

# **PUMS DI FABRIANO**

## **REPORT PARTECIPAZIONE FASE1**

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

Emesso il 18.9.2019

V1

190918\_FabrianoPUMS\_Report\_PartecipazioneFase1\_01.docx

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

## INDICE

1	Introduzione.....	3
2	La FASE 1 della partecipazione sul PUMS .....	4
	2.1 La metodologia adottata, l'oggetto e gli stakeholder coinvolti .....	4
	2.2 lo Schema Preliminare degli Obiettivi del PUMS sottoposto a Partecipazione .....	4
	2.3 Articolazione della Fase 1 della Partecipazione con gli Stakeholder .....	10
	2.4 La Fase 1 della Partecipazione con i Cittadini .....	13
3	Le Priorità degli Obiettivi del PUMS a seguito della Fase 1 della partecipazione .....	14
	3.1 Le priorità per gli Stakeholder .....	14
	3.2 Le Priorità per i cittadini .....	18
	3.3 Le priorità "per la Città" (lettura combinata di Stakeholder e Cittadini) .....	20
	ALLEGATO 1. RESOCONTO Primo Tavolo Stakeholder 14/5/2019 .....	25
	ALLEGATO 2. RESOCONTO SECONDO Tavolo Stakeholder .....	27

# 1 INTRODUZIONE

L'approccio alla pianificazione che caratterizza il PUMS di Fabriano e che viene illustrato in questo documento è centrato su una preferenza per la partecipazione che è ormai condivisa da un ampio spettro di discipline: filosofia della politica, scienza della politica, economia istituzionale, economia ambientale, ricerca operativa, pianificazione territoriale, urbanistica, ecc.. Argomenti a favore di un uso generalizzato degli strumenti partecipativi nella procedure di pianificazione pubblica sono stati espressi negli ultimi anni anche da autorevoli studiosi di politica dei trasporti. Da ultimo, ma certo non meno importante, la necessità di un approccio partecipato è più volte ribadito dalle linee-guida per la elaborazione dei PUMS, sviluppate all'interno del programma europeo Intelligent Energy – Europe (IEE). Si tratta dunque di un'opzione che merita di essere brevemente giustificata.

L'approccio partecipativo si basa su una critica aperta ai processi "dall'alto" della pianificazione standard ed agli strumenti tecnico-scientifici che la supportano. Al cuore di questa critica si trova la constatazione che la *pianificazione standard* presume di essere perfettamente razionale e neutrale, ma di fatto incorpora in qualche modo lo status quo. Proprio per questo essa non è in grado di gestire né il conflitto, né l'incertezza sul futuro che si associano a qualsiasi processo di decisione. Coerentemente con questa critica, la *pianificazione partecipata* si basa invece su processi "dal basso" di coinvolgimento di cittadini e stakeholder che, proprio grazie al confronto tra visioni ed interessi, sono in grado di generare la conoscenza necessaria per prendere decisioni nelle condizioni di "razionalità limitata" tipiche dei processi complessi. In particolare vengono utilizzati degli strumenti che consentono di:

1. considerare in modo integrato le **diverse, e talvolta divergenti, dimensioni** sociali, ambientali ed economiche dello sviluppo sostenibile;
2. generare **apprendimento e reciproca conoscenza** tra i soggetti coinvolti nelle decisioni dell'Amministrazione;
3. **garantire la condivisione, la trasparenza e la rendicontabilità** delle singole decisioni prese dalle Amministrazioni.

Operativamente nella costruzione del PUMS di Fabriano è stata utilizzata una procedura partecipativa che prevede la combinazione di strumenti di discussione strutturata e di valutazione multicriteria delle alternative che ha consentito, rispettando lo schema proposto nei paragrafi che seguono, di **"pesare" i singoli obiettivi definiti nelle Linee guida del PUMS già adottate** dall'Amministrazione e permetterà, successivamente, di comprendere quanto ogni singolo intervento è in grado di incidere sugli obiettivi generali del PUMS e quindi di selezionare gli interventi stessi in funzione dell'efficacia relativa rispetto al raggiungimento degli Obiettivi.

## 2 LA FASE 1 DELLA PARTECIPAZIONE SUL PUMS

### 2.1 *La metodologia adottata, l'oggetto e gli stakeholder coinvolti*

La Fase 1 della procedura partecipativa sul PUMS è stata finalizzata, a partire dalle Linee di Indirizzo già redatte, ad individuare e gerarchizzare gli Obiettivi Specifici del Piano, preliminarmente individuati in uno Schema Preliminare. Coerentemente con l'approccio di tipo strategico illustrato prima, la procedura attuata è basata su uno Schema Preliminare degli Obiettivi articolato in dimensioni della sostenibilità urbana ed obiettivi delle politiche per la mobilità urbana sostenibile. Gli strumenti utilizzati sono stati essenzialmente due:

- 1) il "dialogo strutturato" con gli stakeholder;
- 2) un'indagine che raccoglie le opinioni dei cittadini.

Un aspetto di primaria importanza per il successo della partecipazione per la costruzione del PUMS ha riguardato la selezione degli stakeholder. In particolare, gli stakeholder invitati al "dialogo strutturato" sono stati selezionati garantendo il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali ed associativi rilevanti, nonché l'adeguata rappresentazione delle posizioni e degli interessi. L'attività di selezione e coinvolgimento degli stakeholder è stata concordata con gli Uffici Comunali, che hanno materialmente proceduto all'individuazione dei referenti, alla loro sensibilizzazione e successiva convocazione.

I soggetti individuati sono stati selezionati al fine di coinvolgere tutti gli ambiti e settori di potenziale interesse, e in particolare:

- Istituzioni ed Enti territoriali caratterizzati da importanti relazioni con Fabriano
- Mondo associativo: soggetti che rappresentano la cittadinanza
- Mondo produttivo: sindacati e rappresentanze delle imprese, dei professionisti, ecc.
- Temi trasversali della vita collettiva: associazioni ambientaliste, culturali, dei consumatori, ecc.
- Settore dei trasporti: imprese di trasporto (aziende di TPL e gestori di infrastrutture)
- Utenti organizzati e "gruppi di pressione": ciclisti, utenti del TPL, ecc.

### 2.2 *lo Schema Preliminare degli Obiettivi del PUMS sottoposto a Partecipazione*

A seguire si riporta il testo integrale dello Schema Preliminare degli Obiettivi del PUMS che è stato condiviso con gli Stakeholder preliminarmente alla convocazione del Primo Tavolo.

## GLI OBIETTIVI DEL PUMS DI FABRIANO (Schema Preliminare degli Obiettivi del PUMS)

Per delineare le strategie, e di conseguenza le scelte del piano è necessario, in primo luogo, definire in modo chiaro gli obiettivi che il PUMS si prefigge di conseguire nel corso dei successivi 10 anni. Gli obiettivi devono essere in grado di rappresentare i criteri di sostenibilità con riferimento alle specificità del contesto locale in tema di mobilità. Ad ogni obiettivo dovranno essere associati uno o più indicatori per valutare l'efficacia delle conseguenti misure.

Il sistema degli Obiettivi da perseguire attraverso il PUMS è fortemente incentrato sulla mobilità sostenibile nel contesto del Comune di Fabriano e declinato nella macro-categorie ormai consolidate del concetto di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), allo scopo di massimizzare le ricadute reciproche e le coerenze interne al sistema.

Il diritto fondamentale alla mobilità sarà garantito, adottando il punto di vista di *tutti gli utenti della città* (residenti, imprese, city users, trasportatori, anziani, bambini, ecc.). dalla presa d'atto che lo spazio urbano (non solo quello da destinare alla mobilità) è una risorsa finita e preziosa deve discendere l'esigenza di garantirne equità nell'uso. Le strade, ad esempio, rappresentano la percentuale preponderante dello spazio pubblico in campo urbano ma non per questo debbono essere ad uso esclusivo dell'automobile. Analogamente gli spazi residui del centro e di tutte le aree urbane non devono essere dominio di parcheggi e sosta abusiva incontrollata. L'obiettivo viene declinato negli Obiettivi Specifici di seguito riportati.

Va ricordato che il PUMS muove in cascata a due "Sovra-obiettivi" fondamentali, recepiti da scelte sovraordinate e da politiche comunitarie e nazionali, che prevedono:

- QUALITÀ DELL'ARIA:
  - **Riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 40% entro il 2030** e raggiungimento dei livelli minimi entro il 2050, coerentemente con l'**Accordo di Parigi COP21**
- SICUREZZA STRADALE:
  - **Riduzione significativa dell'incidentalità stradale (50%) entro il 2030**, con particolare attenzione alle componenti deboli (bambini, anziani, pedoni, ciclisti, ecc.) e all'adozione di una "Visione zero morti" nel lungo periodo, in linea con le principali politiche comunitarie e nazionali in materia.

A seguito dell'analisi del Quadro Conoscitivo si espongono qui di seguito gli **obiettivi specifici per la città di Fabriano** declinati per Aree di interesse.

Macro-obiettivi	Obiettivi di Fabriano	Voto 1-10
A – Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità		
Miglioramento del TPL	<b>A.1 Garantire l'accessibilità completa alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviario/Mobilità Dolce</b> (potenziamento dell'accessibilità alla rete del TPL, implementazione di sistemi di Infomobilità e ITS per favorire l'accessibilità al TPL, paline intelligenti e ben segnalate, possibilità di raggiungere i luoghi e le principali funzioni della città con qualsiasi modalità di trasporto, servizi pubblici (scuole, poste, uffici, ecc.) non solo all'interno del centro, ma anche tra il centro e le frazioni, ecc.)	

Macro-obiettivi	Obiettivi di Fabriano	Voto 1-10
Riequilibrio modale della mobilità	<p><b>A.2 Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto, garantendo reti e servizi di mobilità adeguati</b> (Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti dei cittadini con l'auto privata a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica), con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città, sviluppo dell'intermodalità gomma-ferro (integrazione tra i sistemi di trasporto, parcheggi scambiatori, ecc.), realizzazione di una rete ciclo-pedonale continua e sicura a servizio dei maggiori poli attrattori della città, sviluppo di azioni Mobility Management per spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, ridurre la 'necessità' di possedere e usare il mezzo privato, offrendo servizi alternativi all'auto realmente efficaci e adeguati all'ambito urbano (specialmente per gli spostamenti che avvengono nell'ambito del Centro Abitato e delle Frazioni vicine, quindi a corto raggio), senza penalizzare necessariamente il traffico privato, ecc )</p>	
Riduzione della congestione	<p><b>A.3 Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità, incentivare i comportamenti "corretti" di mobilità e di fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli</b> (Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità "sostenibili", nonché campagne informative rivolte ai cittadini, partendo dalla pubblicizzazione dei servizi oggi disponibili, rendere trasparente ed evidente ai cittadini la disponibilità di servizi di mobilità presenti sul territorio e le relative performance 'reali' (misurate sul campo), educare le nuove generazioni a comportamenti virtuosi in termini di mobilità, introdurre politiche di controllo del traffico veicolare e della sosta e misure di lotta all'evasione tariffaria sui servizi TPL, anche attraverso lo sviluppo campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza, soprattutto in età scolare, Promuovere corsi di sensibilizzazione nelle scuole sulla mobilità sostenibile, gamification a favore di modalità di trasporto sostenibili, campagna di 'educazione' per gli utenti del trasporto privato a favore degli utenti della bicicletta, ecc.)</p>	
Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	<p><b>A.4 Miglioramento la circolazione di persone e merci nel territorio, facilitando l'accesso all'area dall'esterno e consentendo di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio</b> (Garantire un'accessibilità sostenibile ai grandi poli attrattori (Ospedale, Stazione Centrale, Zona Industriale, ecc) utilizzare sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani che facilitino la circolazione di persone e merci, realizzazione di una rete ciclo-pedonale continua e sicura a servizio dei maggiori poli attrattori della città, ecc.)</p>	

Macro-obiettivi	Obiettivi di Fabriano	Voto 1-10
<p>Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)</p>	<p><b>A.5 Migliorare fruibilità del paesaggio urbano, promuovere il turismo e la valorizzazione del territorio</b> (Migliorare la progettazione urbanistica per assicurare la qualità degli spazi e la loro fruibilità e sicurezza, aumentare la qualità del paesaggio tutelando non solo i luoghi di pregio (come il Centro Storico), ma anche all'interno di quartieri, proprio perché i quartieri costituiscono il paesaggio urbano più conosciuto e frequentato dai residenti, ecc., miglioramento dello spazio attraverso la valorizzazione degli spazi pubblici e la loro fruibilità, ecc.)</p>	
<p>Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano</p>	<p><b>A.6 Riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL</b> (Promuovere la riqualificazione degli spazi pubblici e la programmazione dei nuovi interventi infrastrutturali secondo criteri di ottimizzazione rispetto all'utilizzo del territorio, favorire l'utilizzo degli spazi sosta dedicati, anche se più lontani dalla destinazione finale dell'utente, "condividere" lo spazio non precludendo l'utilizzo dell'auto, ma integrandolo civilmente alle altre componenti di mobilità, convivenza di auto, pedoni, ciclisti garantendone pari opportunità e condizioni di sicurezza per ciascuno, ecc.)</p>	
<p><b>B - Sostenibilità energetica ed ambientale</b></p>		
<p>Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</p>	<p><b>B.1 Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti e inquinanti derivanti dal settore dei trasporti</b> (Riduzione dei consumi di combustibili fossili (benzina/GPL/gasolio/ecc.), in grado anche di alterare il clima del pianeta, attraverso il rinnovo del parco auto, moto e mezzi commerciali a minor impatto ambientale, elaborazione di uno specifico piano di azione per la mobilità elettrica, creazione di misure volte a ridurre l'uso dell'auto e quindi della congestione da traffico, promuovere l'eco-driving ecc.)</p>	
<p>Miglioramento della qualità dell'aria</p>	<p><b>B.2 Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili</b> (Sviluppare un insieme integrato delle misure volte a ridurre l'uso dell'auto e la congestione da traffico al fine di tutelare la salute dei cittadini riducendo l'esposizione a inquinanti e rumore, Sviluppare delle strategie di intervento in caso di superamento delle soglie massime di inquinamento, ecc.)</p>	
<p>Riduzione dell'inquinamento acustico</p>	<p><b>B.3 Prevenire e contenere l'inquinamento acustico</b> (Ridurre le emissioni acustiche generate dai trasporti, attraverso incentivi per dispositivi e motorizzazioni meno rumorosi dei veicoli privati e pubblici, migliorando le condizioni di marcia e le pavimentazioni stradali</p>	

Macro-obiettivi	Obiettivi di Fabriano	Voto 1-10
<b>C - Sicurezza della mobilità stradale</b>		
Riduzione dell'incidentalità stradale	<b>C.1 Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali</b> (Migliorare i livelli di servizio delle infrastrutture (qualità della progettazione e manutenzione), promuovere una cultura della sicurezza stradale a tutti i livelli (Amministratori, pianificatori, progettisti, utenti della strada, cittadini), sviluppare una maggiore consapevolezza e promuovere una cultura del 'ciclista', tutelare soprattutto gli utenti più deboli della strada (pedoni e ciclisti) riducendo così implicitamente la gravità degli incidenti stessi, realizzazione di una rete ciclo-pedonale continua e sicura a servizio dei maggiori poli attrattori della città, ecc.)	
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	<b>C.2 Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti</b> (Interventi elencati in C.1)	
Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	<b>C.3 Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti</b> (Interventi elencati in C.1)	
Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	<b>C.4 Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti</b> (Interventi elencati in C.1, realizzazione di opere di traffic calming in punti particolarmente sensibili, realizzazione di zone 30, pedonalizzazione centro storico, ecc.)	
<b>D - Sostenibilità socio-economica</b>		
Miglioramento della inclusione sociale	<b>D.1 Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità</b> (Assicurare a tutti i cittadini, in particolare alle fasce deboli (minor reddito, disabili, ecc.) pari opportunità nell'accesso fisico a luoghi, funzioni e servizi della città, in particolare attraverso interventi mirati su tutta la viabilità interna ai quartieri e lungo gli itinerari di accesso agli istituti scolastici)	

Macro-obiettivi	Obiettivi di Fabriano	Voto 1-10
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	<p><b>D.2 Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili</b> (Migliorare i mezzi più sostenibili (piedi, bici, mezzi pubblici, mezzi di condivisione) rispetto a diversi fattori quali ad esempio rapidità degli spostamenti, regolarità del servizio, comfort di viaggio, informazioni a terra ed a bordo, sicurezza dello spostamento, Integrare e coordinare la pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità, predisponendo piani per il monitoraggio, la manutenzione e la gestione degli interventi proposti in un'ottica di effettiva attuabilità da parte degli uffici comunali preposti, privilegiando quelli di più facile attuazione che consentiranno, così, di cogliere i benefici associati in un orizzonte temporale più vicino, ecc)</p>	
Aumento della competitività territoriale e del tasso di occupazione	<p><b>D.3 Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono supportare la competitività territoriale e conseguentemente avere effetti positivi sui livelli di occupazione della città</b> (le attività ed i servizi che promuovono il marketing territoriale e la promozione turistica, con un sistema di trasporto più efficiente aumenta la competitività del territorio; tutti gli interventi previsti dagli altri obiettivi che favoriscono e contribuiscono allo sviluppo del sistema locale e ad incrementare i livelli di occupazione).</p>	
Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	<p><b>D.4 Rendere Efficace ed Efficiente la spesa pubblica destinata alla mobilità (infrastrutture e servizi), rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi indiretti connessi ai diversi modi di trasporto (esternalità, costi ambientali, sociali e sanitari, ecc.):</b> (Ottimizzare l'investimento di risorse pubbliche nel campo della mobilità (opere, provvedimenti, iniziative, ecc.) secondo il criterio del miglior rapporto costo/beneficio dell'intervento, rendere quanto più evidenti i costi diretti associati a ciascuna modalità di trasporto, promuovere le azioni di Mobility Management, diversificare le tariffe per la sosta per fasce orarie e territoriali, ecc.)</p>	

## 2.3 Articolazione della Fase 1 della Partecipazione con gli Stakeholder

La Fase 1 della Partecipazione del PUMS ha avuto per oggetto la definizione delle Priorità del PUMS e dei relativi Obiettivi e si è articolata, adottando il metodo del “dialogo strutturato tra stakeholder”, in due momenti.

Un **primo tavolo** tenutosi il 14/5/2019 finalizzato ad illustrare (considerato che le Linee di Indirizzo sono già state condivise e adottate) lo Schema Preliminare degli Obiettivi agli stakeholder e a raccogliere eventuali integrazioni e/o affinamenti della formulazione degli Obiettivi Specifici (che sarebbero stati successivamente proposti al vaglio dei cittadini). Prima dell'incontro sono stati inviati ai partecipanti i materiali che hanno consentito loro di prepararsi adeguatamente alla discussione: le Linee guida del PUMS di Fabriano, il Quadro Conoscitivo, i riferimenti normativi. L'incontro, ha seguito il seguente cronogramma di massima:

- presentazione della procedura (le “regole del gioco”) ed illustrazione degli obiettivi;
- introduzione della versione preliminare dello Schema Preliminare degli Obiettivi Specifici del Piano;
- sessioni di discussione degli Obiettivi Specifici e/o chiarimenti;
- presentazione della proposta di versione definitiva dello Schema di Piano e illustrazione delle fasi successive del “dialogo”.
- In chiusura del Tavolo e in vista del successivo incontro è stato lasciato ai partecipanti un breve questionario per la valutazione individuale delle dimensioni della sostenibilità urbana sui singoli Obiettivi Specifici (su una scala da 0 a 10), rimandando al Secondo Tavolo la discussione e l'esposizione collegiale delle priorità espresse da ciascuno.

Il **Secondo Tavolo**, tenutosi il 27/6/2019 è stato finalizzato a far dialogare gli stakeholder in merito alle priorità dichiarate sui diversi Obiettivi e in merito alle aspettative di evoluzione della città (non solo in tema di mobilità), nonché a supportare i soggetti ancora “indecisi” nell'attribuzione del “peso” di ogni singolo obiettivo specifico. Il Secondo Tavolo ha consentito inoltre, grazie ad una specifica fase di discussione guidata fra tutti i partecipanti, di individuare alcune istanze, specificità, peculiarità sulla Città di Fabriano (anche non direttamente attinenti al tema della Mobilità) precedentemente non emerse o condivise.

A seguire si riporta l'elenco degli Stakeholder invitati alla Fase 1 della Partecipazione sul PUM, distinti tra Soggetti Istituzionali e Associazionismo/Cittadini organizzati.

SOGGETTI ISTITUZIONALI	DENOMINAZIONE/UFFICIO
REGIONE	servizio tutela, gestione e assetto del territorio
	servizio infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico
PROVINCIA	settore iv - area governo del territorio
	area governo del territorio
	settore 9-10 territorio e ambiente
	ufficio territorio e pianificazione servizio ambiente e territorio
ARPAM	
Unione Montana Esino Frasassi	
Comuni Confinanti	CERRETO D'ESI (AN)

SOGGETTI ISTITUZIONALI	DENOMINAZIONE/UFFICIO
	ESANATOGLIA (MC)
	COSTACCIARO (PG)
	FIUMINATA (MC)
	SASSOFERRATO (AN)
	FOSSATO DI VICO (PG)
	GENGA (AN)
	GUALDO TADINO (PG)
	NOCERA UMBRA (PG)
	MATELICA (MC)
	POGGIO SAN VICINO (MC)
	SERRA SAN QUIRICO (AN)
	SIGILLO (PG)
<b>ASUR MARCHE</b>	
<b>CONSIGLIO COMUNALE JUNIOR</b>	
TRENITALIA	trenitalia spa direzione trasporto regionale marche via einaudi ancona
RFI	direzione territoriale produzione via marconi, 52 - 60121 ancona (an)
<b>TAXI</b>	
<b>ATMA</b>	
<b>CONTRAM</b>	
Ufficio Regione	Direttore Generale Segreteria del Direttore Generale
Ufficio Provinciale	UFFICIO III Ambito territoriale per la provincia di Ancona
<b>I. C. Aldo Moro</b>	
<b>I. C. Imondi Romagnoli</b>	
<b>I. C. Marco Polo</b>	
Istituto artistico "Mannucci" Liceo artistico di Fabriano	
Liceo Classico "Stelluti"	
Liceo Scientifico "Vito Volterra" Liceo scientifico di Sassoferrato	
Istituto d'Istruzione Superiore "Morea-Vivarelli" ITCG "Morea", ITA "Vivarelli"	
Istituto d'Istruzione Superiore "Merloni-Miliani" ITI "Merloni", IPSIA "Miliani"	

ASSOCIAZIONISMO	DENOMINAZIONE
FONDAZIONE ARISTIDE MERLONI	
FONDAZIONE CARIFAC	
CNA	
Confartigianato	
Confcommercio	
ConfEsercenti	
Camera di Commercio Ancona	
Commercianti Centro Storico	
Confindustria	
Ordine Ingegneri	
Ordine Architetti	
Ordine Geometri	
WWF	
Legambiente	
PIEDIBUS	
Associazione utenti TPL	
Associazione DLF	
Associazione Pendolari	
FIAB	
Associazioni SPORTIVE	Consulta dello sport
FAI	
CAI	
ASSOCIAZIONE CULTURALI	
ASSESSORE PASCUCCI	
ASSOCIAZIONE DISABILITA'	
ASSOCIAZIONE VOLONTARIATO	Consulta del volontariato
SINDACATI	CISL
	CGIL
	UIL
WHIRPOOL	
ELICA	
MTS	
AIRFORCE	
CARTIERE MILIANI	
FABER	

ASSOCIAZIONISMO	DENOMINAZIONE
JP	
JANUS DOGANE	(Janusped agenzia dogane)

## 2.4 La Fase 1 della Partecipazione con i Cittadini

Successivamente al Primo Tavolo di partecipazione con gli Stakeholder, lo Schema Preliminare degli Obiettivi è stato sottoposto anche alla cittadinanza attraverso un'indagine on-line, finalizzata a generare le graduatorie per ordine di priorità degli Obiettivi Specifici consolidati con il Primo Tavolo degli stakeholder.

L'indagine è stata realizzata attraverso la definizione di un Questionario Online ed è stata promossa attraverso i canali istituzionali (sul sito del Comune), passaparola e organi di stampa. Analogamente a quanto definito per gli Stakeholder, la sezione del questionario per la valutazione dello Schema di Piano è stata organizzata in modo da rilevare il giudizio dell'intervistato su ciascuna dimensione e su ciascun obiettivo secondo una scala crescente d'importanza con punteggi tra 0 e 10. Il questionario Online è stato aperto alla consultazione dal 6/4/2019 al 13/9/2019.

### 3 LE PRIORITÀ DEGLI OBIETTIVI DEL PUMS A SEGUITO DELLA FASE 1 DELLA PARTECIPAZIONE

A seguire si riportano i valori sintetici di dettaglio relativi alle due consultazioni effettuate nella Fase 1 della partecipazione sugli obiettivi del PUMS, rispettivamente riferiti a:

- i 18 moduli restituiti dagli Stakeholder (sia Enti/Istituzioni che Associazionismo e Cittadini organizzati) a seguito dei due Tavoli di Partecipazione (cui hanno partecipato più stakeholder di quanti non abbiano restituito il questionario);
- i 45 moduli restituiti dai Cittadini a seguito della Consultazione tramite Form Online.

Ogni partecipante doveva esprimere un voto tra 0 e 10 per ciascun obiettivo specifico riportato nello Schema Preliminare. I risultati presentati di seguito sintetizzano le principali dimensioni statistiche di tutti i punteggi attribuiti a ciascun obiettivo, dapprima distintamente per i due gruppi "Stakeholder" e "Cittadini" e conclusivamente "sommandone" i punteggi. Gli Indicatori sintetici scelti per rappresentare sinteticamente i punteggi espressi sui diversi Obiettivi sono descritti a seguire:

Indicatore	Descrizione
Voti	Numero di questionari raccolti
% Voti 9+10	Percentuale di voti Alti (pari a 9 o 10) assegnati all'obiettivo
MIN	Voto minimo attribuito all'obiettivo sulla scala 0-10
MAX	Voto massimo attribuito all'obiettivo sulla scala 0-10
MEDIA	Media dei voti attribuiti all'obiettivo sulla scala 0-10
A Base 100	Riparametrazione del Voto Medio tra tutti gli obiettivi su una scala 0-100 dove 0 viene assegnato all'Obiettivo con il voto medio più basso e 100 all'obiettivo con il voto medio più alto.

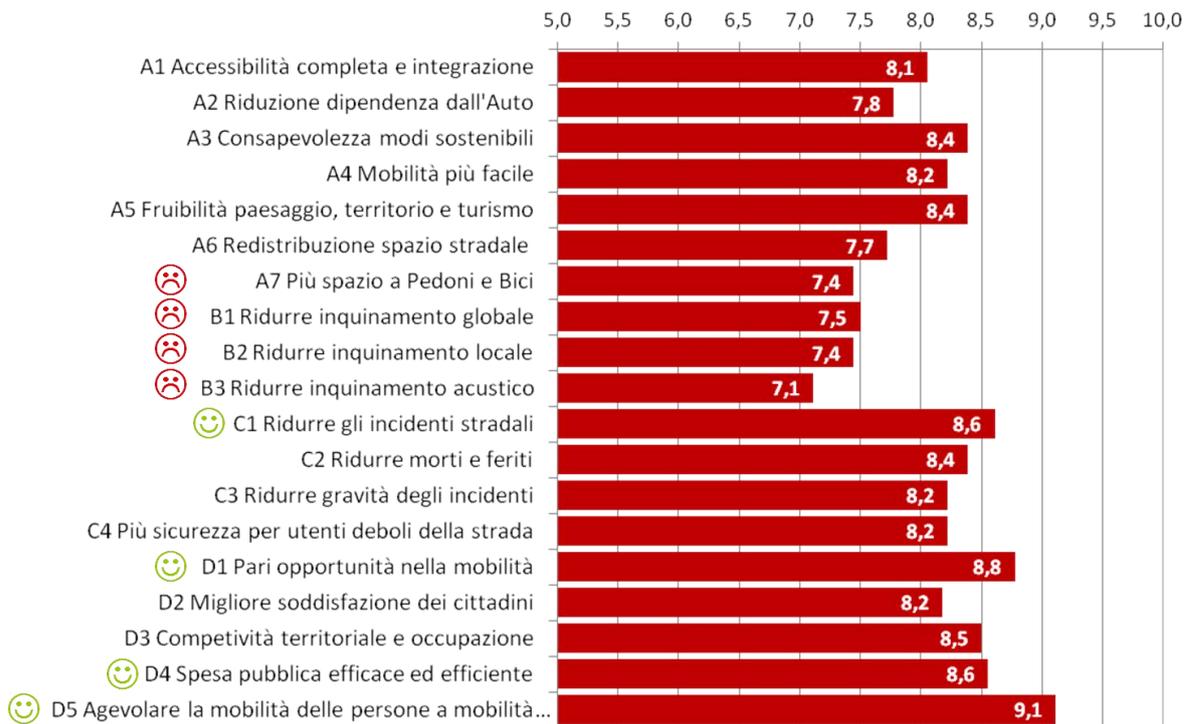
#### 3.1 Le priorità per gli Stakeholder

GRUPPO	Obiettivi di Fabriano	Voti	% Voti 9+10	MIN	MAX	MEDIA	A Base 100
A – Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	<b>A.1 Garantire l'accessibilità completa alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviario/Mobilità Dolce</b>	18	33%	5	10	8,1	47
	<b>A.2 Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto, garantendo reti e servizi di mobilità adeguati</b>	18	44%	4	10	7,8	33
	<b>A.3 Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili,</b>	18	61%	4	10	8,4	64

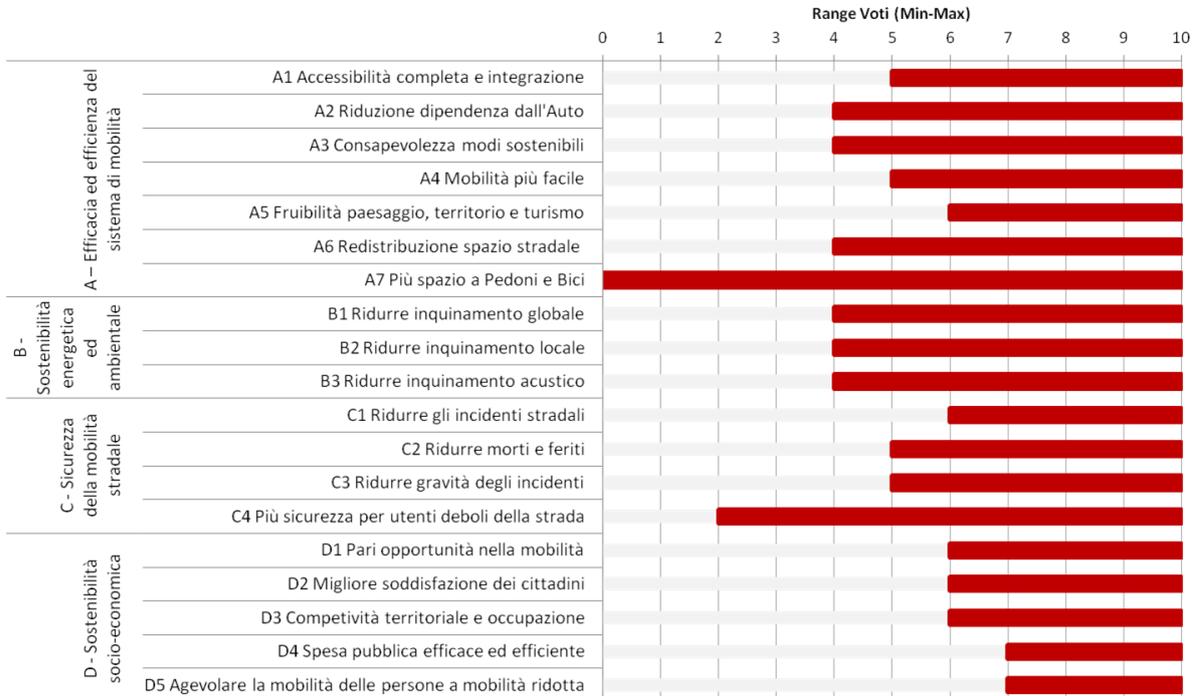
GRUPPO	Obiettivi di Fabriano	Voti	% Voti 9+10	MIN	MAX	MEDIA	A Base 100
	<b>A.4 Miglioramento la circolazione di persone e merci nel territorio, facilitando l'accesso all'area dall'esterno e consentendo di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio</b>	18	44%	5	10	8,2	56
	<b>A.5 Migliorare fruibilità del paesaggio urbano, promuovere il turismo e la valorizzazione del territorio</b>	18	44%	6	10	8,4	64
	<b>A.6 Riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL</b>	18	39%	4	10	7,7	31
	<b>A.7 Aumentare nello specifico lo spazio pubblico dedicato alla circolazione di pedoni e biciclette</b>	18	44%	0	10	7,4	17
B - Sostenibilità energetica ed ambientale	<b>B.1 Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti e inquinanti derivanti dal settore dei trasporti</b>	18	39%	4	10	7,5	19
	<b>B.2 Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili</b>	18	28%	4	10	7,4	17
	<b>B.3 Prevenire e contenere l'inquinamento acustico</b>	18	11%	4	10	7,1	0
C - Sicurezza della mobilità stradale	<b>C.1 Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali</b>	18	56%	6	10	8,6	75
	<b>C.2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti</b>	18	50%	5	10	8,4	64
	<b>C.3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti</b>	18	39%	5	10	8,2	56
	<b>C.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)</b>	18	56%	2	10	8,2	56
D - Sostenibilità socio-economica	<b>D.1 Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità</b>	18	72%	6	10	8,8	83
	<b>D.2 Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili</b>	18	39%	6	10	8,2	53
	<b>D.3 Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono supportare la competitività territoriale e conseguentemente avere effetti positivi sui livelli di occupazione della città</b>	18	50%	6	10	8,5	69

GRUPPO	Obiettivi di Fabriano	Voti	% Voti 9+10	MIN	MAX	MEDIA	A Base 100
	<b>D.4 Rendere Efficace ed Efficiente la spesa pubblica destinata alla mobilità (infrastrutture e servizi), rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi indiretti connessi ai diversi modi di trasporto (esternalità, costi ambientali, sociali e sanitari, ecc.)</b>	18	56%	7	10	8,6	72
	<b>D5 Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità (disabili permanenti e temporanei, bambini, anziani, donne in gravidanza):</b>	18	72%	7	10	9,1	100

### Media Voti Stakeholder



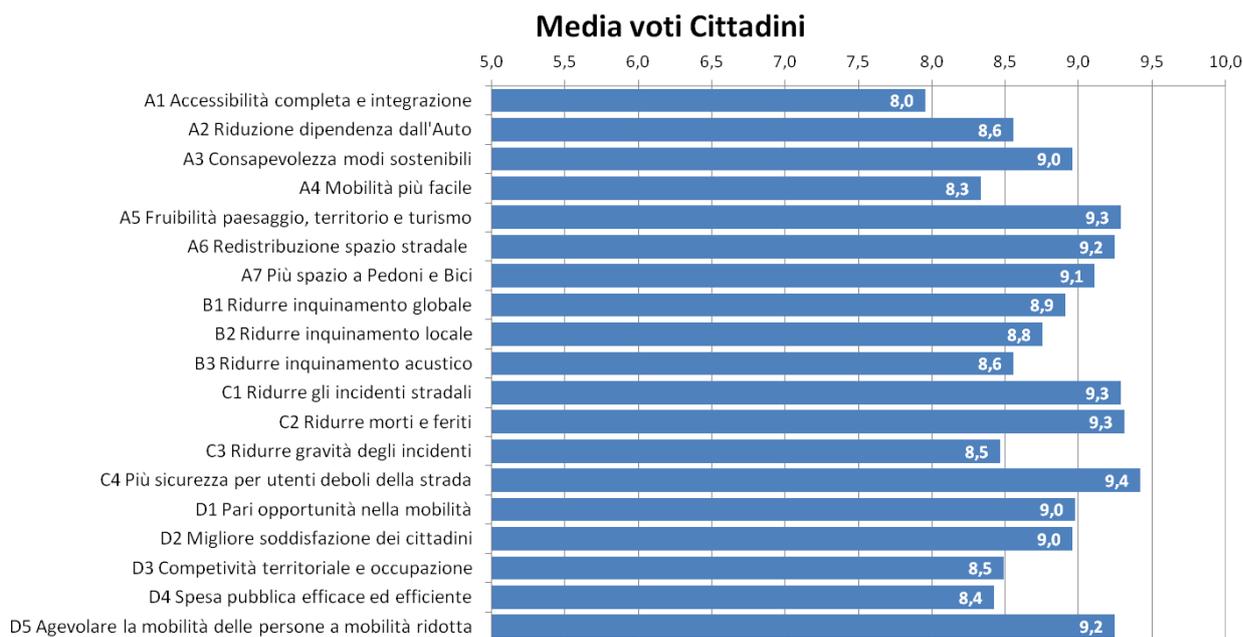
### Range dei Voti degli Stakeholder



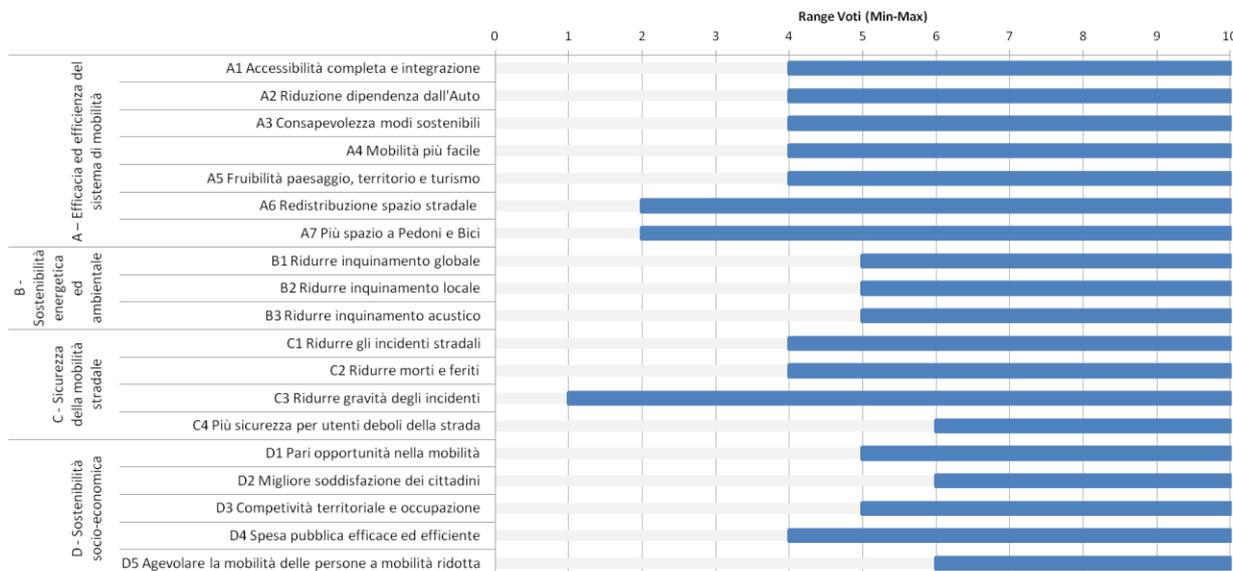
### 3.2 Le Priorità per i cittadini

GRUPPO	Obiettivi di Fabriano	Voti	% Voti 9+10	MIN	MAX	MEDIA	A Base 100
A – Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A.1 Garantire l'accessibilità completa alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviario/Mobilità Dolce	45	44%	4	10	8,0	0
	A.2 Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto, garantendo reti e servizi di mobilità adeguati	45	58%	4	10	8,6	41
	A.3 Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili,	45	69%	4	10	9,0	68
	A.4 Miglioramento la circolazione di persone e merci nel territorio, facilitando l'accesso all'area dall'esterno e consentendo di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio	45	56%	4	10	8,3	26
	A.5 Migliorare fruibilità del paesaggio urbano, promuovere il turismo e la valorizzazione del territorio	45	82%	4	10	9,3	91
	A.6 Riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL	45	84%	2	10	9,2	88
	A.7 Aumentare nello specifico lo spazio pubblico dedicato alla circolazione di pedoni e biciclette	45	73%	2	10	9,1	79
B - Sostenibilità energetica ed ambientale	B.1 Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti e inquinanti derivanti dal settore dei trasporti	45	71%	5	10	8,9	65
	B.2 Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili	45	67%	5	10	8,8	55
	B.3 Prevenire e contenere l'inquinamento acustico	45	60%	5	10	8,6	41
C - Sicurezza della mobilità stradale	C.1 Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali	45	82%	4	10	9,3	91
	C.2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	45	80%	4	10	9,3	92
	C.3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	45	56%	1	10	8,5	35
	C.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	45	80%	6	10	9,4	100
D - Sostenibilità socio-economica	D.1 Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità	45	73%	5	10	9,0	70

GRUPPO	Obiettivi di Fabriano	Voti	% Voti 9+10	MIN	MAX	MEDIA	A Base 100
	D.2 Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili	45	64%	6	10	9,0	68
	D.3 Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono supportare la competitività territoriale e conseguentemente avere effetti positivi sui livelli di occupazione della città	45	58%	5	10	8,5	36
	D.4 Rendere Efficace ed Efficiente la spesa pubblica destinata alla mobilità (infrastrutture e servizi), rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi indiretti connessi ai diversi modi di trasporto (esternalità, costi ambientali, sociali e sanitari, ecc.)	45	56%	4	10	8,4	32
	D5 Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità (disabili permanenti e temporanei, bambini, anziani, donne in gravidanza):	45	78%	6	10	9,2	88

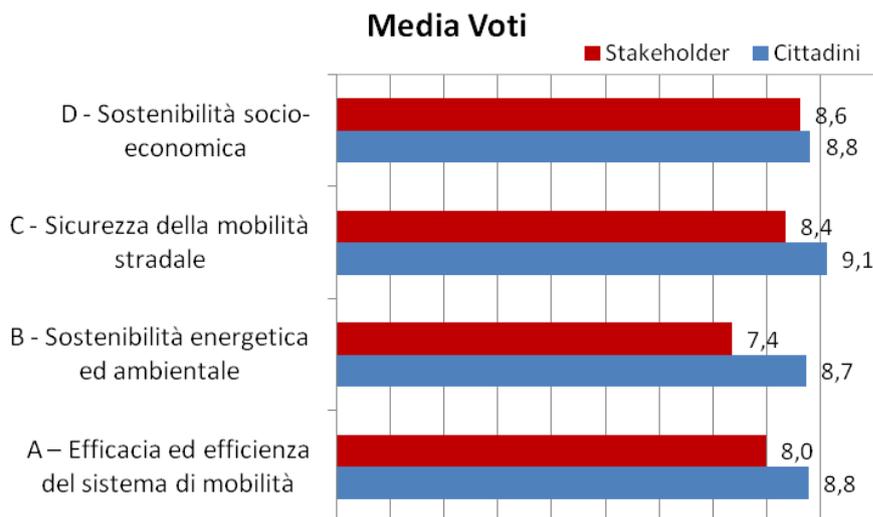


### Range dei Voti dei Cittadini

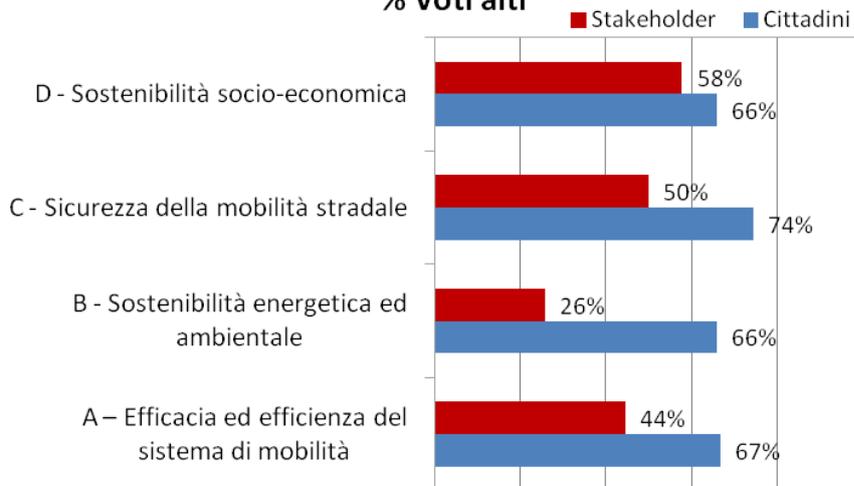


### 3.3 Le priorità “per la Città” (lettura combinata di Stakeholder e Cittadini)

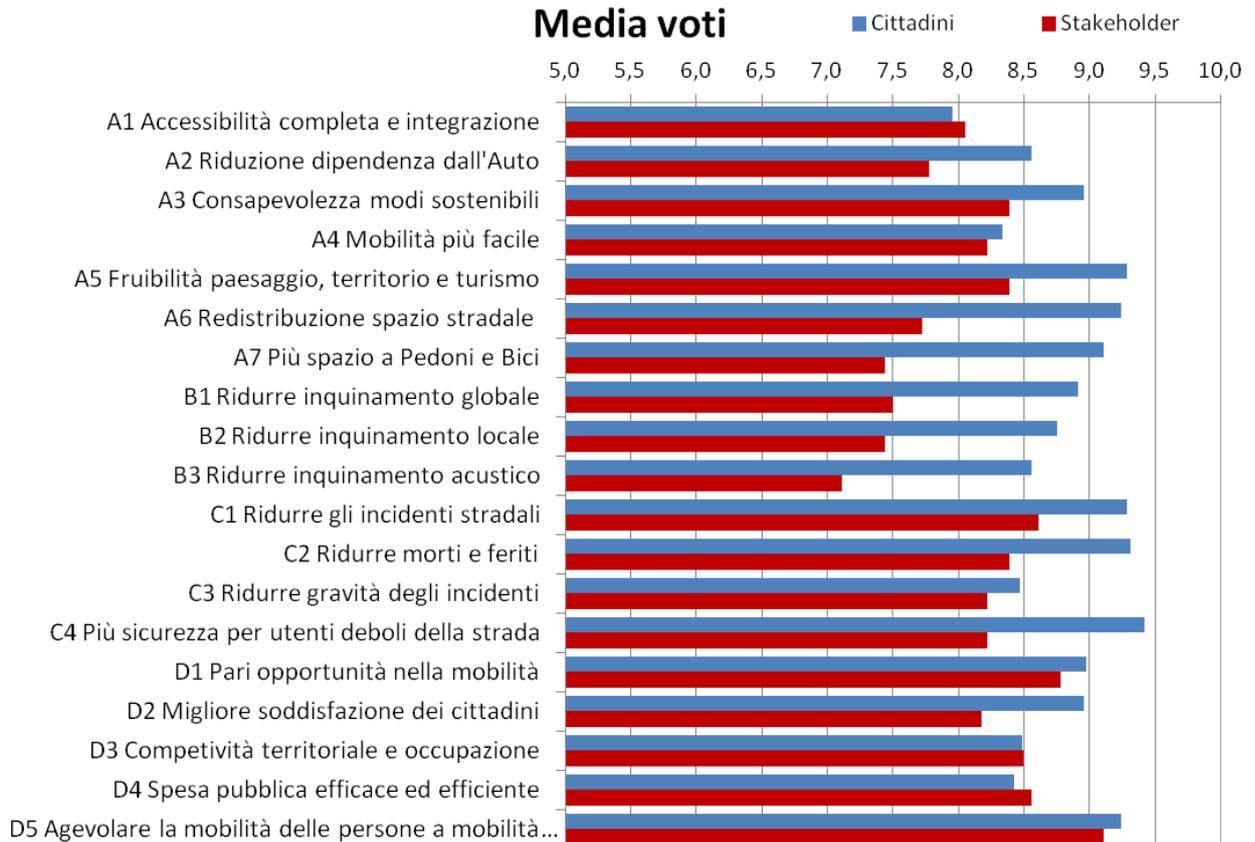
A seguire si illustra la “combinazione” delle priorità espresse da cittadini e stakeholder, assumendo i valori medi di tutti gli stakeholder e i valori medi di tutti i cittadini. Così facendo, nonostante una diversa rappresentatività quantitativa (18 stakeholder e 45 cittadini), alle priorità espresse da entrambi i “gruppi” viene attribuito il medesimo peso.



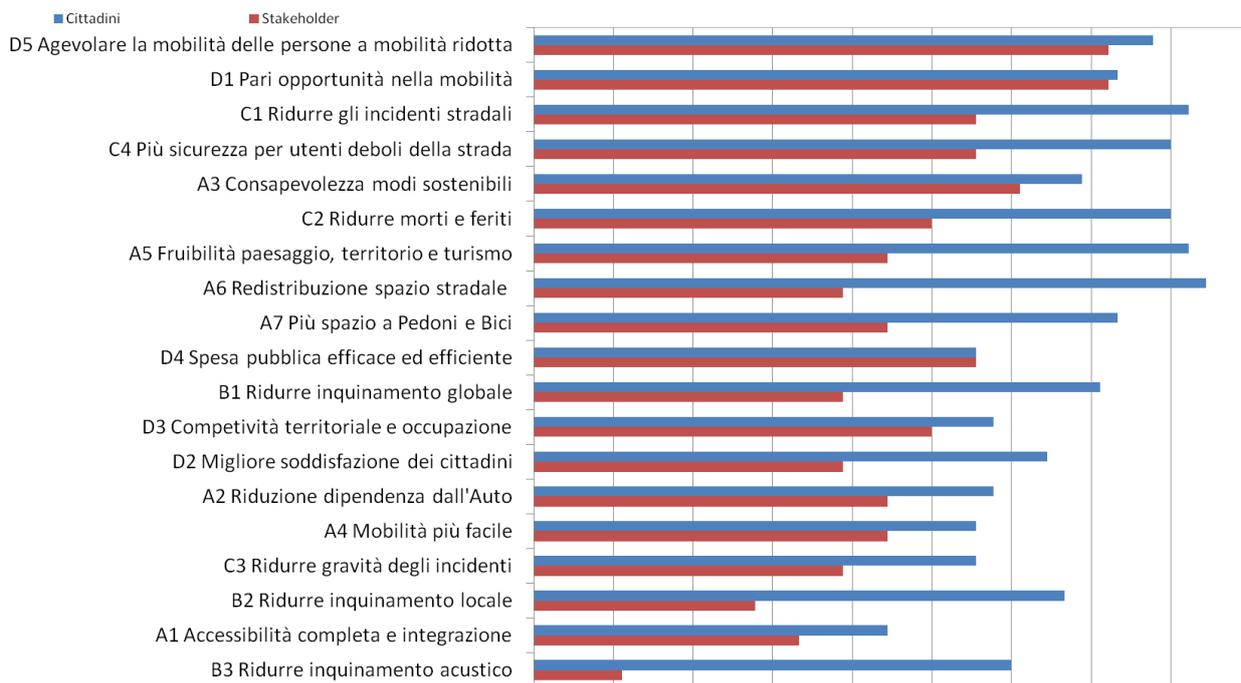
### % Voti alti



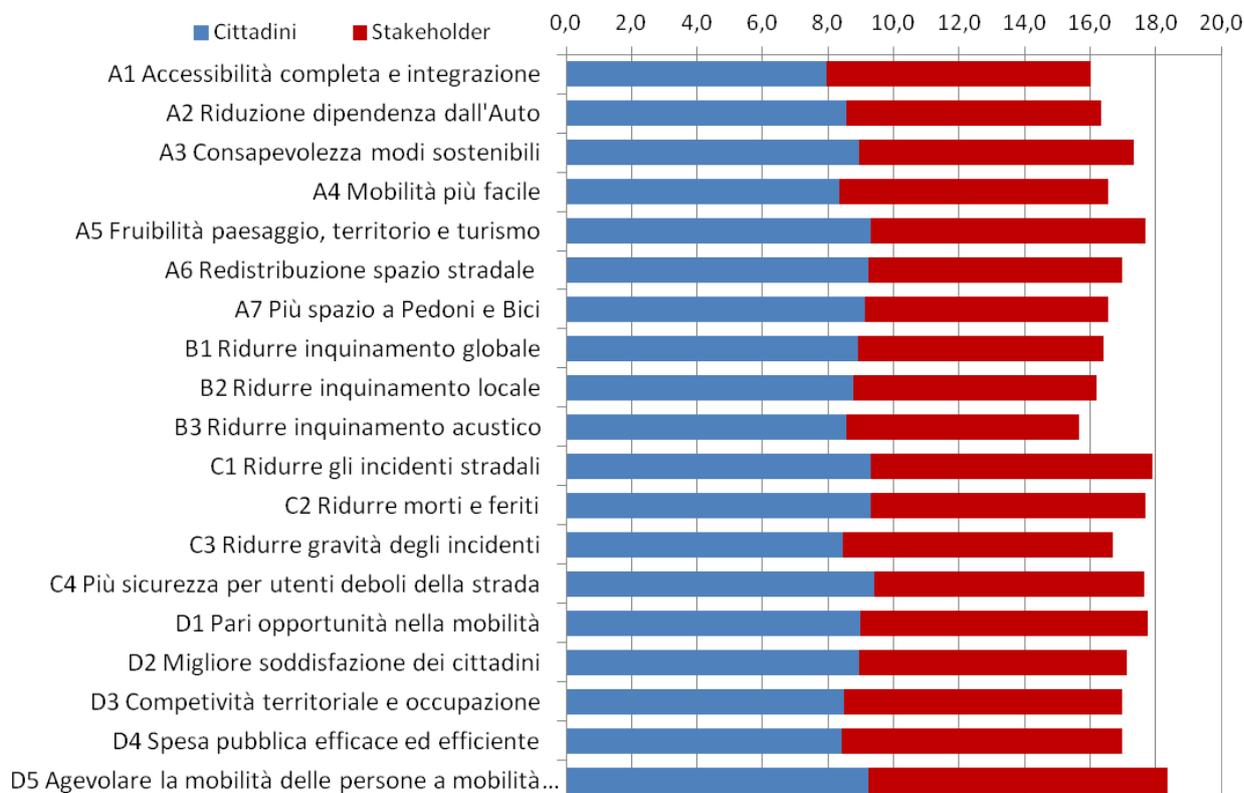
### Media voti



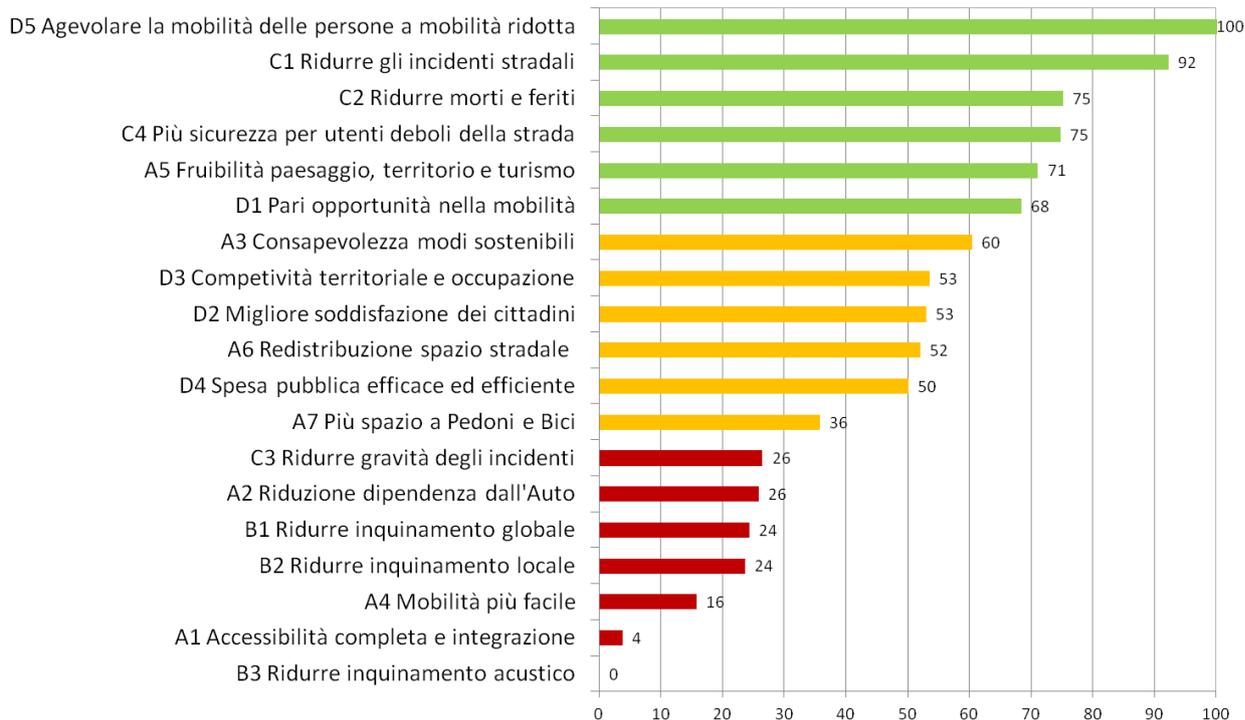
### % di Voti alti (9+10)



### Media voti



### Ranking Generale (a base 100, Stakeholder+Cittadini)



### 3.4 Le priorità per l'Amministrazione Comunale

A valle del percorso di partecipazione con Stakeholder e Cittadini, è opportuno esplicitare le priorità che l'Amministrazione Comunale assegna a ciascun obiettivo, secondo una logica di massima trasparenza e giusta assunzione di responsabilità da parte del Decisore Pubblico.

Come evidenziato sopra, alcuni obiettivi sono stati valutati diversamente dalla città rispetto ad un quadro delle criticità dell'attuale sistema di mobilità abbastanza eloquente. Al netto dei temi legati alla sicurezza stradale, si registrano priorità molto diverse tra cittadini e stakeholder in merito ad alcuni obiettivi in particolare:

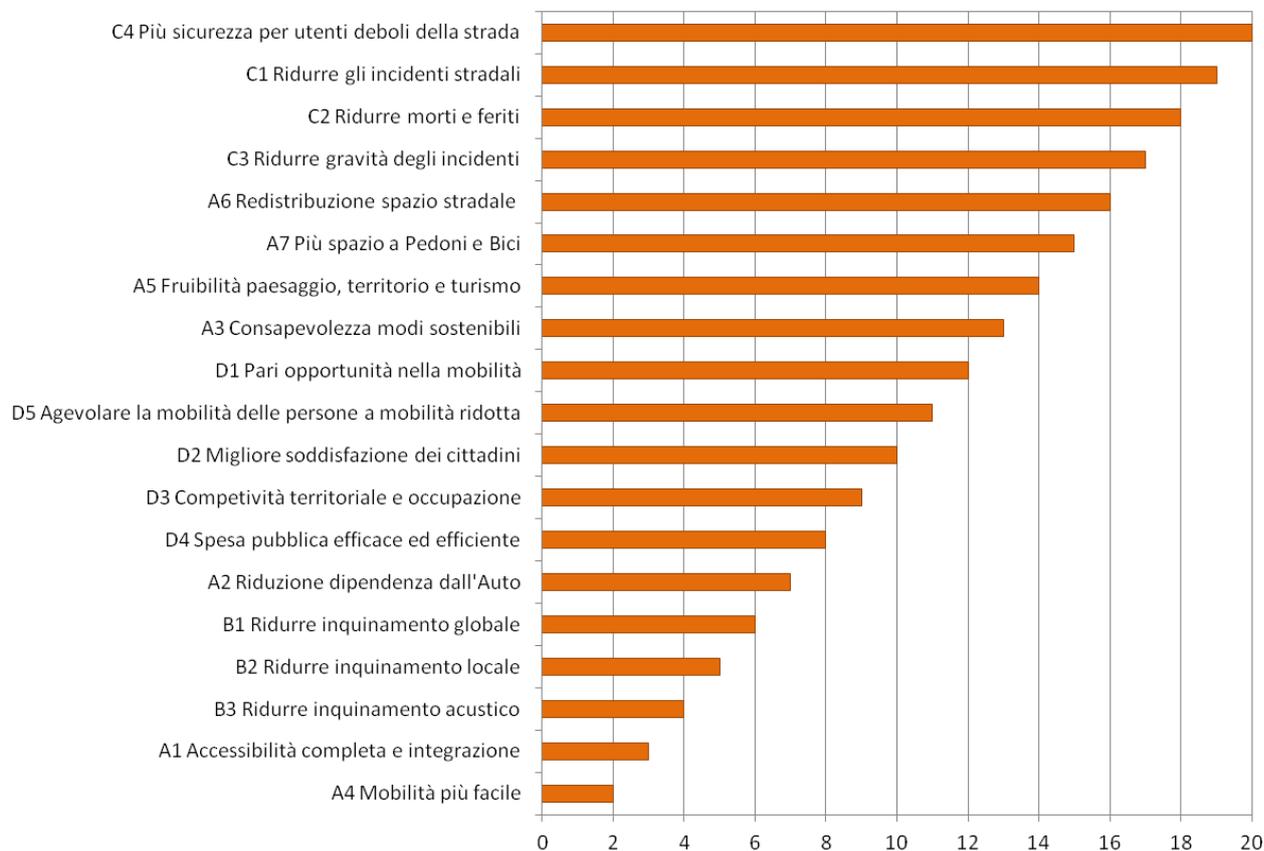
- A6 Redistribuzione dello spazio stradale
- A7 Più spazio a Pedoni e Bici
- B2 Ridurre inquinamento locale
- B3 Ridurre inquinamento acustico

Se da un lato la differenza di priorità espresse dai cittadini e dagli stakeholder può essere ricondotta ad una scarsa percezione di talune tematiche, va anche considerato che tra questi obiettivi ve ne sono alcuni (B2 e B3) che sono legati alle ragioni stesse che spingono alla redazione di un PUMS e che sono già stati dichiarati "obiettivi inderogabili" non solo dall'Amministrazione ma anche dalla Comunità Europea. Per quanto riguarda invece gli obiettivi A6 e A7, è probabile che vi siano priorità differenti tra i due macrogruppi consultati, con una sensibilità maggiore da parte dei cittadini rispetto agli Stakeholder (istituzionali e non).

Ciò premesso, l'Amministrazione Comunale ha individuato ed esplicitato le proprie priorità per i diversi obiettivi specifici facendo una sintesi delle priorità espresse in sede di partecipazione da parte dei due macrogruppi consultati, ed ha espresso un puro e semplice "ordine di priorità" (senza esplicitare pertanto dei "pesi" relativi) degli Obiettivi, sintetizzato nell'immagine seguente.

Il PUMS si impegna pertanto a valutare in maniera congiunta le diverse priorità espresse “dalla città” e dal Decisore Pubblico, con piena trasparenza e consapevolezza delle sensibilità dichiarate dai diversi attori in gioco.

### Priorità per l'Amministrazione



## ALLEGATO 1. RESOCONTO PRIMO TAVOLO STAKEHOLDER 14/5/2019

Data 27/6/2019, presso CAG-Centro Aggregazione Giovanile, via De Gasperi 8, Salone Primo Piano

### SESSIONE ORE 15.00 ENTI E ISTITUZIONI -----

#### Presenti registrati:

- Assessore
- Ufficio Pianificazione
- Consulente PUMS
- Liceo Classico Stelluti
- ASUR AV2
- Istituto Comprensivo Romagnoli
- Trenitalia DR Marche
- Istituto Comprensivo Aldo Moro

#### Interventi:

- **Liceo Classico Stelluti:** Il PUMS è importante per provare a risolvere i problemi della collocazione della Cittadella degli Studi, che determina elevati costi e sforzi per la mobilità degli studenti, alcuni dei quali preferiscono andare a Camerino. Importante aumentare la consapevolezza sulle conseguenze ambientali e di salute pubblica della mobilità nei cittadini e in particolare dei ragazzi (il Pedibus!). A Fabriano ci si muove molto bene a piedi.
- **ASUR:** Hanno fatto un focus sugli Incidenti stradali. Si mettono a disposizione per supportare le azioni informative/divulgative del PUMS. Importantissime le azioni di comunicazione e informazione ai cittadini sia su stili di vita/salute che sulle scelte di mobilità e sicurezza stradale. Importanti gli effetti del Pedibus su salute ed educazione agli stili di vita corretti
- **Trenitalia:** nel 2026 è prevista l'elettrificazione della linea Fabriano-Macerata-Civitanova, che garantirà 5-10' di guadagno di tempo tra Fabriano e Macerata. Ulteriori benefici deriveranno dall'incremento delle frequenze dei servizi ferroviari con il nuovo contratto Trenitalia-Regione Marche (previsto a breve e della durata i 15 anni).

### SESSIONE ORE 18.00 Associazioni/Cittadini Organizzati -----

#### Presenti registrati:

- Assessore
- Consulente PUMS
- Associazione Commercianti del Centro Storico
- Ordine degli Architetti PPCC Provincia di Ancona
- Associazione Culturale Fabricamenti
- Confcommercio Marche centrali
- Confartigianato Ancona Pesaro Urbino
- CISL
- Janusped srl Fabriano Agenzia Dogane Inport-Export
- Ordine degli Ingegneri di Ancona

- Confindustria Marche Nord-Territoriale
- Ariston Thermo
- Collegio dei Geometri Ancona
- CGIL Fabriano
- CONTRAM SpA

#### Interventi:

- **Commercianti del Centro:** sarà necessario leggere le Linee Guida Ministeriali per sapere come va fatto un PUMS. Chiede inoltre di poter visionare il Quadro Conoscitivo completo (non pubblicato per errore sul sito del Comune). Non si ravvisano problemi di PM10 dai dati ARPAM sulla centralina di Fabriano. Attorno a Fabriano il commercio è in pessime condizioni e va molto peggio che in centro. Importante puntare sul rilancio dell'Artigianato di Qualità e del Commercio di Vicinato.
- **Confcommercio:** Fabriano attraversa un momento difficile, e in particolare il suo commercio (per effetto delle direttive UE e per l'obsolescenza del Piano del Commercio). Se tutti gli Opifici potranno diventare centri commerciali solo pagando gli Oneri di Urbanizzazione il commercio locale morirà inevitabilmente. Serve una politica ordinata sul commercio. Importante puntare sul mantenimento dei Negozi di Vicinato, che possono aiutare i quartieri. Strategici per dare nuovo slancio all'economia della città potranno essere il Turismo legato all'Artigianato dall'entroterra (l'artigianato a Fabriano è un'eccellenza!), non solo in occasione di eventi promozionali. Il 40% delle auto a Fabriano è Euro 2 o inferiore, attenzione agli effetti sociali.
- **Confindustria:** Un territorio vasto e a bassa densità è un problema per l'accessibilità dei lavoratori e del TPL, mentre a Fabriano è anche troppo facile spostarsi in auto, anche su distanze brevissime. Per almeno altri 10 anni la città resterà un importante Polo Industriale.
- **Confartigianato:** Per trovare nuove risorse e occasioni di rilancio del comune, è importante l'Artigianato, ma soprattutto in Chiave Innovativa per il Turismo legato ad una Dimensione Esperienziale. A Fabriano ci sono tante eccellenze e spazi da dedicare a questo.
- **Ordine degli Architetti:** Il PUMS è una grande opportunità: muovendosi a piedi, in bici o in auto determina modi differenti di Legarsi ai Luoghi della Città! La Mobilità che scegliamo determina il nostro punto di vista sul contesto locale, cambia anche il legame e il radicamento delle nuove generazioni.
- **Associazione Culturale Fabricamenti:** La Mobilità a Piedi per Fabriano è un'opportunità enorme per favorire il radicamento delle future generazioni.
- **CONTRAM SpA:** Fabriano è un comune molto grande e la Regione Marche eroga qui il contributo chilometrico per il TPL più basso di tutte le Marche (la cui media è già molto bassa rispetto alle altre regioni italiane). Il Terminal è vicino alla zona sportiva, può costituire un'opportunità per la mobilità dei giovani che fanno sport.

## ALLEGATO 2. RESOCONTO SECONDO TAVOLO STAKEHOLDER

Data 27/6/2019, presso CAG-Centro Aggregazione Giovanile, via De Gasperi 8, Salone Primo Piano

### SESSIONE ORE 15.00 ENTI E ISTITUZIONI -----

#### Presenti registrati:

- Ufficio Pianificazione
- Consulente PUMS
- ASUR AV2
- Istituto Comprensivo Marco Polo
- Istituto Comprensivo Aldo Moro

#### Interventi:

- **Liceo Classico:** Priorità assoluta a salute e sicurezza → fondamentale la sensibilizzazione dei cittadini e delle coscienze. L'inquinamento acustico non è percepito a Fabriano. Il TPL è poco conosciuto dai non utenti. Come vede la Mobilità Futura di Fabriano: Auto Elettriche e a una Nuova Consapevolezza e più Mobilità Attiva: piste ciclabili, percorsi verdi, città pulita e vivibile.
- **ASUR:** In tema di salute e di sicurezza stradale è importante fare molta prevenzione. Su Viale Stelluti nei pressi dell'Ospedale c'è un problema evidente di velocità e anche di leggibilità del Nodo. Come vede la Mobilità Futura di Fabriano: Investimenti importanti per incidere sul modo di pensare/agire delle persone, per sensibilizzarle; incentivi per bici elettriche, piste ciclabili, migliorare molto il TPL, spostamento orari ingresso/uscita dalle scuole, sviluppare moltissimo i Pedibus.
- **Istituto Marco Polo:** Importante aumentare la consapevolezza delle Nuove Generazioni in merito alle scelte di Mobilità, seminare bene dà effetti a lungo termine. Maggior importanza assegnata alla riduzione degli incidenti in generale e ad aumentare l'accessibilità per le Persone a Mobilità Ridotta.

### SESSIONE ORE 17.30 Associazioni/Cittadini Organizzati -----

#### Presenti registrati:

- Ufficio Pianificazione
- Consulente PUMS
- UIL
- Confcommercio
- Confartigianato
- Associazione Commercianti del Centro Storico
- Collegio dei Geometri Ancona
- Ordine degli Ingegneri di Ancona
- Ordine degli Architetti PPCC Provincia di Ancona
- Fondazione Cassa di Risparmio

**Interventi:**

- **UIL:** Il turismo è un settore per cui le Marche hanno un asset strategico molto apprezzato all'estero ("per gli Inglesi sono meglio della Toscana!")
- **Collegio dei Geometri:** No a limitazioni sulla sosta. Importante eliminare le Zone Industriali dalle Frazioni e riconcentrarle tutte nei distretti più importanti (Fabriano). Le Ciclabili vanno bene se fatte su Ferrovie dismesse, non in città. Importante la sicurezza dei Pedoni. Parcheggi multipiano a servizio di turisti e residenti vicino al centro, da servire con Navette (e comunque, fermata in Centro). Ma a Fabriano c'è poco da vedere.
- **Ordine degli Ingegneri:** Ridurre l'uso dell'auto NON è un valore di per sé.
- **Commercianti del Centro:** Accessibilità al Centro con parcheggi multipiano adiacenti, segnaletica di indirizzamento e navette con fermate in Centro. Per il rilancio del Turismo consideriamo che a Fabriano sarà vero che ci sono pochi hotel ma è anche vero che c'è davvero poco da vedere, si fa il giro delle cose da vedere in 45minuti. Raddoppiare il parcheggio Moccia e fare parcheggio sotterraneo in P. Garibaldi. Fare WC pubblici in centro per i turisti e migliorare/aumentare l'arredo urbano, per il quale i Commercianti sono disponibili a investire/sponsorizzare. Spostare il Museo della Carta in Centro Storico. Riportare il TPL in Pz.le Matteotti.
- **Fondazione Cassa di Risparmio:** Lamenta l'assenza dell'Amm.ne su un tema così delicato. Non guardare solo a Fabriano ma a tutto il territorio. Quali sono i parcheggi (a nord, a sud) limitrofi al Centro, e come vanno fatti va condiviso con l'Amm.ne. Si chiede se è sensato riprendere il Piano Sintagma.
- **Confcommercio:** Ritiene fondamentale agire sui Quartieri perché aiuta il radicamento dei giovani, quindi puntare su: accessibilità differenziata, rivedere gli accessi, arredo urbano, sosta locale.
- **Ordine degli Architetti:** Lamenta l'assenza dell'Amm.ne, è una questione di metodo e rispetto. Da questo tavolo sembra che il futuro di Fabriano interessi solo ai Commercianti del Centro, ma forse è probabile che sia effettivamente così. Turismo sostenibile? È difficile arrivare a Fabriano in Treno. L'accessibilità al Centro per i Turisti va affrontata con le medesime modalità anche per i Residenti e Cittadini, anche perché a popolazione invecchierà ancora. A Fabriano ci sono priorità maggiori rispetto alla mobilità: i capannoni vuoti da riconvertire.
- **Confartigianato:** Lamenta l'assenza dell'Amm.ne. Fare "Negozzi Artigiani" in centro storico potrà portare un nuovo Turismo Esperienziale. Non crede che la ciclabilità potrà essere determinante per risolvere i problemi di mobilità di Fabriano. Importante è fare Arredo Urbano e valorizzare il Museo della Carta, nuovi Parcheggi e Bagni pubblici.