

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2018



20 SETTEMBRE // PALAZZO DEL PODESTÀ

- ORE 21.00 SALUTI**
GABRIELE SANTARELLI - SINDACO COMUNE DI FABRIANO
- ORE 21.10 DIAMO SPAZIO ALLE PERSONE**
IOSELITO ARCIONI - VICESINDACO ASSESSORE ALLA MOBILITÀ COMUNE DI FABRIANO
- ORE 21.30 MARCO SCARPONI**
FONDAZIONE MICHELE SCARPONI
- ORE 21.50 ATTENTAMENTE**
CAMPAGNA CONTRO LA DISTRAZIONE E I COMPORAMENTI ERRATI SULLE STRADE URBANE
PAOLO GOGLIO - DIRETTORE PROGETTO NOISICURI
- ORE 22.10 PUMS: NUOVA MOBILITÀ A FABRIANO**
LE LINEE DI INDIRIZZO DEL PUMS PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
ARCH. JACOPO OGNIBENE - DIRETTORE TECNICO TPS PRO - INGEGNERIA DEI TRASPORTI
- ORE 22.30 LA MOBILITÀ ELETTRICA NELLA REGIONE MARCHE**
UN PERCORSO IDENTIFICATO NEL SEGNO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
ING. MAURO PETRACCINI - REGIONE MARCHE SERVIZIO INFRASTRUTTURE TRASPORTI ED ENERGIA

CAMBIA E VAI

22 SETTEMBRE // CAR FREE DAY
GIORNATA MONDIALE CITTÀ SENZ'AUTO

- ORE 15.00 - ORE 20.00 I FOTOGRAFI GIRANO PER LA CITTÀ**
con FOTOCUB ARTI VISIVE
- ORE 15.00 - ORE 20.00 I GIOCHI IN LEGNO** in PIAZZA DEL PODESTÀ
con DOMENICO MICHETTI
- ORE 15.00 - ORE 20.00 E-BIKE EXPERIENCE** in PIAZZA DEL COMUNE
con YANUS BICI CAMPER MOTO
- ORE 15.00 - ORE 20.00 MINI TORNEO DI BASKET A 3**
con CONSIGLIO COMUNALE JUNIOR
- ORE 16.00 GIOCHI DI RUOLO** in PIAZZA FABIO ALTINI
con LOKENDIL
- ORE 16.00 - ORE 20.00 BIKE PARK** in PIAZZA DEL COMUNE
con PEDALE STRACCO FABRIANO
- ORE 17.00 PASSEGGIATA CINestetICA**
con Associazioni TALIA e FABRIANO DAL BASSO
- ORE 18.30 CONCERTO JAZZ** in PIAZZA AMEDEO DI SAVOIA
con FABRIJAZZ
- ORE 20.30 EDIZIONE SPECIALE "PEDALATA SOTTO LE STELLE"**
con partenza da PIAZZA DEL COMUNE
- IN CASO DI MALTEMPO LE INIZIATIVE VERRANNO RINVIATE

IN OCCASIONE DELL'EVENTO, CONTRAM SPA,
NELLE GIORNATE DEL 16 E 22 SETTEMBRE
OFFRIRÀ LA POSSIBILITÀ DI USUFRUIRE GRATUITAMENTE
DEL TRASPORTO PUBBLICO IN CITTÀ

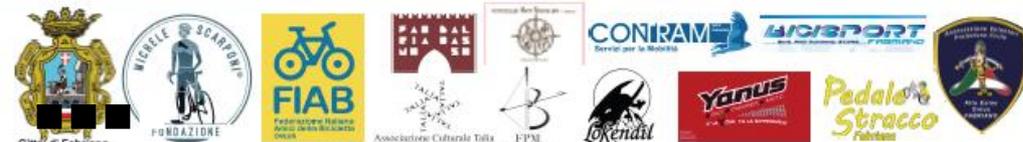


Michele Scarponi

arch JACOPO OGNIBENE



j.ognibene@tpspro.it @jacopoog





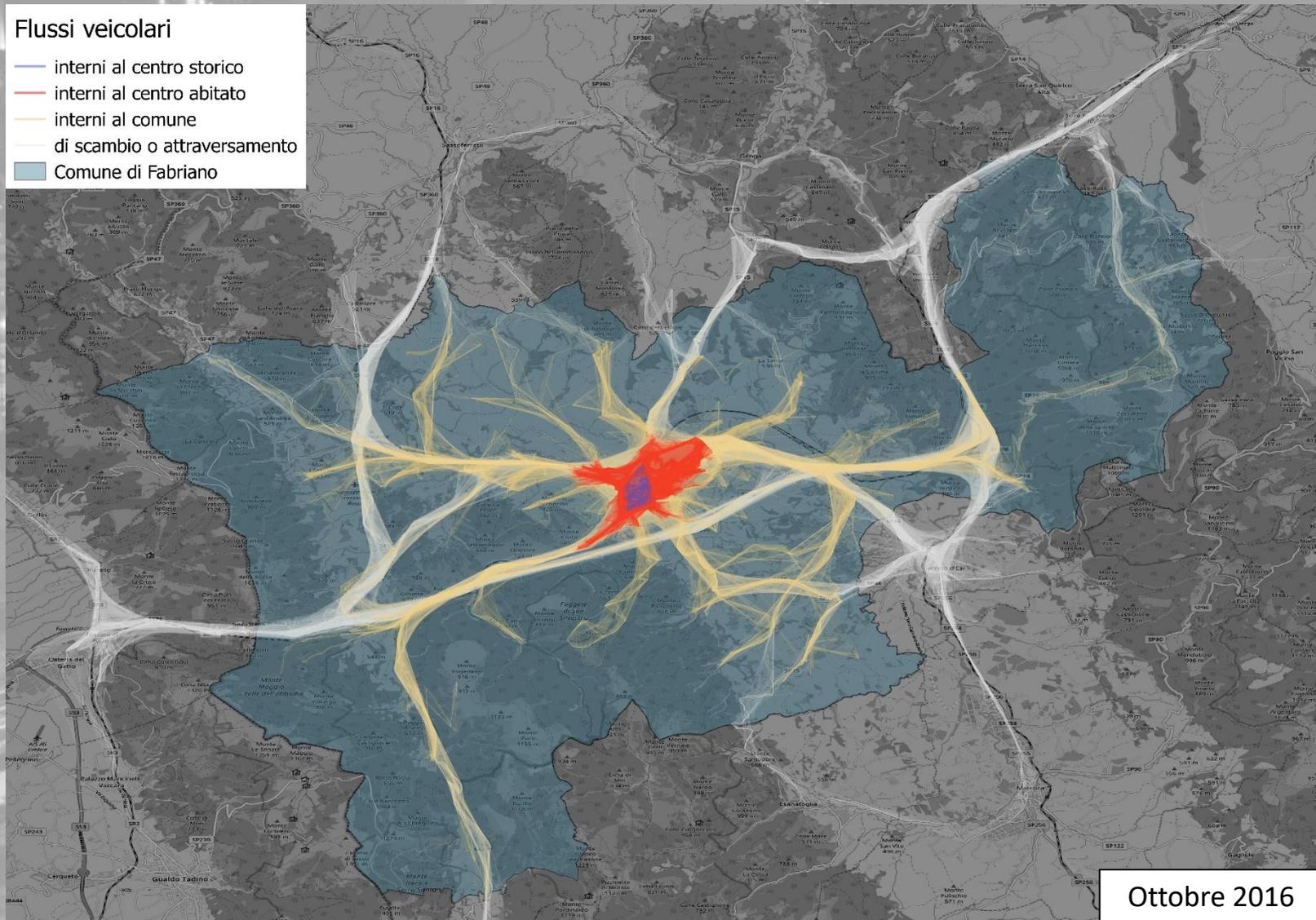
QUADRO CONOSCITIVO



Traiettorie da dati FCD dei flussi interessanti il comune di Fabriano

Flussi veicolari

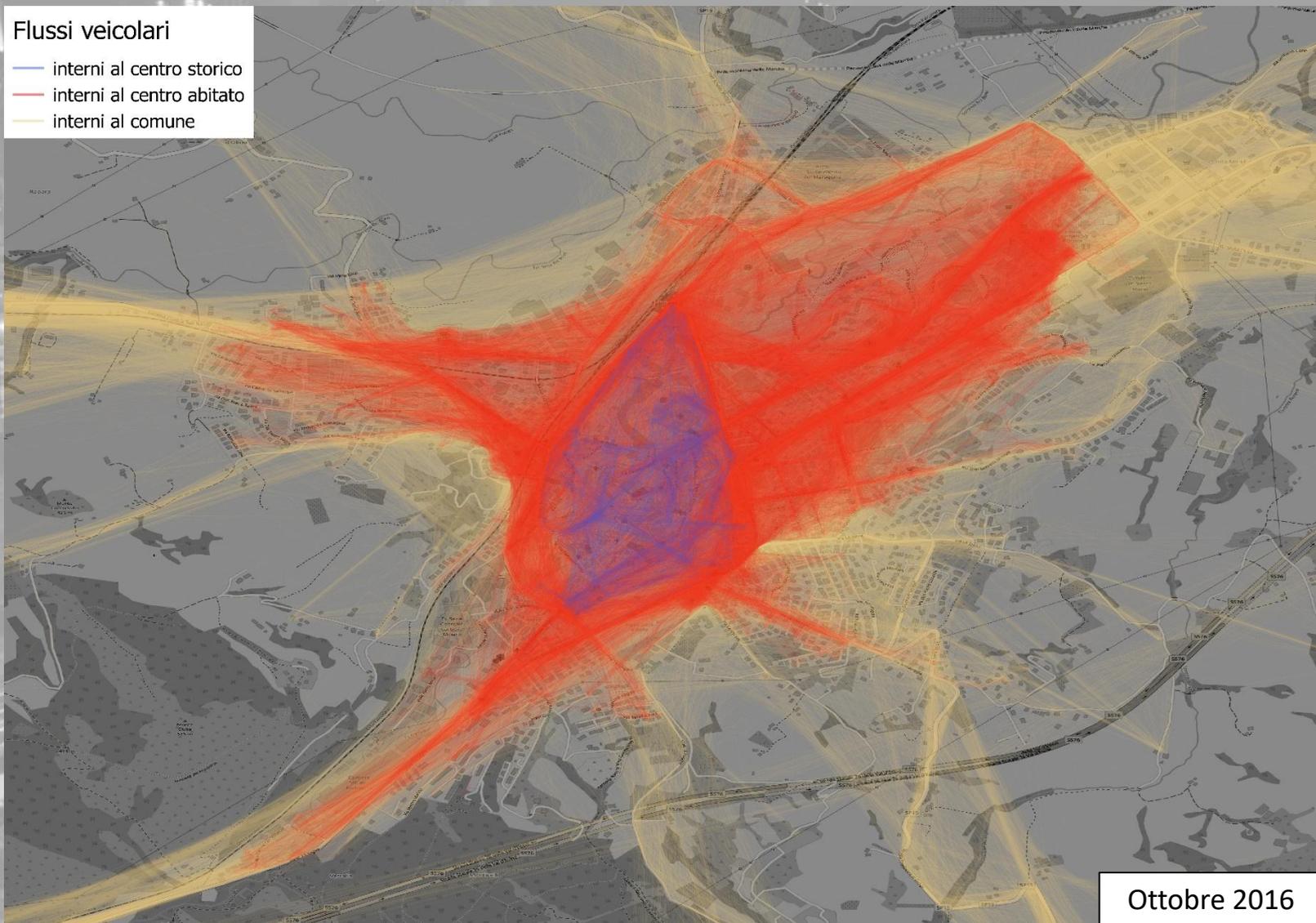
- interni al centro storico
- interni al centro abitato
- interni al comune
- di scambio o attraversamento
- Comune di Fabriano



Ottobre 2016

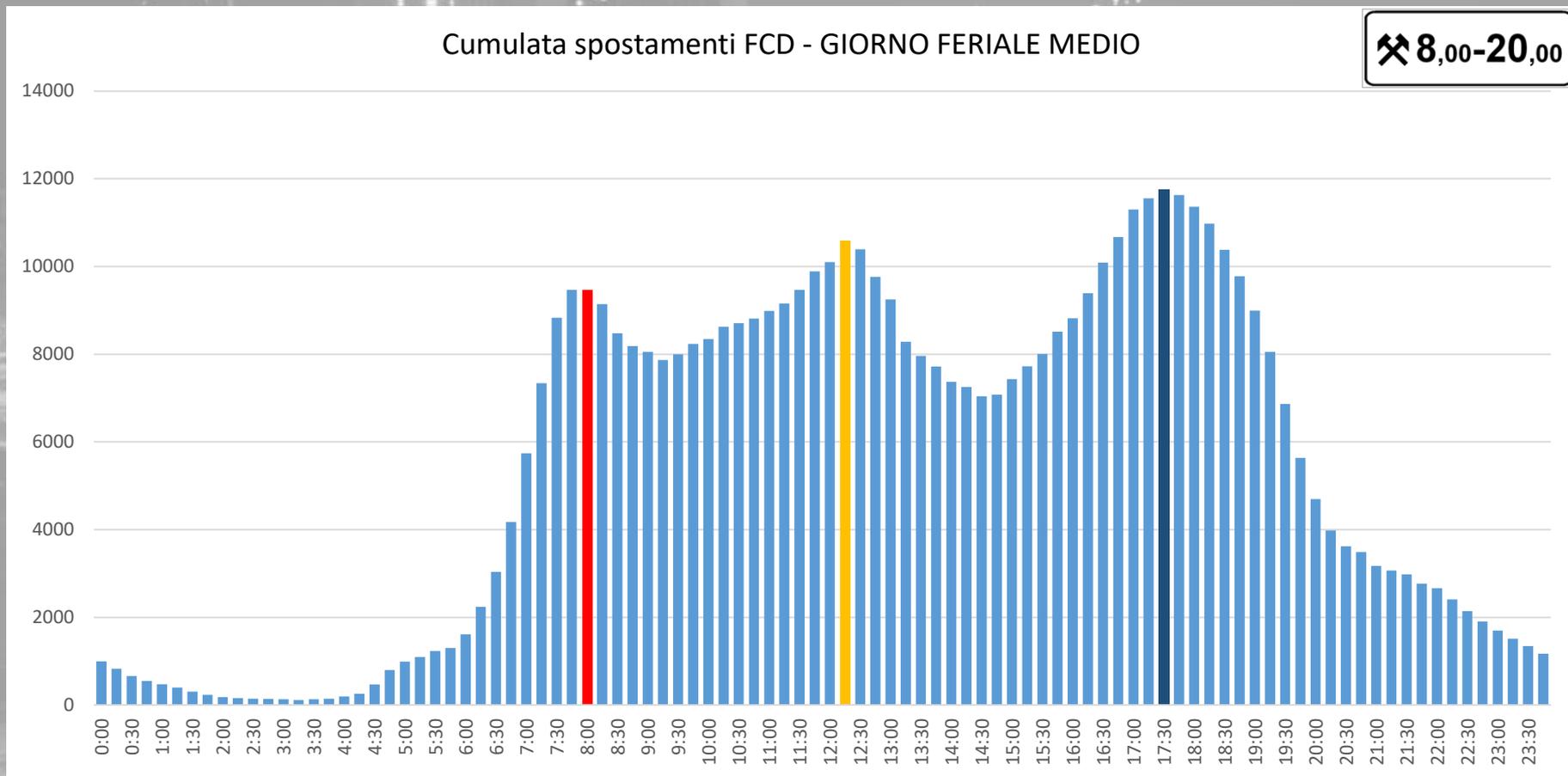
Traiettorie da dati FCD dei flussi interni al comune di Fabriano

Zoom
centro
abitato





Analisi dei dati FCD – cumulata spostamenti giorno feriale medio



La fascia di punta serale ha un'estensione temporale più prolungata rispetto a quella della mattina. La mattina, infatti, gli spostamenti sono, per lo più, diretti a scuola/lavoro con determinate esigenze di orario. Nel pomeriggio, invece, i ritorni avvengono in una più ampia forbice temporale, alcuni di essi comprendono tappe intermedie ed è presente una quota sostanziale di spostamenti per altre finalità (ad esempio acquisti o attività sportiva).

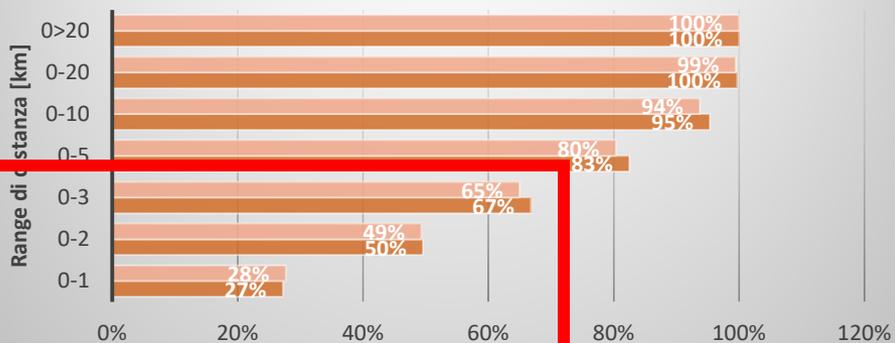


Analisi dei traffico veicolare

Analisi delle distanze e dei tempi di percorrenza

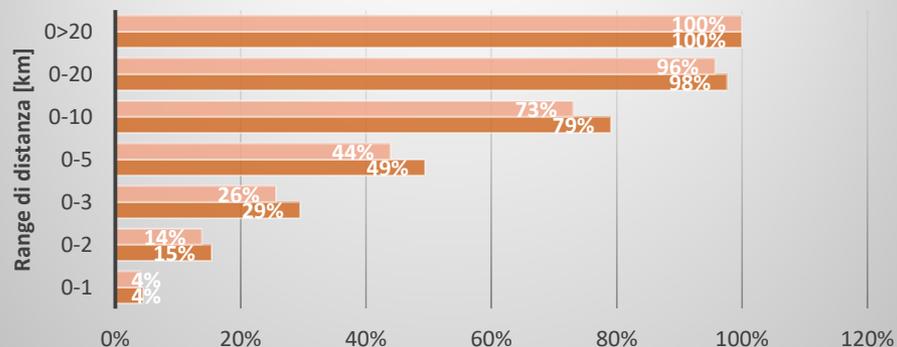
Classi di distanze percorse

Festivo Feriale



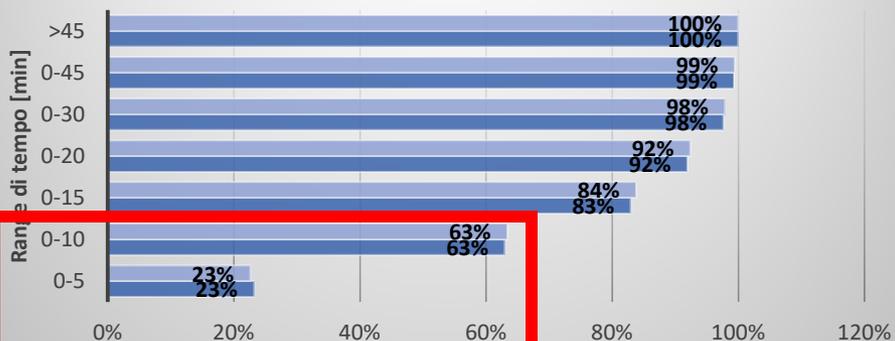
Percorrenze totali per classi di distanza

Festivo Feriale



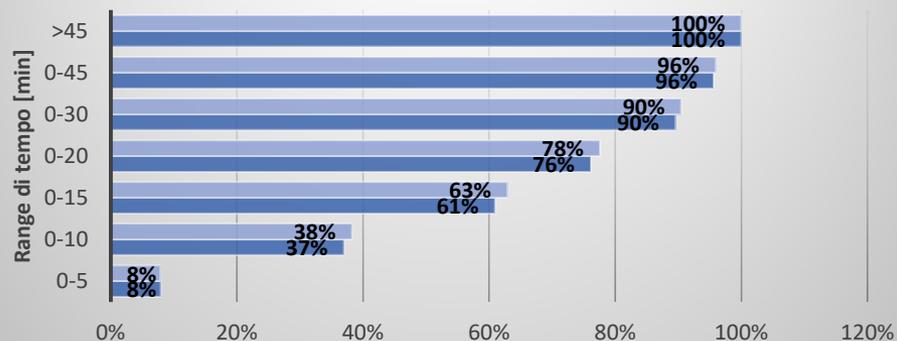
Classi di tempo

Feriale Festivo



Monte ore per Classi di tempo

Feriale Festivo

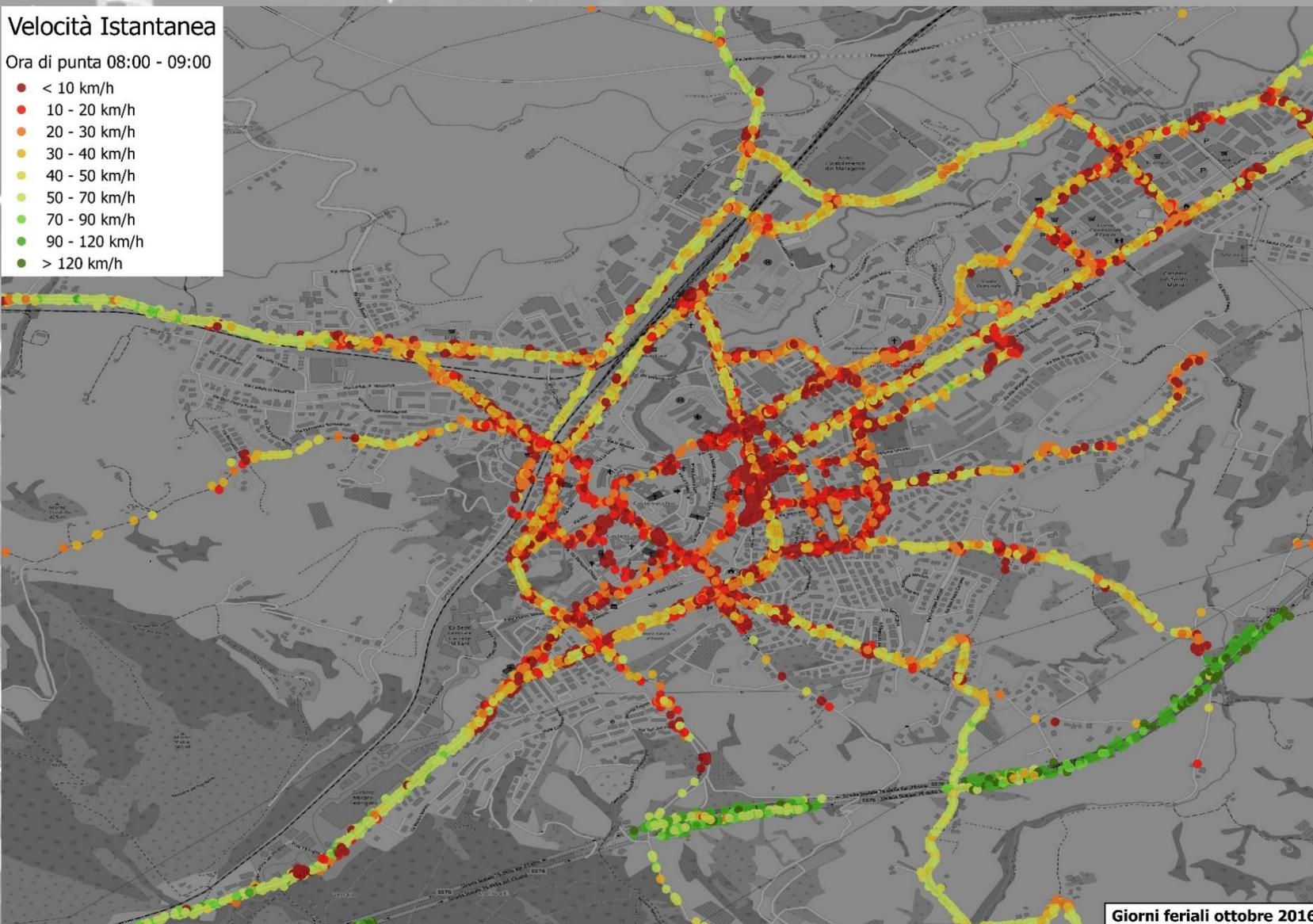


Analisi dei traffico veicolare – velocità istantanea FERIALE

Velocità Istantanea

Ora di punta 08:00 - 09:00

- < 10 km/h
- 10 - 20 km/h
- 20 - 30 km/h
- 30 - 40 km/h
- 40 - 50 km/h
- 50 - 70 km/h
- 70 - 90 km/h
- 90 - 120 km/h
- > 120 km/h



Giorni feriali ottobre 2016

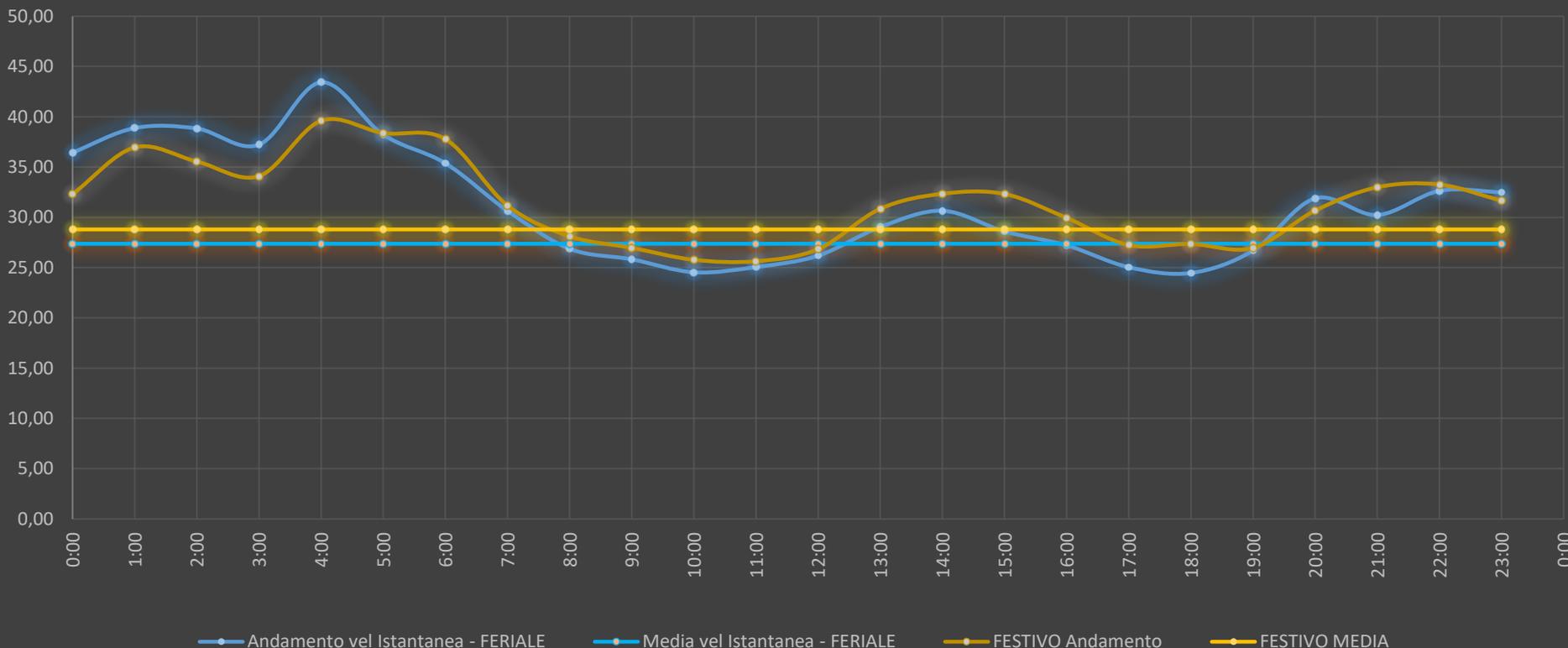


Analisi dei traffico veicolare – velocità istantanea CENTRO ABITATO

Analisi della velocità istantanea da FCD

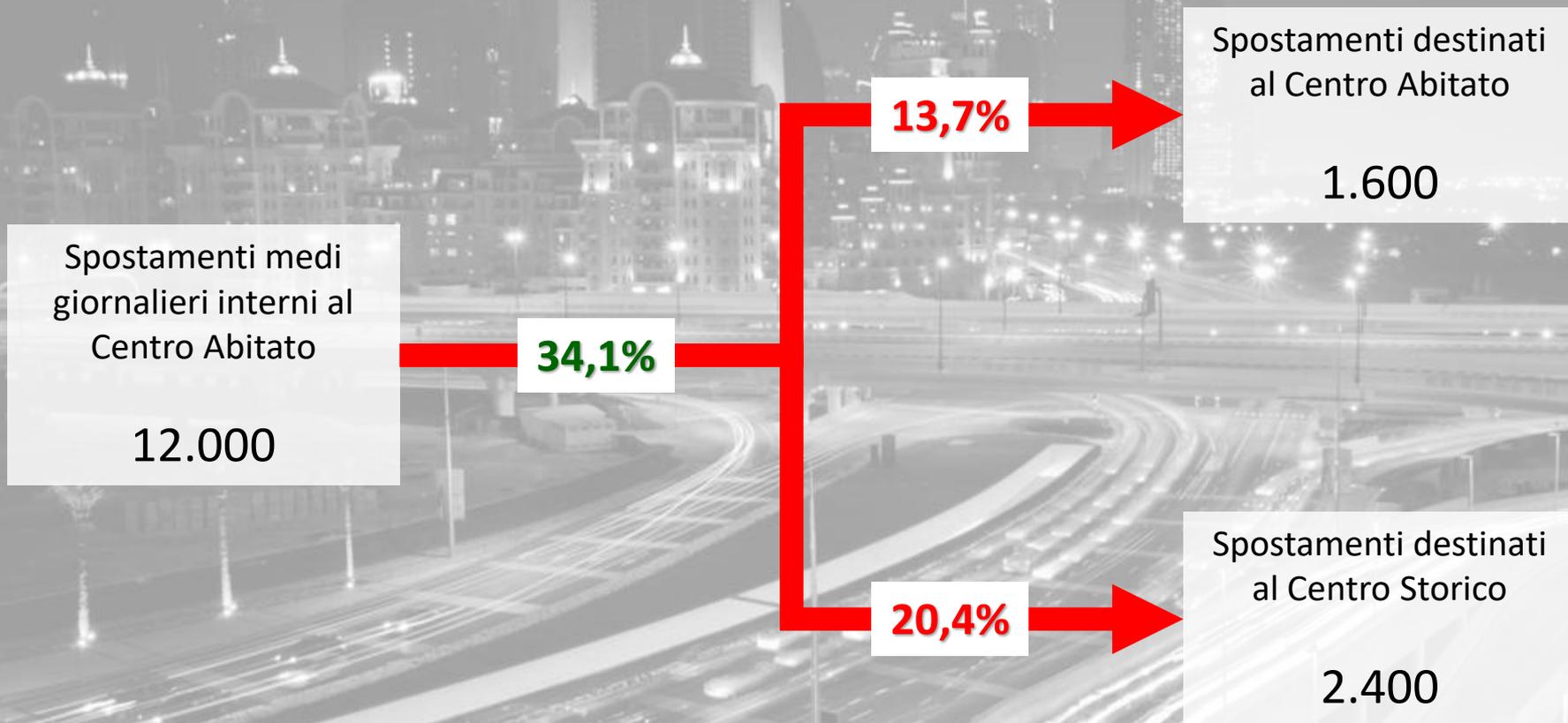
La velocità media istantanea per il centro abitato è pari a 30,0 km/h per la fascia notturna e pari a 26,9 km/h per la fascia diurna (07:00-22:00) per il giorno feriale medio.

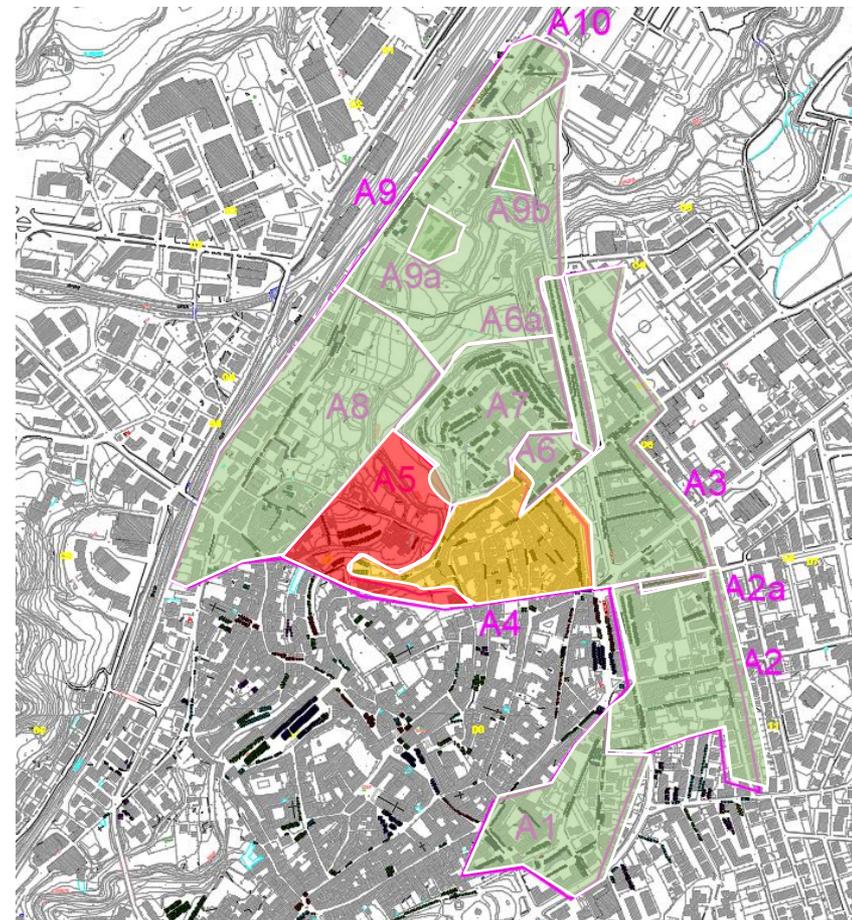
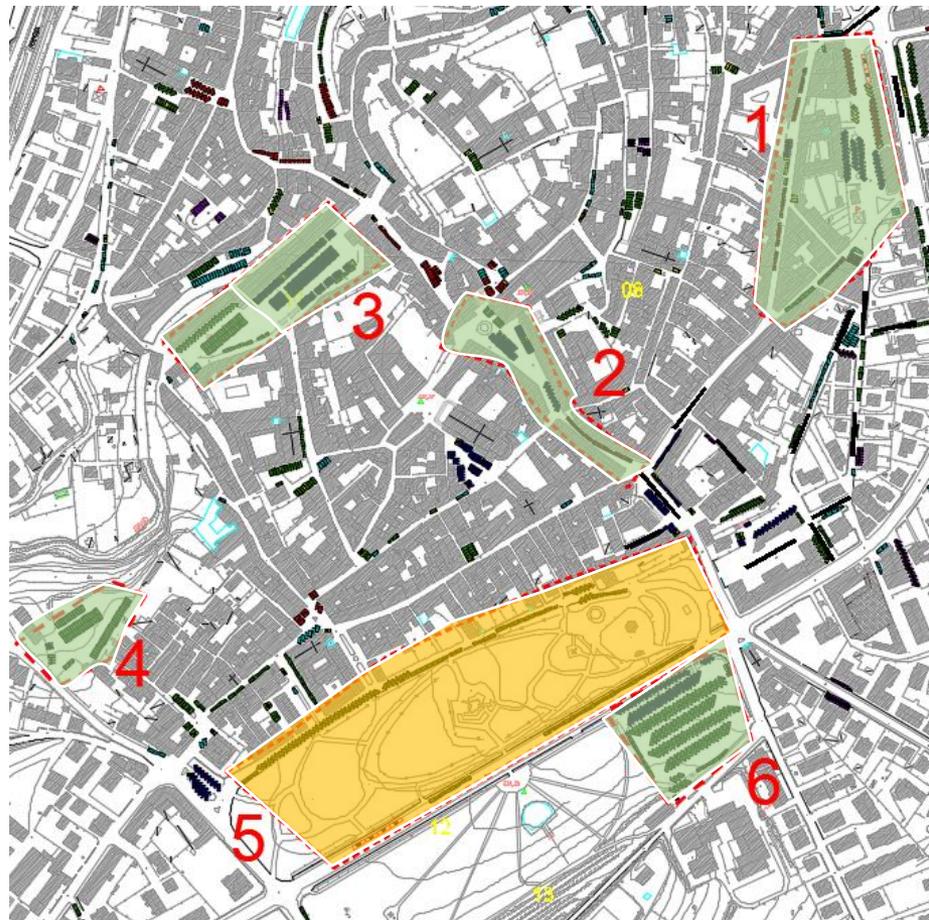
Andamento vel istantanea viabilità principale - CENTRO ABITATO

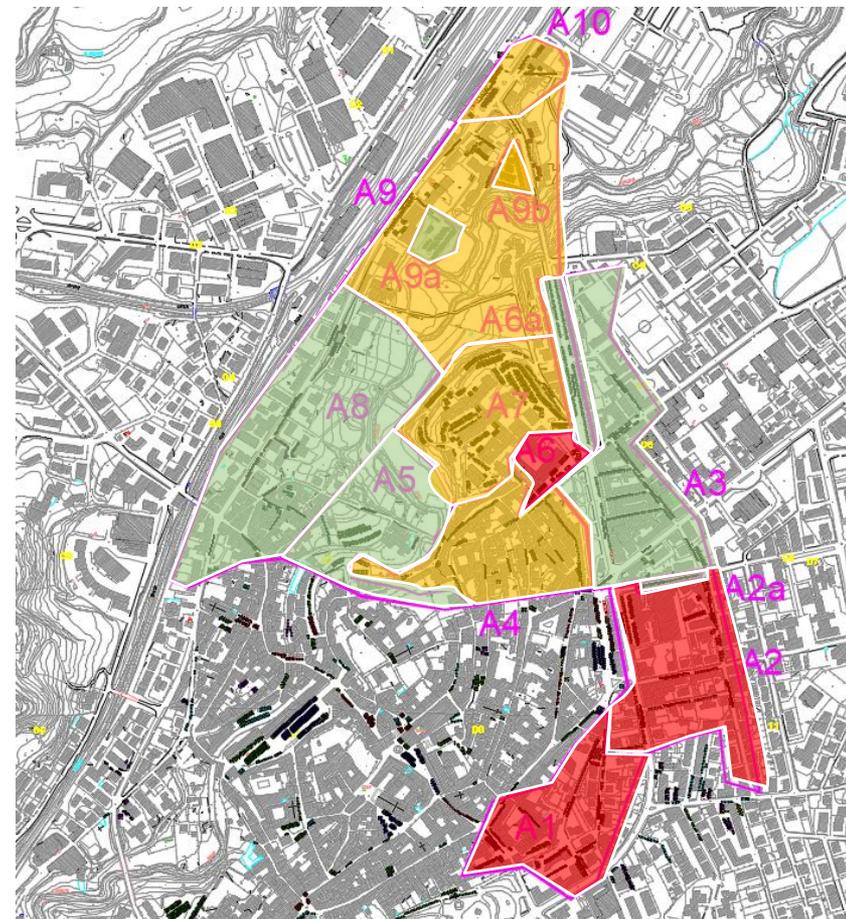
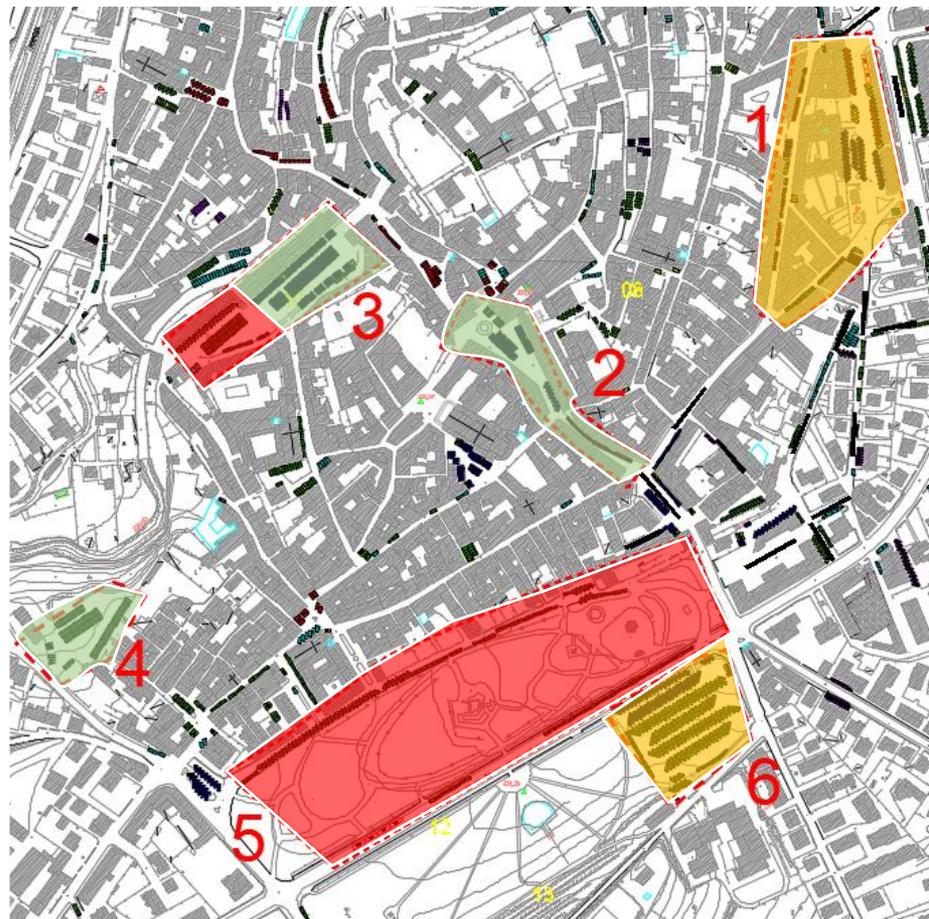


La velocità media istantanea per il l'area Comunale è pari a 32,3 km/h per la fascia notturna e pari a 28,4 km/h per la fascia diurna (07:00-22:00) per il giorno festivo medio.

Analisi del potenziale di diversione modale su bicicletta









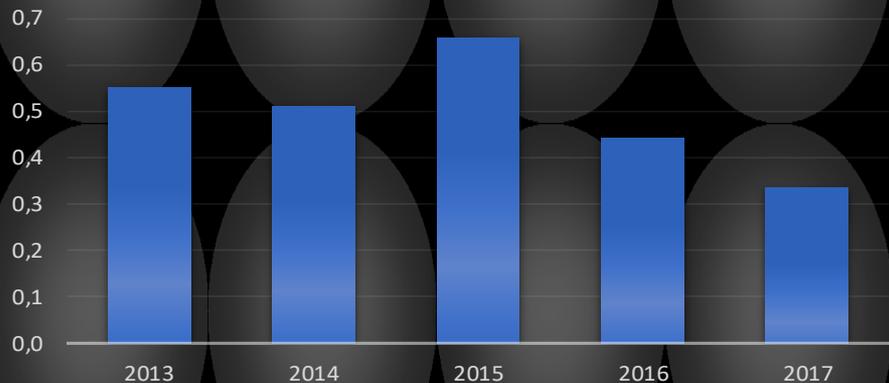
Incidentalità stradale 2013-2017

Analisi dati incidentalità – Statistiche aggregate

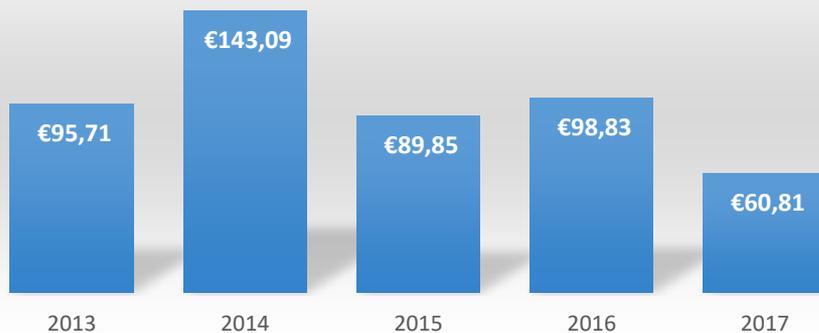
Tasso di incidentalità espresso come (n°morti+n°feriti)/n°incidenti

Costo sociale pro-capite espresso come costo sociale annuo/popolazione

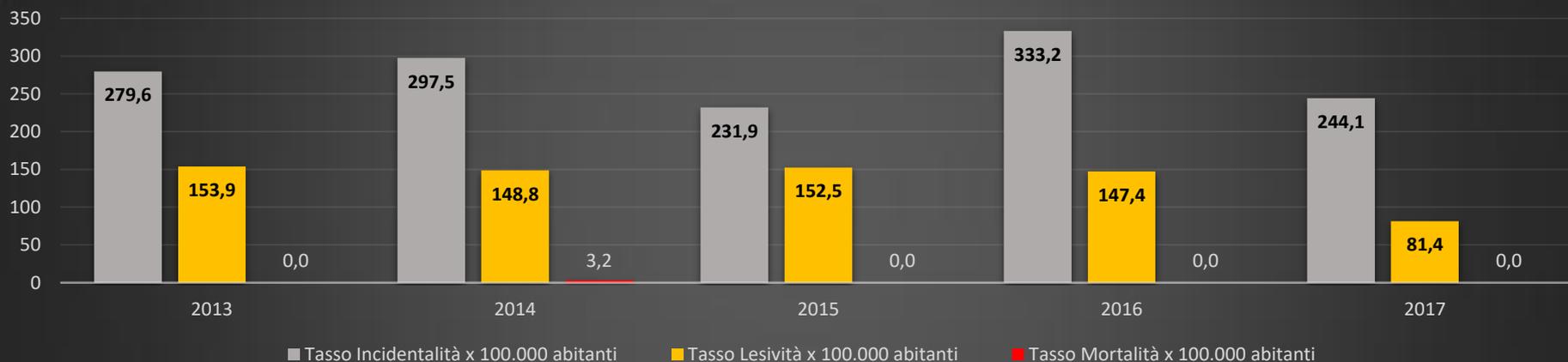
Indice di Incidentalità



Costo Sociale PRO-CAPITE



N° Incidenti – N° Feriti – N° Morti x 100.000 abitanti

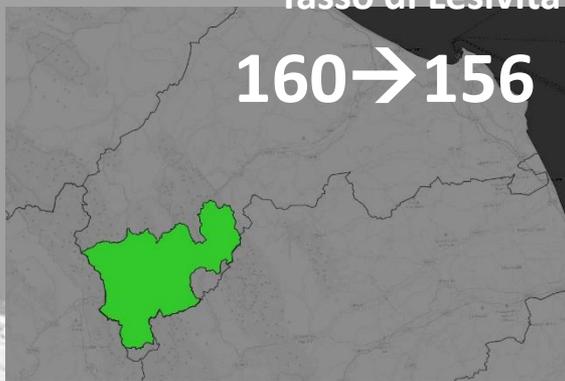




Incidentalità stradale confronto dati ACI-ISTAT

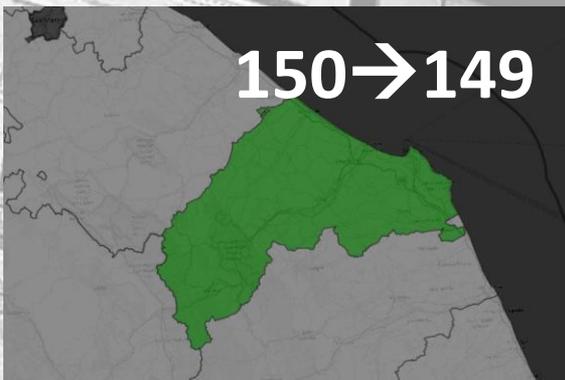
Tasso di Lesività

Ambito Comunale



ANNO	TOTALI			Tasso di Mortalità	Tasso di Lesività
	INCIDENTI	MORTI	FERITI		
11	88	1	152	1,14%	172,73%
12	62	0	98	0,00%	158,06%
13	75	2	129	2,67%	172,00%
14	60	2	96	3,33%	160,00%
15	57	0	78	0,00%	136,84%
16	68	2	102	2,94%	150,00%
11-16	410	7	655	1,71%	159,76%
13-16	260	6	405	2,31%	155,77%

Ambito Provinciale



ANNO	TOTALI			Tasso di Mortalità	Tasso di Lesività
	INCIDENTI	MORTI	FERITI		
11	2.045	33	3.056	1,61%	149,44%
12	1.685	35	2.568	2,08%	152,40%
13	1.724	22	2.625	1,28%	152,26%
14	1.783	33	2.660	1,85%	149,19%
15	1.689	23	2.474	1,36%	146,48%
16	1.558	35	2.318	2,25%	148,78%
11-16	10.484	181	15.701	1,73%	149,76%
13-16	6.754	113	10.077	1,67%	149,20%

Ambito Nazionale



ANNO	TOTALI			Tasso di Mortalità	Tasso di Lesività
	INCIDENTI	MORTI	FERITI		
11	205.638	3.860	292.019	1,88%	142,01%
12	188.228	3.753	266.864	1,99%	141,78%
13	181.660	3.401	258.093	1,87%	142,07%
14	177.031	3.381	251.147	1,91%	141,87%
15	174.539	3.428	246.920	1,96%	141,47%
16	175.791	3.283	249.175	1,87%	141,75%
11-16	1.102.887	21.106	1.564.218	1,91%	141,83%
13-16	709.021	13.493	1.005.335	1,90%	141,79%



Esternalità: Inquinamento Ambientale

Andamento annuale PM₁₀

Stazione di rilevamento	Anno	Tipo stazione	Tipo zona	N° superamenti (Valore limite: 50 µg/m ³)	Valore massimo (µg/m ³) data	Media annuale (Valore limite annuo: 40 µg/m ³)	Dati disponibili	valore medio Stazioni tipo traffico urbano e suurbano
Fabriano	2014	Traffico	Urbana	4	86.0 (il 01/12)	17.4	338	Valore medio = 25.0
Fabriano	2015	Traffico	Urbana	5	66.1 (il 07/01)	18.7	338	Valore medio = 29.2
Fabriano	2016	Traffico	Urbana	11	73.3 (il 26/10)	24.2	334	Valore medio = 26.3
Fabriano	2017	Traffico	Urbana	6	73.1 (il 25/01)	20	332	Valore medio = 24.3

Particolato ≤ 10µm (PM₁₀)

Valore di riferimento

Periodo di mediazione

Valore limite

Valore limite sulle 24 ore per la protezione della salute umana

1 giorno

50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte per anno civile

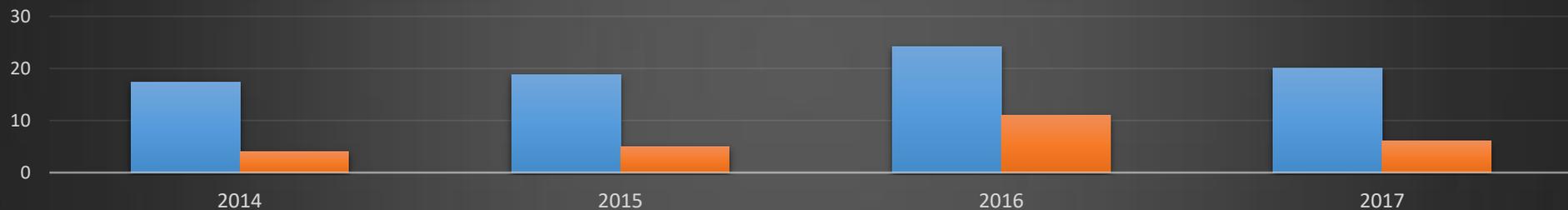
Valore limite annuale per la protezione della salute umana

Anno civile

40 µg/m³

Andamento annuale medio PM₁₀ - Quadriennio 2014 - 2017

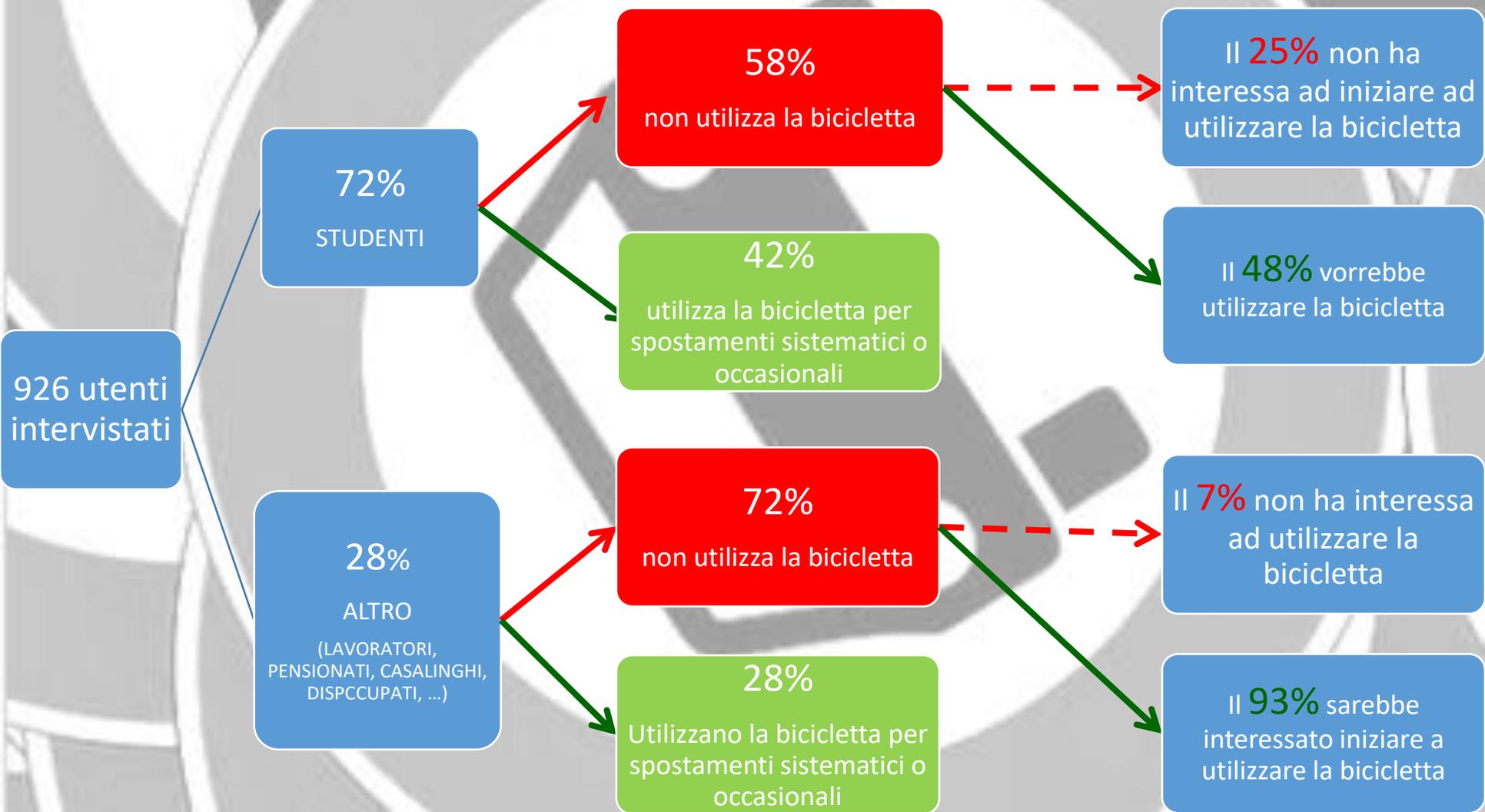
■ Concentrazione media PM₁₀ ■ Giorni di superamento





La mobilità ciclistica

926 sono gli utenti che hanno risposto al questionario sulla mobilità ciclistica.





CRITICITÀ

OPPORTUNITÀ



Il Trasporto Pubblico Locale

- Scarsa Leggibilità e Informazione
- Percorsi tortuosi e frammentati
 - Scarsa frequenza

- Servizi flessibili
- Percorsi più regolari e diretti



Lo spostamento casa – lavoro/scuola

- Alta propensione allo spostamento in auto
 - Occupazione di spazio pubblico
 - Sicurezza Stradale

- Elevato numero di spostamenti in auto facilmente trasferibili su Bici/Piedi



La mobilità ciclistica

- Insicurezza percepita lungo le strade
- Mancanza di una cultura 'del ciclista'

- Coscienza civica del cambiamento verso una mobilità ecosostenibile





OBIETTIVI



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.)

“Visione zero morti” nel lungo periodo, in linea con le principali politiche comunitarie e nazionali in materia.

OBIETTIVI SPECIFICI

A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità		
Miglioramento del TPL	A.1	Garantire l'accessibilità completa alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviano/Mobilità Dolce (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.)
Riequilibrio modale della mobilità	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 (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.)
Riduzione della congestione	4.3	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 (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.)
Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	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 (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.)
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)	A.5	Migliorare fruibilità del paesaggio urbano, promuovere il turismo e la valorizzazione del territorio (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.)
Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	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 (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.)
B - Sostenibilità energetica ed ambientale		
Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili Alternativi	B.1	Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti e inquinanti derivanti dal settore dei trasporti (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.)
Miglioramento della qualità dell'aria	B.2	Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili (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.)
Riduzione dell'inquinamento Acustico	B.3	Prevenire e contenere l'inquinamento acustico (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
C - Sicurezza della mobilità stradale		
Riduzione dell'incidentalità 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 (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	C.2	Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti (Interventi elencati in C.1)
Diminuzione sensibile dei costi sociali Derivanti dagli incidenti	C.3	Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti (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)	C.4	Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti (Interventi elencati in C.1, realizzazione di opere di traffic calming in punti particolarmente sensibili, realizzazione di zone 30, pedonalizzazione centro storico, ecc.)
D - Sostenibilità socio-economica		
Miglioramento della inclusione sociale	D.1	Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità (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)
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	D.2	Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili (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)
Aumento del tasso di occupazione	D.3	Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono avere effetti positivi sui livelli di occupazione della città (tutti gli interventi previsti dagli altri obiettivi che favoriscono e contribuiscono ad incrementare i livelli di occupazione; 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, ecc.)
Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	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.): (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.)

OBIETTIVI SPECIFICI

A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

Miglioramento del TPL	A.1 Garantire l'accessibilità completa alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviario/Mobilità Dolce
Riequilibrio modale della mobilità	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
Riduzione della congestione	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
Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	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
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)	A.5 Migliorare fruibilità del paesaggio urbano, promuovere il turismo e la valorizzazione del territorio
Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	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

OBIETTIVI SPECIFICI

B - Sostenibilità energetica ed ambientale

Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili Alternativi	B.1	Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti e inquinanti derivanti dal settore dei trasporti
Miglioramento della qualità dell'aria	B.2	Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili
Riduzione dell'inquinamento Acustico	B.3	Prevenire e contenere l'inquinamento acustico

C - Sicurezza della mobilità stradale

Riduzione dell'incidentalità 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
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	C.2	Ridurre il numero degli incidenti generale con morti e feriti
Diminuzione sensibile dei costi sociali Derivanti dagli incidenti		
Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)		

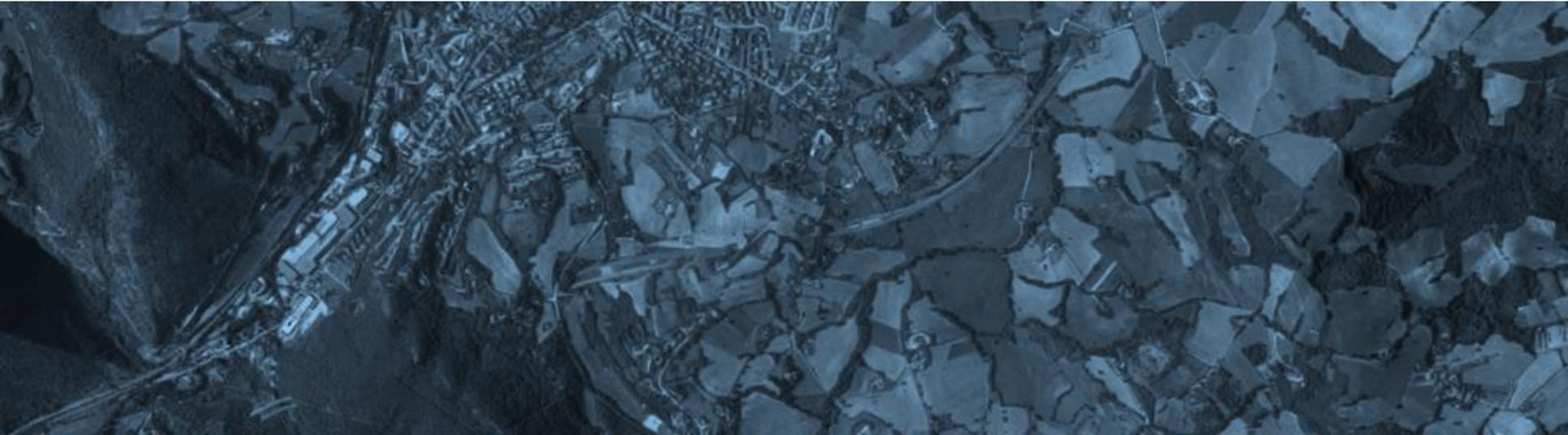
OBIETTIVI SPECIFICI

D - Sostenibilità socio-economica

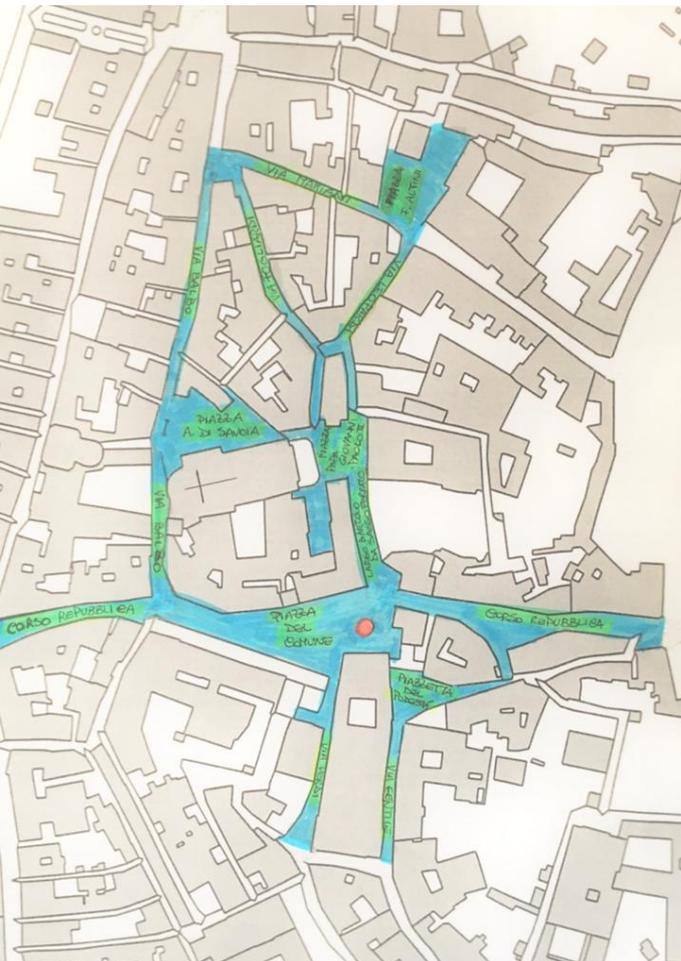
Miglioramento della inclusione sociale	D.1 Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	D.2 Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili
Aumento del tasso di occupazione	D.3 Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono avere effetti positivi sui livelli di occupazione della città
Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	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.)



STRATEGIE



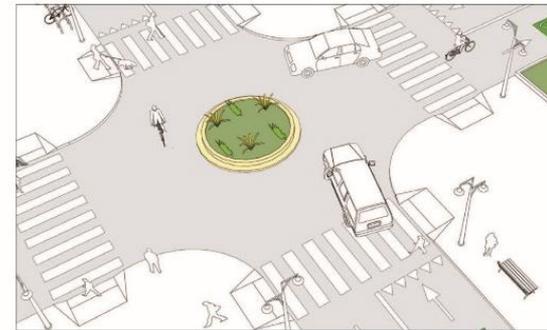
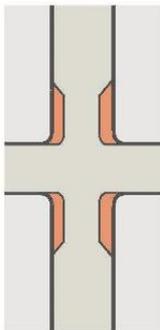
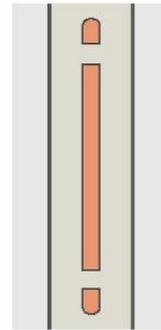
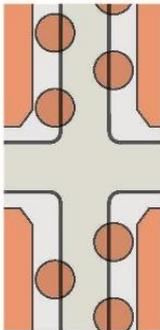
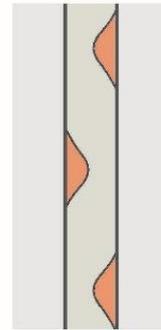
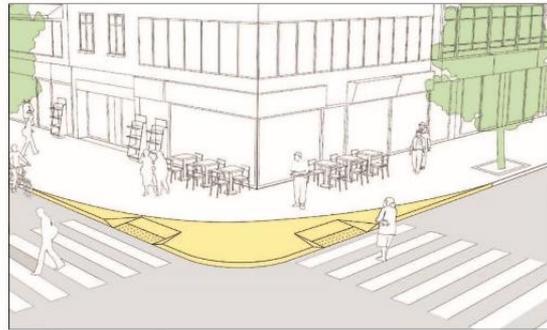
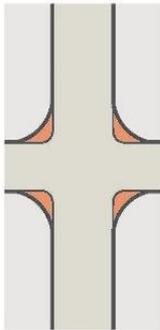
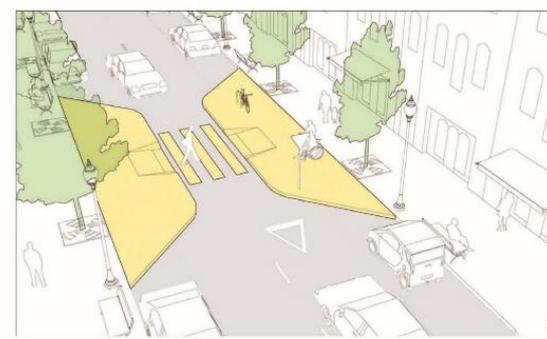
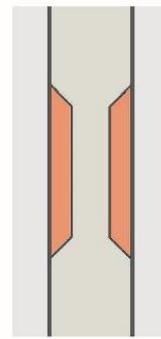
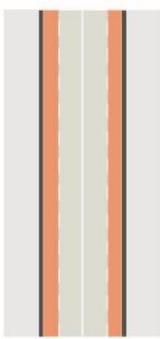
- **Mobilità elettrica come risorsa:** garantisce immediati benefici ambientali
 - Breve periodo: realizzazione di infrastrutture di ricarica sia pubbliche (su suolo pubblico) sia private (presso il domicilio o aziendali)
 - Breve/medio periodo: accesso alla ZTL e uso gratuito della sosta su strada, ma attivando monitoraggio periodico
 - Lunghissimo termine: non solo sostituzione mezzi, ma anche riduzione
- **Mobility Management:** Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (aziendali e PA): promozione e supporto per le principali aziende del territorio e per gli istituti scolastici, anche attraverso piattaforme informatiche dedicate (con risorse “tutelate” nel medio-lungo periodo come quota parte delle entrate annuali da sanzioni amministrative e sosta)
- **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.



- Tutelare, rafforzare e creare **itinerari ciclabili, pedonali e ciclopedonali** che mettano in connessione i maggiori poli attrattori della città con segnaletica, illuminazione e attraversamenti adeguati e percepiti come sicuri
- Miglioramento della **mobilità pedonale**, con definizione di piazze, strade, itinerari o aree pedonali, Zone30 in centro e nei quartieri;
- **Gerarchizzazione della rete ciclabile** (corridoi di lunga percorrenza, rete locale)
- **Anello ciclabile** da cui si diramano i corridoi ciclabili verso i poli urbani
- **Incentivi** per l'acquisto di biciclette elettriche e tradizionali
- Attività di **informazione/educazione alla Mobilità Sostenibile e Sicurezza Stradale per la Mobilità Casa-Scuola**: nuovi cittadini più sani "ambasciatori della sostenibilità" in famiglia
- Investire sulla **qualità dell'arredo urbano e sul Wayfinding**

- Messa in sicurezza degli assi e dei nodi a maggior incidentalità e Attivazione di **Zone30** sulla viabilità di quartiere al fine di favorire l'uso condiviso della sede stradale
- Traffic Calming** su tutta la viabilità interna ai quartieri e itinerari di accesso alle scuole
- Creazione di **Giardini di Quartiere**: riqualificazione e ridisegno dello spazio pubblico per uso condiviso e vita all'aria aperta
- Estensione mirata delle **aree pedonali**, sia nel Centro Storico che in prossimità dei 'Giardini di Quartiere'.





- **Riorganizzazione degli spazi stradali** in funzione dell'introduzione di spazi dedicati alla mobilità lenta (pedoni, ciclisti)
- Livelli adeguati di **sosta di interscambio e attestamento** perimetrale all'area urbana, lungo le direttrici del TPL e della rete ciclabile
- Maggior **controllo** della sosta a tempo e "selvaggia"
- Allontanare dalle aree di pregio la **sosta a bassa utilità** e/o di lunga durata
- **Attuazione progressiva nel tempo** sottoposta a monitoraggio: misure attivate in funzione di equilibri domanda/offerta verificati

- **Potenziamento e ridefinizione della rete urbana:** reimpiego delle risorse sulle relazioni a maggior potenzialità, **Razionalizzazione** di percorsi, nomenclature, distribuzione oraria delle corse, Incremento delle **frequenze** urbane e **Rendez-Vous ferro-gomma** alla Stazione
- **Accessibilità universale al TPL:** abbattimento barriere architettoniche e mezzi attrezzati
- **Informazione all'utenza, ITS e accessibilità. Rinnovo bus, bigliettazione elettronica e contactless**
- Introduzione potenziale di **servizi sperimentali innovativi *on demand*** che possano garantire, in certe fasce orarie e territori, maggior rispondenza alla domanda
- Rilancio del servizio passeggeri sulla **ferrovia Pergola-Fabriano** e il coordinamento degli orari con il servizio Fabriano-Ancona

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

16-22 SETTEMBRE 2018



20 SETTEMBRE // PALAZZO DEL PODESTÀ

- ORE 21.00 SALUTI**
GABRIELE SANTARELLI - SINDACO COMUNE DI FABRIANO
- ORE 21.10 DIAMO SPAZIO ALLE PERSONE**
IOSELITO ARCIONI - VICESINDACO ASSESSORE ALLA MOBILITÀ COMUNE DI FABRIANO
- ORE 21.30 MARCO SCARPONI**
FONDAZIONE MICHELE SCARPONI
- ORE 21.50 ATTENTAMENTE**
CAMPAGNA CONTRO LA DISTRAZIONE E I COMPORAMENTI ERRATI SULLE STRADE URBANE
PAOLO GOGGIO - DIRETTORE PROGETTO NOISICURI
- ORE 22.10 PUMS: NUOVA MOBILITÀ A FABRIANO**
LE LINEE DI INDIRIZZO DEL PUMS PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
ARCH. JACOPO OGNIBENE - DIRETTORE TECNICO TPS PRO - INGEGNERIA DEI TRASPORTI
- ORE 22.30 LA MOBILITÀ ELETTRICA NELLA REGIONE MARCHE**
UN PERCORSO IDENTIFICATO NEL SEGNO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
ING. MAURO PETRACCINI - REGIONE MARCHE SERVIZIO INFRASTRUTTURE TRASPORTI ED ENERGIA

CAMBIA E VAI

22 SETTEMBRE // CAR FREE DAY
GIORNATA MONDIALE CITTÀ SENZ'AUTO

- ORE 15.00 - ORE 20.00 I FOTOGRAFI GIRANO PER LA CITTÀ**
con FOTOCUB ARTI VISIVE
- ORE 15.00 - ORE 20.00 I GIOCHI IN LEGNO** in PIAZZA DEL PODESTÀ
con DOMENICO MICHETTI
- ORE 15.00 - ORE 20.00 E-BIKE EXPERIENCE** in PIAZZA DEL COMUNE
con YANUS BICI CAMPER MOTO
- ORE 15.00 - ORE 20.00 MINI TORNEO DI BASKET A 3**
con CONSIGLIO COMUNALE JUNIOR
- ORE 16.00 GIOCHI DI RUOLO** in PIAZZA FABIO ALTINI
con LOKENDIL
- ORE 16.00 - ORE 20.00 BIKE PARK** in PIAZZA DEL COMUNE
con PEDALE STRACCO FABRIANO
- ORE 17.00 PASSEGGIATA CINESTETICA**
con Associazioni TALIA e FABRIANO DAL BASSO
- ORE 18.30 CONCERTO JAZZ** in PIAZZA AMEDEO DI SAVOIA
con FABRIJAZZ
- ORE 20.30 EDIZIONE SPECIALE "PEDALATA SOTTO LE STELLE"**
con partenza da PIAZZA DEL COMUNE
- IN CASO DI MALTEMPO LE INIZIATIVE VERRANNO RINVIATE

IN OCCASIONE DELL'EVENTO, CONTRAM SPA,
NELLE GIORNATE DEL 16 E 22 SETTEMBRE
OFFRIRÀ LA POSSIBILITÀ DI USUFRUIRE GRATUITAMENTE
DEL TRASPORTO PUBBLICO IN CITTÀ



Michele Scarponi

arch JACOPO OGNIBENE



j.ognibene@tpspro.it @jacopoog

