COMUNE DI
VITERBO

TPS PRO

muoVT

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Comune di Viterbo
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Smartbook

COMUNE DI VITERBO

TPS PRO

muoVT

INDICE

IL PIANO .4

Il PUMS del Comune di Viterbo

CONOSCENDO VITERBO .6

Il quadro conoscitivo

INSIEME PER VITERBO .8

Condivisione e Strategie del piano

PROGETTANDO VITERBO .12

Azioni di piano: i cinque temi strategici

IL PERCORSO DI FORMAZIONE

Il PUMS di Viterbo è lo strumento strategico con cui il Comune orienta la mobilità urbana verso modelli di **sostenibilità ambientale, sociale ed economica**, mettendo al centro le persone e i loro bisogni di spostamento — non solo la fluidità del traffico veicolare.

Per Viterbo questo significa soprattutto **ridurre la dipendenza dall'auto privata**, la criticità più rilevante emersa dalle analisi, rafforzando trasporto pubblico e mobilità attiva.

82,4%
spostamenti in auto privata nel Comune

0,776
tasso di motorizzazione

70%
spostamenti casa-lavoro in auto, da soli al volante

+6,8%
crescita del parco veicolare del Comune dal 2011 al 2023

Il PUMS resta un piano-processo anche dopo la sua stesura: un capitolo dedicato al **monitoraggio** definisce gli indicatori con cui verificarne nel tempo l'efficacia, aggiornando le azioni sulla base dei risultati raggiunti.

Prima di arrivare alle azioni concrete, il piano racconta da dove nasce: il **quadro conoscitivo** che ne ha guidato le scelte, gli **obiettivi** e le **strategie** individuate.

Il **confronto con cittadini e stakeholder** trova spazio prima ancora delle azioni: le loro istanze sono state raccolte e integrate nel Piano fin dalla fase di co-progettazione, dando un contributo fondamentale alla stesura del Piano stesso.

Poi si entra nel vivo, con **cinque aree di intervento** che si intrecciano in una visione unica per la mobilità di Viterbo:

MOBILITÀ COLLETTIVA

- Nuova rete di linee del TPL
- Potenziare le connessioni extraurbane
- App Francigena per l'infomobilità
- Tariffa integrata treno-bus

MOBILITÀ ATTIVA

- 140 km di rete ciclabile **continua**
- Ciclostazioni e centri di mobilità
- **Accessibilità** pedonale universale
- Nuovo perimetro delle aree pedonali
- Tariffa integrata TPL e sharing

MOBILITÀ PRIVATA

- Nuovi parcheggi scambiatori
- Ridisegno delle intersezioni critiche
- Nuova ZTL con limitazione ambientale
- Mezzi elettrici e colonnine di ricarica

MOBILITÀ E RIGENERAZIONE URBANA

- Integrazione del polo termale
- Nuove strade scolastiche
- Nuove **zone 30** in città

MOBILITÀ E INNOVAZIONE

- **ITS** per TPL, traffico e sosta
- Mobility Management
- ZTL logistica
- Area interscambio merci

ANALISI SWOT

Il quadro conoscitivo raccoglie le analisi che hanno guidato la costruzione del piano, dai dati sulla mobilità urbana al confronto diretto con la città. Da questo percorso nasce l'analisi **SWOT**, costruita incrociando due letture complementari: una **quantitativa**, che misura punti di forza e criticità di infrastrutture e servizi di trasporto attraverso i dati, e una **qualitativa**, nata dal confronto con i cittadini e organizzata secondo i temi cardine del piano. Le due letture vengono poi riunite in un'unica sintesi, che diventa il primo passo verso la definizione di obiettivi, strategie e azioni.

PUNTI DI FORZA

S

- Due stazioni FS e una stazione Cotral,
- Il 76% degli spostamenti dura meno di 30 minuti
- EuroVelo 7 nel centro storico, rete ciclabile già avviata con fondi PNRR/PINQuA
- Parco veicolare in rinnovo (più auto Euro 5 e 6)
- Incidentalità in calo dal 2010 al 2022
- Lavori avviati per le stazioni di bike sharing
- Car pooling già incentivato dal Comune

PUNTI DI DEBOLEZZA

W

- Trasporto pubblico locale poco capillare e poco utilizzato
- Servizio ferroviario e su gomma percepito come insoddisfacente
- Nessuna integrazione tra i sistemi di trasporto
- Aree pedonali scarse
- Barriere architettoniche diffuse
- Tasso di motorizzazione tra i più alti della zona
- Nessun servizio di car sharing e bike sharing mai affidato
- Mancanza colonnine di ricarica

OPPORTUNITÀ

O

- Fondi PNRR, PINQuA, PRMTL e PO FERS per la mobilità sostenibile
- Piano Commerciale RFI per potenziare la linea ferroviaria
- Nuove piste ciclabili potrebbero incentivare l'uso della bicicletta
- Popolazione in crescita
- Piani già avviati per il recupero del centro storico (PRINT, PAESC, PEBA)
- Nuovi hub logistici con Consorzio Industriale Acquarossa e APEA Acquarovit

MINACCE

T

- Trasporto pubblico percepito come poco attrattivo, a favore dell'auto
- Cultura dell'auto radicata
- Rischio di pianificare senza un reale coinvolgimento dei cittadini
- Età media e indice di vecchiaia in aumento
- Natalità in calo nella provincia
- Rischio di interventi spot, scoordinati tra loro

CONDIVISIONE

Il PUMS è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e **migliorare la qualità della vita** nei territori, orientando le politiche della mobilità urbana nel breve, medio e lungo termine, con un orizzonte di dieci anni. Per questo le opinioni, le esperienze e i bisogni di chi svolge un ruolo attivo nell'ambito sociale, culturale ed economico della città sono stati parte integrante della costruzione del Piano.

Il percorso di partecipazione si è sviluppato in **due fasi**: la prima, nel 2024, durante la redazione del quadro conoscitivo; la seconda, nel 2025, per validare il PUMS preliminare prima dell'adozione.

La **prima fase** si è articolata in due momenti:

1. un forum dedicato agli stakeholder - 28 Giugno 2024

Sondaggio Mentimeter e discussione su criticità e proposte. Tra le criticità: trasporto pubblico inaffidabile, mancanza di parcheggi scambiatori e di circonvallazione, forte abitudine all'auto privata.

Tra le proposte poi confluite nel piano: un hub logistico ad Acquarossa e una ZTL nel centro storico.







2. un workshop dedicato ai cittadini - 20 Settembre 2024

Tre tavoli tematici — mobilità collettiva, privata, rigenerazione urbana — con proposte poi confluite nelle azioni di piano:

- ripristino della vecchia linea ferroviaria urbana affiancata da una pista ciclabile
- strada scolastica su via Marconi con accesso riservato a TPL, biciclette e studenti
- nuove zone 30 nel perimetro delle mura
- hub per il bike sharing in punti strategici come Piazza Dante

Un anno dopo, la **seconda fase** ha chiuso il cerchio: non più raccogliere bisogni, ma **verificare le scelte** del piano con la città.



Il **28 ottobre 2025**, stakeholder e cittadini hanno visto in anteprima il PUMS completo. Dal confronto sono state approfondite ed estese alcune azioni.

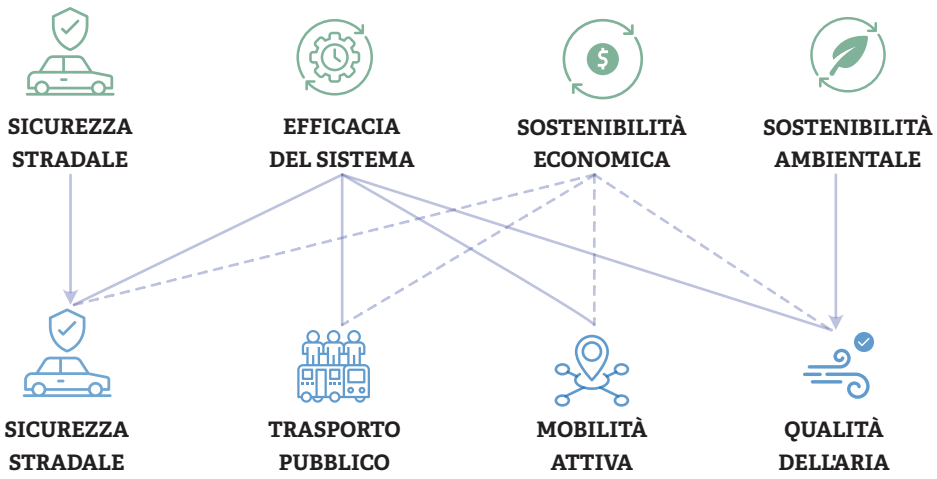
Con 6 adesivi a testa, i cittadini hanno indicato le **azioni prioritarie**. Le tre più votate:

- **ridisegno delle linee del trasporto pubblico**
- parcheggi scambiatori
- integrazione del polo termale nel circuito della mobilità

OBIETTIVI E STRATEGIE

Gli obiettivi del piano nascono dall'incrocio di due sistemi di riferimento: i **Macro Obiettivi Ministeriali** del DM 397/2017, articolati in quattro aree di interesse — efficacia del sistema di mobilità, sostenibilità ambientale, sicurezza stradale, sostenibilità socio-economica — e i **Macro Obiettivi degli Indirizzi Operativi**, il quadro più recente predisposto dal Ministero per i comuni tra 50.000 e 100.000 abitanti.

Da questo incrocio nascono gli Obiettivi Specifici di Piano, che il PUMS declina nei cinque temi cardine e che mirano a rispondere puntualmente ai bisogni della città: potenziare il trasporto pubblico locale rendendolo efficace, efficiente e sicuro; realizzare infrastrutture cicliste più sicure e attrattive; razionalizzare il sistema della sosta; riqualificare, tramite servizi alla mobilità, il centro storico e i borghi limitrofi.



Partendo dagli obiettivi già definiti, si è proceduto all'individuazione delle strategie: le direzioni fondamentali scelte per raggiungere gli scopi prefissati, incanalando gli sforzi verso una mobilità più sostenibile per la città.

Ogni obiettivo è supportato da almeno una strategia, e ogni strategia guida a sua volta almeno una delle azioni concrete del piano — un **controllo incrociato** che garantisce un piano pragmatico e realizzabile. Sono state individuate **11 strategie**:

1. rendere più attrattiva la rete di trasporto pubblico

2. potenziare le piattaforme di infomobilità

3. integrare il servizio TPL con gli altri sistemi di mobilità

4. ampliamento della rete ciclabile

5. potenziamento dei servizi accessori alla ciclabilità

6. garantire l'accessibilità a tutti gli utenti

7. risoluzione dei punti neri

8. decongestionare il centro storico e le aree di pregio

9. attivare politiche per la decarbonizzazione

10. decentrare gli hub logistici e limitare l'accesso ai veicoli pesanti

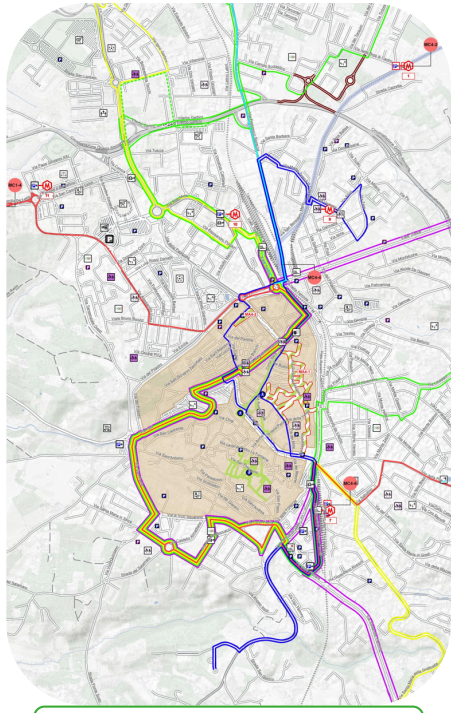
11. attivare politiche per la gestione della mobilità privata

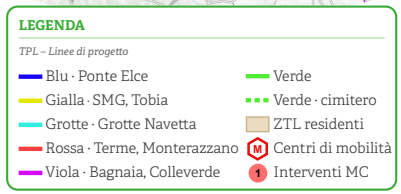
MOBILITÀ COLLETTIVA

MC 1

Nuova rete di linee del TPL

Il capolinea unico del Sacrario e le linee circolari monodirezionali lasciano spazio a una **rete a maglia**: sei linee (Rossa, Verde, Gialla, Viola, Blu, Grotte) convergono su un corridoio centrale tra Porta Romana e Porta Fiorentina, con una frequenza di 10 minuti nelle ore di punta.





MC 2

App Francigena integrata

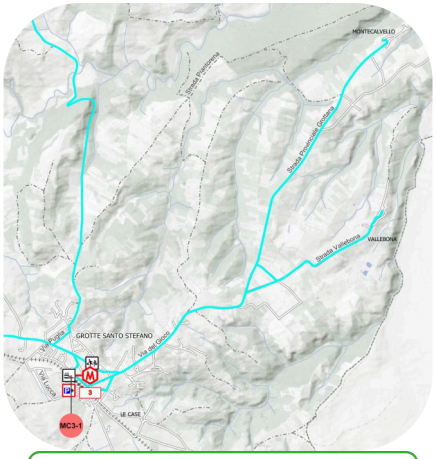
Oggi prenotare bus, sosta e bike sharing richiede app diverse. La **nuova app Francigena** integra pagamento della sosta, biglietteria TPL e mobilità condivisa in un solo strumento, sul modello MaaS già premiato a Torino come "Top MaaS City".



MC 3

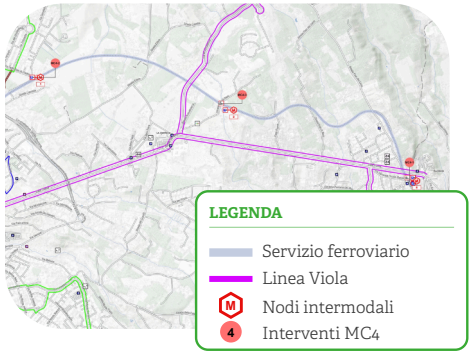
Tariffa integrata

Un biglietto per treno e bus: l'**integrazione tariffaria** tra Francigena e Trenitalia porterà la stessa tariffa sulla tratta Grotte Santo Stefano–Porta Fiorentina, un abbonamento unico Treno-Bus e una navetta locale per l'ultimo miglio fino alla stazione.



MC 4

Potenziare le connessioni



Le due stazioni di Viterbo restano divise da un passaggio a livello, e gli aeroporti non hanno collegamenti diretti. Un tavolo permanente con RFI, Trenitalia, COTRAL e Regione porterà a 8 interventi concreti — dalle stazioni di Santa Barbara e Bagnaia al nodo di Quercia-Colleverde — molti oltre l'orizzonte del Piano.

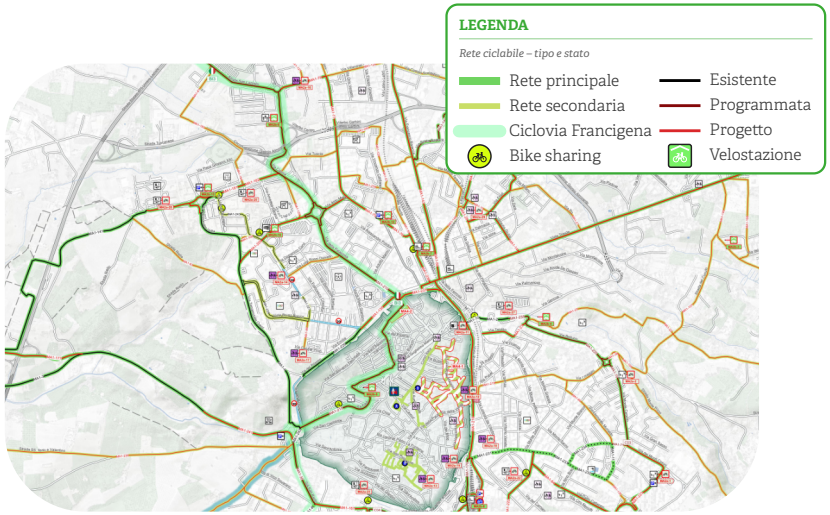
MOBILITÀ ATTIVA

MA 1
Rete ciclabile continua

Oggi la rete ciclabile è frammentata: tratti isolati senza un disegno unitario. Il PUMS la ricuce in due livelli — una **dorsale primaria** tra stazioni, scuole e ospedali, e una rete secondaria nei quartieri — estendendola con i fondi PNRR e PINQuA. Dentro le mura nasce una Zona Ciclabile, dove le bici hanno la precedenza.

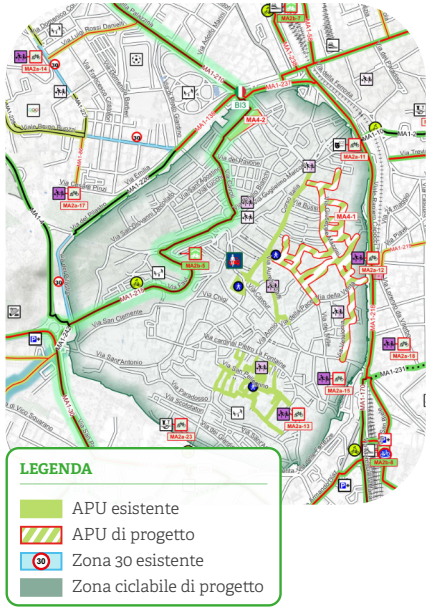
MA 2
Ciclostazioni e centri di mobilità

Tre livelli di sosta per la bici: rastrelliere ai parcheggi e alle fermate bus, velostazioni con pompa e attrezzi nei grandi poli, velostazioni leggere vicino a scuole e uffici. Agli undici nodi più strategici sorgeranno centri di mobilità con colonnina di ricarica solare e orari in tempo reale di bus e treni.



MA 3
Accessibilità pedonale

I marciapiedi di Viterbo sono percepiti come insufficienti e poco curati. Il PUMS rimuove le barriere lungo i percorsi principali, riqualifica i marciapiedi, introduce segnaletica podotattile e sonora per non vedenti, e ridisegna gli attraversamenti con rampe e illuminazione rinforzata.



MA 4
Nuovo perimetro delle aree pedonali

Tra il 2020 e il 2022 l'incidentalità pedonale ha toccato picchi di circa 50 sinistri l'anno. Il piano pedonalizza via Giuseppe Mazzini, prosecuzione di Corso Italia, e Piazza della Rocca, senza vincoli orari, restituendole la funzione di piazza d'incontro.

MA 5
Tariffa integrata TPL e sharing

Nove stazioni di bike sharing sono già attive in città. Una piattaforma digitale MaaS le integrerà in un solo strumento, con prenotazione delle bici condivise, pagamento della sosta blu e un abbonamento unico che combina sharing, bus e parcheggio.

MOBILITÀ PRIVATA

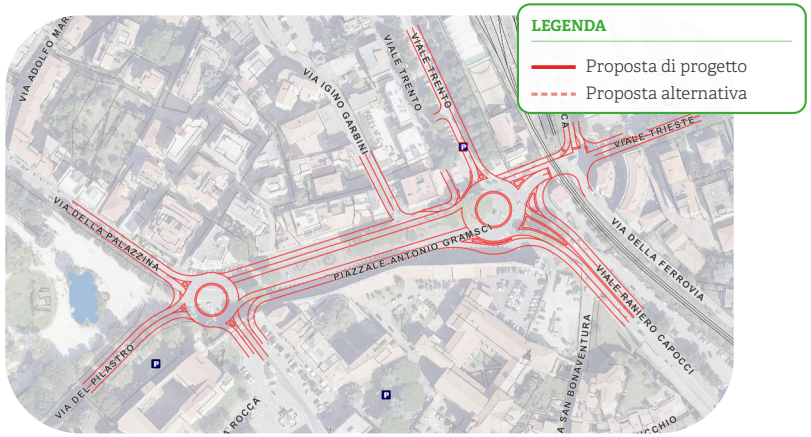
MP 1
Parcheggi scambiatori

Il parcheggio di Largo San Paolo ospita appena 10 auto su 161 posti, mentre il centro storico soffre di sosta satura e irregolare. Il piano trasforma sei parcheggi esistenti in nodi scambiatori con TPL frequente, più un nuovo parcheggio in via San Biele e altri sette presso le nuove fermate ferroviarie.

MP 2+3
Ridisegno intersezioni critiche

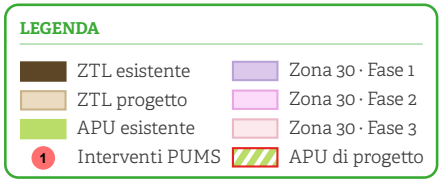
Piazza Gramsci, via Cassia e otto vie del centro — da via Solieri nel Carmine a via Marconi — vengono ridisegnate per dare priorità di transito al bus: nuove rotatorie, un varco d'ingresso dalla Tuscanese e corsie riservate ricavate invertendo i sensi unici.

6 parcheggi esistenti diventano scambiatori | **1** nuovo parcheggio in via San Biele | **7** parcheggi presso le fermate ferroviarie



MP 4+5
Nuova ZTL con filtro ambientale

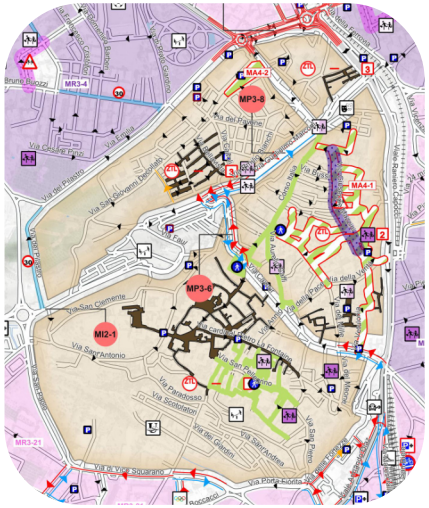
Il centro storico chiude al traffico non autorizzato: varchi elettronici regolano l'accesso, riservato a residenti e mezzi di servizio, con pochissime vie di attraversamento aperte come via Cavour e via Marconi. Sullo stesso perimetro, esteso in tre fasi da San Pellegrino, si aggiunge un filtro che vieta l'accesso ai veicoli Euro 0-3.



ZTL RESIDENTI – FASI DI ATTUAZIONE

FASE 1	FASE 2	FASE 3
San Pellegrino	Mazzini	Completa

FILTRO AMBIENTALE
sullo stesso perimetro della ZTL: divieto di accesso ai veicoli Euro 0–3



MP 6+7
Mezzi elettrici e colonnine di ricarica

Il Comune elettrifica l'intera flotta comunale e quella della Società Francigena, e amplia la rete di ricarica pubblica oltre le attuali 5 colonnine del centro e le 2 nei centri esterni — due leve della stessa strategia di decarbonizzazione.

MOBILITÀ E RIGENERAZIONE URBANA

MR 1

Integrazione del polo termale

Le terme storiche di Viterbo restano fuori dal circuito ciclabile e poco raggiungibili in autobus. Il piano le collega con una linea TPL dedicata e percorsi ciclabili protetti che deviano dalla Via Francigena fino agli stabilimenti.



MR 2

Strade scolastiche

Il 61% degli spostamenti casa-scuola si concentra tra le 7:15 e le 8:14, quasi la metà in auto. Il piano istituisce strade scolastiche — traffico limitato negli orari di ingresso e uscita — partendo da via Giuseppe Mazzini ed estendendole ad altre otto vie.



MR 3

Istituire nuove Zone 30

Tra il 2010 e il 2022 Viterbo ha registrato 4.204 incidenti. Le nuove Zone 30 arrivano in tre fasi — scuole, quartieri residenziali, resto della rete.

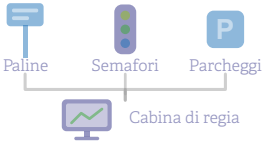


MOBILITÀ E INNOVAZIONE

MI 1+2+3

Sistemi ITS

Viterbo non ha oggi nessun sistema di infomobilità. Il piano la introduce su bus, traffico e sosta — paline elettroniche, semafori intelligenti, contatori nei parcheggi — tutta coordinata da un'unica cabina di regia.



MI 4

Mobility Management

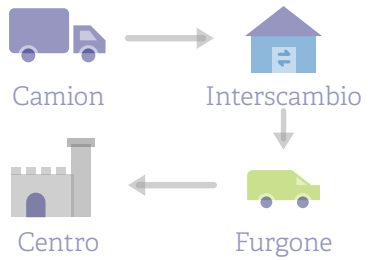
Le aziende viterbesi con più di 100 dipendenti sono già tenute per legge a un piano degli spostamenti casa-lavoro. Un Mobility Manager d'Area, MM scolastici e uno per l'Università della Tuscia rendono la misura operativa — in dialogo diretto con le strade scolastiche di MR2.



MI 5+6

Logistica urbana

I mezzi pesanti entrano in centro soprattutto da via della Palazzina all'ora di punta. Una ZTL logistica sulle mura ne limiterà gli orari e una piattaforma di interscambio sul Poggino smisterà le merci su veicoli più piccoli.



COMUNE DI
VITERBO

muoVT

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

TPS PRO