



Comune di Ancona

PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Documento istruttorio
ottobre 2024



Comune di Ancona

Principi Target Indirizzi Azioni del PUMS

I principi guida e la strategia europea

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, secondo le linee guida EU, si fondano sul presupposto che gran parte delle emissioni di CO2 in atmosfera avvengono nelle arterie e nelle reti stradali, che nelle aree urbane registrano una netta prevalenza delle emissioni climalteranti, stimata su una percentuale compresa tra il 60% e il 70% rispetto al totale delle emissioni da traffico. La strategia da perseguire deve tendere ad una **riduzione per il 2030 del 55% delle emissioni climalteranti**, lavorando sia sulle emissioni dei motori termici, agevolando i motori elettrici ed a basso impatto soprattutto per il TPL, sia modificando il riparto a favore del trasporto pubblico su ferro e su gomma.

La strategia di riduzione delle emissioni va perseguita nel rispetto di questi **principi guida**:

- 1** migliorare l'accessibilità e la qualità dell'ambiente urbano
- 2** ridurre i fattori di rischio legati agli spostamenti
- 3** migliorare l'efficienza e l'economicità degli spostamenti

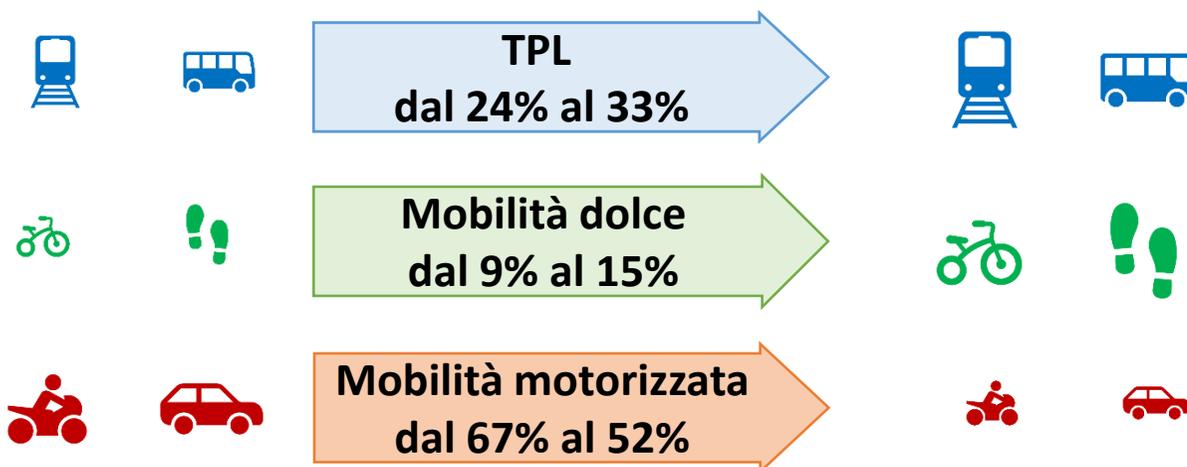
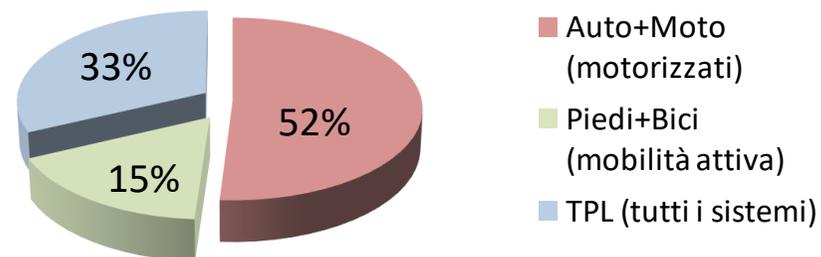
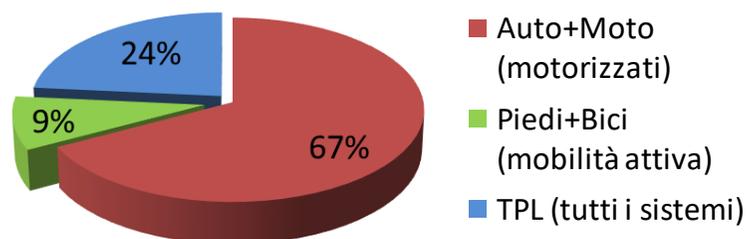
Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ancona, si configura come strumento che individua la cornice generale, gli interventi e le politiche, da attuarsi successivamente con l'elaborazione dei seguenti piani attuativi:

- 1** Piano Generale del Traffico Urbano_PGTU
- 2** Aggiornamento del programma triennale del TPL urbano
- 3** Programma urbano parcheggi_PUP (legge 122/1989 art. 13)
- 4** Biciplan (legge 11 gennaio 2018 n. 2).

I target fondamentali da raggiungere al 2034

Il PUMS del Comune d Ancona si pone in un **arco temporale di 10 anni** (2034) il target di passare:

- dall'attuale **67%** di **mobilità INSOSTENIBILE** (mobilità privata motorizzata) al **52%** con una riduzione di 15 punti %
- dall'attuale **33%** di **mobilità SOSTENIBILE** (mobilità privata pedonale e ciclabile + TPL) al **48%** con un aumento di 15 punti %



Gli indirizzi strategici dell'Amministrazione

- 1** Perseguire la strategia europea di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti da traffico, nel rispetto dei principi EU e puntando ad una **riduzione dell'utilizzo dell'auto privata prevalentemente a vantaggio del TPL che diventa lo strumento fondamentale per l'attuazione delle politiche di mobilità sostenibile**
- 2** Declinare il **tema dell'accessibilità al centro di Ancona e ai suoi servizi amministrativi e commerciali in coerenza con il ruolo di capoluogo della Regione** nel rispetto delle esigenze della popolazione residente
- 3** Individuare il PUMS come strumento strategico di settore fondamentale da utilizzare per la redazione del nuovo **Piano Urbanistico Generale_PUG** della città di Ancona ai sensi della nuova LR19/23
- 4** Raccordare il PUMS con le condizioni e raccomandazioni inviate per il parere del Comune di Ancona del **Documento Pianificazione Strategica Sistema_DPSS** dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale
- 5** Coordinare il PUMS con il **Progetto Inquinamento Ancona PIA e PIA2** soprattutto in relazione alla redazione del successivo Piano Generale Traffico Urbano_PGTU
- 6** Coordinare le azioni progettuali previste nel PUMS ed attuate poi con i piani successivi: PGTU, PUP e Biciplan con i contenuti del **PEBA_Piano Eliminazione Barriere Architettoniche del Comune di Ancona**

Le azioni dell'Amministrazione_potenziamento del TPL su ferro e su gomma

- 1** Rinnovare il collegamento tra stazione centrale e stazione marittima fino a Fincantieri lungo lo spazio dei binari, mediante un sistema TPL Trasporto Pubblico Locale, valutando l'utilizzo di modalità di trasporto alternative tra la Stazione e Fincantieri: tram-treno, filobus, bus elettrico da valutare con Regione RFI e AdSP
- 2** Confermare la rottura di carico nei nodi di interscambio del TPL riconfigurando il progetto della Filovia Urbana, tramite l'utilizzo di mezzi a marcia autonoma in linea con lo sviluppo tecnologico dei filobus full electric bimodali, da estendere e sviluppare nel medio-lungo periodo a potenziamento del parco mezzi Conerobus
- 3** Confermare i due terminal bus di piazza d'Armi a sud e del Verrocchio a nord, il primo in rapporto al nuovo assetto di Piazza Ugo Bassi finalizzato a rivedere gli ingombri dei toroidi e delle fermate TPL e il secondo in rapporto alla sua funzione di polo intermodale tra il TPL extraurbano, il trasporto privato, la stazione ferroviaria centrale e l'anello filoviario
- 4** Riattivare, a seguito della firma dell'addendum, l'Accordo Quadro con MIT, RFI, AdSP del Mare Adriatico Centrale, Regione Marche, ANAS per la realizzazione dei progetti «Ultimo Miglio» e «Lungomare Nord» per risolvere il problema dell'accesso del traffico pesante diretto al Porto
- 5** Proporre, come ipotesi da sviluppare nel programma triennale del TPL l'introduzione dei servizi a chiamata per le cosiddette "aree deboli" come le frazioni, gestiti tramite piattaforma informatica che ottimizza l'offerta di trasporto sulla domanda reale, sia in termini di orari, che di tipologia dei mezzi e di percorsi
- 6** A lungo termine, individuare un servizio intermodale su ferro nell'area metropolitana attraverso un sistema di collegamenti a cadenza sovracomunale tra i poli di Jesi, Senigallia, Falconara e le Stazioni Osimo-Ikea, Ancona Stadio-Passo Varano

Le azioni dell'Amministrazione_Il sistema della sosta e l'accessibilità alle zone più sensibili

- 7** Distribuire sul territorio delle «cerniere di mobilità», aree attrezzate per lo scambio tra auto privata e TPL; valutare, in ambito portuale, la realizzazione di un parcheggio presso l'area Anconambiente compatibilmente con l'attuale utilizzo, in relazione anche al parcheggio in area ANAS sotto il viadotto della Palombella
- 8** Revisione della sosta nel Centro cittadino; individuazione di un nuovo parcheggio nella zona del quartiere Adriatico per i residenti, valutandolo nell'ambito del sistema dei parcheggi in struttura del centro sia esistenti che di progetto, come il parcheggio San Martino la cui fattibilità è in relazione alla riduzione dei costi.
- 9** Potenziare l'offerta di sosta breve (sosta produttiva) nel centro città e in particolare nel quadrilatero via S. Martino, via Varlè, via Palestro, via Marsala, e negli assi commerciali di Corso Amendola e via Trieste, anche attraverso una attenta introduzione di sensi unici.
- 10** Promuovere l'individuazione di Zone ad accessibilità controllata (ZAC) nei rioni Guasco San Pietro e Capodimonte, attraverso sistemi automatizzati che permettano di modulare la disciplina degli accessi, da integrare con la previsione di «attracchi meccanizzati» mediante sistemi ettometrici per superare i dislivelli.
- 11** Valutare la ricollocazione dell'impianto ettometrico attualmente previsto tra via Marconi e la zona della Regione Marche verso Capodimonte prevedendo un collegamento tra la Mole e Largo Casanova anche con funzioni turistiche
- 12** Introdurre la Zona ad Accesso Controllato ZAC per la baia di Portonovo, necessaria per razionalizzare e limitare l'accesso dei veicoli privati all'interno dell'area, attraverso sistemi automatizzati che permettano di modulare la disciplina degli accessi, da integrare con la previsione di «attracchi meccanizzati» serviti da sistemi ettometrici.

- 13** Introdurre la sperimentazione delle Zone 30 nei quartieri residenziali interessati dalle piste ciclabili non utilizzati per il traffico di attraversamento urbano
- 14** Anticipare già all'interno del PUMS rispetto al PGTU, lo studio del nodo della viabilità compreso tra via Vecchini, via San Martino, via Giannelli, Via Piave e via Isonzo, attraverso la riduzione/eliminazione dei punti di conflitto, la revisione di precedenza, sensi unici, sistemi semaforici.
- 15** Anticipare già all'interno del PUMS rispetto al PGTU il nodo in uscita dalla rotatoria di P.le della Libertà verso via Bocconi attraverso lo spostamento della fermata e la conseguente apertura della corsia.
- 16** Proporre la sperimentazione di strade scolastiche dove il traffico viene calmierato nelle fasce orarie di interesse per garantire l'accesso e l'uscita in sicurezza.



Comune di Ancona

gli indirizzi strategici del PUMS schede di dettaglio

Gli obiettivi del Documento Pianificazione Strategica Sistema



La nuova Legge Urbanistica Regionale Marche LR 19/23 introduce il nuovo strumento di pianificazione di competenza comunale: PUG Piano Urbanistico Generale. Nella nuova legge è fondamentale il tema della **rigenerazione urbana** che ha l'obiettivo di « (...) elevare la qualità ambientale, urbanistica e architettonica e ad accrescere l'attrattività e la vivibilità assicurando in particolare (...)

h) Lo sviluppo della mobilità sostenibile e la promozione della pedonalità, della ciclabilità, e dell'accesso al trasporto pubblico anche attraverso soluzioni di intermodalità (...)»

Il PUMS rappresenta quindi uno dei materiali fondamentali per il nuovo PUG che deve essere approvato entro 4 anni dalla entrata in vigore della legge, ovvero entro dicembre 2027.

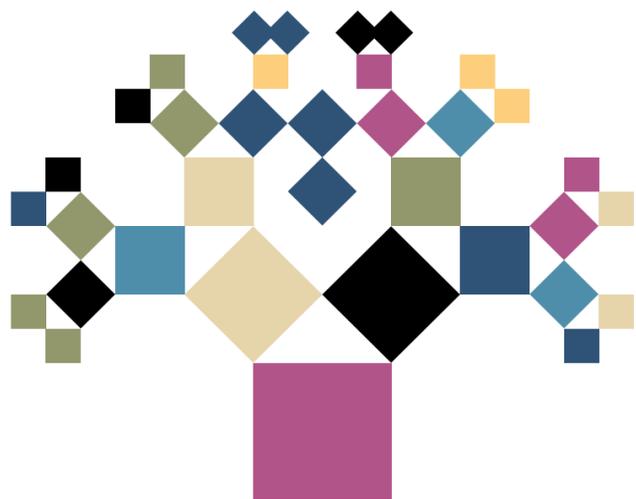
Gli obiettivi del progetto

Il PUMS, nel rapporto ambientale VAS provvederà a verificare che i rispettivi impatti sulla qualità dell'aria siano coerenti con gli obiettivi di tutela della salute contenuti nelle norme statali e tenuto conto dei risultati del P.I.A. Anche gli obiettivi del progetto P.I.A.2 saranno alla base delle valutazioni ed elaborazioni degli scenari futuri definiti dal P.G.T.U. che verrà elaborato, come piano di settore, successivamente all'approvazione del P.U.M.S. In particolare il PIA2 come allegato alla DG 317/2024 individua tre linee strategiche principali:

LS1 - monitoraggio e previsione della qualità dell'aria
in collaborazione con ARPAM, ARIANET UNIVPM (Scienze Agrarie e dipartimento Scienze della vita e dell'ambiente)

LS2 - mitigazione degli impatti negativi delle emissioni
in collaborazione con ARPAM, ARIANET, Comune Ancona, Regione Marche, UNIVPM

LS3 - adattamento e prevenzione sanitaria
in collaborazione con ARS, Ospedali Riuniti, INRCA e CNR Palermo
Tali linee strategiche saranno declinate in 20 specifiche azioni che potranno subire modifiche e/o integrazioni in progress in dipendenza delle risorse economiche disponibili e dei risultati raggiunti dal progetto.



ANCONArespira
Progetto Inquinamento Atmosferico

Gli obiettivi del progetto



La scelta del Comune di Ancona è stata quella costruire un **PEBA INCREMENTALE** Delibera di Giunta n. 161 del 30/04/2021 che, muovendo le fila dal percorso pedonale fondamentale costituito dalla “passeggiata da mare a mare” che unisce il Monumento del Passetto al Porto individui di volta in volta gli opportuni interventi in condivisione con tutti i portatori di interesse rappresentati al **tavolo tecnico delle disabilità**. Il perseguimento della accessibilità si traduce quindi in una serie di micro-interventi all’interno dello spazio pubblico esistente, in questo processo si inserisce la riqualificazione della ottocentesca piazza Cavour, così come lo spazio identificato con via XXIX Settembre che consente la visuale del waterfront dal Molo Antico alla Mole Vanvitelliana.



Comune di Ancona

le azioni del PUMS schede di dettaglio



Strategia del progetto

Il PUMS propone di **riutilizzare il sedime della ferrovia marittima**, dismessa dal 2015, che metta nelle condizioni gli utenti del sistema ferroviario (nazionale, regionale e metropolitano) e gli utilizzatori della cerniera di mobilità del porto retrostante la stazione di raggiungere l'area portuale e il centro storico di Ancona. Si propongono l'utilizzo di modalità di trasporto alternative tra la Stazione Centrale, la stazione Marittima, il Porto Storico fino a Fincantieri:

1 tram-treno

2 filobus

3 bus elettrico

La scelta della soluzione deve essere valutata e concordata con Regione, RFI, AdSP.

Il Progetto verrà definito nel PGTU/Biciplan



Rimodulazione del progetto

Il PUMS conferma la strategia del potenziamento del trasporto filoviario.

Viene pertanto perfezionato il progetto per la chiusura dell'anello filoviario esistente, rimodulandolo tramite l'utilizzo di mezzi bimodali e della marcia autonoma.

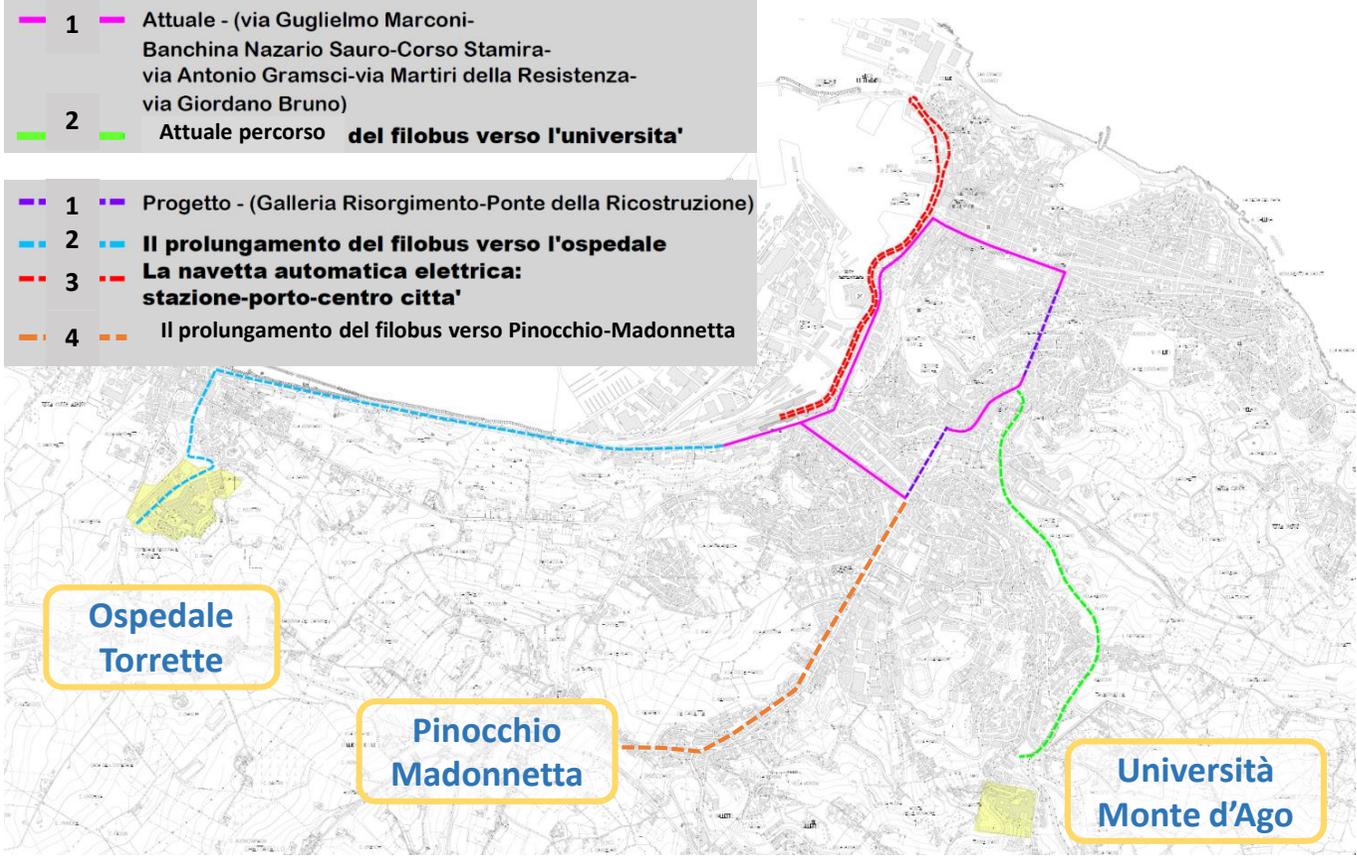
La proposta è in linea con lo sviluppo tecnologico dei **filobus full electric** e costituisce una sperimentazione da estendere in futuro a potenziamento del parco mezzi di Conerobus.

Il progetto verrà definito nel PGTU

Estensione del filobus fino all'ospedale regionale e fino a Pinocchio

- 1 Attuale - (via Guglielmo Marconi-
Banchina Nazario Sauro-Corso Stamira-
via Antonio Gramsci-via Martiri della Resistenza-
via Giordano Bruno)
- 2 Attuale percorso **del filobus verso l'universita'**

- 1 Progetto - (Galleria Risorgimento-Ponte della Ricostruzione)
- 2 **Il prolungamento del filobus verso l'ospedale**
- 3 **La navetta automatica elettrica:
stazione-porto-centro citta'**
- 4 Il prolungamento del filobus verso Pinocchio-Madonna



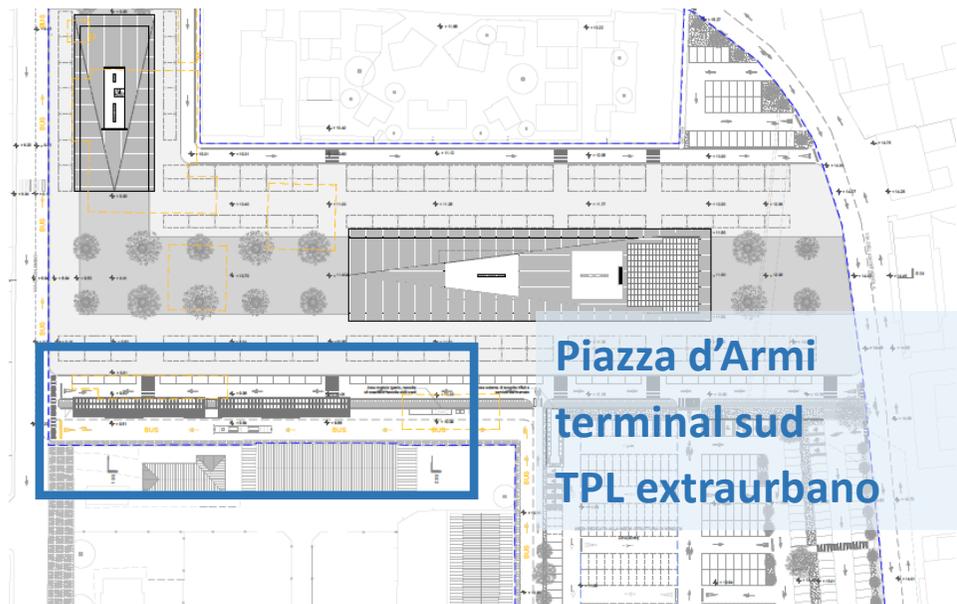
Sviluppo futuro del progetto

Il PUMS conferma la strategia del potenziamento del trasporto filoviario. Viene pertanto ripreso il progetto per la chiusura dell'anello filoviario e si prevede **l'ampliamento della rete filoviaria**. Un primo prolungamento proposto è quello dalla ex fornace Verrocchio **fino all'ospedale regionale di Torrette** percorrendo via Flaminia e via Conca. Un secondo prolungamento proposto è quello **verso Pinocchio-Madonna**.

Il progetto verrà definito nel PGTU

Azione 3_Confermare i due terminal bus di Piazza d'Armi a sud e del Verrocchio a nord

Localizzazione dei due terminal del TPL extrarurbano a sud e a nord



All'interno della strategia di implementazione del TPL Extraurbano che collega Ancona con il territorio metropolitano della Provincia, vengono confermati i due terminal bus di **Piazza d'Armi a sud** e dell'**Ex Verrocchio a nord**.

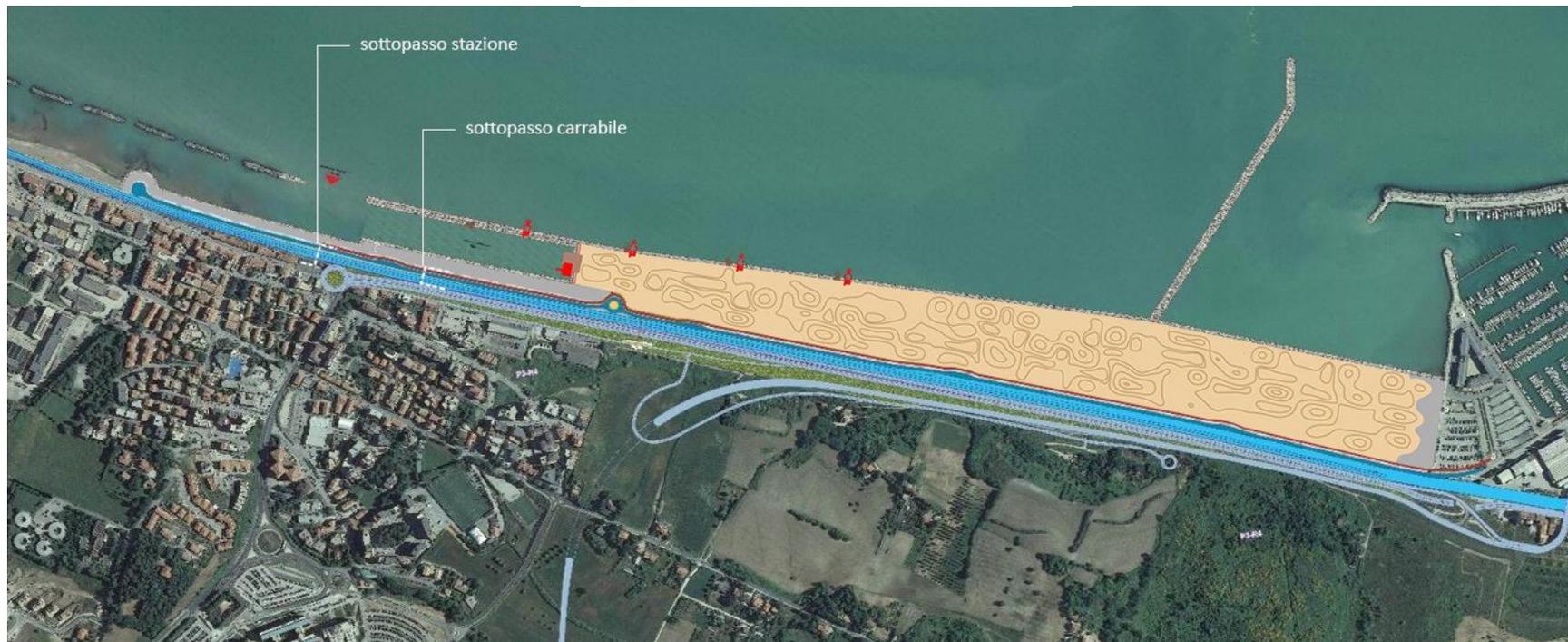
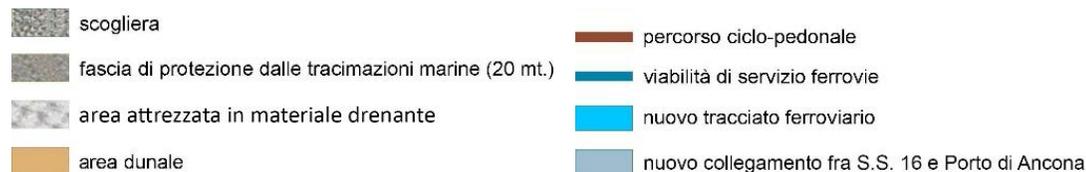
Il primo in rapporto al nuovo assetto di Piazza Ugo Bassi finalizzato a rivedere gli ingombri dei toroidi e delle fermate TPL.

Il secondo in rapporto alla sua funzione di polo intermodale tra il TPL extraurbano, il trasporto privato, la stazione ferroviaria centrale e l'anello filoviario.

I due progetti sono in corso di realizzazione, l'Ex Verrocchio tramite il finanziamento del Bando Periferie Capoluoghi, Piazza D'armi come secondo stralcio del progetto di completa riqualificazione dell'area mercatale.

I progetti verranno inseriti nel PUP

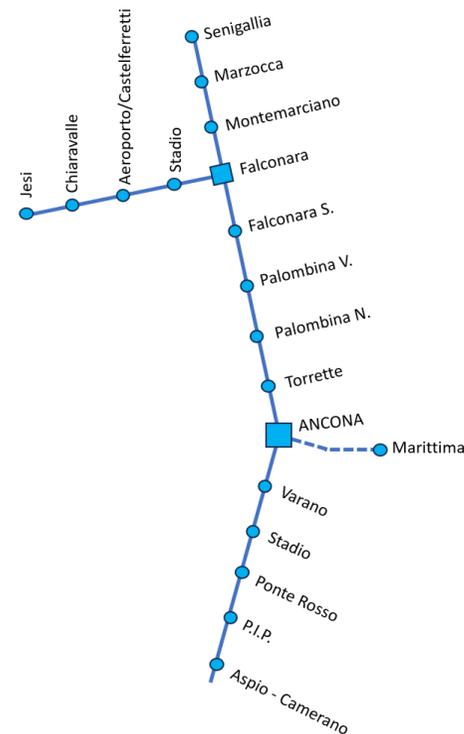
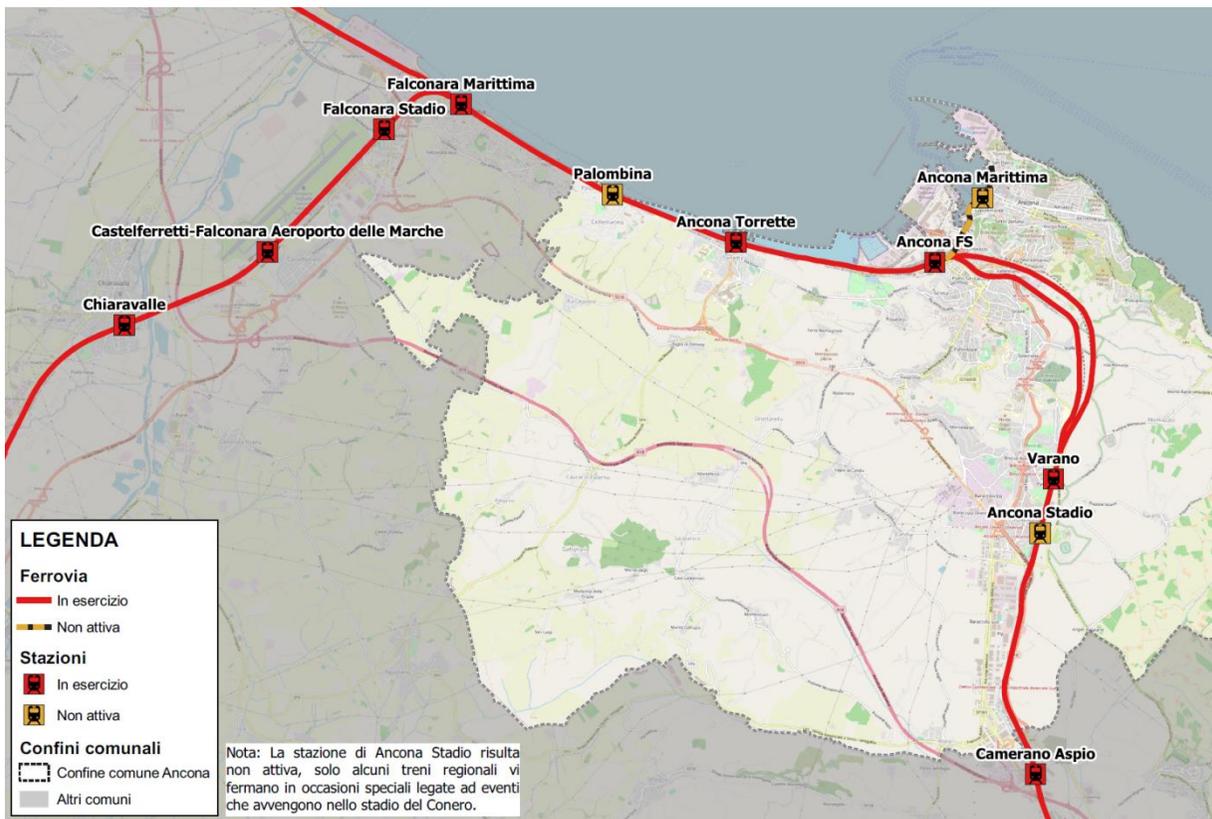
Lungomare nord_Parco di rinaturalizzazione dunale



L'Accordo Quadro siglato tra Ministero delle Infrastrutture, RFI, Regione Marche, AdSP del Mare Adriatico Centrale, Comune di Ancona, ANAS riguarda il Progetto di Messa In Sicurezza della Costa e Protezione della Linea Ferroviaria denominato **"Lungomare Nord"**. Il progetto attualmente in fase di VIA rappresenta un elemento fondamentale del sistema della viabilità regionale e urbana in quanto intercetta la Via Flaminia ed è collegato al progetto di «Ultimo Miglio» per il collegamento tra la Variante alla SS 16 in corso di realizzazione e il porto di Ancona

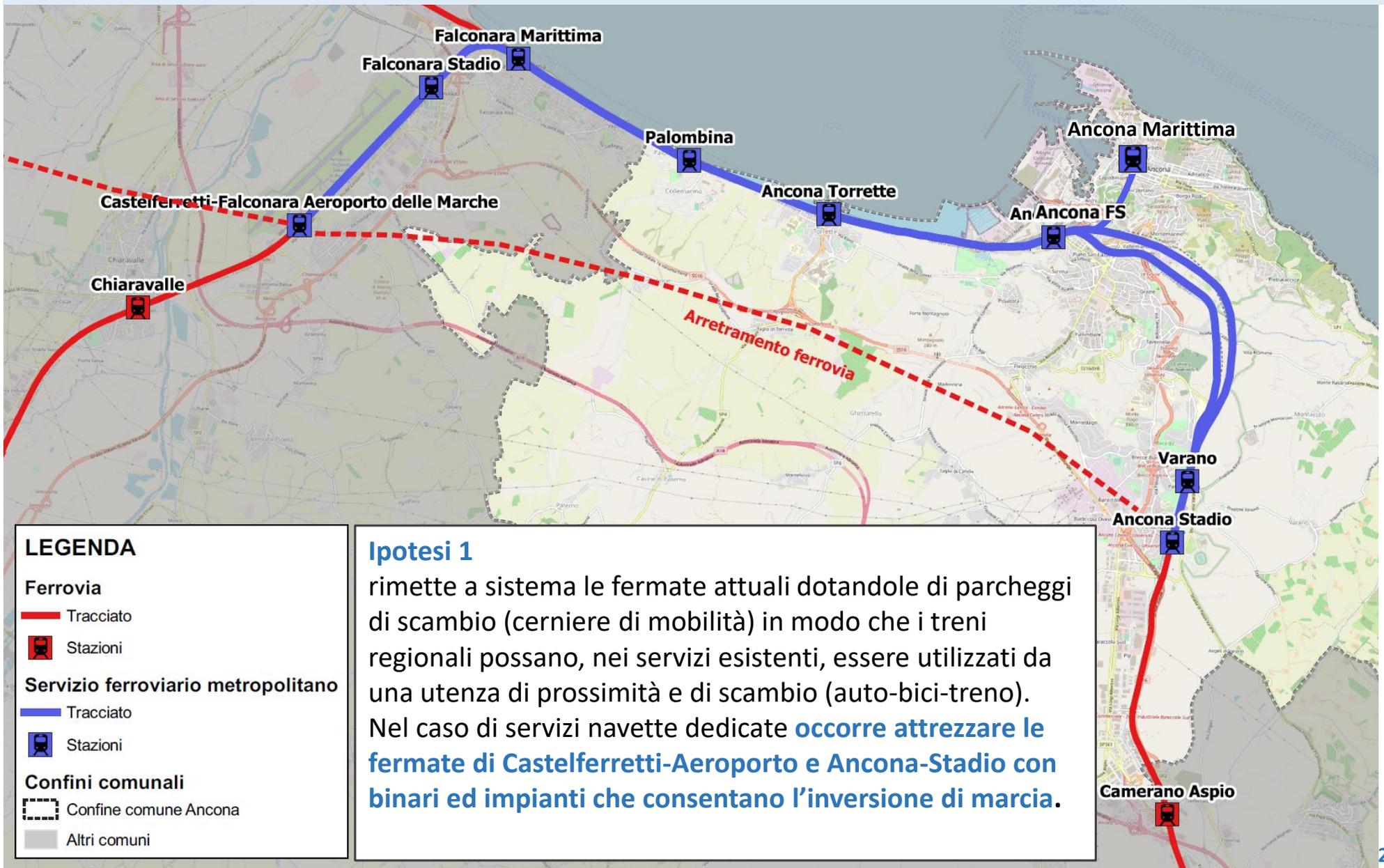
La rete ferroviaria attuale

La città di Ancona è interessata da una **diffusa e per certi versi penetrante rete ferroviaria**; già oggi è possibile collegare con navette ferroviarie dedicate la stazione centrale con l'Aeroporto Internazionale Raffaello Sanzio e il centro città con il nuovo stadio, polo anche di grandi eventi (attualmente la fermata non è abilitata all'esercizio anche se attrezzata). Per rendere l'utilizzo di questa linea di tipo «metropolitano» occorre garantire in via permanente una transitabilità ad alta frequenza, di qui la necessità di sostenere **l'arretramento ferroviario**, che seppure sia un obiettivo al di fuori della portata del PUMS, rimane strategico per la mobilità di Ancona.

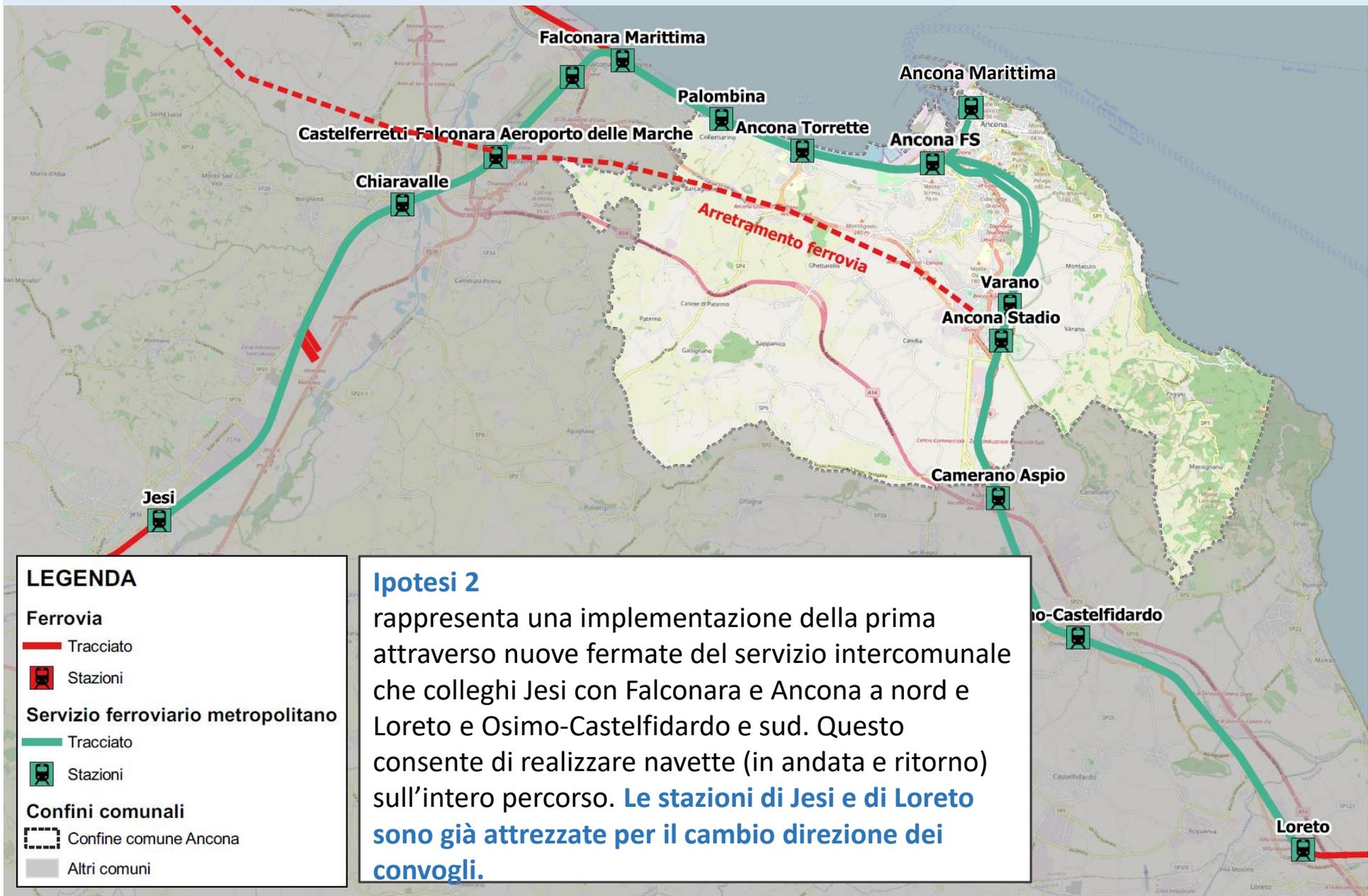


Schema della rete ferroviaria attuale all'intorno del grande nodo di Ancona

Ipotesi 1



Ipotesi 2



LEGENDA

Ferrovie

Tracciato



Stazioni

Servizio ferroviario metropolitano

Tracciato



Stazioni

Confini comunali

Confine comune Ancona

Altri comuni

Ipotesi 2

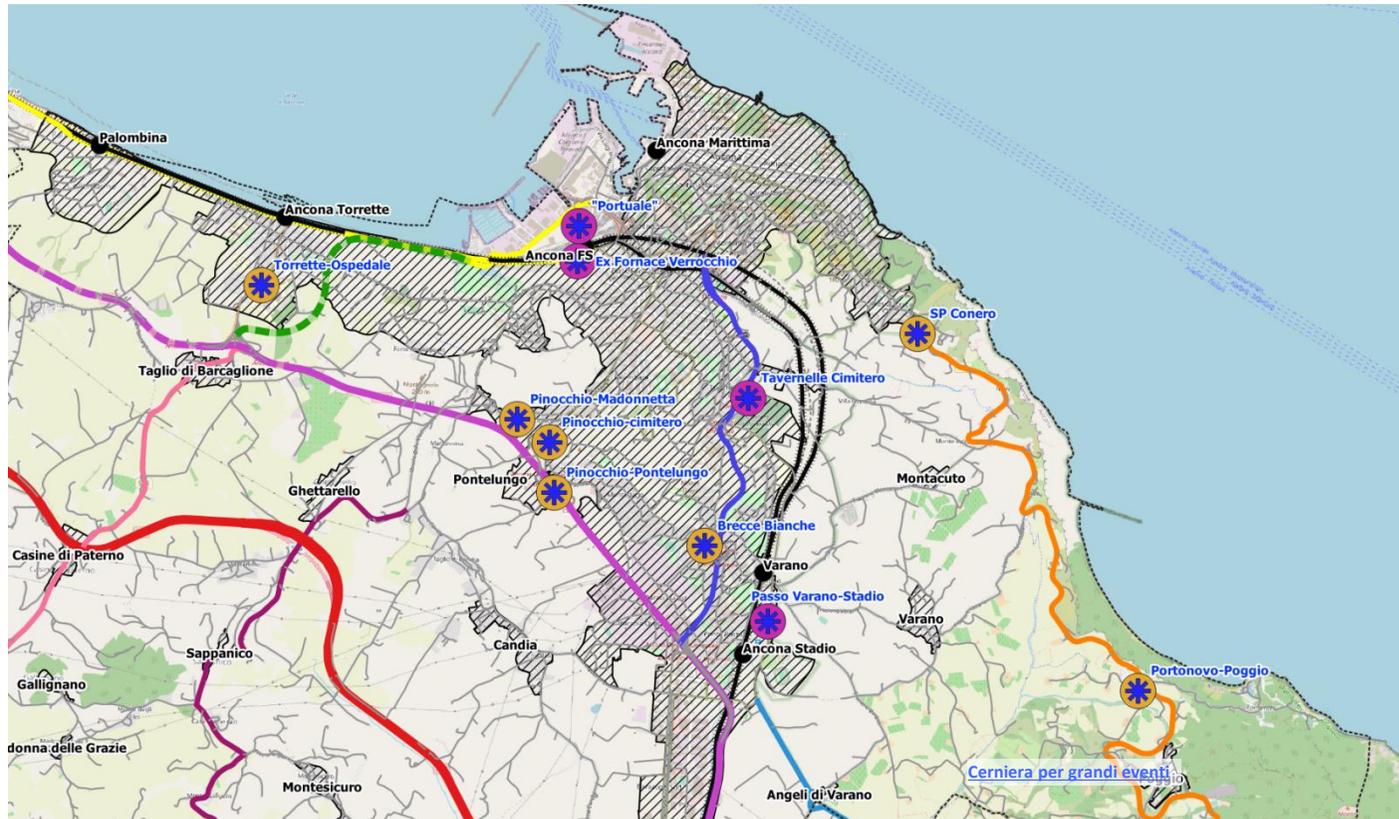
rappresenta una implementazione della prima attraverso nuove fermate del servizio intercomunale che colleghi Jesi con Falconara e Ancona a nord e Loreto e Osimo-Castelfidardo e sud. Questo consente di realizzare navette (in andata e ritorno) sull'intero percorso. **Le stazioni di Jesi e di Loreto sono già attrezzate per il cambio direzione dei convogli.**

Azione 7_Ancona città intermodale: le cerniere di primo e secondo livello intorno al centro

Integrazione degli spostamenti su auto, parcheggi in struttura e cerniere di mobilità

Strategia progettuale

Il PUMS di Ancona introduce, l'individuazione dei nodi di interscambio-cerniere di mobilità, utilizzabili sia dai fruitori esterni dei servizi amministrativi e commerciali della città, che dai residenti delle frazioni, per effettuare una rottura di carico dal mezzo privato al TPL per raggiungere il centro. **Vengono individuate 11 cerniere di mobilità totali, collocate lungo le principali direttrici in ingresso alla città. Il progetto verrà definito nel PGTU**



LEGENDA

Cerniere di mobilità

- Di Primo Livello
- Di secondo livello

Rete Stradale

- Asse Nord-Sud
- Autostrada Adriatica
- SS16 Adriatica
- Ampliamento da 2 a 4 corsie della SS.16 da Falconara a Baraccola
- Nuovo collegamento viario della SS.16 con il Porto di Ancona
- SP 4 del Vallone
- SP1 del Conero

- SP2 Sirolo-Senigalli
- SS76 della Val d'Esì
- SP6 Ancona-Montesicuro
- SP7 Camenense
- SP76 della Val d'Esì
- SP9 Castelferretti-M
- caselli

Rete del Ferro

- Stazioni
- Ferrovia
- Frazioni di Ancona
- Ancona città compatta
- Confine comunale

Azione 7 _Ancona città intermodale: le cerniere di primo e secondo livello intorno al centro

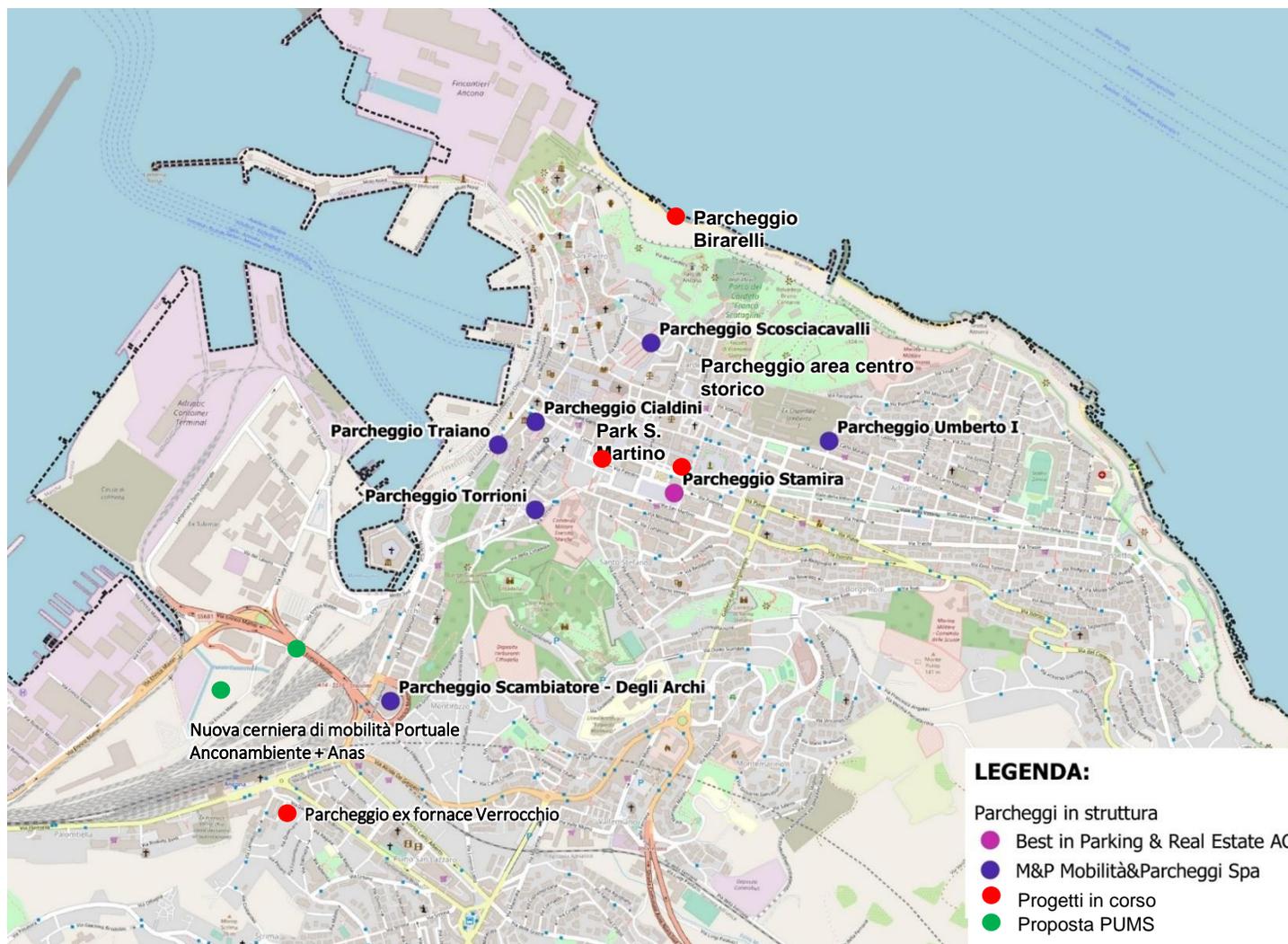
Individuazione della cerniera di mobilità in ambito portuale (area Anconambiente + area Anas)



La **cerniera di mobilità «Portuale»** prevista nell'area attualmente occupata da Anconambiente ha una posizione strategica in quanto insiste sul sistema di Via Mattei, ma nello stesso tempo rappresenta il «retro» della Stazione Ferroviaria, è infatti possibile **prolungare il sottopasso pedonale della stazione esistente** in modo da connettere l'area con Piazza Rosselli. Ugualmente Strategica è l'area del parcheggio di testata della viabilità di Via Mattei sotto il Viadotto di proprietà Anas. **Il progetto verrà definito nel PGTU/Biciplan**

Azione 8_La revisione della sosta in Centro Città

La distribuzione razionale della sosta nei parcheggi esistenti e di progetto



| Parcheggio | posti |
|---------------------------|--------------------|
| Scambiatore degli Archi | 587 |
| Traiano | 152 |
| Cialdini | 70 |
| Torrioni | 110 |
| Scosciacavalli | 158 |
| Umberto I | 98 |
| Stamira | 528 |
| Ex fornace Verrocchio | 260 |
| Area centro storico | 120-150 |
| Park S. Martino | 110 |
| Birarelli | 80-85 |
| Nuova cerniera «Portuale» | 400 |
| Totale | 2.673-2.708 |

A questo numero si possono aggiungere una serie di piccoli parcheggi in aree di risulta nel Centro città che possono completare l'offerta di sosta dei residenti

Il progetto verrà definito nel PUP

Azione 9_potenziare l'offerta di sosta breve e per residenti

Ridefinizione della modalità di sosta negli stalli su strada (stalli blu) nel Centro Città



Strategia progettuale

Il PUMS prevede la rivisitazione della politica di tariffazione della sosta su strada (stalli blu) che tenga prioritariamente conto delle esigenze di 2 categorie:

1 sosta residenti

2 sosta breve (utenti dei servizi pubblici e commerciali particolarmente concentrati in alcune zone del Centro Città)

Contemporaneamente viene disincentivato l'utilizzo della sosta su strada (stalli blu) per la categoria:

3 sosta lunga (pendolari)

Il PUMS parte dalla densità dei residenti dei servizi e delle attività economiche e commerciali esistenti nelle attuali 5 zone in cui si articola la tariffazione per una loro rimodulazione. Il principio è quello di minimizzare il traffico passivo dei residenti, potranno essere quindi previsti:

- stalli di sosta veloce
 - eventuali stalli riservati ai residenti
 - ipotesi di nuove zone o ridefinizione dei limiti di quelle esistenti (quartieri di Palombina e Torrette)
- Il progetto verrà definito nel PGTU/PUP

Azione 9_potenziare l'offerta di sosta breve e per residenti

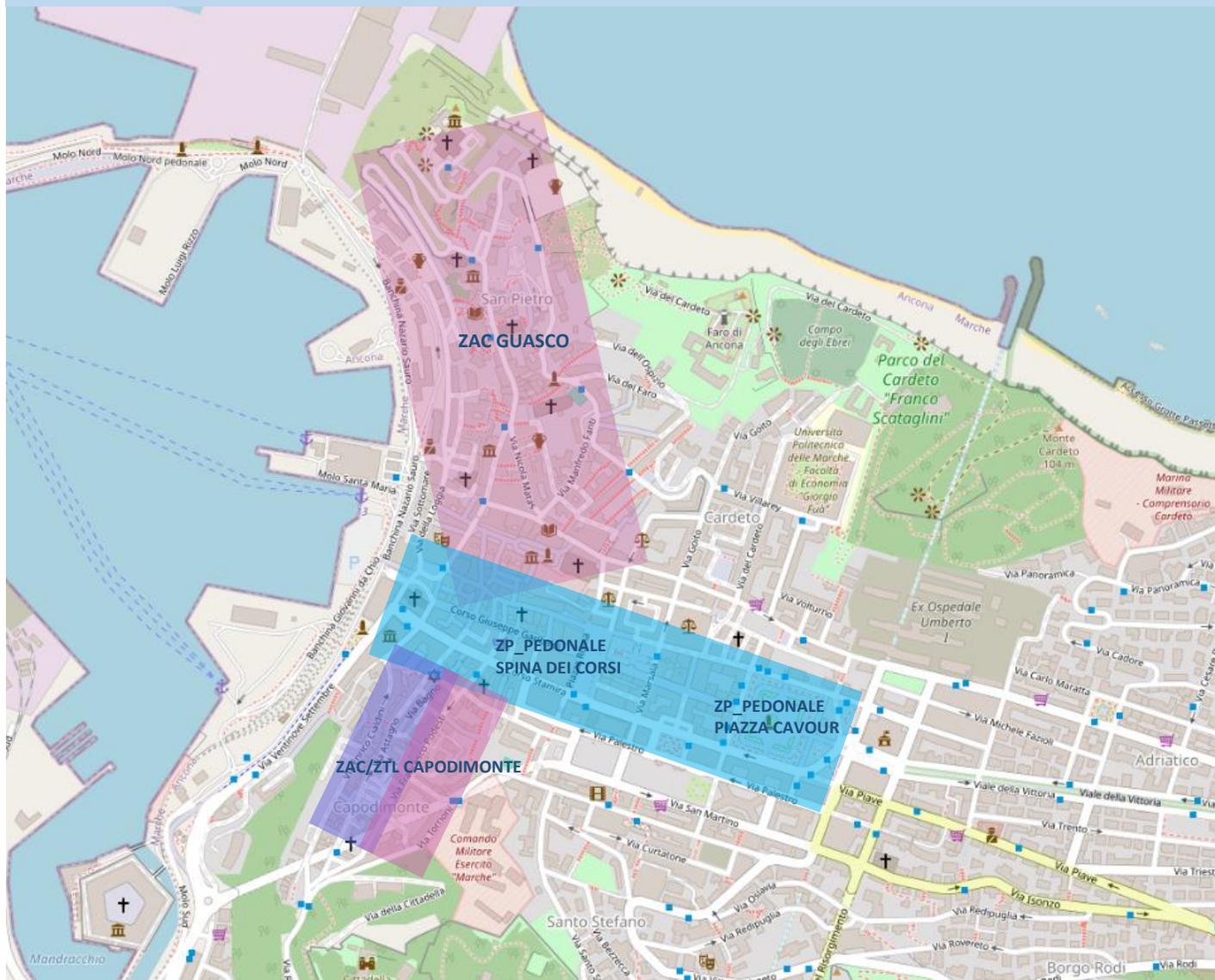
Potenziare l'offerta di sosta BREVE (PRODUTTIVA)



Nelle aree a maggiore concentrazione di attività economiche e commerciali e di servizi, occorre aumentare la disponibilità di parcheggi per la sosta breve/produttiva, che aumenta l'accessibilità per l'utenza e riduce il cosiddetto «traffico passivo» alla ricerca degli stalli blu liberi, in considerazione del fatto che nel caso di stalli dedicati il ricambio è molto più veloce e continuo. **Il progetto verrà definito nel PGTU/PUP**

Azione 10_le Zone ad Accessibilità Controllata (ZAC) all'interno della città

Individuazione delle aree da «proteggere» dal traffico veicolare



Strategia progettuale

La protezione delle aree sensibili della città avviene prioritariamente sui quartieri del centro storico del Guasco San Pietro e di Capodimonte per mezzo di regolamentazione di ZAC (Zone ad accessibilità controllata e ipotesi di ZTL) e Zone Pedonali_ZP, che potrebbero essere poi estese alla spina dei corsi e Piazza Cavour come in altre parti del centro città in senso ampio. L'inserimento delle Zone ad Accessibilità Controllata ZAC (da attivare previa fase «sperimentale» da concordare con i cittadini) fornisce uno strumento flessibile per la riduzione del traffico passivo nel centro.

Il progetto verrà definito nel PGTU

Collegamento Mole Vanvitelliana e area di Capodimonte (Regione-Cittadella)



Il PUMS propone una strategia, che verrà approfondita dal piano attuativo Biciplan insieme agli altri sistemi ettometrici, che riguarda la possibilità di superare il dislivello del Parco della Rupe inizialmente previsto dalla copertura del parcheggio Ex Gas con la Zona della Regione Marche.

La proposta da approfondire riguarda la connessione della Mole Vanvitelliana con la zona di Capodimonte tramite un sistema ettometrico, integrato con un anello pedonale, che consentirebbe la realizzazione di un percorso accessibile, non solo ad uso residenziale, ma anche turistico-culturale con la conseguente valorizzazione della struttura fortificata della Cittadella, attualmente ai margini del circuito storico monumentale della città.

Il progetto verrà definito nel PGTU

Interventi di riduzione dell'incidentalità - traffic calming

La disciplina trasportistica a livello europeo, e le linee guida elaborate nel tempo dai paesi comunitari più avanzati hanno ampiamente dimostrato che la decisione di istituire aree improntate alla condivisione dello spazio stradale (Zone 30), per essere realmente efficace, deve prevedere una **riprogettazione dello spazio stradale che induca all'effettivo rallentamento della velocità dei veicoli** indirizzata a una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza. **NELLE ZONE 30 IL CICLISTA E L'AUTOMOBILE CONDIVIDONO IN SICUREZZA GLI SPAZI E LA MOBILITÀ DOLCE È EQUIPARATA ALLA MOBILITÀ VEICOLARE.**

L'ingresso/uscita da una Zona 30 deve essere opportunamente segnalato (segnaletica verticale ed orizzontale), così da permettere all'automobilista di percepire la percorrenza di una zona «a ciclabilità privilegiata» dove il limite di velocità a 30 km/h consente la condivisione dello spazio stradale.



LA CREAZIONE DI "ZONE 30" PER I TRATTI STRADALI IDONEI ALLA CICLABILITÀ, ACCOMPAGNATA DA INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO, È FUNZIONALE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEL RISCHIO PER TUTTE LE CATEGORIE DI UTENTI E PER GLI UTENTI DEBOLI IN PARTICOLARE.



Attraversamento pedonale rialzato



Boulb-outs



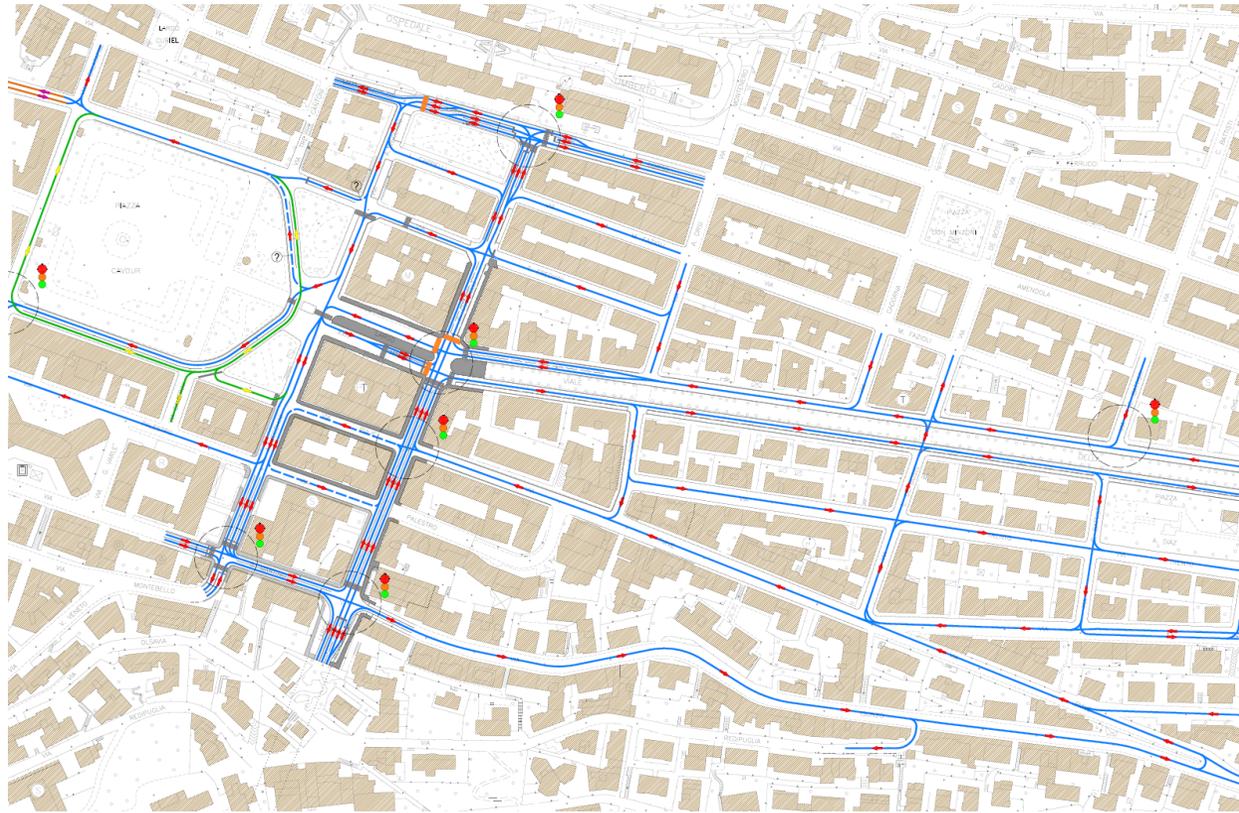
Piazza Traversante



Pinch Points

Azione 13_Ridefinizione dei nodi viabilistici principali

Ristrutturazione della circolazione all'uscita della Galleria Risorgimento



Il progetto verrà definito nel PGTU

Approfondimento progettuale

L'intervento prevede la razionalizzazione dei flussi di traffico finalizzata alla riduzione dei punti di conflitto presso gli incroci più critici nel percorso di ingresso ed uscita da piazza Cavour attraverso la galleria Risorgimento. Va infatti considerato come la maggior parte delle linee di TPL converga nella piazza ed una quota significativa si trovi poi a transitare presso i nodi critici di via Vecchini-incrocio con via San Martino e di via Giannelli, con le intersezioni di via Isonzo e via Piave, nodi già penalizzati da un importante traffico privato. **Per fluidificare il traffico, anche in considerazione della riapertura temporanea dell'Istituto Savoia-Benincasa occorre, da una parte aumentare la velocità commerciale dei bus intervenendo sui tragitti dedicati e dall'altra agire sui sensi di marcia e sulla semaforizzazione degli incroci, alleggerendo la pressione sulle intersezioni.**

Azione 15_Ridefinizione dei nodi viabilistici principali

Le scuole a mobilità sostenibile: le strade scolastiche

La strada scolastica è una strada (o un piazzale) adiacente a una scuola in cui viene vietato (temporaneamente o in modo permanente) il traffico degli autoveicoli, in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza.

Gli obiettivi principali delle strade scolastiche sono:

- favorire l'autonomia dei bambini
- incentivare modalità di spostamento attive come l'andare in bici o il camminare
- favorire il gioco libero e la socializzazione
- promuovere la salute dei bambini: davanti alle scuole negli orari di entrata e uscita dei bambini i livelli di inquinamento sono particolarmente elevati
- ridurre i tassi di incidentalità: le auto davanti alle scuole sono spesso all'origine di incidenti



Nel codice della strada viene inserita la definizione di "zona scolastica" come zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.



Comune di Ancona

contesto normativo del PUMS e iter di approvazione

Il PUMS si inserisce all'interno della progettualità promossa e finanziata sia dalla programmazione Europea che Nazionale, nel rispetto dei principi generali di sostenibilità posti a base delle attività di governo nei territori.

Considerato come l'evoluzione del Piano Urbano della Mobilità (PUM) trova quindi un primo riferimento normativo nell'Art. 22 della L.340/2000; con il **D.M. 04-08-17** si definiscono le **linee guida** che aggiornano e caratterizzano il PUMS come uno strumento di pianificazione strategica in un orizzonte temporale medio-lungo (10 anni).

Altri documenti di riferimento sono:

- il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea
- l'allegato «Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica» al Documento di Economia e Finanza_ DEF 2016;
- l'allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al DEF_Documento di Economia e Finanza_ DEF 2017
- le linee guida UE per i piani urbani della mobilità sostenibile delle regioni policentriche (POLY-SUMP)
- il D. Lgs. 257 del 16/12/2016, sulla “ Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”

La procedura di V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica)

Il **PUMS** è soggetto alla Valutazione Ambientale Strategica di competenza provinciale in quanto atto di pianificazione urbanistica. La **procedura di VAS** è stata stabilita dalla Regione Marche con l'emanazione delle Linee Guida mediante Decreto Dirigenziale n 198 del 14/07/2021 in attuazione della D.G.R. n. 1647 del 23/12/2019.

La procedura prevede:

1 Consultazione preliminare

Trasmissione del **Rapporto Preliminare** di *scoping* alla Provincia ed individuazione degli SCA

90 gg *conclusione della fase e invio sintesi degli esiti*

2 Fase di valutazione

Redazione e trasmissione del **Rapporto Ambientale** ed avvio del procedimento

3 Fase di consultazione pubblica

Pubblicazione del **Rapporto Ambientale** e contestuale **Procedimento di Valutazione d'incidenza VinCA** presso il Parco del Conero. In questa fase **chiunque** può visionare il piano e presentare osservazioni.

60 gg *conclusione fase di consultazione*

4 Fase di conclusione del procedimento

Espressione e trasmissione all'Amministrazione comunale del parere motivato da parte della Provincia. Eventuale adeguamento del PUMS.

90 gg *conclusione iter di VAS*

La procedura di approvazione del PUMS

Il **PUMS**, una volta ottenuta la valutazione ambientale strategica, segue la procedura di approvazione che è stata individuata dalle linee guida ministeriali approvate con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017.

La procedura prevede:

- 1 Adozione del PUMS compreso il Rapporto Ambientale in Giunta Comunale**
- 2 Pubblicazione sull'Albo Pretorio**
30 gg per raccogliere le osservazioni presentate
- 3 Controdeduzioni alle osservazioni presentate**
tempistica non definita
- 4 Approvazione del PUMS in Consiglio Comunale**