

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
1 Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;	a. la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;	1.a.1. Incentivo all’incremento dell'utilizzo del treno attraverso il miglioramento dell'accessibilità (diretta e mediante servizi navetta di adduzione/distribuzione in coordinamento orario con i treni) da/per i poli attrattori principali in ambito comunale ed una integrazione tra i servizi delle linee Terni - L'Aquila e Sulmona - L'Aquila.
		1.a.2. Riorganizzazione della rete AMA secondo un approccio gerarchico strutturato in tre categorie: linee di forza con orario cadenzato ai 15' (eventualmente su tratte parziali mediante la sovrapposizione di linee ordinarie); linee ordinarie con cadenzamento ai 30'/60'; linee a domanda debole con orario e percorso flessibile (“servizi a chiamata”). Incluso il servizio serale. Con particolare attenzione alle esigenze di necessità di accesso ai poli universitari.
		1.a.3. Corse serali dei bus urbani verso le frazioni
		1.a.4. TRASPORTO PUBBLICO UNIVERSITÀ: aumentare la frequenza dei mezzi, anche con capacità di carico minori: mezzi più piccoli, ma più frequenti, con scambio extraurbano.
		1.a.5. Programma per la messa a norma e la riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico urbano attraverso la messa in sicurezza delle stesse.
		1.a.6. Misure a sostegno degli utenti che utilizzano frequentemente la tratta autostradale tra i caselli di L’Aquila Est e L’Aquila Ovest per 7 km di percorrenza su autostrada di montagna, tariffazione gratuita o ridotta per usi frequenti durante il mese
		1.a.7. Focus Linea Metrobus Ospedale – Piazza d’Armi – Terminal Natali;
	b. l’individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;	1.b.1. Creazione di una serie di nodi di interscambio / fermate attrezzate tra linee extra urbane, linee a domanda debole e le linee di forza ubicati in corrispondenza di capolinea di queste ultime o di fermate attrezzate presso poli attrattori di traffico.
		1.b.2. Realizzazione di un nodo di interscambio annesso alla stazione ferroviaria dell'Aquila
		1.b.3. Realizzazione dell’autostazione nella zona ovest in zona Hotel Amiternum
		1.b.4. Riattivazione del collegamento pedonale meccanizzato tra il tunnel del Terminal Natali e il Centro Storico
		1.b.5. Realizzazione collegamento verticale tra il tunnel del Terminal Natali e Viale Rendina
	c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL e sui treni adeguando opportunamente gli spazi;	1.c.1. Dotare alcuni mezzi AMA di supporti per il trasporto di biciclette
	d. lo sviluppo dell’integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi del TPL e sui treni	1.d.1. Formulazione di un Piano particolareggiato per l’istituzione di una rete di linee automobilistiche suburbane di collegamento tra L'Aquila e i comuni circostanti da condividere con la Regione Abruzzo in vista di una sua integrazione funzionale e tariffaria con la rete di trasporto urbano gestita da AMA.
		1.d.2. Tariffazione agevolata del trasporto pubblico (Scontistica per abbonamenti a favore di interi nuclei familiari o studenti fuori sede, biglietti a costo ridotto per distanze brevi...) da concordare con la Regione.
		1.d.3 Biglietto unico integrato AMA - TUA
	e. utilizzo dell’ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l’integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità.	1.e.1. Implementazione di un sistema di infomobilità per fornire agli utenti del trasporto pubblico informazioni in tempo reale riguardo gli orari effettivi di passaggio degli autobus alle fermate e per l'acquisto dei biglietti tramite smartphone e senza costi aggiuntivi valutando per la sua implementazione anche le ricerche già effettuate dall'Università dell'Aquila.
		1.e.2. Realizzazione del grafo stradale e della Toponomastica cittadina come desunta dall'archivio del viario della città pubblicato sul sito internet del Comune
		1.e.3. Borsellino elettronico per la mobilità sostenibile con premialità incluso in una City card fruibile anche dai turisti (la carta può essere variamente configurabile caricando prodotti differenti ad esempio biglietto giornaliero AMA + musei + bike sharing + funivia del Gran Sasso etc.).
	f. Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità	1.f.1. Corsi di formazione per Mobility Manager a favore di Enti Pubblici e soggetti privati obbligati a dotarsi di tale figura
		1.f.2. Creazione di un tavolo comunale e di coordinamento di Mobility Manager per la progettazione e realizzazione di progetti di mobilità Casa-Lavoro e Scuola-Lavoro
	g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda	1.g.1. Attivazione convenzioni taxi per il servizio di tpl a domanda debole a partire dal trasporto notturno.

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;	a. la realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l’affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;	
	b. l’implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;	2.b.1. Miglioramento della regolarità e della velocità commerciale del trasporto pubblico urbano attraverso l'adozione di sistemi di bus Gate e impianti semaforici attuati dal traffico. 2.b.2. Provvedimenti di agevolazione della marcia e della fermata per TPL su strade cittadine
	c. la previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);	2.c.1. Fluidificazione di viale della Croce Rossa mediante una migliore regolamentazione degli accessi alle attività commerciali presenti sul fronte stradale realizzata nell'ambito della complessiva riqualificazione della carreggiata prevista nel tratto compreso tra le intersezioni con via Piano di Pezza e via Terminillo.
		2.c.2. Fluidificazione dell'intersezione tra via XX Settembre, Viale della Stazione e Viale Corrado IV mediante la risagomatura degli approcci della rotatoria.
		2.c.3. Fluidificazione dell'intersezione tra la SS. 17 e via Mulino di Pile mediante la ridefinizione della rotatoria o la eventuale sostituzione con un semaforo attuato dal traffico (semaforo intelligente) dotato di canalizzazioni per le manovre di svolta in corrispondenza degli approcci.
		2.c.4. Studio finalizzato alla riduzione del traffico di puro attraversamento dell’area del Polo ospedaliero – Universitario che utilizza via Vetoio nelle ore di punta prevedendo l’istituzione di una Zona a Traffico Limitato temporanea
		2.c.5. Progetto di riorganizzazione dell’accessibilità multimodale al polo scolastico di Colle Sapone.
		2.c.6 Studio di fattibilità per la realizzazione di un collegamento meccanizzato tra la stazione ferroviaria dell'Aquila e il Polo Universitario di Roio.
		2.c.7. Studio di fattibilità per un collegamento tra la SP33 (Via Paolo Borsellino) all'altezza della Caserma VVFF e il Dipartimento di Ingegneria e Scienze dell'Informazione e Matematica con l'obiettivo di farlo diventare il principale ingresso al polo universitario e snellire il traffico del polo ospedaliero. (Planivolumetrico di Coordinamento località LENZE DI COPPITO ratificato con deliberazione n. 128 del 07/10/2005 e successivamente approvato dal Presidente della Giunta della Provincia con Decreto del 22 dicembre 2005.)
	d. aumentare l’accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;	2.d.1. Programma per la messa a norma e la riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico urbano attraverso l’installazione di marciapiedi con cordolo sagomato e lievemente rialzati per agevolare l’incarozzamento riducendo franchi orizzontali e verticali rispetto al pianale dell’autobus. 2.d.2. Progetto di abbattimento delle barrere architettoniche per la libera circolazione sulla rete di trasporto pubblico da parte di soggetti con ridotta capacità motoria e sensoriale
	e. Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l’incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;	2.e.1. Realizzazione e dotazione all'AMA di sistemi ITS finalizzati ad aumentare la puntualità del servizio urbano del TPL
		2.e.2 Pianificazione dell'esercizio attraverso l'acquisizione di dati sulla mobilità tramite uno dei software di ottimizzazione in commercio;
		2.e.3 Realizzazione di sistemi di Infomobilità a terra.
	f. la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l’installazione di dispositivi sui mezzi, con l’avvio di sperimentazioni specifiche per l’utilizzo della telefonia mobile;	
	g. l’utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all’utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all’interno delle vetture; schermi e computer touchscreen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;	
	h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del tpl.	2.h.1. Rinnovo e decarbonizzazione parco autobus e adozione di mezzi con pianale integralmente o parzialmente ribassato

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;	a. l’implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;	3.a.1. Creazione di un servizio di Bike Sharing a pedalata assistita con relativi punti di ricarica.
	b. il miglioramento delle condizioni d’uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;	3.b.1. Valorizzazione del percorso polifunzionale ciclopedonale sull'asse Capitignano – L’Aquila - Molina Aterno mediante installazione di arredo funzionale e servizi (punti di sosta, pompe pubbliche per il gonfiaggio delle ruote, ciclofficina).
		3.b.2. Realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali a servizio delle frazioni e interconnessi con il percorso polifunzionale lungo l’Aterno.
		3.b.3. Ciclopedonale stazione di paganica, Villa comunale di Paganica, Assergi, Fonte Cerreto
		3.b.4. Realizzazione di un itinerario ciclabile e di servizi di trasporto bici al seguito per connettere la stazione dell’Aquila e il Terminal Natali con la stazione di valle della funivia del Gran Sasso.
		3.b.5. Studio di fattibilità per un collegamento ciclopedonale tra la SS.17 all'altezza del Centro Postale Operativo loc. Centi Colella e l'Ospedale Regionale S. Salvatore
	c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);	3.c.1. Realizzazione di un sistema di Wayfinding, (Cognizione spaziale) per la valorizzazione turistica e a servizio delle fasce più deboli dell’utenza (bambini e anziani) finalizzato ad incentivarne la mobilità in autonomia. +C14
		3.c.2. Studio di fattibilità per la Realizzazione di una rete interconnessa di percorsi ciclopedonali a servizio della mobilità quotidiana e turistica all'interno della città.
		3.c.3. Realizzazione di punti di ricarica per biciclette elettriche presso le velostazioni.
	d. l’adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);	3.d.1. Riduzione delle interferenze con il traffico veicolare connesse agli spostamenti di accompagnamento e prelievo dei bambini della scuola primaria.
	e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette,	3.e.1. Installazione di rastrelliere per bici con funzioni di Fast Park.
		3.e.2. Incentivo alla creazione di ciclofficine di iniziativa privata preferibilmente presso alcuni dei punti di sosta prolungata delle biciclette
	f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;	3.f.1. Messa in sicurezza ed eliminazione delle barriere architettoniche sugli attraversamenti pedonali e ciclopedonali principali, con riferimento particolare ai percorsi casa lavoro
		3.f.2. Riqualificazione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali ad accessibilità universale di collegamento tra le fermate del trasporto pubblico e i poli attrattori principali (Uffici P.A., Ospedale, Servizi socioassistenziali, sedi universitarie, Scuole...).
		3.f.3. Creazione e/o valorizzazione di aree pedonali o a traffico pedonale privilegiato in corrispondenza di micro-centralità di quartiere e presso le frazioni, anche attraverso un processo partecipato con residenti e operatori.
		3.f.4. Promozione dell’istituzione di servizi Pedibus a servizio delle sedi della scuola primaria.
		3.f.5. Creazione di una rete di velostazioni (parcheggi in struttura e ad accesso controllato per biciclette) presso uffici pubblici, scuole, sedi universitarie, centri commerciali, aziende... accessibili mediante badge e dotati di punti di ricarica per biciclette a pedalata assistita. (L’iniziativa è coordinata con il Piano Casa Lavoro dei soggetti obbligati a termini di legge)
	g. l’implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.	3.g.1. Realizzazione di una App per la segnalazione di esigenze di manutenzione sulla rete ciclopedonale.
		3.g.2. Integrazione del sistema di bikesharing con gli abbonamenti dell' azienda municipalizzata dei trasporti
	h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d’ausilio alla mobilità dell’utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)	

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;	a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell’ottica del rafforzamento dell’accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;	
	b. Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;	
	c. Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;	
	d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;	4.d.1. Istituzione di agevolazioni per automobilisti che ricorrono al Car pooling (auto privata usata con più persone) per gli spostamenti casa lavoro nell’ambito delle iniziative di Mobility Management attuate dai soggetti obbligati per legge.
	e. agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa;	
5. Rinnovo del parco con l’introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;	a. Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;	
	b. Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;	5.b.1. Progressiva decarbonizzazione della flotta degli autobus a partire da quelli utilizzati integralmente sulle linee interne alla città mediante l’acquisto di autobus elettrici.
		5.b.2. Acquisto autovetture elettriche per conversione autoparco Polizia Municipale
	c. introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;	
	d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante;	
	e. installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;	5.e.1. Realizzazione di punti di ricarica per auto elettriche nei seguenti punti: Terminal Collemaggio, Stazione RFI, Ospedale, Università, Uscita caselli autostradali etc.
	f. il monitoraggio della composizione e dell’età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;	
	g. Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	
6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di temperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;	a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell’inquinamento;	6.a.1. Creazione una cabina di regia per il coordinamento e l'ottimizzazione dell'organizzazione dei cantieri che interferiscono con il traffico urbano
		6.a.2. Azioni finalizzate a rendere compatibili le operazioni di trasporto, carico e scarico materiali connesse alle residue attività di cantiere con la crescente frequentazione della città
		6.a.3. Studio della regolamentazione delle fasce orarie (diurne e notturne) di carico – scarico, sperimentando anche una loro differenziazione in base alla tipologia e alle condizioni di traffico prevalenti nelle diverse aree della città (Centro Storico e quartieri).
		6.a.4. Studio di fattibilità tecnico-economica di un centro di trasferimento gomma – gomma della merce per ridurre il numero e le dimensioni di mezzi di trasporto merci circolanti all’interno della zona pedonale del centro storico.
	b. introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc);	
	c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l’accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di sconti e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;	6.c.1. Introduzione di un sistema di prenotazione delle piazzole per il carico-scarico merci in centro storico.
		6.c.2. Supporto alla creazione di servizi di Cargo Bike per la distribuzione e il ritiro del collettame nelle aree centrali della città;
	d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l’ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.	6.d.1. Creazione di una rete di punti di Delivery dell’E-commerce e, in generale, dei colli di piccole/medie dimensioni, ubicati in aree ad elevata frequentazione e accessibilità ciclopedonale al fine di diminuire le percorrenze effettuate dai veicoli commerciali nei giri di consegna/ritiro all’interno delle aree centrali della città;

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell’esposizione al rischio; con azioni di protezione dell’utenza debole ed altre che mirano all’attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;	7.a.1. Messa in sicurezza dei punti neri della rete stradale caratterizzati da un elevato numero di pedoni e/o ciclisti coinvolti in incidenti.
		7.a.2. Realizzazione di zone 30 sulla viabilità urbana circostante i poli attrattori ad elevato traffico pedonale o in corrispondenza di quartieri in cui non è possibile realizzare percorsi ciclopedonali o piste ciclabili in sede riservata.
		7.a.3. Realizzazione di una Zona a Traffico Limitato a corona dell'area pedonale del centro storico, suddivisa in settori al fine di ridurre al minimo il traffico di attraversamento negli orari di chiusura al traffico.
		7.a.4. Ripristino di Via Zara a senso unico verso Via Castello, Via Pescara a scendere verso Via Strinella e Porta Leoni a salire verso il centro da Via Strinella.
		7.a.5. Stipula di un protocollo con la Regione Abruzzo, l'Università dell'Aquila e l'Azienda Sanitaria Locale che, insieme al Comune dell'Aquila, in base alla vigente normativa di settore, sono chiamati a redigere ed attuare il Piano degli spostamenti casa – lavoro (PSCL) del proprio personale attraverso iniziative di Mobility Management finalizzate a ridurre l'utilizzo dell'auto privata.
		7.a.6. Messa in sicurezza e fluidificazione della circolazione sulla S.S. 17 tra il bivio della strada per Onna e il bivio con la SS 17 Bis/A attraverso la riduzione delle interferenze tra il traffico passante e il traffico locale della viabilità di servizio dei comparti e di quella che collega le frazioni di Onna e Paganica.
		7.a.7. Posizionamento di arredo urbano e segnaletica per messa in sicurezza dell’incrocio di Monticchio
		7.a.8. Realizzazione del collegamento stradale tra via Carlo Forti e la SS.684 dir. e contestuale istituzione di divieto di accesso ai mezzi pesanti nel sottopasso di Onna.
		7.a.9. Potenziamento dell'itinerario via Amleto Cencioni - via della Crocetta - via Girolamo da Vicenza con il duplice obiettivo di migliorare il collegamento tra via Panella, i nuovi interventi di trasformazione urbanistica i cui accessi insistono su via Crocetta e la SS 17 e di creare un' alternativa all'utilizzo di via Strinella, su cui è previsto un intervento di moderazione della velocità a vantaggio di pedoni, ciclisti e clienti delle attività commerciali presenti sul fronte stradale.
		7.a.10. Creazione di un anello a tronchi di scambio tra la SS. 17, la SS.80, il casello di L’Aquila Ovest e Viale Corrado IV.
		7.a.11. Potenziamento del nodo complesso di innesto della SS 684 " Mausonia" sulla SS.17 mediante la realizzazione di un anello a tronchi di scambio.
		7.a.12. Potenziamento della capacità di smaltimento dei flussi sulle rotatorie alle intersezioni della SS.17 con la SP.33 e con via Campo di Pile (risagomatura degli approcci e realizzazione di slipe lane, ove necessario).
		7.a.13. Studio di fattibilità di una strada di collegamento tra la SS17-SP33 in corrispondenza della rotatoria del progetto CASE Coppito 3.
		7.a.14. miglioramento della viabilità di collegamento tra la SS.684 “Mausonia” e la stazione ferroviaria dell'Aquila
		7.a.15. messa in sicurezza della traversa interna della SS 80 e di via Antica Arischia a Pettino
		7.a.16. completamento della messa in sicurezza delle intersezioni sulla SS 684 e Via Mausonia anche attraverso un tavolo di concertazione con ANAS per intervento di miglioramento e di sicurezza di tutta Via Mausonia
		7.a.17. Miglioramento e diversificazione della viabilità di accesso all'ospedale
		7.a.18. Navetta di collegamento tra i parcheggi esterni all'Ospedale S. Salvatore, l'Ospedale e il Polo Universitario di Coppito.
		7.a.19. Installazione di dissuasori di velocità o altre azioni volte a limitare la velocità veicolare nei seguenti punti strategici: Via F. Savini; Via Antica Arischia incrocio Via Rocchetta; Via Aldo Moro presso scuola Celestino V; Via F. P. Tosti nei pressi dell'asilo Carla Mastropietro; Via De Nicola nei pressi della scuola media Patini; Via Ficara; Via della Polveriera in prossimità delle scuole; Via Antonio Panella.
		7.a.20. Coppito: Sostituzione dell'intersezione a doppio T con un anello di circolazione a senso unico nell’intersezione Via del Duomo-Via Borsellino-Via Falcone
		7.a.21. Nuovo collegamento stradale tra Via Luigi Sturzo e Via S. Maria degli Angeli (Zona Porta Napoli) per miglioramento della sicurezza stradale e pedonale vista l'alta concentrazione residenziale
		7.a.22. Realizzazione di un percorso pedonale e/o scala che dal parcheggio e dai campi sportivi di Piazza d'Armi permetta di raggiungere direttamente l'attraversamento pedonale su viale Corrado IV, e quindi anche le fermate dell'autobus
		7.a.23. Studio di fattibilità per realizzazione di una rotatoria di 40m di diametro con Sliplane tra viale Antonio Panella e via Amleto Cencioni
		7.a.24. Sistemazione della strada esistente Via del Campo per COLLEGAMENTO PEDONALE DAL PROGETTO CASE DI BAZZANO ALLE ATTIVITA' COMMERCIALI
		7.a.25. Studio di fattibilità della riorganizzazione funzionale di VIA CENCIONI, VIA DELLA CROCETTA (carreggiata, parcheggi lato strada, marciapiedi e localizzazione pensiline intelligenti
		7.a.26. Studio di fattibilità sistemazione incrocio Via Girolamo da Vicenza con la SS. 17
		7.a.27. Studio di fattibilità VARIANTE AL TRATTO MERIDIONALE DI VIA DELLA POLVERIERA: Realizzazione di una variante al tratto più meridionale di via della Polveriera che si innesti sulla SS17 circa 100m più a ovest rispetto all’attuale incrocio. In questo modo si può evitare il restringimento di carreggiata su quel tratto importante della viabilità della parte est della città, pericoloso sia per le vetture che per i pedoni.
		7.a.28. Studio di fattibilità viabilità centro abitato di Sassa
		7.a.29. Studio di fattibilità per Realizzazione di un tratto di strada rettilineo per circa 500 mt. di collegamento tra la rotatoria sulla Mausonia situata dove ha sbocco il nuovo viadotto della superstrada di Gignano e il Nucleo Industriale di Monticchio
		7.a.30. Studio di fattibilità di un tunnel in Via Silone sotto Via Scarfoglio
		7.a.31. Studio di fattibilità per la riorganizzazione dell'interconnessione della viabilità convergente a Monticchio.
		7.a.32. Studio di fattibilità per Interventi di messa in sicurezza della viabilità tra SS 684 e SS17
		7.a.33. Studio di fattibilità per riapertura di V.le Ovidio fino a piazza Battaglione Alpini

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell’esposizione al rischio; con azioni di protezione dell’utenza debole ed altre che mirano all’attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	b. Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e province autonome entro il 2020;	
	c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette , interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	7.c.1. Linee guida sulla sicurezza delle fermate
		7.c.2. Realizzazione di attraversamenti pedonali e, ove necessario, ciclopedonali, dotati di illuminazione notturna e arredo funzionale omologato per indurre la riduzione della velocità entro il limite previsto in punti caratterizzati da elevata pericolosità e/o ingenti flussi di traffico pedonale e motorizzato reciprocamente interferenti.
		7.c.3. Sottopassaggio presso la stazione di Sassa NSI con sbocco nel Progetto CASE
		7.c.4. Realizzazione di Zone 30 in corrispondenza delle traverse interne alle frazioni della viabilità locale extraurbana (tipo F) su cui i marciapiedi sono assenti o hanno larghezza insufficiente e i flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, sono intensi.
	d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	7.d.1. Progetti di educazione alla mobilità sostenibile da inserire nel POF delle scuole di ogni ordine e grado da sviluppare in accordo con il servizio ambiente della regione, l’Azienda Sanitaria e l’Università.
	e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.	7.e.1. favorire una cultura diffusa sulla sicurezza stradale attraverso la realizzazione di corsi nelle scuole di ogni ordine e grado

Strategie Trasversali	Azioni MIT	Azioni specifiche PUMS L'Aquila
8. Parcheggi		8.1. Realizzazione di un sistema di parcheggi di interscambio a servizio dei pendolari che utilizzano i servizi ferroviari (presso le stazioni di L’Aquila, Paganica e Sassa) e le linee automobilistiche di lunga percorrenza (presso via Cencioni e Piazza d’Armi).
		8.2. Realizzazione di un sistema di parcheggi di interscambio a corona del Centro storico (Piazza d’Armi, via Domenico D’Ascanio/Stadio Rugby Nord) serviti da linee di forza o da navette elettriche con cadenzamento ai 10’.
		8.3. Completamento del sistema dei parcheggi operativi a servizio del Centro Storico con la previsione della realizzazione del parcheggio in struttura di viale della Croce Rossa (a servizio del polo universitario dell’ex San Salvatore), Viale Gran Sasso e Piazza Battaglione Alpini.
		8.4. Razionalizzazione e potenziamento dell’offerta di sosta a servizio dell’ospedale per eliminare la sosta irregolare sulle carreggiate della viabilità di servizio attraverso la creazione di aree di sosta a raso collegate all’Ospedale e l’Università mediante trasporto pubblico accessibile a tariffa agevolata connessa all’effettuazione del Park&Ride di corto raggio.
		8.5. Realizzazione, di parcheggi a destinazione prevalentemente pertinenziale a servizio dei residenti e delle attività insediate in centro storico con l’obiettivo primario di liberare strade e piazze dalle auto in sosta (San Bernardino, San Silvestro, Porta Leoni, Via XX Settembre, etc.)
		8.6. Riorganizzazione della sosta su strada a ridosso dell’area pedonale del Centro storico con progressiva attuazione di politiche di orientamento della domanda mediante l’introduzione di tariffe commisurate alla disponibilità di alternative modali e alla oggettiva capacità del sistema delle attività commerciali al dettaglio di competere con la grande distribuzione in termini massa critica (numerosità delle attività), di accessibilità e fruizione dello spazio pubblico (conclusione dei cantieri legati alla ricostruzione).
		8.7. Regolare il parcheggio per i residenti in centro storico, studiando eventuali ZTL
		8.8. Realizzazione di un ITS finalizzato ad ottimizzare l’uso della rete stradale attraverso la messa a disposizione degli utenti di informazioni sullo stato della rete stradale e i conseguenti itinerari da utilizzare e sulla disponibilità di posti auto nei parcheggi di interscambio e in quelli operativi al fine di ridurre le percorrenze “parassite” connesse alla ricerca di parcheggio.
		8.9. Parcheggi rosa e parcheggi per disabili
		8.10. Realizzazione area di sosta camper in località "Fonte Cerreto" per favorire l'economia turistica del Gran Sasso
		8.11. App per gestione Parcheggi al servizio del cittadino che gestiscano in tempo reale traffico e posti liberi (progetto digital e GSSI)