

PUMS DI FABRIANO
DOCUMENTO PRELIMINARE DI PIANO
STRATEGIE E AZIONI

COMUNE DI FABRIANO
Servizio Pianificazione e Valorizzazione del Territorio
Piazza 26 Settembre FABRIANO

Emesso il 17.9.2019

V1

190916_FabrianoPUMS_DP_StrategieAzioni_Bozza_01.docx

Redatto da:
Arch. Jacopo Ognibene
Vicolo Paglia Corta 5
40121 BOLOGNA
j.ognibene@archiworldpec.it

INDICE

1	LE STRATEGIE PER LA MOBILITÀ DI FABRIANO A VALLE DELLA PARTECIPAZIONE. DALLE LINEE DI INDIRIZZO ALLE STRATEGIE DEL PUMS.....	3
1.1	Trasporto privato e Spazio Stradale	4
1.2	Sosta.....	10
1.3	Trasporto Pubblico	11
1.4	Mobilità attiva e riduzione delle esternalità.....	12

1 LE STRATEGIE PER LA MOBILITÀ DI FABRIANO A VALLE DELLA PARTECIPAZIONE. DALLE LINEE DI INDIRIZZO ALLE STRATEGIE DEL PUMS

In questo capitolo vengono illustrate le principali strategie e linee di azione con cui si intende dare attuazione agli obiettivi del PUMS, individuate sulla base delle risultanze del Quadro Conoscitivo, che ha sintetizzato le caratteristiche della mobilità (con relative criticità e opportunità), sia degli obiettivi prescritti dal Quadro Programmatico e Normativo vigente ai diversi livelli territoriali, **a valle della Fase 1 della Partecipazione sugli Obiettivi Specifici del Piano.**

La trattazione delle componenti di mobilità, tra loro strettamente connesse, è proposta in coerenza al principio fondante delle Linee Guida ELTIS che pongono le persone al centro della Pianificazione della Mobilità Sostenibile; è fondamentale, infatti, che i cittadini siano parte della soluzione dal momento che redigere un PUMS significa proprio pianificare per le persone.

Allo stesso tempo le strategie proposte descrivono una *visione per la mobilità della città futura*, partendo dall'assunto che il PUMS è un piano strategico che deve disegnare scenari di mobilità puntando a sostenibilità, concretezza anche adottando approcci non tradizionali. La *vision del PUMS per la "città di domani"* non può non essere ambiziosa o limitarsi a proporre soluzioni tattiche con raggio d'azione limitato.

Con questo PUMS si vuole creare:

- ✓ un piano che **dialoga con il suo territorio** – capace di prendere in considerazione le relazioni tra la città e le frazioni;
- ✓ un piano che vuole **favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale** e che assume come criterio guida l'uso efficiente delle risorse pubbliche;
- ✓ un piano per **ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto** negli spostamenti di breve distanza, attraverso azioni per disaccoppiare la proprietà dall'uso dell'auto;
- ✓ un piano per **incentivare i comportamenti virtuosi** da parte della collettività e della comunità degli operatori attraverso il rispetto delle regole di circolazione e sosta;
- ✓ un piano per la cura-manutenzione e qualità spazio pubblico: **città accessibile a tutti** con una **gestione dello spazio pubblico regolamentato** da regole che permettono di usufruire dello stesso in modo equo per tutte le categorie di utenti.

Le proposte di strategie di intervento di seguito riportate sono organizzate in funzione dei diversi ambiti emersi durante la fase di analisi con le matrici SWOT:

- ✓ Trasporto privato: come vengono usate le strade (circolazione e strade);
- ✓ Sosta: Infrastrutture, spazi, modalità di regolazione, servizi di supporto;
- ✓ Mobilità attiva ed Esternalità (sicurezza stradale e qualità dell'aria): Sicurezza Stradale e Qualità dell'Aria, Infrastrutture e servizi a favore della pedonalità e della mobilità ciclistica; pedonalizzazioni;
- ✓ Trasporto Pubblico: infrastrutture (percorsi protetti, fermate), servizi e modalità di integrazione del trasporto pubblico nella mobilità urbana.

In questa ottica le **criticità** emerse costituiscono **opportunità di azione** per poter intervenire a risoluzione delle stesse con una serie di azioni coordinate e condivise.

1.1 *Trasporto privato e Spazio Stradale*

A Fabriano, considerate le dimensioni del centro abitato e la dotazione di infrastrutture stradali e di sosta, **si riscontra un elevato uso dell'auto privata anche per spostamenti molto brevi**, comportamento in linea con un tasso di motorizzazione (652 auto ogni 1.000 abitanti dato regionale) elevato rispetto ad altre realtà regionali e al dato nazionale (625 auto) ed europeo. L'analisi delle matrici del pendolarismo ISTAT, confermano che il 78% degli spostamenti interessanti il comune di Fabriano (originati e/o destinati nel comune di Fabriano) avviene in auto (come conducente o come passeggero). Si tratta di una quota molto significativa per una città di queste dimensioni e caratteristiche, che senza problemi potrebbe essere trasferita in buona parte a sistemi di trasporto sostenibili e significativamente meno impattanti sull'ambiente e sul contesto urbano. Questa abitudine di mobilità incide sulla qualità dell'aria, comportando un aumento del concentrazione del PM10 (valori di soglia superati 26 volte nel quadriennio 2014 – 2017).

Va osservato che a Fabriano, come in moltissime città medie italiane, la "facilità d'uso" (in primis per *eredità culturale*) del mezzo privato, e la sua "efficienza relativa" su certe relazioni sono anche direttamente conseguenti alla *mancata percezione* dei costi sociali, ambientali ed urbanistici dell'uso del mezzo individuale. L'uso dell'auto viene percepito tanto più *facile e conveniente* non tanto in funzione dell'efficienza delle reti alternative (piste ciclabili e TPL), ma quanto maggiori risultano essere:

- La **facilità con cui si può trovare parcheggio** su strada, anche e soprattutto nelle aree urbane centrali;
- La **probabilità di poter eludere le regole** nel momento in cui si compiono piccole infrazioni o si adottano comportamenti *border-line*. Controlli e misure, che talvolta si rivelano insufficienti a garantire una *percezione diffusa delle regole* di circolazione, hanno un impatto diretto sull'uso irregolare del mezzo individuale, con effetti deleteri soprattutto nel medio-lungo periodo.

Dalla ricostruzione del quadro conoscitivo del sistema di mobilità fabrianese, emerge che il sistema di trasporto privato, non presenta, neanche durante le ore di punta diurne quando il traffico per le strade è più intenso, situazioni di congestione stradale.

Degli spostamenti che avvengono in auto in una giornata feriale media, il 76% avviene all'interno del territorio comunale, mentre il 18% è costituito da spostamenti di scambio con i comuni limitrofi. Il 41% degli spostamenti totali medi giornalieri avviene all'interno del centro abitato e la componente di scambio tra il centro abitato ed il resto del comune è pari al 24%. Da questa analisi il centro abitato di Fabriano rappresenta il nodo baricentrico per più di metà degli spostamenti interessanti il territorio comunale, a causa dell'**ampia estensione del territorio comunale e della sua posizione eccentrica in termini geografici rispetto al resto territorio provinciale, i collegamenti col resto del territorio provinciale risultano lunghi e tortuosi, favorendo l'utilizzo del mezzo privato.**

Allo stesso tempo però, alcuni elementi peculiari del sistema di trasporto privato rappresentano delle **opportunità da cogliere in fase di redazione del PUMS**. Infatti, la rete stradale presenta livelli di congestione mediamente bassi con un indice di saturazione contenuto, questo permette di ipotizzare uno sviluppo delle piste ciclabili lungo diverse direttrici della città. Come si evince dal quadro conoscitivo, il 67% degli spostamenti ha una lunghezza fino a 2 km con un tempo di percorrenza di 10 minuti o inferiore. Questo permette di pensare che uno sviluppo adeguato di **percorsi per la mobilità dolce** potrebbe aiutare uno shift modale dall'auto verso la bicicletta e lo spostamento pedonale.

ZTL

L'area del centro storico di Fabriano è costituita dalle seguenti Vie e Piazze del Centro cittadino: **Piazza del Comune, Corso della Repubblica parte bassa, Largo Bartolo da Sassoferrato, Piazza Papa Giovanni Paolo II, Via del Poio e due piccoli tratti di Via Leopardi (dal civ. 5 al civ. 2) e di Via Fogliardi (dal civ. 33 al civ. 45)**. Nel contesto dei provvedimenti tesi al miglioramento della qualità dell'aria ed alla riduzione delle polveri sottili in ambito urbano, è vietato il transito e la sosta di tutti i veicoli nei seguenti giorni ed orari:

- Dal lunedì al venerdì dalle ore 14:00 alle ore 06:00 del giorno successivo;
- sabato e giorni Festivi, dalle ore 06:00 alle ore 06:00 del giorno successivo.

L'accesso alla ZTL di Fabriano è controllato attraverso 3 varchi, 2 dei quali utilizzano dissuasori a scomparsa e il terzo è un passaggio stretto con divieto di transito ai non muniti di autorizzazione. Possono accedere sempre all'Area Centro Storico, anche nei giorni ed orario in cui la stessa è vietato il transito e la sosta, i veicoli dei residenti dell'area Centro Storico che abbiano disponibilità di un garage ubicato nella stessa area, riconoscibili perché muniti di specifica autorizzazione scritta da esporre sempre sul parabrezza. Tali residenti sono autorizzati ad accedere solo per arrivare al garage e posteggiarvi i propri veicoli ovvero per andare al garage stesso, senza sostare sul suolo pubblico.

Il sistema ad oggi in vigore non consente una raccolta dati da poter analizzare per verificare i transiti di veicoli muniti e non.

La Linea d'Azione prevede di migrare verso un sistema di controllo più efficace nella raccolta dati ed eventuale sanzionamento, nonché una eventuale revisione degli orari di apertura della ZTL.

Se da un lato, infatti, come emerso in sede di Partecipazione l'attuale assetto potrebbe sembrare scarsamente allineato agli orari effettivi di maggior uso del Centro da parte della popolazione, è anche vero che l'area individuata dalla ZTL è ormai diventato un *asset* spazialmente percepito. Inoltre, l'eventuale estensione degli orari della ZTL dovrà confrontarsi con la necessaria tutela degli spazi monumentali (in primis Piazza del Comune) sottraendoli completamente alla circolazione veicolare.

Se la proposta di un Centro Storico interamente pedonale emersa in sede di Partecipazione e consultazione con i cittadini è difficilmente attuabile per la naturale necessità di garantire l'accessibilità dei residenti e delle persone a mobilità ridotta, è anche vero che le regole di accesso alla ZTL, ed eventualmente la sua estensione spaziale, devono necessariamente essere riviste ed aggiornate.

Strategie e linee di azione sullo Spazio Stradale

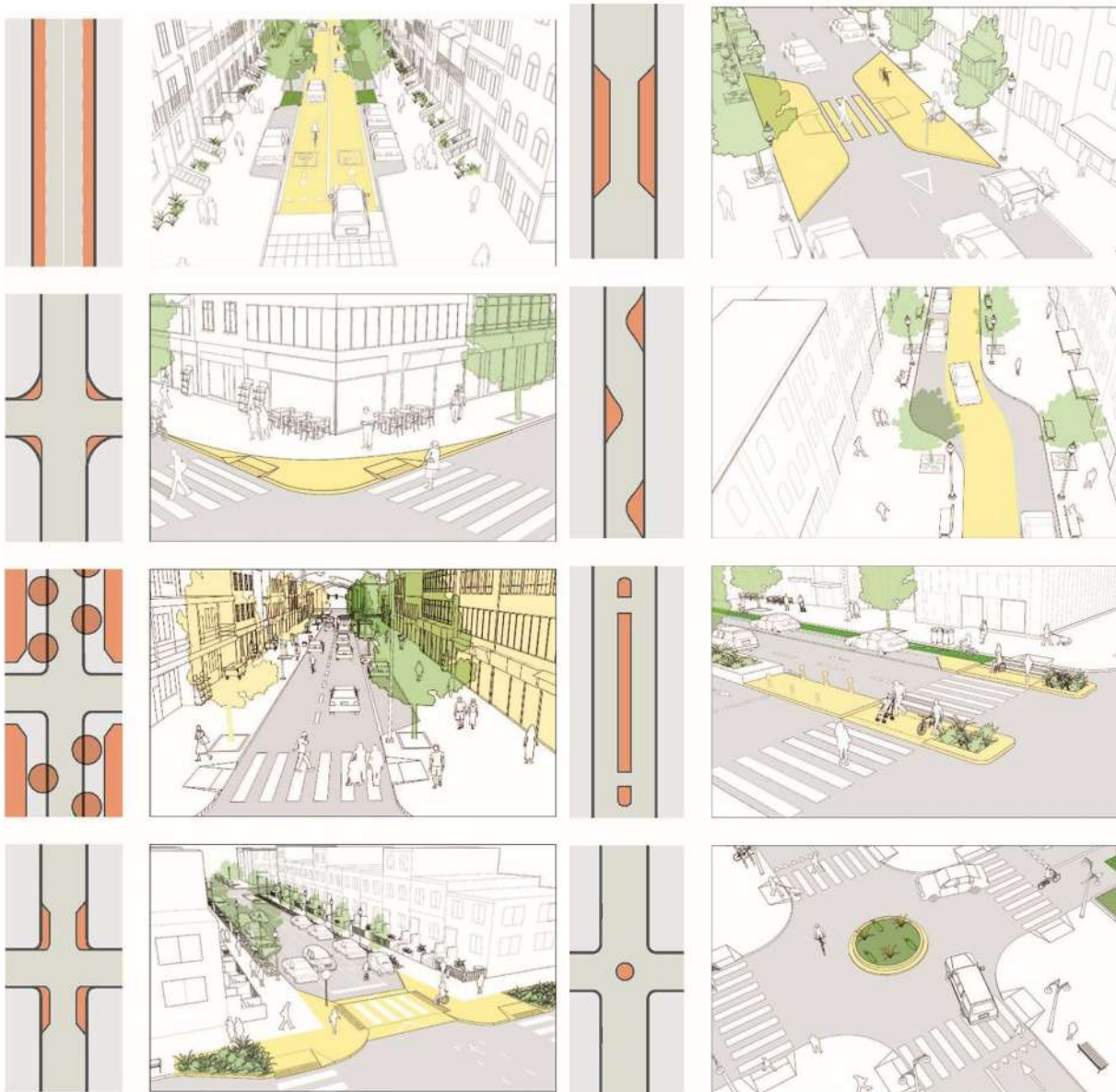
Le strade sono l'unità base dello spazio urbano attraverso il quale le persone 'vivono' una città. Sono degli spazi multidimensionali costituiti da molte superfici e strutture. I marciapiedi, le corsie di marcia, i percorsi ciclabili e pedonali costituiscono l'elemento di connessione (devono infatti essere continui per funzionare efficacemente), mentre altri elementi come parcheggi, alberi, fermate sono intercambiabili e consentono alla via di essere adattata al contesto ed al servizio che deve svolgere nel determinato contesto urbanistico. Nel PUMS quindi si vuole analizzare quali possono essere i cambiamenti realizzabili tenendo conto dell'esistente e dello scopo della progettazione. L'obiettivo vuole essere quello di utilizzare meglio lo spazio urbano (risorsa scarsa in un centro abitato), migliorando gli spazi esistenti e favorendone, nel contempo, le attività economiche presenti.

Il PUMS vuole **valorizzare i quartieri ed il centro storico riqualificandoli**, cioè recuperando lo spazio pubblico a favore di una maggiore fruibilità per la cittadinanza.

Per quanto detto finora e quanto riscontrato nel quadro conoscitivo, si ritiene fondamentale predisporre strategie di intervento sul sistema di mobilità privato che aumentino la percezione dei costi sociali e spaziali di tali spostamenti così da favorirne il trasferimento verso forme di mobilità "sostenibili".

A tal fine, le linee di Piano, prevedono una serie di politiche multi-livello coordinate e fortemente inter-dipendenti che favoriscano un miglior utilizzo del suolo pubblico:

- Messa in sicurezza degli assi a maggior incidentalità e Attivazione di Zone30 sulla viabilità di quartiere al fine di favorire l'uso condiviso della sede stradale a tutte le componenti di mobilità (auto, moto, pedoni, ciclisti);
- Predisposizione di un adeguato Piano della Segnaletica, per l'individuazione di specifici itinerari in accesso ed egresso ai principali attrattori e parcheggi concentrati della città, limitando gli spostamenti 'parassiti' sulla viabilità locale;
- Interventi di Traffic Calming su tutta la viabilità interna ai quartieri e sui principali itinerari di accesso alle scuole, contestualmente all'attivazione delle Zone30;
- Interventi puntuali di messa in sicurezza sui nodi maggiormente critici, con particolare attenzione alla mobilità lenta e alla condivisione dello spazio stradale.
- Creazione di 'Giardini di Quartiere' ovvero interventi di riqualificazione e ridisegno dello spazio pubblico al fine di agevolare l'uso condiviso e la vita all'aria aperta;
- Estensione mirata delle aree pedonali, sia nel Centro Storico che in prossimità dei 'Giardini di Quartiere'.









(immagini tratte da Global Street Design Guide)

1.2 Sosta

A Fabriano, come in tante realtà urbane italiane, una consistente quota degli spazi pubblici è destinata alla sosta autoveicolare. La maggior parte di questi stalli è costituita da sosta libera ma sono presenti anche aree di sosta a pagamento ed a tempo. Le aree a pagamento, presentano una differenziazione tariffaria minima per cui l'utente non percepisce una differenza tale da indurre una scelta su quale parcheggio utilizzare. In questo modo vien meno la ragione prima della differenziazione tariffaria che invece che dovrebbe avere come effetto una maggior tutela degli spazi che hanno un 'costo' più elevato a discapito degli altri e produrre una distribuzione delle auto in sosta sul territorio più funzionale.

Ritenendo corretta una politica di dissuasione della sosta lunga nelle aree centrali che faccia leva sull'offerta disponibile, sulle tariffe e sulla loro adeguata modulazione, è tendenzialmente opportuno rivedere anche il sistema tariffario odierno e la dislocazione delle aree di sosta a pagamento e non. Ciò con l'obiettivo dichiarato di disincentivare la *domanda a bassa utilità* a scegliere l'auto come mezzo per gli spostamenti interni e consolidare un uso equilibrato e socialmente accettabile dello spazio collettivo, indirizzando la sosta automobilistica di medio-lunga durata nei parcheggi concentrati a ridosso del centro (revisinandone anche l'assetto tariffario) e di riservare il più possibile alle aree di sosta pregiate la funzione di spazi operativi in cui sia costantemente "gestito" il rapporto tra offerta (disponibilità effettiva di sosta) e domanda.

Dall'analisi dei dati relativi alle operazioni di parcheggio su strada riferiti al mese di marzo 2018, ne emerge un forte utilizzo diurno, uniformemente distribuito nell'arco della giornata. I veicoli, mediamente sostano per l'intero arco della mattinata ovvero per l'intero arco temporale del pomeriggio.

Strategie e linee di azione

Per quanto detto sinora, si ritiene opportuno operare delle variazioni all'organizzazione del sistema della sosta odierno, al fine di renderlo più rispondente alle esigenze di fruibilità della città di domani, attraverso:

- **Azioni di comunicazione** mirate ad aumentare la conoscenza dei tempi di spostamento all'interno della città e quindi dell'effettiva "utilità/disutilità" della sosta o degli spostamenti con altre modalità, in primis con la mobilità pedonale e ciclistica.
- **Azioni per l'erogazione Informazioni agli utenti della sosta**, sia in merito alla disponibilità dell'offerta (con Pannelli a Messaggio Variabile per i principali parcheggi concentrati) sia sulle tariffe.
- Individuazione di livelli adeguati di **sosta di interscambio e attestamento** perimetrale all'area urbana e del Centro lungo le direttrici del TPL e della rete ciclabile con adeguata rifunzionalizzazione o potenziamento degli itinerari di accesso/egresso alla città compatta;
- Incremento dei "costi percepiti" della sosta nelle aree centrali, attraverso forme di revisione dell'attuale sistema della sosta, sia in termini di tariffe (es. differenziando maggiormente il costo orario delle aree più prossime al Centro Storico o ad attrattori sensibili, oppure agendo su un progressivo ampliamento dell'area tariffata) che in termini di offerta disponibile alle diverse componenti di domanda (residenti e city users), reimpiegando lo spazio collettivo a beneficio di una regolamentazione maggiormente orientata alla mobilità sostenibile (es. miglioramento delle reti ciclabili, pedonali, TPL).
- Gli interventi sulla sosta saranno calibrati in un percorso temporale basato su fasi tra loro consecutive e dovrà essere definito un sistema di monitoraggio (basato su opportuni feed-back) che consenta di attivare le misure in maniera progressiva e commisurata agli equilibri domanda/offerta che via via verranno a determinarsi;

- Intensificazione nelle azioni di controllo per quanto riguarda la sosta a tempo (corretta turnazione delle vetture) e della sosta "selvaggia";
- Regolamentazione della sosta atta ad allontanare dalle aree centrali la sosta a bassa utilità e/o di lunga durata;
- Riorganizzazione degli spazi stradali in funzione dell'introduzione di spazi dedicati alla mobilità lenta (pedoni, ciclisti), in tale riorganizzazione gli stalli di sosta possono essere concepiti come elementi di organizzazione dello spazio, dando ordine all'elemento 'strada' e diventando parte integrate dell'ambiente circostante, così da instaurare una sorta di 'auto-regolazione' da parte dei cittadini stessi che per primi divengono sostenitori dell'ordine e della disciplina del suolo pubblico.

1.3 *Trasporto Pubblico*

Il trasporto Pubblico Urbano di Fabriano è costituito dalle linee Verde, Rossa, Gialla (scolastica) e Arancione (scolastica). Tali linee sono costituite da differenti percorsi che variano durante la giornata a seconda della corsa. Tale sistema non aiuta i cittadini ad avere un chiaro quadro del servizio pubblico, delle località raggiungibili e degli orari del servizio.

La stazione ferroviaria di Fabriano è la stazione che serve la città ed è ubicata lungo la linea Roma-Ancona; dalla stessa hanno origine le linee per Pergola, il cui esercizio è sospeso, e per Civitanova.

L'offerta del TPL urbano risulta piuttosto scarsa, con numerosi percorsi associati ad un'unica nomenclatura della linea e con frequenze basse. Un ulteriore problema emerso durante le campagne di indagine, è la lunghezza dei percorsi stessi, che non permettono di raggiungere le origini e destinazioni utili agli utenti in un tempo congruo alla distanza percorsa. Tale evento influisce sulla scelta modale che propende decisamente sull'automobile privata che permette dei tempi di percorrenza di molto inferiori. Si osserva uno scarso riempimento dei mezzi ad eccezione delle corse scolastiche. Il servizio risulta, pertanto, mediamente molto sconveniente per l'utenza a causa degli elevati tempi di attesa alle fermate e l'utenza risulta essere non del tutto informata su percorsi, itinerari e orari. Un'ulteriore problematica emersa durante i sondaggi on-line è il tasso elevato di evasione.

Strategie e linee di azione

Per quanto detto finora, la rete del TPL urbano soffre di un'eccessiva dispersione dell'offerta nel tempo e nello spazio. Le strategie di revisione del TPL, pertanto, dovranno mirare all'efficientamento ed alla concentrazione delle risorse, con l'obiettivo primario di aumentare l'attrattività dell'intero sistema, sia per garantirne la sostenibilità nel medio-breve periodo, sia per favorirne il progressivo potenziamento nel medio-lungo termine. Il piano sarà pertanto basato sulle seguenti azioni:

- **Potenziamento e ridefinizione della rete urbana:** individuazione delle relazioni fortemente inefficienti (rapporto domanda/offerta marginale) e reimpiego delle relative risorse (percorrenze) sulle relazioni portanti o a maggior potenzialità (*load factor* elevato) per ottimizzare l'assetto delle linee esistenti;
- Creazione e riorganizzazione dei **percorsi rendendoli più diretti** tra le Origini e Destinazioni più richieste (esempio: Stazione, Centri Commerciali, Borgo, Monticelli) utilizzando nomenclature univoche e di facile interpretazione, con una migliore distribuzione oraria delle corse facendo particolare attenzione alle coincidenze con il trasporto ferroviario, incrementando il servizio del Centro Storico;
- Incremento delle frequenze delle linee urbane e coordinamento degli orari alla Stazione Ferroviaria per il Rendez-Vous ferro-gomma;

- Interventi puntuali di abbattimento delle barriere architettoniche e dotazione dei mezzi pubblici di idonee attrezzature per l'accesso ai servizi di TPL;
- **Informazione all'utenza, ITS e accessibilità del TPL:** diffusione di informazioni (statiche e real-time) sulla struttura della rete e sugli orari, sul tempo di attesa di bus, sistemi di bordo e di terra a supporto dell'utenza disabile, creazione di mappe con chiare indicazioni sui percorsi presenti, creazione di mappe interattive descrittive delle alternative presenti, miglioramento della visibilità e sicurezza delle fermate, a partire da quelle a maggior frequentazione, implementazione di un sito web costantemente aggiornato con informazioni sulle diverse modalità di trasporto e sullo stato del servizio;
- **Favorire il rinnovo del parco BUS:** introduzione di veicoli a basso impatto ambientale ed elevato attrezzaggio tecnologico per consentire il monitoraggio in tempo reale delle prestazioni ed assicurare l'infomobilità all'utenza in tempo reale, utilizzare autobus più piccoli;
- Introduzione di politiche di **integrazione tariffaria** tra la rete urbana e quella extraurbana e tra i servizi su ferro e quelli su gomma, **di sviluppo della bigliettazione elettronica e di sistemi di acquisto dei titoli di viaggio in modalità contactless** attraverso l'utilizzo della carta di credito;
- Lotta all'evasione tariffaria, attraverso campagna capillari di verifica dell'utenza e attraverso campagne di sensibilizzazione (eg. "io vado e non evado").
- Introduzione potenziale di **servizi sperimentali innovativi on demand** che possano garantire, in certe fasce orarie e territori, maggior rispondenza alla domanda.
- Individuare strategie per il rilancio del servizio passeggeri sulla **ferrovia Pergola-Fabriano** e il coordinamento degli orari con il servizio Fabriano-Ancona;
- Valutare l'incentivo dell'intermodalità Privato-Pubblico attraverso uno o più Parcheggi di interscambio al limitare della città (ad es. presso stabilimento ex-Ardo);
- Favorire la comunicazione istituzionale sulle Agevolazioni fiscali già introdotte dal Governo per gli abbonamenti al TPL.

1.4 Mobilità attiva e riduzione delle esternalità

Esternalità: Sicurezza stradale, incidentalità e qualità dell'aria

Come ricordato in precedenza, il PUMS in corso di redazione si basa su Macro-Obiettivi declinati dai principali strumenti pianificatori vigenti ai diversi livelli territoriali; tra questi risulta imprescindibile la riduzione significativa dell'incidentalità stradale, in linea con le principali politiche comunitarie e nazionali in materia (-50% entro il 2030), con particolare attenzione alle componenti deboli (bambini, anziani, pedoni, ciclisti, ecc.).

Dall'osservazione del territorio e dalla partecipazione avviata con i cittadini, anche attraverso le risposte pervenute attraverso i sondaggi on-line, emerge una forte percezione di 'mancanza di protezione' per la componente ciclistica che non ha adeguati spazi dove poter effettuare il suo spostamento. Questo, unitamente a una mancanza della 'cultura del ciclista' soprattutto da parte degli automobilisti, rende gli spostamenti in bicicletta molto pericolosi.

Mobilità attiva

Dall'analisi dei questionari somministrati on-line e dalla fase di partecipazione è emersa, da parte di alcune componenti della società cittadina (associazioni e cittadini) la **volontà di migrare verso una modalità di trasporto attiva quale la bicicletta**, qualora le condizioni al contorno ne permettessero l'utilizzo in sicurezza.

Dalla lettura del Quadro Conoscitivo è emersa l'inadeguatezza dell'offerta della rete della città ad ospitare la mobilità ciclistica in condizioni di sicurezza (anche solo "percepita"). Essa risulta inesistente e/o inadeguata, soprattutto in prossimità dei principali poli attrattori. I numerosi elementi di discontinuità infondono negli utenti una percezione di scarsa sicurezza accresciuta dalla mancanza di 'educazione' alla componente ciclistica da parte degli automobilisti. A queste problematiche, si aggiunge una mancanza di disponibilità di rastrelliere, soprattutto nelle aree centrali.

Contemporaneamente, sempre in sede di Partecipazione, altre componenti coinvolte hanno condiviso un generale disinteresse verso l'effettiva efficacia della potenziale realizzazione di una rete ciclabile urbana ed interurbana.

Strategie e linee di azione

È un dato di fatto che oggi le strade e gli spazi di Fabriano, come la maggior parte degli spazi pubblici urbani, sono utilizzati in misura prevalente dalle automobili: non solo lo spazio destinato alla circolazione dei veicoli, ma anche le porzioni di carreggiata (suolo) necessarie a garantire la sosta dei veicoli. Il piano intende portare un riequilibrio nella fruibilità degli spazi collettivi garantendo una maggior condivisione degli spazi anche da parte delle altre componenti della mobilità urbana. Il concetto di "condivisione" degli spazi collettivi è la chiave di volta: l'auto non sarà "bandita" dalle strade ma, ove possibile, ed opportuno, dovrà coabitare civilmente con pedoni, ciclisti e Trasporto Pubblico. E la coabitazione dovrà garantire pari possibilità e condizioni di sicurezza a ciascuno.

Gli spazi pubblici della città, e in particolare i parchi, le piazze e i monumenti, oltre ad essere il patrimonio storico e culturale di Fabriano, e quindi una risorsa da valorizzare da un lato in chiave turistica (ovvero economica per la città), sono anche una fondamentale risorsa per la socialità, dove le diverse generazioni si incontrano e consolidano, nella frequentazione ordinaria, il proprio senso di appartenenza alla città. Con il PUMS si vuole operare una riorganizzazione degli spazi e con questa operazione la rete ciclabile è considerata la *rete fondamentale* per la mobilità urbana. Le strategie individuate per migliorare la fruibilità della mobilità dolce ed incremento della sicurezza stradale sono:

- Tutelare, rafforzare e creare itinerari ciclabili, pedonali e ciclopeditoni che mettano in connessione i maggiori poli attrattori della città con segnaletica, illuminazione e attraversamenti adeguati;
- Porre particolare attenzione nei punti di discontinuità degli itinerari della rete ciclabile al fine di migliorare le condizioni di sicurezza reale e percepita (aspetto fondamentale per assicurare un uso reale dei corridoi ciclabili e pedonali);
- Miglioramento della mobilità pedonale, con definizione di piazze, strade, itinerari o aree pedonali, Zone30 in centro e nei quartieri;
- Miglioramento della fruibilità complessiva della rete del territorio comunale per tutte le componenti di mobilità;
- Individuare forme di gerarchizzazione della rete ciclabile per evidenziare i corridoi di lunga percorrenza, differenziandoli dalla rete di distribuzione locale, in parallelo a quanto avviene per la rete viaria;
- Realizzazione di un anello ciclabile del centro abitato dal quale si diramano le direttrici verso i maggiori poli della città (centro storico, centro commerciale, stazione, ecc)
- Individuare e predisporre un sistema organico di corridoi ciclabili di collegamento tra i maggiori poli attrattori, e tra il centro e le frazioni limitrofe (ove possibile, anche riducendo gli spazi destinati alla mobilità veicolare);
- Prevedere degli incentivi per l'acquisto di biciclette elettriche e tradizionali;
- Incentivare l'educazione alla mobilità attiva finalizzata alla creazione di esperienze (di quartiere e non) per gli spostamenti casa-scuola e per incentivare l'utilizzo della bicicletta da parte degli studenti;
- Ipotizzare esperienze di Gamification per incentivare l'uso di modi sostenibili (piedi, TPL, bicicletta) nelle scuole e nei quartieri;

- Attività di informazione/educazione alla Mobilità nelle scuole per migliorare la situazione odierna e 'costruire' cittadini migliori, più responsabili, più sani e attenti all'ambiente urbano in cui sono inseriti, investendoli del ruolo di "ambasciatori della sostenibilità" presso le rispettive famiglie;
- Attività di informazione/educazione sulla Sicurezza Stradale e sugli impatti che ha uno spostamento sull'ambiente nelle scuole al fine di far prendere coscienza ai cittadini di domani, quali sono le conseguenze di determinate scelte e che la scelta di ciascuno può fare la differenza;
- Investire sulla **qualità dell'arredo urbano e sul Wayfinding** (cognizione spaziale della città) aspetto, quest'ultimo, da legare anche alla fruibilità turistica della città, intesa come facente parte di un museo artistico/culturale a cielo aperto;
- Piano di manutenzione della rete stradale esistente e futura.

Sulla mobilità attiva, oltre agli interventi strettamente connessi con la realizzazione di una rete ciclo-pedonale è possibile e necessario ipotizzare un cambiamento di visione, al quale possono contribuire senza dubbio alcuni **importanti elementi tecnologici e di sistema** quali:

- **Mobilità elettrica come risorsa nel medio periodo:** questa componente del parco veicolare garantisce, a pari livello di mobilità veicolare complessiva, immediati benefici ambientali. Tuttavia il suo contributo e le azioni di promozione della mobilità elettrica vanno inquadrati in una prospettiva temporale di medio lungo termine, pari all'orizzonte specifico del PUMS (2030):
 - Nel breve e medio periodo, va promossa la realizzazione di infrastrutture per la ricarica elettrica, sia pubbliche (su suolo pubblico) sia private (presso il domicilio o aziendali).
 - Sempre nel breve e medio periodo, è ipotizzabile garantire alla mobilità elettrica la continuità del beneficio di accesso alla ZTL e all'uso gratuito della sosta su strada, ma attivando un monitoraggio periodico (almeno annuale) della domanda interessata, al fine di adeguare le regole e le agevolazioni ai livelli complessivi di mobilità, ad esempio ipotizzando limiti di sagoma dei mezzi.
 - Nel lunghissimo termine, va considerato che i veicoli elettrici seppur *a impatto zero* sotto il profilo emissivo locale, non lo sono in termini di occupazione dello spazio collettivo e di "modello di mobilità". Non è accettabile (né sostenibile) pensare una città in cui le attuali auto endotermiche in circolazione vengano sostituite *tout court* da altrettanti veicoli elettrici, con lo stesso impatto in termini di percorrenze (che, considerato il trend di crescita del tasso di mobilità individuale, saranno certamente maggiori rispetto all'attuale!) e di occupazione di suolo pubblico per la sosta.
- **Mobility Management:** L'esperienza dei Mobility Manager e dei PSCL per la gestione della domanda di mobilità ha dimostrato contemporaneamente elevate potenzialità ma anche una serie di limiti legati alla buona volontà del singolo soggetto istituzionale o della figura incaricata. Considerata la **rilevante domanda di azioni di comunicazione, informazione ed engagement per aumentare la consapevolezza da parte dei cittadini sui temi ambientali e sulle opportunità di scelta in tema di mobilità**, il PUMS rilancia la necessità di un forte coordinamento dei Mobility Manager e individuerà specifiche risorse da destinare al sostegno, promozione e attuazione dei PSCL, per le principali aziende del territorio e per gli istituti scolastici, anche attraverso piattaforme informatiche dedicate. Si propone che tali risorse siano "tutelate" nel medio-lungo periodo individuando una quota parte delle entrate annuali da sanzioni amministrative e sosta.
- **Mobilità Casa-Scuola:** Saranno inoltre attivate **attività di informazione/educazione alla mobilità sostenibile e sicurezza stradale nelle scuole, da affiancare ad un rilancio dei**

Pedibus e dei Piani degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS) al fine di orientare le nuove generazioni a modelli di mobilità più consapevoli e sostenibili. Va infatti considerato quanto lato la *mobilità reale* dei bambini e dei ragazzi sia determinante da un lato nella loro formazione, percezione e costruzione delle scelte di spostamento future, e dall'altro nell'incidere direttamente sulle scelte di mobilità delle famiglie. Inoltre, i bambini hanno un impatto rilevante sulle famiglie anche dal punto di vista informativo, trasferendo ai genitori quanto imparato a scuola ed attivando dinamiche reali di cambiamento degli stili di vita e di mobilità.

- **Ultimo Miglio Scolastico:** sempre nell'ambito dei PSCS, il PUMS anticiperà alcune azioni dedicate a migliorare la sicurezza e l'accessibilità pedonale delle scuole situate sul territorio comunale attraverso specifici **interventi sull'Ultimo Miglio Scolastico**. Gli ultimi 100-200 metri a ridosso dell'edificio scolastico saranno dedicati all'accessibilità con modalità sostenibili (pedibus, piedi, bici, Tpl), individuando percorsi sicuri tra i parcheggi adiacenti o le aree di Kiss&Ride ove far scendere in sicurezza i bambini. Tali interventi saranno sviluppati coinvolgendo le istituzioni scolastiche, i genitori e, in fase realizzativa, anche direttamente i bambini per aiutarli a fare proprio l'ambiente circostante l'edificio scolastico.
- **Diffusione e incentivo all'utilizzo delle tecnologie più innovative e dei sistemi ITS** per migliorare la comunicazione e l'informazione all'utenza, per favorire il controllo e la gestione delle reti di trasporto ed assicurare efficacia ed efficienza a tutte le componenti del sistema di mobilità.