sottopasso stradale tra la SS12 e loc. Spini di Gardolo (ODG 47) e sottopasso pedonale per via Palazzine (ODG 56)
		a.4.f - sistema di regolamentazione complessivo e integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l’accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL/kmq tot di ZTL) premiale di un ultimo miglio sostenibile		sì/no			**VIA6**	PAT - Raddoppio delle corsie di uscita n.6 - diezione nord della tangenziale di Trento e realizzazione allargamento rotatoria in via Berlino
							VIA7	Eliminazione PL di Canova/Ronafort
							VIA8	Eliminazione PL di via Aeroporto
						Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
							FER2	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
							FER3	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
							FER4	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
							FER5	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
							FER6	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
							FER7	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
							FER8	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
						Trasporto pubblico su gomma	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
							TPL2	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma
							TPL3	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
						Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
						Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
							ETT2	Grande impianto del Bondone
							ETT3	Ettometrico Martignano-via del Brennero
							ETT4	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
						Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK2	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK3	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
							PSK4	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)
							PSK5	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK6	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
							PSK7	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
							PSK8	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
							PSK9	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)
							PSK10	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
							CIM1	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
						Una risposta alle esigenze dei residenti: i parcheggi pertinenziali	**PPK1**	Individuazione di 16 possibili localizzazioni per la realizzazione di parcheggi pertinenziali
							PPK2	Individuazione di aree pubbliche nel buffer di 250 m dall'asse del tram
							PPK3	Riutilizzo di contenitori vuoti per funzioni di sosta residenziale
						Interventi di qualità urbana: i percorsi pedonali	**PED1**	Percorso pedonale attrezzato Parcheggio Zuffo-Centro
							PED2	Nuovo attraversamento ciclopedonale su Adige tra area ex-Italcementi (Parcheggio provvisorio e futuro Piano Guida) e centro (via Verdi)
							PED3	Percorso pedonale assisitito Mesiano-Povo
							PED4	Percorso pedonale attrezzato Centro Intermodale ex-Sit – stazione ferroviaria
A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci	a.4.a - Miglioramen to della accessibilitàdi persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus o filobus, 400metri da fermata tram e 800 metri da stazione ferroviaria	Numero assoluto	• Efficientare la logistica urbana	**Trento città di prossimità: i blocchi '15**	**BL15**	Trento città di prossimità: i blocchi 15'

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
		a.4.b - Miglioramen to della accessibilità di persone - sharing	Numero di veicoli condivisi (auto/bici e moto) / popolazione residente	n/ab		**Le scuole a mobilità sostenibile: Zone scolastiche**	**ZSC1**	Zona scolastica Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
		a.4.c – Miglioramen to accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	Numero di licenze / numero residenti	n/ab			**ZSC2**	Zona scolastica Povo scuola primaria U. Moggioli
		a.4.d - Accessibilità - pooling	Forme di incentivi al pooling censiti	N° di incentivi al pooling			**ZSC3**	Zona scolastica Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
		a.4.e - Miglioramen to accessibilità sostenibile delle merci	N° di veicoli commerciali "sostenibili" (cargobike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL / kmq tot. di ZTL-ora	n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell'unità di tempo			**ZSC4**	Zona scolastica S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
		a.4.f - sistema di regolamentazione complessivo e integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL/kmq tot di ZTL) premiale di un ultimo miglio sostenibile		sì/no		**Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan di Trento**	**CIC1**	Itinerari Biciplan
							Z301	Zone 30 Biciplan
						La mobilità attiva nelle scuole: pedibus e bicibus a Trento	**BIC1**	Bicibus Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							BIC2	Bicibus Povo scuola primaria U. Moggioli
							BIC3	Bicibus Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							BIC4	Bicibus S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
							PBS1	Conferma pedibus esistenti e promozione di ulteriori linee da oncertare con Circoscrizioni e Direzioni Didattiche
						Trento città sicura: analisi dei dati di incidentalità, interventi di fluidificazione e messa in sicurezza della rete stradale	**SIC1**	Strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per i 24 assi stradali critici individuati dal PUMS
						Mobilità smart e sostenibile: la mobilità elettrica	**SMM1**	Colonnine di ricarica elettrica alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Mobilità smart e sostenibile: la micromobilità elettrica	**SMM2**	Aree di sosta monopattini elettrici alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Mobilità smart e sostenibile: la Sharing Mobility	**SMM2**	Aree di sosta monopattini elettrici alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato	**INF1**	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a nord
							INF2	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a sud
						Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico	**INF3**	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL cerniere
							INF4	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle stazioni degli ettometrici
							INF5	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle nuove fermate del BRT e del tram
							PIN1	Revisione tariffaria della sosta su strada

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
						Politiche incentivanti la mobilità sostenibile	**PIN2**	Incremento dei controlli per disincentivare il fenomeno della sosta abusiva
							PIN3	Protezione delle aree di pregio dai veicoli maggiormente inquinanti a favore della mobilità dolce
							PIN4	Riduzione del numero di stalli nelle zone centrali a favore della mobilità dolce e della smart mobility
							PIN5	Reperire aree di sosta gratuita per i possessori di veicoli elettrici e fruitori dei servizi di sharing mobility
							PIN6	Introduzione di tariffe integrate flessibili a seconda delle esigenze dell'utente (sosta+TPL, sosta+TPL+micromobilità eletterica, sosta+TPL+micromobilità elettrica+sharing mobility)
							PIN7	intreccio tra politiche incentivanti e sistema M.a.a.s. (Mobility as service)
							PIN8	Incentivi per acquisto veicoli elettrici a basse emissioni
							PIN9	Incentivo all'uso della sharing mobility
							PIN9	Mobility Management
						Sostenibilità e distribuzione delle merci in area urbana: la city logistics e l'e-commerce	**CLO1**	incremento del numero di stalli di C/S
							CLO2	Implementazione di sistemi tecnologici per il controllo e la gestione degli stalli di C/S
							CLO3	Installazione di Parcel Lockers
	a.5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilita' e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	a.5 – Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza	Verrà espresso come percentuale delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore a.4.a relativamente a tram metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza	%		**Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro**	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
							FER2	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
							FER3	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
							FER4	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
							FER5	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
							FER6	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
							FER7	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
							FER8	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
						Trasporto pubblico su gomma	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
							TPL2	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
							TPL3	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico
						Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
						Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
							ETT2	Grande impianto del Bondone
							ETT3	Ettometrico Martignano-via del Brennero
							ETT4	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
						Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK2	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK3	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
							PSK4	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)
							PSK5	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK6	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
							PSK7	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
							PSK8	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
							PSK9	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)
							PSK10	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
							CIM1	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
						Una risposta alle esigenze dei residenti: i parcheggi pertinenziali	**PPK1**	Individuazione di 16 possibili localizzazioni per la realizzazione di parcheggi pertinenziali
							PPK2	Individuazione di aree pubbliche nel buffer di 250 m dall'asse del tram
							PPK3	Riutilizzo di contenitori vuoti per funzioni di sosta residenziale
						Interventi di qualità urbana: i percorsi pedonali	**PED1**	Percorso pedonale attrezzato Parcheggio Zuffo-Centro
							PED2	Nuovo attraversamento ciclopedonale su Adige tra area ex-Italcementi (Parcheggio provvisorio e futuro Piano Guida) e centro (via Verdi)
							PED3	Percorso pedonale assisitito Mesiano-Povo
							PED4	Percorso pedonale attrezzato Centro Intermodale ex-Sit – stazione ferroviaria

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilita' e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	a.5 – Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza	Verrà espresso come percentuale delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore a.4.a relativamente a tram metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza	%		**Trento città di prossimità: i blocchi '15**	**BL15**	Trento città di prossimità: i blocchi 15'
						Le scuole a mobilità sostenibile: Zone scolastiche	**ZSC1**	Zona scolastica Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							ZSC2	Zona scolastica Povo scuola primaria U. Moggioli
							ZSC3	Zona scolastica Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							ZSC4	Zona scolastica S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
						Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan di Trento	**CIC1**	Itinerari Biciplan
							Z301	Zone 30 Biciplan
	a.6 Miglioramento della qualita' dello spazio stradale e urbano	a.6.a Miglioramento della qualità dellao spazio stradale e urbano estensione aree a zona 30 per abitante estensione rete ciclabile a.6.b Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture	m2 delle aree verdi, pedonali, Zone 30 per abitante % di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti	mq/ab mq/ab km %	• Ridurre la sosta irregolare	**Interventi di qualità urbana: i percorsi pedonali**	**PED1**	Percorso pedonale attrezzato Parcheggio Zuffo-Centro
							PED2	Nuovo attraversamento ciclopedonale su Adige tra area ex-Italcementi (Parcheggio provvisorio e futuro Piano Guida) e centro (via Verdi)
							PED3	Percorso pedonale assisitito Mesiano-Povo
							PED4	Percorso pedonale attrezzato Centro Intermodale ex-Sit – stazione ferroviaria
						Trento città di prossimità: i blocchi '15	**BL15**	Trento città di prossimità: i blocchi 15'
						Le scuole a mobilità sostenibile: Zone scolastiche	**ZSC1**	Zona scolastica Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							ZSC2	Zona scolastica Povo scuola primaria U. Moggioli
							ZSC3	Zona scolastica Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							ZSC4	Zona scolastica S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
						Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan di Trento	**CIC1**	Itinerari Biciplan
							Z301	Zone 30 Biciplan
B) Sostenibilita' energetica e ambientale	b.1 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili	Consumo anno di carburanti pro capite		Litri/anno/abitante	• Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante • Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci	**Interventi infrastrutturali stradali: miglioramento della permeabilità trasversale e adeguamento di nodi esistenti**	**VIA1**	Rotatoria intersezione SS12 -via Sponda trentina
							VIA2	PAT - modifica dello svincolo "spaghettata" con introduzione di una grande rotatoria
							VIA3	PAT - viabilità NOT: messa in sicurezza della SS12-viabilità nuovo ospedale a Ravina e rifacimento ponte di Ravina sull'Adige lungo la

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
								SP90 "Destra Adige" per adeguamento sezione idraulica in loc.Ravina
							VIA4	adeguamento dello svincolo della tangenziale sud all'uscita di Mattarello
							VIA5	PAT - collegamento con sottopasso stradale tra la SS12 e loc. Spini di Gardolo (ODG 47) e sottopasso pedonale per via Palazzine (ODG 56)
							VIA6	PAT - Raddoppio delle corsie di uscita n.6 - diezione nord della tangenziale di Trento e realizzazione allargamento rotatoria in via Berlino
							VIA7	Eliminazione PL di Canova/Ronafort
							VIA8	Eliminazione PL di via Aeroporto
						Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
							FER2	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
							FER3	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
							FER4	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
							FER5	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
							FER6	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
							FER7	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
							FER8	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
						Trasporto pubblico su gomma	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
							TPL2	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma
							TPL3	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico
						Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
						Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
							ETT2	Grande impianto del Bondone
							ETT3	Ettometrico Martignano-via del Brennero
							ETT4	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
						Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK2	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK3	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
							PSK4	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)
							PSK5	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK6	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
							PSK7	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
							PSK8	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
							PSK9	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
							PSK10	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
							CIM1	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
						Una risposta alle esigenze dei residenti: i parcheggi pertinenziali	**PPK1**	Individuazione di 16 possibili localizzazioni per la realizzazione di parcheggi pertinenziali
							PPK2	Individuazione di aree pubbliche nel buffer di 250 m dall'asse del tram
							PPK3	Riutilizzo di contenitori vuoti per funzioni di sosta residenziale
						Interventi di qualità urbana: i percorsi pedonali	**PED1**	Percorso pedonale attrezzato Parcheggio Zuffo-Centro
							PED2	Nuovo attraversamento ciclopedonale su Adige tra area ex-Italcementi (Parcheggio provvisorio e futuro Piano Guida) e centro (via Verdi)
							PED3	Percorso pedonale assisitito Mesiano-Povo
							PED4	Percorso pedonale attrezzato Centro Intermodale ex-Sit – stazione ferroviaria
						Trento città di prossimità: i blocchi '15	**BL15**	Trento città di prossimità: i blocchi 15'
						Le scuole a mobilità sostenibile: Zone scolastiche	**ZSC1**	Zona scolastica Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							ZSC2	Zona scolastica Povo scuola primaria U. Moggioli
							ZSC3	Zona scolastica Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							ZSC4	Zona scolastica S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
						Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan di Trento	**CIC1**	Itinerari Biciplan
							Z301	Zone 30 Biciplan
						La mobilità attiva nelle scuole: pedibus e bicibus a Trento	**BIC1**	Bicibus Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							BIC2	Bicibus Povo scuola primaria U. Moggioli
							BIC3	Bicibus Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							BIC4	Bicibus S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
							PBS1	Conferma pedibus esistenti e promozione di ulteriori linee da oncertare con Circoscrizioni e Direzioni Didattiche
						Trento città sicura: analisi dei dati di incidentalità, interventi di fluidificazione e messa in sicurezza della rete stradale	**SIC1**	Strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per i 24 assi stradali critici individuati dal PUMS
B) Sostenibilita' energetica e ambientale	b.1 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili	Consumo anno di carburanti pro capite		Litri/anno/abitante	• Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante • Migliorare le performance energetiche ed ambientali del	**Mobilità smart e sostenibile: la mobilità elettrica**	**SMM1**	Colonnine di ricarica elettrica alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Mobilità smart e sostenibile: la micromobilità elettrica	**SMM2**	Aree di sosta monopattini elettrici alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
					parco veicolare passeggeri e merci	**Mobilità smart e sostenibile: la Sharing Mobility**	**SMM2**	Aree di sosta monopattini elettrici alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato	**INF1**	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a nord
							INF2	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a sud
						Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico	**INF3**	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL cerniere
							INF4	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle stazioni degli ettometrici
							INF5	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle nuove fermate del BRT e del tram
	b.2 Miglioramento della qualita' dell'aria	b.2.a - Emissioni annue di NOx da traffico veicolare pro capite		kg Nox/abitante/anno		**Politiche incentivanti la mobilità sostenibile**	**PIN1**	Revisione tariffaria della sosta su strada
		b.2.b – Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite		kg PM10/abitante/anno			**PIN2**	Incremento dei controlli per disincentivare il fenomeno della sosta abusiva
		b.2.c – Emissioni annue di PM2.5 da traffico veicolare pro capite		kg PM2.5/abitante/anno			**PIN3**	Protezione delle aree di pregio dai veicoli maggiormente inquinanti a favore della mobilità dolce
		b.2.d - Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite		t CO2/abitante/anno			**PIN4**	Riduzione del numero di stalli nelle zone centrali a favore della mobilità dolce e della smart mobility
		b.2.e - numero ore di sforamento limiti europei NO2		Ore			**PIN5**	Reperire aree di sosta gratuita per i possessori di veicoli elettrici e fruitori dei servizi di sharing mobility
		b.2.f - numero giorni/anno di sforamento limiti europei PM10		Giorni			**PIN6**	Introduzione di tariffe integrate flessibili a seconda delle esigenze dell'utente (sosta+TPL, sosta+TPL+micromobilità eletterica, sosta+TPL+micromobilità elettrica+sharing mobility)
		NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele		tonn/anno			**PIN7**	intreccio tra politiche incentivanti e sistema M.a.a.s. (Mobility as service)
		CO: quantità di monossido di carbonio		tonn/anno			**PIN8**	Incentivi per acquisto veicoli elettrici a basse emissioni
		PM10: quantità di polveri sottili PM10		tonn/anno			**PIN9**	Incentivo all'uso della sharing mobility
		CO2: quantità di anidride carbonica		tonn/anno			**PIN9**	Mobility Management
		Risparmio/anno di consumo di carburante		tonn/anno				
		Risparmio/anno di consumo di carburante		%				
		Risparmio/anno di emissioni di NOx		tonn/anno				
		Risparmio/anno di emissioni di NOx		%				
		Risparmio/anno di emissioni di CO		tonn/anno				
		Risparmio/anno di emissioni di CO		%				
		Risparmio/anno di emissioni di PM10		tonn/anno				

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
		Risparmio/anno di emissioni di PM10		%				
		Risparmio/anno di emissioni di CO2		tonn/anno				
		Risparmio/anno di emissioni di CO2		%				
		Composizione parco veicoli commerciali diesel (distinti in EURO 0, EURO 1, EURO 2, EURO 3, EURO 4, EURO 5, EURO 6) ACI 2021, AMBITO PROVINCIALE		num.veicoli per classe 0-6				
		composizione parco veicoli commerciali a minore o nullo impatto ambientale (distinti in Benzina, Benzina/GPL, Benzina/Metano, Elettrico-Ibrido)		num.veicoli industriali				
		sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile		sì/no				
		Estensione ZTL		mq				
		Estensione ZTL per abitante		mq/ab				
	b.3 Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare		% residenti esposti a >55/65 dBA		**Sostenibilità e distribuzione delle merci in area urbana: la city logistics e l'e-commerce**	**CLO1**	incremento del numero di stalli di C/S
							CLO2	Implementazione di sistemi tecnologici per il controllo e la gestione degli stalli di C/S
							CLO3	Installazione di Parcel Lockers
C) Sicurezza della mobilita' stradale	c1. Riduzione dell'incidentalita' stradale	Tasso di incidentalità stradale Numero di intersezioni risolte tra viabilità carrabili		incidenti/100.000 abitanti numero	• Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare • Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti	**Le scuole a mobilità sostenibile: Zone scolastiche**	**ZSC1**	Zona scolastica Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							ZSC2	Zona scolastica Povo scuola primaria U. Moggioli
							ZSC3	Zona scolastica Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							ZSC4	Zona scolastica S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
	c.2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	c.2.a - Indice di mortalità stradale c.2.b - Indice di lesività stradale		morti/1000 incidenti feriti/1000 incidenti		**Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan di Trento**	**CIC1**	Itinerari Biciplan
							Z301	Zone 30 Biciplan
	c.3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	c.3.a - Tasso di mortalità per incidente stradale c.3.b - Tasso di lesività per incidente stradale		morti/100.000 abitanti feriti/100.000 abitanti		**La mobilità attiva nelle scuole: pedibus e bicibus a Trento**	**BIC1**	Bicibus Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							BIC2	Bicibus Povo scuola primaria U. Moggioli
							BIC3	Bicibus Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
							BIC4	Bicibus S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
							PBS1	Conferma pedibus esistenti e promozione di ulteriori linee da oncertare con Circoscrizioni e Direzioni Didattiche
	c.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	c.4.a – Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli c.4.b - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli		morti/abitanti (fasce età predefinite) feriti/abitanti (fasce età predefinite)		**Trento città sicura: analisi dei dati di incidentalità, interventi di fluidificazione e messa in sicurezza della rete stradale**	**SIC1**	Strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per i 24 assi stradali critici individuati dal PUMS
D) Sostenibilita' socio economica	d.1 Miglioramento della inclusione sociale	d.1.a - accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione) d.1.b - accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione) d.1.c - accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille)	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. Parco bus/tram/treni	% % %	• Garantire l'accessibilita' alle persone con mobilita' ridotta • Garantire la mobilita' alle persone a basso reddito • Garantire la mobilita' alle persone anziane	**Una grande opportunità per Trento: le nuove reti del ferro**	**FER1**	PROGETTO INTEGRATO: RFI - Quadruplicamento della ferrovia del Brennero: la circonvallazione ferroviaria di Trento
							FER2	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri provvisoria all'ex scalo Filzi
							FER3	PROGETTO INTEGRATO: Nordus prima fase - raddoppio Spini-Canova
							FER4	PROGETTO INTEGRATO: Nordu seconda fase - nuova tratta Mattarello-via Montebaldo
							FER5	PROGETTO INTEGRATO: Nordus terza fase - nuova tratta via Montebaldo-Canova
							FER6	PROGETTO INTEGRATO: stazione passeggeri linea storica interrata
							FER7	RFI - Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa - prima tratta funzionale tratta Trento-Borgo Valsugana
							FER8	RFI - stazione di Trento: riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione
						Trasporto pubblico su gomma	**TPL1**	BRT Zambana-Lavis-Trento Piazza Dante (anticipa il tram nel tratto Spini di Gardolo-p.za Dante e serve FTM che in questo scenario è attestata a Lavis)
							TPL2	Velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma
							TPL3	I corridoi di forza del traposto pubblico su gomma con la tecnica delle “linee del TPL virtuali”: approccio modellistico

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
						Oltre i confini del centro storico: il nuovo tram di Trento fino a Madonna Bianca	**TRM1**	Tram di Trento: Gardolo-piazza Dante-impianti sportivi-Madonna Bianca
						Una nuova accessibilità per la collina est e ovest: i sistemi ettometrici	**ETT1**	Ascensore inclinato via Bolognini-Mesiano (p.le sud ovest Fac.Ingegneria) e percorso ciclopedonale tra la stazione di monte dell'ascensore e l'ingresso nord della facoltà su via Mesiano
							ETT2	Grande impianto del Bondone
							ETT3	Ettometrico Martignano-via del Brennero
							ETT4	Ettometrico Villazzano - Villa de Mersi
						Le cerniere di mobilità, i nuovi nodi di interscambio	**PSK1**	Cerniera P1 SUD- Via Ragazzi del '99: 137 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK2	Cerniera P2 SUD - Lidorno: 151 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK3	Cerniera P3 SUD- Area Camper: 400 p.a. (progetto)
							PSK4	Cerniera P4 SUD - Area Depuratore: 920 p.a. (progetto)
							PSK5	Cerniera P5 SUD - Area Sportiva: 1220 p.a. (esistente, da attrezzare)
							PSK6	Cerniera P6 NORD - "La spaghettata": 1233 p.a. (progetto)
							PSK7	Cerniera P7 NORD - Via Cà Rossa: 480 p.a. (progetto)
							PSK8	Cerniera P8 NORD - Via delle Palazzine: 148 p.a. (progetto)
							PSK9	Cerniera P9 NORD - Area SS12: 152 p.a. (progetto)
							PSK10	P10 parcheggio di attestamento Ovest - area ex Italcementi (previsione da Piano guida approvato di un parcheggio di attestamento)
							CIM1	(stazione corriere extraurbani – parcheggio pertinenziale – partenza eometrico – punto biciclette –fermata Nordus) – esercizi pubblici/commerciali – prevedere collegamento con la stazione dei treni
							PSK11	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Zuffo
							PSK12	Attrezzaggio parcheggio di attestamento esistente Monte Baldo
							PSK13	Attrezzaggio parcheggio esistente stazione FS Villazzano
						Una risposta alle esigenze dei residenti: i parcheggi pertinenziali	**PPK1**	Individuazione di 16 possibili localizzazioni per la realizzazione di parcheggi pertinenziali
							PPK2	Individuazione di aree pubbliche nel buffer di 250 m dall'asse del tram
							PPK3	Riutilizzo di contenitori vuoti per funzioni di sosta residenziale
D) Sostenibilita' socio economica	d.1 Miglioramento della inclusione sociale	d.1.a - accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni	%	• Garantire l'accessibilita' alle persone con mobilita' ridotta• Garantire la mobilita' alle persone a basso reddito• Garantire la mobilita' alle persone anziane	**Interventi di qualità urbana: i percorsi pedonali**	**PED1**	Percorso pedonale attrezzato Parcheggio Zuffo-Centro
		d.1.b - accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di	n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi	%			**PED2**	Nuovo attraversamento ciclopedonale su Adige tra area ex-Italcementi (Parcheggio provvisorio e futuro Piano Guida) e centro (via Verdi)

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
		fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)						
		d.1.c - accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille)	n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. Parco bus/tram/treni	%			**PED3**	Percorso pedonale assisitito Mesiano-Povo
							PED4	Percorso pedonale attrezzato Centro Intermodale ex-Sit – stazione ferroviaria
						Trento città di prossimità: i blocchi '15	**BL15**	Trento città di prossimità: i blocchi 15'
						Le scuole a mobilità sostenibile: Zone scolastiche	**ZSC1**	Zona scolastica Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							ZSC2	Zona scolastica Povo scuola primaria U. Moggioli
							ZSC3	Zona scolastica Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							ZSC4	Zona scolastica S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
						Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan di Trento	**CIC1**	Itinerari Biciplan
							Z301	Zone 30 Biciplan
						La mobilità attiva nelle scuole: pedibus e bicibus a Trento	**BIC1**	Bicibus Gardolo-scuola primaria F.lli Pigarelli
							BIC2	Bicibus Povo scuola primaria U. Moggioli
							BIC3	Bicibus Villazzano-scuola primaria G.A. Tomasi
							BIC4	Bicibus S.Giuseppe-S.Chiara scuola primaria arcivescovile
							PBS1	Conferma pedibus esistenti e promozione di ulteriori linee da oncertare con Circoscrizioni e Direzioni Didattiche
						Trento città sicura: analisi dei dati di incidentalità, interventi di fluidificazione e messa in sicurezza della rete stradale	**SIC1**	Strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per i 24 assi stradali critici individuati dal PUMS
						Mobilità smart e sostenibile: la mobilità elettrica	**SMM1**	Colonnine di ricarica elettrica alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Mobilità smart e sostenibile: la micromobilità elettrica	**SMM2**	Aree di sosta monopattini elettrici alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Mobilità smart e sostenibile: la Sharing Mobility	**SMM2**	Aree di sosta monopattini elettrici alle cerniere di mobilità, centro intermodale area ex-sit e area ex-Italcementi
						Infomobilità e sistemi ITS: I sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato	**INF1**	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a nord
							INF2	Sistemi info-utenza per gli utenti del trasporto privato: PMV per indirizzamento alle cerniere di mobilità a sud

Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI (2019)		Indicatori da LINEE GUIDA PUMS - MACROBIETTIVI e indicatori aggiuntivi		UDM	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	INTERVENTI	
	d.2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)		Score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) scala 0-100		**Infomobilità e sistemi ITS: i sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico**	**INF3**	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL cerniere
							INF4	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle stazioni degli ettometrici
							INF5	Sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto pubblico: paline informative TPL alle nuove fermate del BRT e del tram
	d.3 Aumento del tasso di occupazione	Tasso di occupazione		n° occupati/popolazione attiva		**Politiche incentivanti la mobilità sostenibile**	**PIN1**	Revisione tariffaria della sosta su strada
							PIN2	Incremento dei controlli per disincentivare il fenomeno della sosta abusiva
							PIN3	Protezione delle aree di pregio dai veicoli maggiormente inquinanti a favore della mobilità dolce
							PIN4	Riduzione del numero di stalli nelle zone centrali a favore della mobilità dolce e della smart mobility
							PIN5	Reperire aree di sosta gratuita per i possessori di veicoli elettrici e fruitori dei servizi di sharing mobility
							PIN6	Introduzione di tariffe integrate flessibili a seconda delle esigenze dell'utente (sosta+TPL, sosta+TPL+micromobilità eletterica, sosta+TPL+micromobilità elettrica+sharing mobility)
							PIN7	intreccio tra politiche incentivanti e sistema M.a.a.s. (Mobility as service)
							PIN8	Incentivi per acquisto veicoli elettrici a basse emissioni
							PIN9	Incentivo all'uso della sharing mobility
							PIN9	Mobility Management
	d.4 Riduzione dei costi della mobilita' (connessioni alla necessita' di usare il veicolo privato)	d.4.a – riduzione tasso di motorizzazione d.4.b – azioni mobility management	n. auto/popolazione residente n. di occupati interessati da azioni di mobility management/totale occupati	% %	• Migliorare l'attrattivita' del trasporto condiviso • Migliorare l'attrattivita' del trasporto ciclopedonale	**Sostenibilità e distribuzione delle merci in area urbana: la city logistics e l'e-commerce**	**CLO1**	incremento del numero di stalli di C/S
							CLO2	Implementazione di sistemi tecnologici per il controllo e la gestione degli stalli di C/S
							CLO3	Installazione di Parcel Lockers

Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722
Sede Lettonia – Lāčplēša Iela 37, Riga
Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul
Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it