

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035

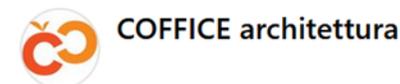


PROCESSO PARTECIPATIVO

di accompagnamento al PUMS e al Biciplan del Comune di San Benedetto del Tronto

Trasporto collettivo e accessibilità universale

04/07/2024



Trasporto collettivo e accessibilità universale



**Sicurezza della
mobilità**



**Promozione
dell'accessibilità
universale e
dell'inclusività**



**Qualità dello
spazio pubblico**



**Valorizzazione di
interventi
infrastrutturali
puntuali**



**Struttura di
collegamenti
«a maglia»**



**Sviluppo della
mobilità attiva
pedonale e
ciclabile**



**Integrazione tra
i sistemi di
trasporto**



**Favorire la
transizione
energetica e lo
sviluppo dell'ITS**



**Promozione della
city logistics**



**Politiche di
Mobility
Management**

Trasporto collettivo e accessibilità universale

Gli interventi dallo Scenario di riferimento



Tipologia	Descrizione
Ferrovia/viabilità	Programma soppressione dei passaggi a livello priorità 2 sulle linee ferroviarie della Regione Marche: Interventi di priorità 2 individuati dalla DGR n. 1174 del 3 agosto 2020
Ferrovia	Potenziamento Ascoli-Porto d'Ascoli
Ferrovia	Piano Integrato Stazioni (stazioni più accessibili ai disabili e confortevoli): Porto d'Ascoli e San Benedetto del Tronto

Trasporto collettivo e accessibilità universale

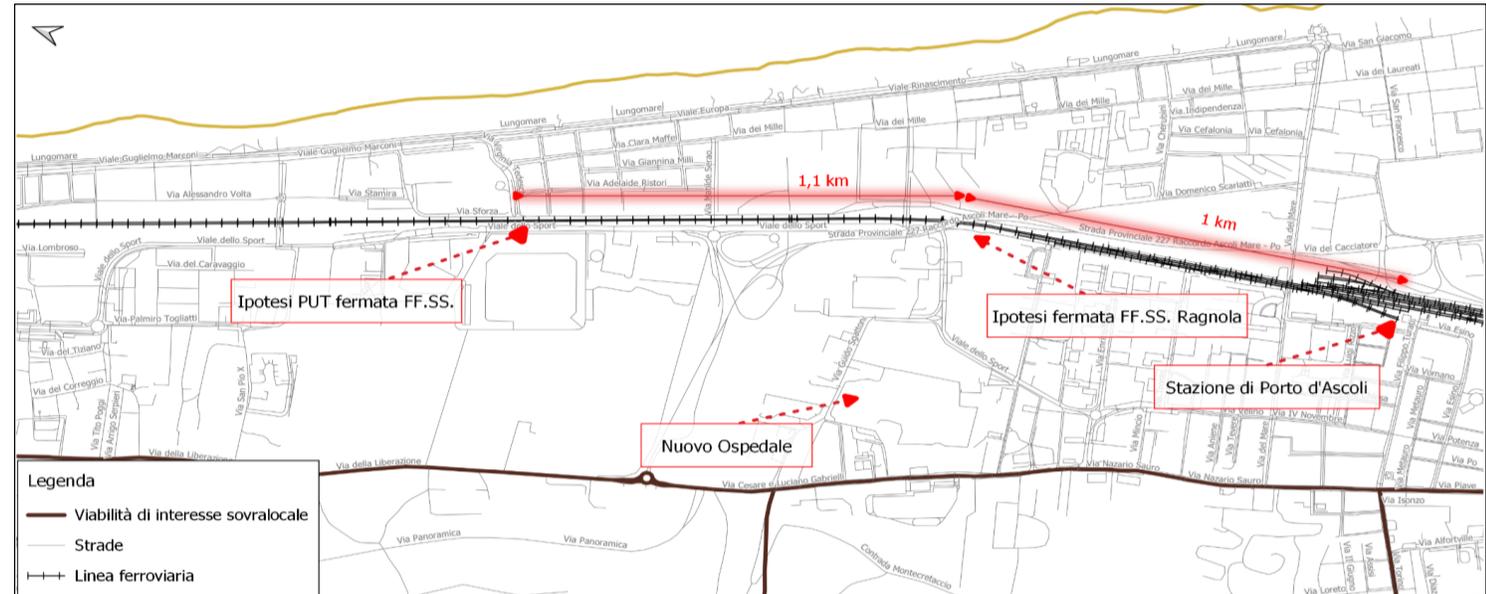
La valutazione delle alternative infrastrutturali

Le ipotesi inserite nel **Piano delle Infrastrutture “Marche 2032”** della Regione di quadruplicamento della linea Adriatica in alternativa alla velocizzazione AV/AC della stessa linea ferroviaria non consentono di fornire indicazioni puntuali sui processi di sviluppo della mobilità locale, tuttavia in questa fase il PUMS nel ribadire l'utilità dell'ipotesi di sviluppo della “metropolitana di superficie” valuta, rispetto alla realizzazione della fermata “FF.SS. di Campo Europa” definita dal Piano Urbano del Traffico, più urgente procedere verso la riqualificazione e potenziamento della stazione di Porto d'Ascoli con funzioni di hub della mobilità.

Tale scelta si basa su una serie di elementi considerati nelle fasi di simulazione dei possibili scenari, vale a dire:

- la relativa bassa distanza che separa la stazione di Porto d'Ascoli con la possibile fermata nei pressi dello stadio (circa 2 km);
- l'opportunità di spostare la nuova fermata FF.SS in zona Ragnola nei pressi dell'area che ospiterà l'Ospedale;
- la trasformazione della stazione di Porto d'Ascoli in un nuovo hub della mobilità e potenziamento dei servizi urbani di TPL su gomma verso il nuovo polo sanitario di Ragnola.

L'esito delle simulazioni ha quindi portato ad inserire nel PUMS l'ipotesi di **prevedere il potenziamento della stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli ad hub della mobilità**, tuttavia nel caso di sviluppo, nel lungo periodo, della metropolitana di superficie secondo le indicazioni del Piano delle Infrastrutture “Marche 2032” e del conseguente sviluppo dei servizi su ferro in termini di frequenze delle corse, l'ipotesi di realizzazione della fermata “FF.SS. di Campo Europa” è ritenuta valida anche dal PUMS, anche in relazione al possibile sviluppo dell'area Brancadoro.



Integrazione tra i sistemi di trasporto

Una premessa

Tra i diversi sistemi di trasporto da sviluppare, anche nell'ottica dell'integrazione, un ruolo fondamentale è assunto dal Trasporto Pubblico Locale, le cui **competenze tuttavia non sono nel pieno controllo del Comune**. Infatti le modifiche alla Legge Regionale n. 45 del 24/12/1998 "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche" apportate con Legge Regionale n. 13 del 3/4/2015, determinano che buona parte delle competenze attualmente in capo ai Comuni sono trasferite alla Regione.

Allo stato attuale i margini di manovra del Comune sulla pianificazione del Trasporto Pubblico Locale sono quindi molto limitati, tuttavia vista l'importanza del settore, vero asse portante di tutti i sistemi sostenibili di mobilità, il PUMS propone una serie di iniziative, sia riferite a possibili modifiche nella governance, sia nella pianificazione dei servizi.

Testo storico

Art. 9

(Funzioni dei Comuni)

1. Sono attribuite ai Comuni le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale riguardanti i servizi definiti dall'articolo 5, comma 3, lettera a).
2. I Comuni esercitano in particolare le seguenti funzioni amministrative:
 - a) approvazione dei piani per la mobilità previsti dalla [legge 5 febbraio 1992, n. 104](#) e dei piani urbani del traffico in base agli indirizzi regionali;
 - b) definizione dei servizi sulla rete di competenza sulla base delle risorse finanziarie assegnate dalla Provincia;
 - c) istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli previsti nella lettera b), con oneri finanziari a carico dei propri bilanci o delle aziende affidatarie;
 - d) stipulazione dei contratti di servizio;
 - e) controllo della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, e riconoscimento dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni e dell'ubicazione delle fermate;
 - f) rilascio delle autorizzazioni per il materiale rotabile da utilizzare per lo svolgimento del servizio;
 - g) vigilanza sugli impianti fissi comunali ai sensi del [d.p.r. 753/1980](#);
 - h) rimborso alle aziende di trasporto delle minori entrate derivanti dal rilascio dei titoli agevolati.
3. Nell'ambito del trasporto urbano, sono attribuite ai Comuni tutte le funzioni amministrative non di competenza della Regione e delle Province ai sensi della presente legge.
4. I Comuni possono esercitare le funzioni di cui alla presente legge in forma associata; l'esercizio associato di tali funzioni, per i Comuni ricadenti nel territorio montano, spetta alle Comunità montane.

Testo vigente

Art. 9

(Funzioni dei Comuni)

1. Sono attribuite ai Comuni le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale riguardanti i servizi definiti dall'articolo 5, comma 3, lettera a).
2. I Comuni esercitano in particolare le seguenti funzioni amministrative:
 - a) approvazione dei piani per la mobilità previsti dalla [legge 5 febbraio 1992, n. 104](#) e dei piani urbani del traffico in base agli indirizzi regionali;
 - b) (abrogata)
 - c) (abrogata)
 - d) (abrogata)
 - e) (abrogata)
 - f) (abrogata)
 - g) vigilanza sugli impianti fissi comunali ai sensi del [d.p.r. 753/1980](#).
 - h) (Abrogata)
3. Nell'ambito del trasporto urbano, sono attribuite ai Comuni tutte le funzioni amministrative non di competenza della Regione e delle Province ai sensi della presente legge.
4. I Comuni possono esercitare le funzioni di cui alla presente legge in forma associata; l'esercizio associato di tali funzioni, per i Comuni ricadenti nel territorio montano, spetta alle Comunità montane.

Integrazione tra i sistemi di trasporto

Il ruolo della governance nel TPL



La proposta del PUMS è quella, in prima battuta, di **istituire un ambito territoriale per il governo del TPL**, subordinata alla partecipazione attiva del solo Comune di San Benedetto nella definizione dei servizi che verranno affidati al termine delle attuali proroghe contrattuali. Nel primo caso si propone l'istituzione di un ambito territoriale di area vasta "Riviera delle Palme" costituito dai comuni contigui di San Benedetto del Tronto, Grottammare, Cupra Marittima e Montepiandone, ovvero gli stessi comuni che recentemente hanno sperimentato la redazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC), a cui eventualmente aggiungere il Comune di Acquaviva Picena.

L'ambito territoriale potrebbe essere **governato da un Comitato d'ambito**, costituito in una delle forme associative previste dal Testo Unico degli Enti Locali, con funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio per i servizi che si svolgono all'interno dell'ambito territoriale e che non sono individuati a livello regionale, a valle della redazione di uno specifico Piano di ambito della mobilità, con l'obiettivo di soddisfare al meglio i fabbisogni di mobilità della popolazione, ridurre gli impatti ambientali, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi anche con soluzioni diverse dai servizi di linea.

Tra le finalità del nuovo ambito territoriale rientrerebbe anche quella di **ridefinire con la Regione la quantità di servizi a favore dell'area**, che può contare su una popolazione di oltre 80.000 abitanti (circa il 40% dell'intera popolazione provinciale) e di flussi turistici che in termini di presenze superano l'80% del complessivo provinciale. Quest'ultima finalità, per il Comune di San Benedetto, è da perseguire anche indipendentemente dall'istituzione dell'ambito territoriale.

Integrazione tra i sistemi di trasporto

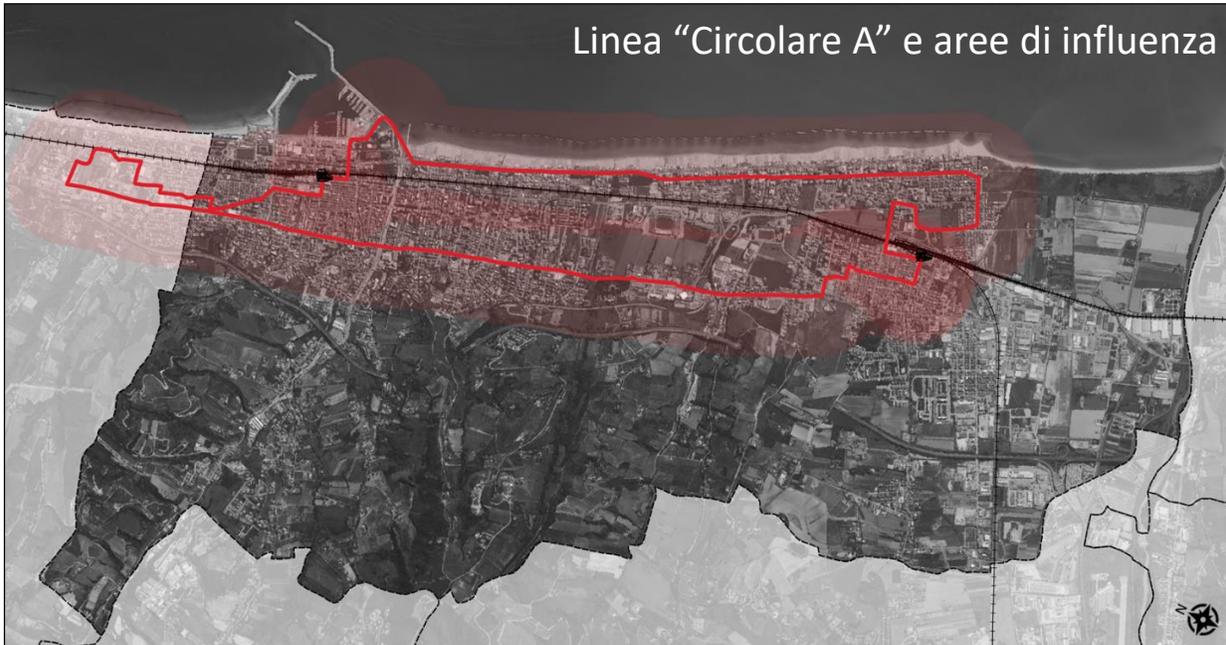
Il potenziamento del TPL urbano (1/2)

Le analisi realizzate per la costruzione del Quadro conoscitivo evidenziano la necessità di intervenire per migliorare la **quota modale del TPL** ferma, secondo i dati Istat, al 7,6% del totale, e a circa l'1% considerando i soli pendolari per motivo lavoro.

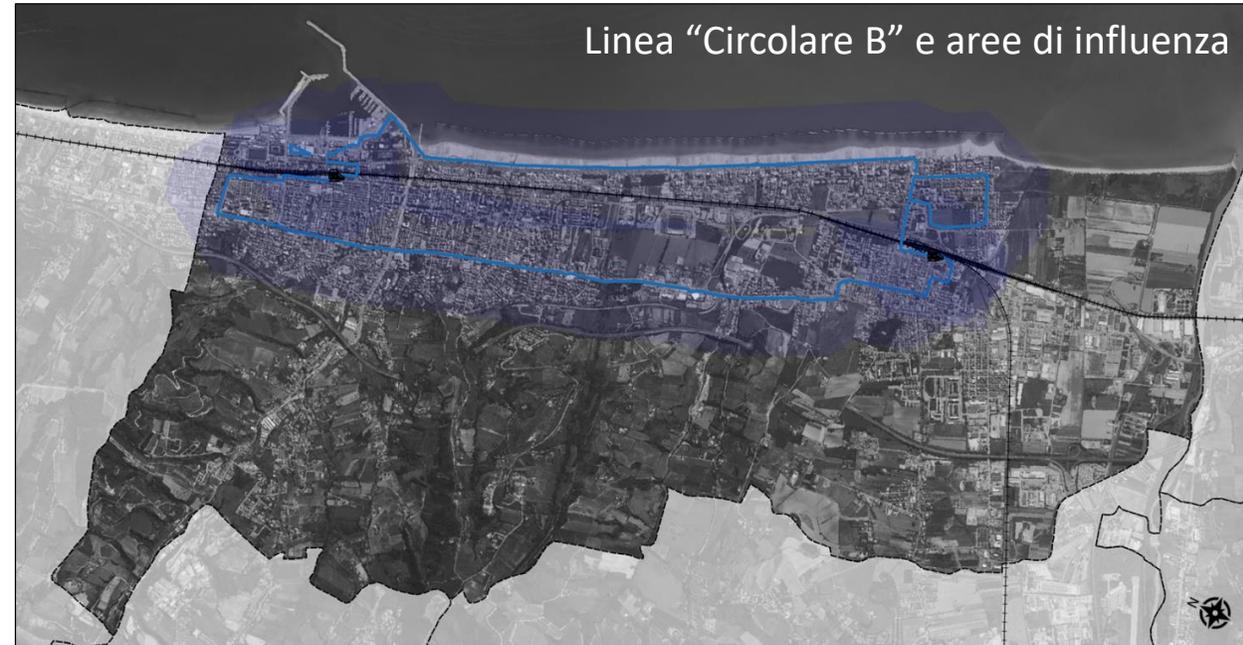
Nello specifico il PUMS propone due ipotesi di intervento, entrambe incentrate sul **rafforzamento delle linee "Circolare A" e "Circolare B"**, ovvero:

- una prima proposta "minima" di potenziamento delle corse nelle ore di punta della giornata, ovvero del passaggio dall'attuale cadenzamento di 60' a 30' nelle fasce orarie tra le 7:00 e 10:00, le 12:00 e le 14:00 e tra le 16:00 e le 19:00;
- una seconda proposta "ideale" di passaggio dall'attuale cadenzamento di 60' a 30' per tutto l'arco della giornata, raddoppiando nella pratica l'attuale offerta.

Linea "Circolare A" e aree di influenza



Linea "Circolare B" e aree di influenza

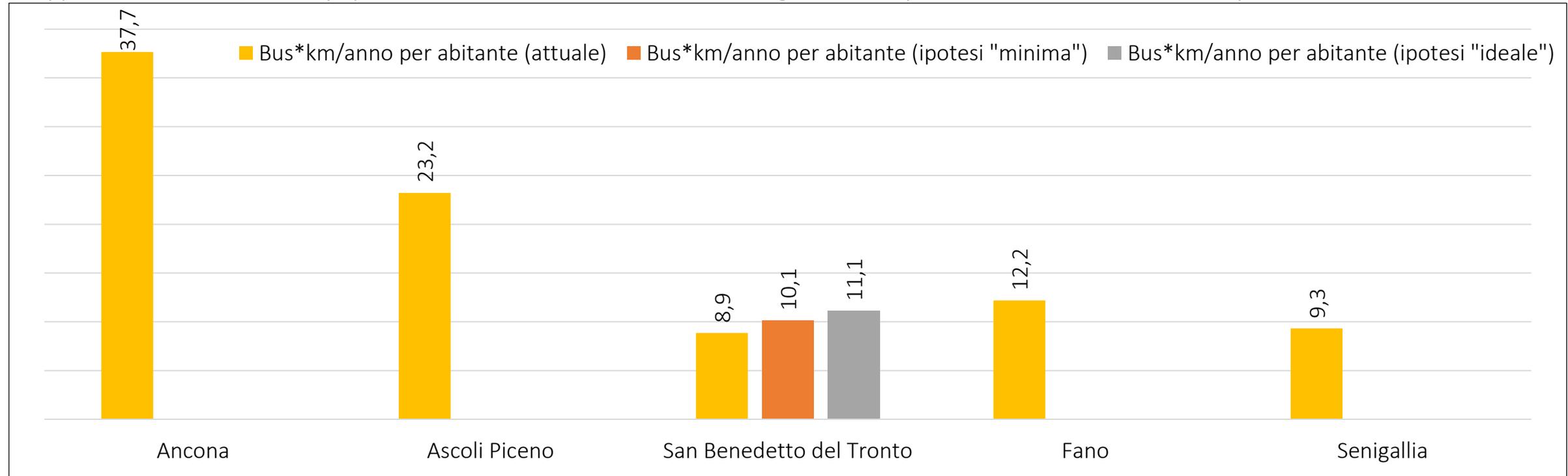


Integrazione tra i sistemi di trasporto

Il potenziamento del TPL urbano (2/2)

Nel complesso le ipotesi di potenziamento sviluppano circa 60.000 vett*km/anno aggiuntive nell'ipotesi "minima", per attestarsi a circa 106mila nell'ipotesi "ideale". Nel grafico è ripreso, dalle analisi del quadro conoscitivo riportate nelle Linee di indirizzo, il rapporto tra le vett*km/anno prodotte in alcuni Comuni marchigiani certificati dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale del MIT e la popolazione residente, ebbene come si può notare le proposte del PUMS tendono a ridurre la distanza verso comuni simili, in particolare verso la città di Fano.

Rapporto tra vett*km/anno e popolazione residente in alcune città marchigiane e nell'ipotesi di incremento dell'offerta per San Benedetto del Tronto¹



¹ La situazione "attuale" si riferisce al 2019, mentre l'ipotesi "minima" somma alle vett*km/anno di San Benedetto del Tronto registrate nel 2019 (420.856 contro le 409.606 definite dal Contratto di servizio vigente) ulteriori 60.636,53 vett*km/anno, che diventano 106.113,92 nell'ipotesi "ideale".

Integrazione tra i sistemi di trasporto

Navette estive

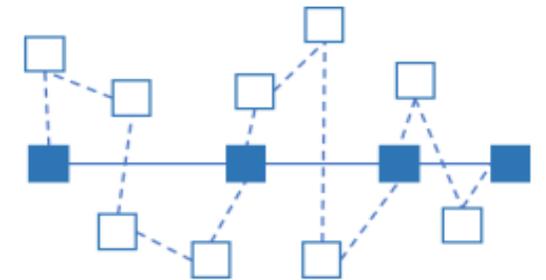
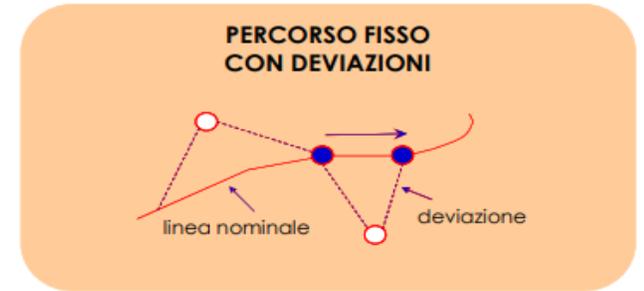
In termini generali il PUMS ritiene il servizio attuale adeguato e fondamentale per alleggerire la pressione delle auto sul lungomare di San Benedetto del Tronto, ipotizzando tuttavia l'opportunità di apportare alcune modifiche nel periodo di servizio della navetta nel breve periodo, nonché l'opportunità di candidare il servizio per la sperimentazione di servizi innovativi di TPL.

Nel primo caso si tratta di **ampliare il servizio**, per i soli giorni di venerdì, sabato e domenica, da un lato anticipando l'avvio nelle ultime due settimane di giugno e posticipando la fine alla prima settimana di settembre. In ogni caso per il successo dell'iniziativa appare fondamentale affiancarla ad una importante campagna di comunicazione da realizzare non solo a San Benedetto del Tronto ma anche presso le località di provenienza dei visitatori, attraverso sistemi di infomobilità, sia di indirizzamento "fisico" che "digitale".

Nel medio lungo periodo, quando si avranno i numeri di frequentazione del servizio consolidati nel tempo e per singola corsa, il PUMS propone di valutare la conversione del servizio di linea con partenze schedate in un **servizio di trasporto a chiamata**, almeno per le fasce di morbida.

Il collegamento tra il parcheggio dello Stadio "Riviera delle Palme" con il lungomare può essere oggetto di **future sperimentazioni di forme innovative di mobilità**, nella logica di sviluppo dei nodi intermodali. In tal senso il PUMS vuole fornire un esempio di possibile intervento lasciando aperte altre ipotesi in base agli sviluppi della tecnologia a servizio della mobilità (MaaS ad esempio).

L'esempio proposto vuole combinare il car-sharing e il servizio di car-pooling (o ride sharing), che crea equipaggi di persone (che non si conoscono) che possano condividere l'auto per un viaggio. Uno degli utenti (che abbia indicato la disponibilità e fornito la patente) è indicato come guidatore, trova il veicolo parcheggiato presso lo stadio o sul lungomare e raccoglie, condividendo il viaggio, lungo il percorso fornito dall'app gli altri utenti agli orari stabiliti.



Integrazione tra i sistemi di trasporto

Collegamento tra la stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli e il nuovo polo sanitario

Le sperimentazioni prima presentate potranno trovare applicazione anche all'interno di un secondo collegamento che **il PUMS ritiene necessario attivare nel medio/lungo periodo per il collegamento tra la stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli e il nuovo polo sanitario in zona Ragnola**. Presso l'area entro il 2026 sorgeranno la Casa di Comunità e l'Ospedale di Comunità, e la Regione Marche ha proposto di realizzare il nuovo Ospedale, sostituendo quello che attualmente è situato nel centro di San Benedetto. Di seguito si propone un percorso del collegamento che, in ogni caso, andrà progettato in relazione dei sensi di marcia che saranno vigenti in prossimità dell'attivazione del servizio.



Integrazione tra i sistemi di trasporto

Rinnovo del parco mezzi

Il processo di transizione energetica in atto interessa anche il settore del Trasporto Pubblico Locale attraverso il **rinnovo del parco mezzi con il progressivo abbandono degli autobus alimentati con combustibili fossili** e l'entrata in esercizio di autobus elettrici e ad idrogeno. Anche il TPL di San Benedetto, nella sua visione di area vasta, dovrà perseguire questa strada valutando quali forme di alimentazione saranno più idonee per il contesto della Riviera delle Palme.

Per contesti urbani e suburbani tipicamente sembrerebbero più idonei gli autobus elettrici, tuttavia l'ipotesi di realizzare un impianto di produzione, trasporto, accumulo e utilizzo di idrogeno rinnovabile (**Hydrogen Valley**) nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ad Offida a servizio del Piceno, può consentire di valutare l'opportunità di investire in nuovi autobus ad idrogeno.

In termini generali il PUMS si propone di favorire il rinnovo del parco mezzi, rimandando ad un confronto con la Regione Marche, in considerazione degli importanti investimenti anche infrastrutturali previsti sul territorio della provincia di Ascoli Piceno, la scelta ottimale sulla forma di alimentazione più idonea. Nell'ipotesi di acquisto di autobus elettrici sarà tuttavia necessario prevedere punti di ricarica rapida presso i principali capolinea del servizio di TPL.



Integrazione tra i sistemi di trasporto

Nodi intermodali – Stazione ferroviaria di San Benedetto del Tronto

Il parcheggio nei pressi della stazione è stato recentemente oggetto di riqualificazione. Adesso è in grado di operare 24 ore su 24, offrire circa 140 posti auto includendo il servizio di kiss&ride (primi 15 minuti di sosta gratuita per chi accompagna o accoglie i viaggiatori in partenza e in arrivo); il parcheggio inoltre è dotato di una pensilina fotovoltaica per la futura installazione di colonnine elettriche per 8 posti auto e, appunto, di posti auto riservati al car sharing.

Sul piazzale esterno della stazione, inoltre, sono stati predisposti due stalli rosa per le donne in stato di gravidanza e le neomamme, oltre a tre stalli “blu” dedicati agli utenti a mobilità ridotta.

Maggiore attenzione dovrà, tuttavia, essere dedicata al **parcheggio in sicurezza delle bici**, mentre particolarmente positiva è la previsione di installare locker per la consegna dei pacchi dell’e-commerce nella logica di ridisegnare le aree di sosta in centri di mobilità a supporto dell’intermodalità. Inoltre in previsione della futura riorganizzazione di Piazza Montebello, a cui i pedoni potranno accedere in sicurezza da Via Palermo, il PUMS prevede la **riqualificazione dell’area antistante la stazione**, con conseguente eliminazione di 4 parcheggi su strisce blu attualmente presenti all’inizio di Via Gramsci (da Via Roma), l’eliminazione delle barriere architettoniche per il collegamento con Via Palermo, nonché l’ipotesi di eliminazione del capolinea dei autobus del TPL extraurbano (spostato su Piazza San Giovanni Battista) con conseguente introduzione della sosta degli stessi per le sole operazioni di salita e discesa.



Integrazione tra i sistemi di trasporto

Nodi intermodali – Stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli

Per la stazione di Porto d'Ascoli il PUMS prevede una **riorganizzazione degli spazi antistanti** alla stazione rivolti ad integrare l'offerta di servizi ferroviari con:

- gli attuali e i nuovi servizi di TPL su gomma (ad esempio in coincidenza con l'avvio dei servizi per il collegamento al nuovo polo sanitario in zona Ragnola);
- i servizi interregionali di trasporto su gomma con la previsione di una nuova area dedicata;
- nuovi servizi di sharing;
- nuove colonnine per la ricarica elettrica dei mezzi privati alimentate da pensiline fotovoltaiche installate lungo Via Esino per l'attesa delle corse del TPL e degli interregionali;
- servizi di taxi, ecc.

Si prevede poi l'ipotesi di **ampliamento della sosta libera** per le auto valutando l'opportunità di destinare a tale scopo alcune aree presenti su Via Esino.



Processo di transizione energetica e sviluppo dei sistemi ITS

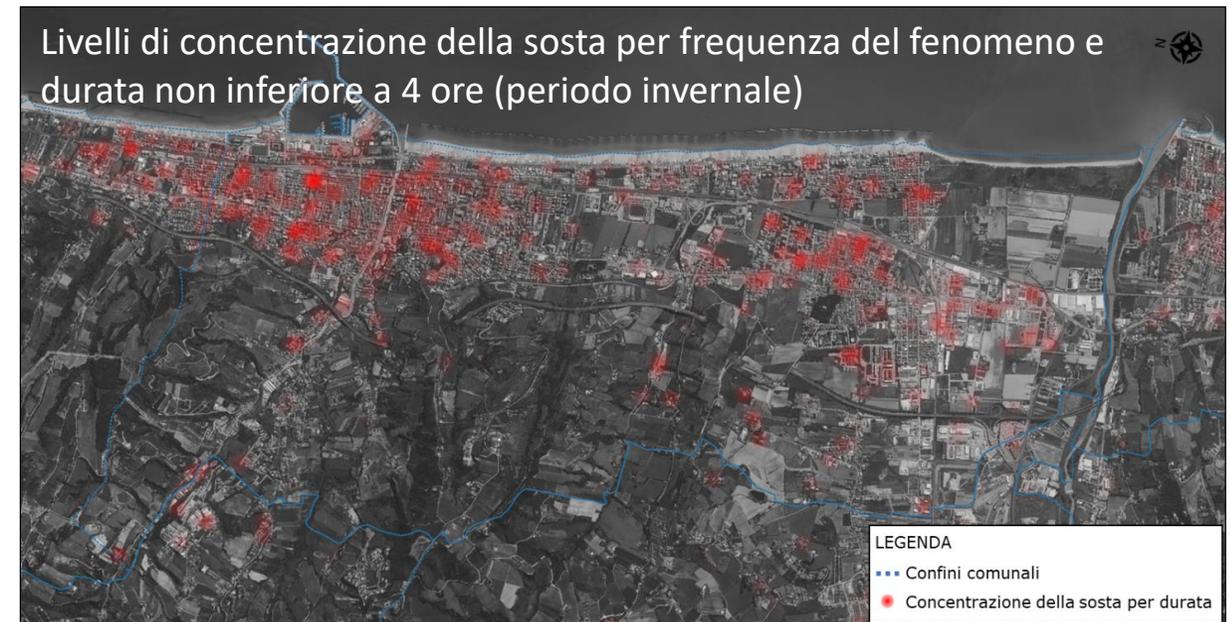
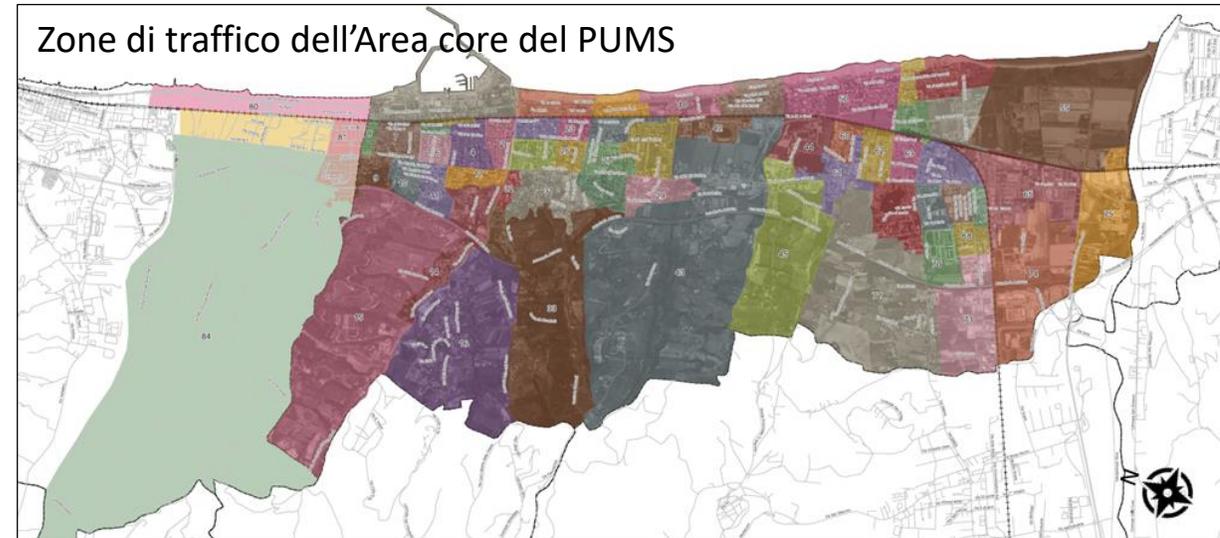
Mobilità «a basse emissioni»

Le iniziative del PUMS sono quindi rivolte, da un lato, al sistema di mobilità pubblica, dall'altro lato a quello privato. Per il primo caso sono già stati proposti alcuni interventi, a cui si affiancano:

- il **progressivo adeguamento del parco mezzi comunale;**
- il **potenziamento dell'offerta su strada di colonnine di ricarica.**

Circa il potenziamento dell'offerta su strada di colonnine di ricarica il PUMS prevede, anche in questo caso, un approccio graduale ma di anticipazione e supporto delle dinamiche del mercato dei veicoli.

Nel breve periodo si prevede l'attivazione di almeno 1 punto di ricarica per auto elettriche (con almeno 2 stalli) in tutti i poli di generazione e attrazione di domanda di mobilità dislocati sul territorio di San Benedetto (è il caso degli Hub di mobilità già trattati, degli uffici pubblici, delle strutture sanitarie, dei musei e così via), nel medio periodo si prevede che in tutti i quartieri della città siano presenti almeno 2 punti di ricarica, mentre nel medio/lungo periodo e in prospettiva dell'aggiornamento del PUT e dei relativi piani particolareggiati, il PUMS prevede l'installazione di almeno 2 punti di ricarica per singola Zona di traffico così come individuate dal PUMS.



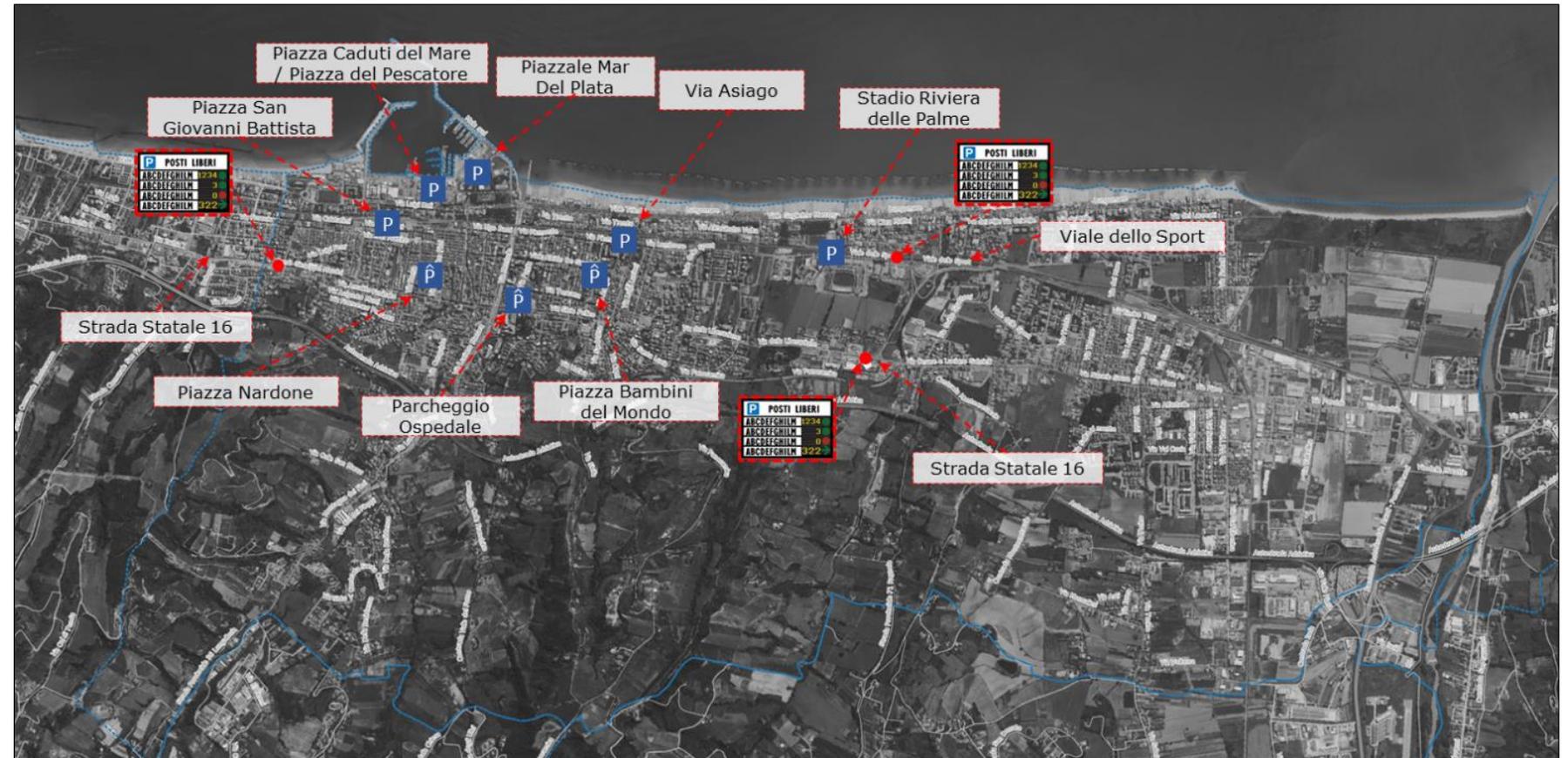
Integrazione tra i sistemi di trasporto

Sistemi di trasporto intelligenti (ITS)

Il Piano regionale delle infrastrutture “Marche 2032” in tema di ITS (Intelligent Transport Systems) specifica che il suo contributo va considerato in stretta connessione con lo sviluppo dei nuovi servizi dal lato della mobilità, dove l’approccio MaaS (**Mobility-as-a-Service**) è considerato un riferimento per il futuro in grado di rendere la mobilità pubblica e intermodale attraente e competitiva rispetto all’automobile privata. In relazione a tale prospettiva il PUMS propone lo sviluppo di tutti gli strumenti necessari per favorire tali processi, partendo dall’implementazione dell’Automatic Vehicle Monitoring (AVM) nel settore del TPL.

Accanto alle applicazioni web prima indicate per la gestione dei flussi di traffico e della sosta il PUMS propone l’**installazione di pannelli a messaggio variabile**, utili per indicare all’automobilista la disponibilità dei posti auto in tempo reale nei principali parcheggi di cui si vuole potenziare l’uso.

L’implementazione del nuovo sistema di infomobilità riguarderà non soltanto l’installazione di pannelli informativi, ma chiaramente riguarderà anche l’adeguamento dei sistemi di controllo dell’offerta di sosta.



Promozione dell'accessibilità universale e dell'inclusività

Interventi sulla mobilità privata (1/2)

Strettamente connessi agli interventi previsti per la Strategia sulla "Qualità dello spazio pubblico" sono le azioni per la promozione dell'accessibilità universale e dell'inclusività, considerati dagli stakeholder tra le più rilevanti in termini di importanza e priorità.

In quest'ambito si distinguono diverse tipologie di intervento, alcune legate al sistema della mobilità collettiva, altre alla mobilità privata e dolce, tuttavia un primo intervento previsto dal PUMS assume caratteri trasversali, e si fonda sulla **redazione del Piano di Abbattimento delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)** riprendendo il percorso avviato negli anni passati ma includendo gli indirizzi e le azioni qui proposte, assumendo quindi le vesti di Piano di settore del PUMS. Al PEBA è associata la figura del Disability Manager.

Un ulteriore intervento strettamente legato al P.E.B.A. riguarda la proposta di definizione di uno specifico **Piano di manutenzione dei marciapiedi**, rivolto non solo a definire un percorso di progressivo intervento per la manutenzione delle infrastrutture oggi esistenti, ma anche di riorganizzazione della piattaforma stradale e/o per la realizzazione di nuovi marciapiedi in ambiti urbani consolidati, suggerendo in tutti i casi buone pratiche da seguire per la realizzazione degli interventi, a partire dalla pavimentazione tattile, funzionale a indirizzare le persone ipovedenti fino al bordo del marciapiede dove inizia l'attraversamento pedonale, individuare il confine tra zona sicura (marciapiede) e zona di pericolo (carreggiata), nonché l'ipovedente durante l'attraversamento della carreggiata.

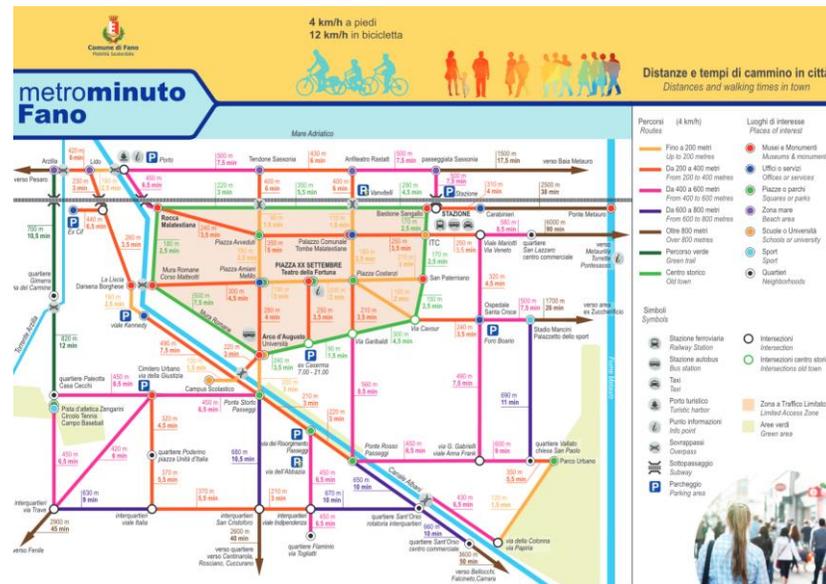


Promozione dell'accessibilità universale e dell'inclusività

Interventi sulla mobilità privata (2/2)

Un ulteriore intervento riguarda l'adeguamento dei sistemi semaforici pedonali. Nello specifico il PUMS prevede la **progressiva installazione presso tutti i semafori di lanterne countdown**, in questo caso allo scopo di migliorare la sicurezza negli attraversamenti, e di **dispositivi acustici per non vedenti**.

La promozione di un territorio fruibile riguarda non solo le persone con disabilità ma da tutti indistintamente, residenti normodotati, visitatori e turisti. In tale prospettiva il PUMS propone l'implementazione di **sistemi di indirizzamento pedonale (wayfinding)**, utili per promuovere stili di vita più salutari, consentire la riscoperta di aree della città non facilmente raggiungibili con mezzi motorizzati e, indirettamente, promuovere sistemi di mobilità sostenibili quale il trasporto pubblico.



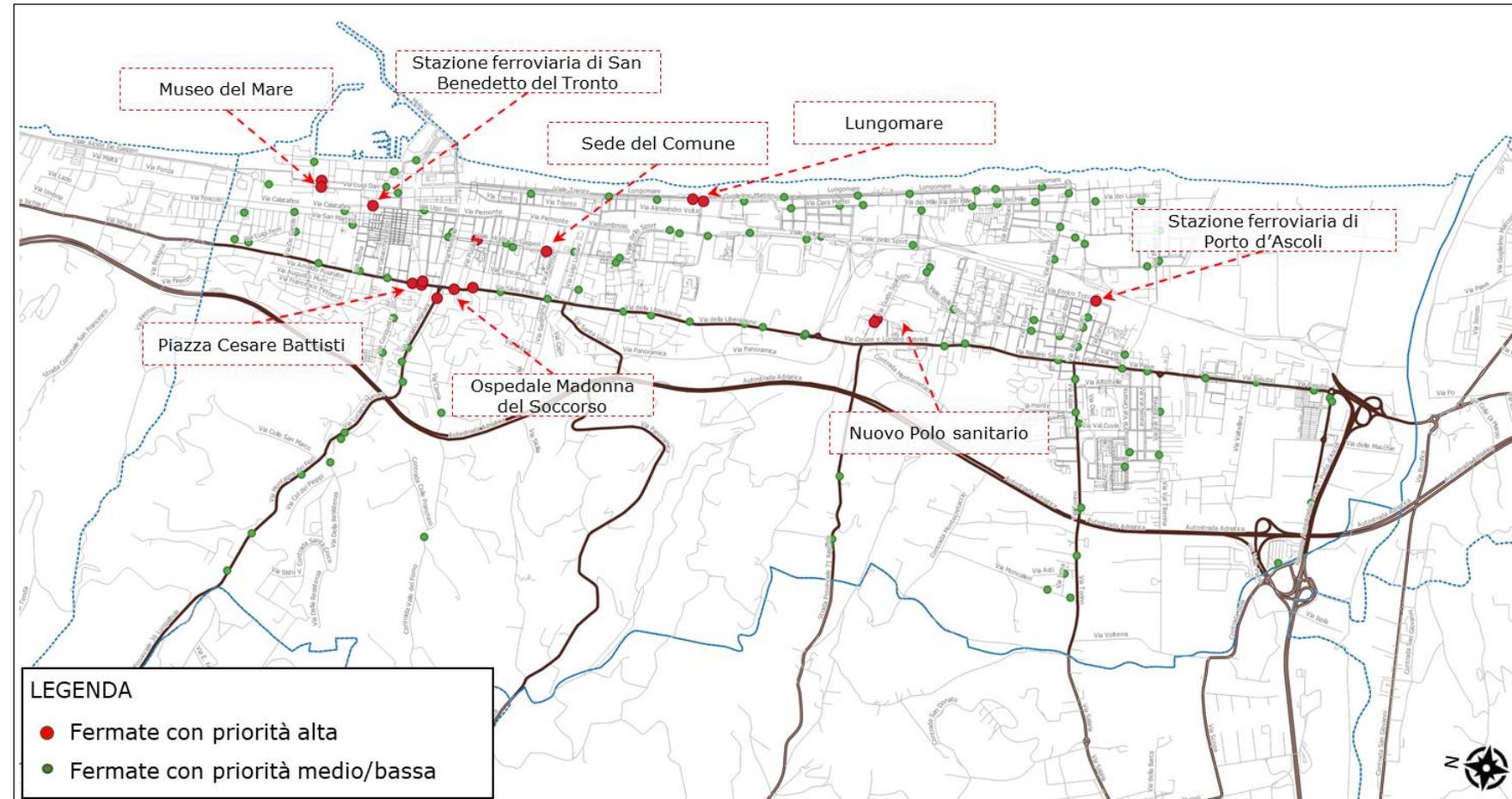
Promozione dell'accessibilità universale e dell'inclusività

Interventi sulla mobilità pubblica (1/2)

Gli interventi sul sistema del trasporto pubblico per la promozione dell'accessibilità universale riguardano sia il sistema delle infrastrutture, stazioni e fermate, che dei mezzi, con evidenti implicazioni anche sui sistemi di infomobilità.

Gli interventi di seguito proposti dal PUMS avranno particolare importanza in relazione ai futuri affidamenti dei servizi di TPL in quanto costituiranno una base di confronto con la Regione, o con il soggetto che assumerà le funzioni di Ente affidante, per la definizione del Piano Operativo per l'Accessibilità che andrà allegato allo schema di Contratto di Servizio incluso nella documentazione di affidamento.

Gli interventi di promozione dell'accessibilità universale dovranno quindi coinvolgere anche le fermate del Trasporto Pubblico Locale su gomma, in particolare quelle presenti nelle aree più centrali della città, nei pressi della stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli e, in prospettiva, a servizio del nuovo polo sanitario in zona Ragnola.



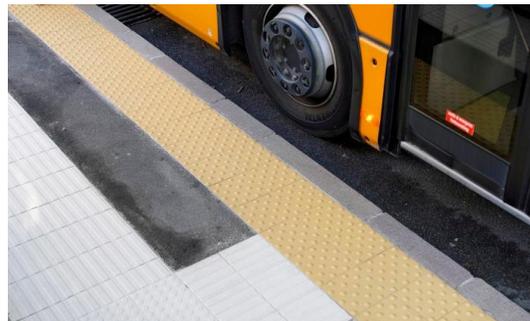
Promozione dell'accessibilità universale e dell'inclusività

Interventi sulla mobilità pubblica (2/2)

L'elenco puntuale delle stazioni e delle fermate sarà tuttavia condotta in collaborazione con le associazioni di categoria in coincidenza con il processo di coinvolgimento degli stakeholder che la Regione attiverà nell'ambito della più generale procedura di affidamento dei servizi di TPL, con l'eventuale contributo delle figure del Disability Manager e del Mobility Manager. Per ciascuna fermata andrà garantita, all'interno di un processo di graduale attuazione, almeno le seguenti caratteristiche e dotazioni:

- a) accessibilità con sedia a rotelle in assenza di barriere architettoniche;
- b) presenza di dispositivi atti a garantire l'accessibilità agli utenti con difficoltà visive;
- c) presenza di dispositivi atti a garantire l'accessibilità agli utenti non udenti;
- d) tipologia di infrastruttura prevista per l'erogazione di informazioni a terra (ad es. display, bacheca).

L'adeguamento delle fermate del TPL, sia in ambito urbano che extraurbano, rappresenta un primo tassello per garantire l'accesso alle persone con mobilità ridotta al sistema del TPL, a cui affiancare ulteriori interventi, sia di progressivo adeguamento dei mezzi, sia di implementazione dei sistemi di infomobilità.



Sviluppo delle politiche di Mobility Management

Istituzione dell'Ufficio del Mobility Manager d'Area



Le politiche e le iniziative di Mobility management negli ultimi tempi hanno assunto un ruolo sempre più rilevante quale strumento di diffusione della cultura della mobilità sostenibile, tuttavia in molte realtà assumono caratteri saltuari e non coordinati a livello locale e sovralocale, basti pensare alle molteplici iniziative promosse anche dalle associazioni, quali Fiab, Legambiente ecc., anche a San Benedetto del Tronto. In tal senso il PUMS prevede l'**istituzione della figura del Mobility Manager (MM) di area**, ovvero di una figura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale e scolastica, con il compito di mantenere i collegamenti fra la struttura comunale e le aziende di trasporto locale, nonché di assistere le aziende e gli enti nella redazione dei Piani Spostamento Casa-Lavoro e Casa-Scuola (PSCL e PSCS). Si tratta di una figura cruciale in quanto un Mobility Manager d'area opera per migliorare la mobilità su tutto il territorio di propria competenza, lavora con tutte le strutture preposte al traffico e ai trasporti e monitora gli effetti delle misure adottate dai singoli responsabili aziendali e scolastici.

Sono quindi quattro le funzioni principali del MM d'area:

- la diffusione dei Mobility Manager aziendali e scolastici, nonché la conseguente redazione dei PSCL/PSCS;
- l'incentivazione dei Mobility Manager aziendali e scolastici alla partecipazione attiva;
- la promozione di attività di formazione, sia sui temi della mobilità sostenibile che della sicurezza stradale;
- lo sviluppo di progetti innovativi sul territorio (car pooling, bike to work, ecc.).

In tema di diffusione delle figure del MM, le attività dovrebbero concentrarsi in primo luogo verso le scuole presenti sul territorio (in particolare quelle superiori), nonché verso le sedi lavorative di grandi dimensioni, basti pensare all'Ospedale Madonna del Soccorso. Segue quindi la redazione dei PSCL e del PSCS da parte del MM aziendali e scolastici, secondo le indicazioni ministeriali, che dovranno essere raccolti e valorizzati dal MM d'area.

Sviluppo delle politiche di Mobility Management



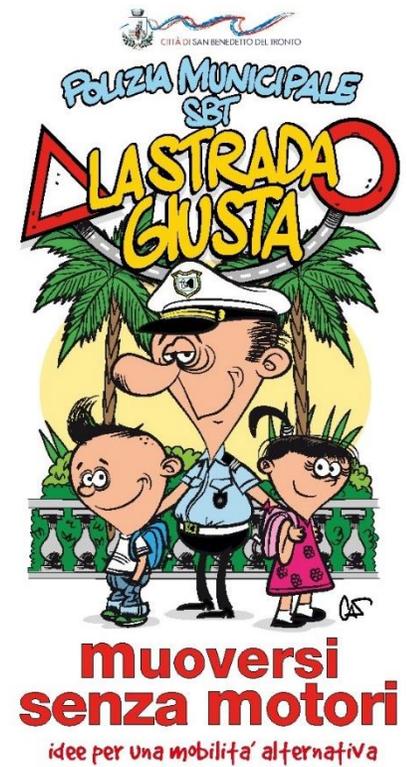
Principali interventi di mobility management

La sola istituzione del MM d'area non è tuttavia sufficiente ad innescare meccanismi di promozione sul territorio di politiche coordinate di mobilità sostenibile c d. "soft", pertanto il PUMS prevede l'istituzione di un **"Fondo per la mobilità sostenibile di San Benedetto del Tronto"**, da finanziare annualmente con risorse (possibilmente crescenti) pari ad almeno € 10.000, per la realizzazione di almeno un'iniziativa mobility management (da alimentare attraverso una quota parte degli introiti ottenuti dalle sanzioni amministrative per infrazioni al Codice della Strada).

Il primo intervento riguarda la ripresa delle iniziative di **educazione nelle scuole**, pubbliche e private di ogni livello, in collaborazione con la Polizia Municipale secondo schemi uniformi. Ulteriori iniziative di formazione, da realizzare in collaborazione con le associazioni locali di settore e con le principali strutture pubbliche della sanità, potrebbero riguardare la "terza età". Si tratta di promuovere corsi di educazione stradale e di incentivazione alla mobilità attiva, quale la mobilità ciclabile e pedonale autonoma.

Altri interventi potranno riguardare:

- o Redazione/aggiornamento dei Piani Spostamento Casa–Lavoro/Scuola;
- o Corsi di formazione per mobility manager aziendali e scolastici;
- o Promozione della ciclabilità e della mobilità pedonale (azioni di comunicazione finalizzate alla promozione di spostamenti in bicicletta e/o a piedi, contributi, a favore dei dipendenti, per l'acquisto di biciclette a pedalata muscolare, contributi, a favore dei dipendenti, per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, acquisto di biciclette a pedalata assistita finalizzate agli spostamenti aziendali, installazione colonnine per la ricarica di biciclette elettriche, installazione di colonnine per la manutenzione delle biciclette, acquisto di rastrelliere per il ricovero di biciclette in azienda/scuola, realizzazione di progetti "bike to work" (iniziative di gaming in generale), utilizzo cargo bike per piccoli trasporti in ambito aziendale/scolastico, ecc);
- o Azioni di mobilità sostenibile (acquisto abbonamenti al TPL, sostituzione dei veicoli aziendali a motore termico con veicoli elettrici, realizzazione di colonnine di ricarica auto elettriche, acquisto/utilizzo di App o Software per incentivare il carpooling aziendale, ecc.).



giovedì 19 maggio 2016
SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Sviluppo delle politiche di Mobility Management

Nuove iniziative di percorsi protetti casa-scuola



La creazione di una rete tra Mobility Manager scolastici, favorita dalla presenza del MM d'area, e la **promozioni di iniziative in collaborazione con la Polizia Municipale**, è poi fondamentale per il rilancio dei progetti di Pedibus, da finanziare in parte con il già previsto "Fondo per la mobilità sostenibile di San Benedetto del Tronto". In alternativa al finanziamento diretto potrà essere prevista, in sede di definizione dei nuovi affidamenti per il trasporto scolastico, una specifica premialità per l'organizzazione di **pedibus** (dalla semplice fornitura degli strumenti, alla gestione vera e propria di specifiche linee progettate dal MM d'area in collaborazione con i MM scolastici).

In altri termini si tratta di promuovere percorsi sicuri casa-scuola, rivolti essenzialmente ai bambini delle scuole primarie, incoraggiando la mobilità pedonale. In pratica si tratta di accompagnare i bambini a scuola a piedi in modo organizzato sostituendo l'uso dei mezzi privati. I bambini, accompagnati da adulti volontari, seguono delle vere e proprie linee con fermate predefinite e segnalate da appositi cartelli (sull'esempio delle linee del TPL). Il pedibus è quindi organizzato come un vero autobus, con linee, fermate, orari e accompagnatori.

Dove presenti piste ciclabili in sede riservata sarà, infine, prevedere la sperimentazione di iniziative di **Bicibus**, anche attraverso l'utilizzo di mezzi progettati ad hoc. Il Bicibus è del tutto simile al pedibus con la sola differenza che i percorsi sono realizzati da bambini in bici che indossano un casco, oltre ad una pettorina colorata e catarifrangenti. Anche in questo caso i bambini sono guidati da accompagnatori. In alcune città, europee ma anche italiane, sono state poi sviluppate forme di "autobus-bicicletta", ovvero mezzi in grado di trasportare più bambini i quali possono contribuire loro stessi alla pedalata. Si tratta di mezzi che possono essere utilizzati soprattutto per iniziative di comunicazione e divulgazione dei benefici della mobilità attiva tra i più giovani.



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



Processo partecipativo di accompagnamento al PUMS del Comune di San Benedetto del Tronto

GRAZIE PER LA PARTECIPAZIONE

