



Definizione di una metodologia finalizzata alla formulazione del Piano Urbano della Mobilità

Report "Definizione del modello condiviso di Piano Strategico per la Mobilità Intermodale Sostenibile"

INDICE

1	PREMESSA.....	
2	LA COSTRUZIONE DEL PIANO ATTRAVERSO LA PARTECIPAZIONE DIFFUSA E LO STAKEHOLDER ENGAGEMENT.....	
2.1	Metodo e organizzazione.....	
2.2	Articolazione dei temi.....	
2.3	Partecipanti.....	
3	CONTESTO DI RIFERIMENTO.....	
3.1	Ambiente, cambiamenti climatici e qualità dell'aria.....	
3.2	Accessibilità, intermodalità, gestione della sosta.....	
3.2.1	<i>Principali indicatori del sistema della mobilità.....</i>	
3.2.2	<i>Le indicazioni di cittadini e turisti: le indagini sul campo.....</i>	
3.2.3	<i>Circolazione e livelli di traffico: le campagne di rilievo per l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico.....</i>	
3.3	Sicurezza stradale.....	
3.4	Comunicazione e infomobilità.....	
3.4.1	<i>L'infrastruttura regionale per l'infomobilità.....</i>	
3.4.2	<i>Le indicazioni di cittadini e turisti: le indagini sul campo.....</i>	
4	I RISULTATI DELLA PARTECIPAZIONE.....	
4.1	Ambiente, cambiamenti climatici e qualità dell'aria.....	
4.1.1	<i>Criticità.....</i>	
4.1.2	<i>Proposte.....</i>	
4.2	Accessibilità, intermodalità, gestione della sosta.....	
4.2.1	<i>Criticità.....</i>	
4.2.2	<i>Proposte.....</i>	
4.3	Sicurezza stradale.....	
4.3.1	<i>Criticità.....</i>	
4.3.2	<i>Proposte.....</i>	
4.4	Comunicazione e infomobilità.....	
4.4.1	<i>Criticità.....</i>	
4.4.2	<i>Proposte.....</i>	
4.4.3	<i>Percorso per lo sviluppo di un servizio di infomobilità.....</i>	
5	MODELLO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	

1 PREMESSA

Il Progetto INTERMODAL finanziato con fondi Europei ha come principale obiettivo lo sviluppo di soluzioni integrate per favorire l'intermodalità urbana nelle città dell'area Adriatico – Ionica. La città di Jesi è *partner* di progetto ed ha in carico le seguenti attività:

1. descrizione dello Stato dell'Arte: studi/analisi della mobilità anche attraverso indagini dirette rivolte a cittadini, pendolari e turisti, finalizzate a rilevare i bisogni di mobilità degli utenti.
2. sviluppo di una strategia per l'intermodalità e la mobilità sostenibile, attraverso un percorso di condivisione con i principali *stakeholder* del territorio e gli operatori del settore;
3. implementazione di due azioni pilota che sono:
 - l'integrazione del biglietto per l'utilizzo del trasporto pubblico e del *bike sharing*;
 - l'implementazione di un sistema avanzato di infomobilità in alcuni punti strategici della città.

Durante le prime fasi del Progetto INTERMODAL sono state condotte le attività di raccolta dati e di analisi (di cui al primo punto) i cui esiti sono riportati nei tre volumi che compongono lo stato dell'arte¹. Una sintesi di tali studi è riportata anche in questo documento (*cfr.* capitolo 3) insieme ad una analisi dei dati rilevati nel corso di alcune campagne di indagine (conteggi veicolari e interviste al cordone) condotte sulla rete viaria del territorio comunale.

A compimento della fase preliminare di analisi, e sulla scorta dei relativi risultati, sono state quindi avviate anche le attività per definire le linee strategiche per uno sviluppo sostenibile della mobilità (ci si riferisce al punto 2 del precedente elenco). Per dare maggior forza al processo decisionale, che porterà alla definizione della strategia per la mobilità sostenibile e poi al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, è stato realizzato un percorso partecipativo di cui si darà ampiamente conto nel seguito del presente documento (*cfr.* capitolo 2 e 4). La finalità di tale percorso (partecipazione diffusa) è la costruzione di un quadro comune di riferimento:

- delle conoscenze del sistema della mobilità jesina (condivisione dei risultati delle analisi di contesto, delle criticità del sistema della mobilità e di quelle percepite dagli stessi portatori di interesse);
- delle strategie e degli interventi finalizzati a conseguire un più equilibrato sviluppo della mobilità (*cfr.* capitolo 5).

1 Definizione di una metodologia finalizzata alla formulazione del Piano Urbano della Mobilità, Report "Descrizione dello Stato dell'Arte, **Volume A)** Inventory of best practice examples and research on passenger intermodality in Italy, **Volume B)** Sistema di indicatori funzionale all'analisi del sistema della mobilità locale e **Volume C)** Analisi dei risultati delle indagini sulla mobilità a Jesi, Marzo 2014

2 LA COSTRUZIONE DEL PIANO ATTRAVERSO LA PARTECIPAZIONE DIFFUSA E LO STAKEHOLDER ENGAGEMENT

1. Metodo e organizzazione

Una delle principali novità apportate dal progetto INTERMODAl riguarda la costituzione del **Local Mobility Board**, ovvero di un gruppo di lavoro intersettoriale costituito da tecnici comunali, operatori del settore mobilità, esperti esterni, policy maker, privati e rappresentanti delle organizzazioni territoriali. L'obiettivo del gruppo di lavoro è sviluppare una strategia sulla mobilità urbana che sia sostenibile e condivisa fin da subito. A tale scopo il gruppo di lavoro è coinvolto in una giornata di *workshop* al fine di iniziare e stabilire un percorso per definire la strategia sulla mobilità che farà da supporto alla definizione del Piano vero e proprio.

La giornata di lavoro costituisce, pertanto, la base di partenza e di condivisione di dati, informazioni e di idee che daranno corpo al documento strategico che sarà poi la base per lo sviluppo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il *workshop* è strutturato in tre momenti:

1. assemblea generale: presentazione della finalità del *workshop* e illustrazione delle quattro tematiche individuate;
2. suddivisione in gruppi di lavoro: analisi delle criticità e delle possibili soluzioni per la realtà locale, attraverso il supporto di un facilitatore; al fine di ottimizzare i tempi, si è optato per dividere i partecipanti in due gruppi di lavoro ognuno dei quali ha affrontato due temi:
 - Gruppo di lavoro A:
 - » TEMA 2 - Accessibilità e intermodalità;
 - » TEMA 3 - Sicurezza stradale.
 - Gruppo di lavoro B:
 - » TEMA 1 - Ambiente, cambiamenti climatici e qualità dell'aria;
 - » TEMA 4 - Comunicazione e infomobilità.
3. assemblea generale: presentazione del lavoro dei singoli gruppi di lavoro e conclusioni della giornata.

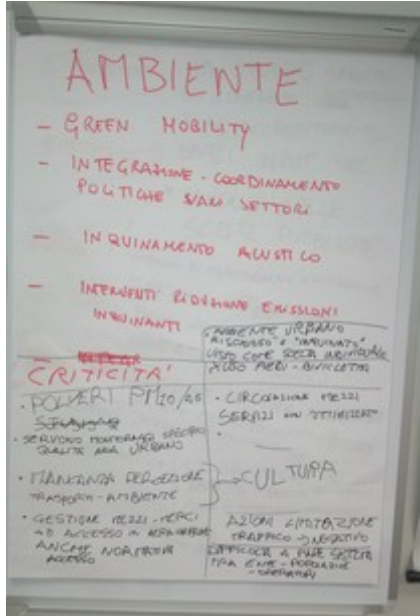
Durante il lavoro di gruppo il coordinatore del tavolo, il facilitatore, avvia un confronto tra i partecipanti e ne supporta la discussione coinvolgendo tutti i soggetti, facendo però attenzione a focalizzare l'attenzione degli stessi sull'obiettivo che si intende perseguire nel corso del *workshop*:

- individuare le criticità per ciascun tema trattato (evitando trattazioni dispersive);
- rispetto alle quali indicare le possibili soluzioni.

Nel corso della discussione, procedendo nell'approfondimento dei temi trattati e nell'individuare sia le criticità che le soluzioni, viene proposta (per esempio in funzione del tipo di criticità indicata dai partecipanti) e condivisa anche una loro organizzazione in ambiti (*key-advises*).

A tale scopo è utilizzata una lavagna su cui sono fissate, in un primo momento, senza un ordine particolare le indicazioni fornite da ciascun partecipante. Successivamente le

informazioni raccolte alla lavagna sono sistematizzate e ordinate in gruppi omogenei di criticità e soluzioni; tali ambiti costituiscono gli argomenti di partenza su cui costruire una strategia condivisa per lo sviluppo sostenibile della mobilità urbana.

Percorso di costruzione delle soluzioni condivise		
		
Primo confronto su criticità rispetto ad input della presentazione iniziale	Raccolta ed organizzazione delle criticità espresse dai partecipanti in ambiti omogenei	Sintesi delle soluzioni specifiche per ambiti omogenei

2. Articolazione dei temi

A tale scopo si è ritenuto opportuno organizzare il *workshop* focalizzando il dibattito su quattro temi a partire dai quali sviluppare la strategia di intervento per migliorare il sistema di mobilità a Jesi. Ogni tema è introdotto in seduta plenaria da un facilitatore con una breve presentazione del tema e del contesto di riferimento (costruzione e condivisione di un quadro unitario di riferimento dello stato di fatto e delle criticità) fornendo anche la descrizione di alcune buone pratiche applicate in casi e contesti simili. Lo stesso facilitatore ha poi condotto la gestione del tavolo e la raccolta delle informazioni e delle proposte fornite dai portatori di interesse.

Al termine ciascun facilitatore di tavolo, in plenaria, ha illustrato i contenuti emersi durante le discussioni. L'obiettivo è quello di definire per i quattro temi un documento con i *key-advises* da cui partire per definire la strategia di sviluppo della mobilità urbana integrata. Strategia riferita ad uno scenario di breve - medio periodo ovvero 2014 - 2020.

Di seguito sono definiti gli ambiti dei temi sviluppati nei due gruppi di lavoro e, in sintesi, gli argomenti, i contenuti affrontati durante il *workshop*.

Il compito dei partecipanti è di identificare le criticità del contesto della Città di Jesi e le possibili soluzioni da adottare per una migliore qualità dell'ambiente urbano ed un più equilibrato sviluppo della mobilità.

TEMA 1	Ambiente, cambiamenti climatici e qualità dell'aria
Contenuti	<ul style="list-style-type: none"> • Soluzioni per la <i>green mobility</i> che possono essere introdotte a Jesi • Modalità per monetizzare gli investimenti in <i>green mobility</i> • Integrazione e trasversalità delle politiche: coerenza tra le diverse politiche stabilite dal Comune e coordinamento tra le politiche dei vari settori • Punti di contatto tra politiche energetiche e mobilità sostenibile • Come considerare i cambiamenti climatici e l'adattamento a livello locale nella gestione del patrimonio edilizio, delle acque sotterranee, delle aree verdi e della mobilità • Inquinamento acustico dovuto alle infrastrutture viarie
TEMA 2	Accessibilità, intermodalità, gestione della sosta
Contenuti	<ul style="list-style-type: none"> • Politiche di gestione e di tariffazione della sosta in centro e nell'area urbana (aree blu e aree bianche) • Integrazione delle aree di sosta limitrofe al centro con i sistemi ettometrici per l'accesso al centro (e con in percorsi pedonali) • Interscambio fra servizi di trasporto pubblico (TPL urbano ed extra urbano; TPL automobilistico e ferroviario) e con i sistemi di mobilità alternativi (piste ciclabili, <i>bike sharing</i>, <i>car sharing</i>, <i>car pooling</i>) • Sistema tariffario integrato (un biglietto ed una tariffa per tutti i sistemi di trasporto pubblico e collettivi, la sosta, i parcheggi, il <i>bike sharing</i>, etc.): definizione di una possibile sperimentazione a partire dalle proposte e dai progetti proposti dalla Regione Marche • Orario integrato dei servizi di trasporto pubblico • Sistema di parcheggi di interscambio per l'accessibilità d'area vasta
TEMA 3	Sicurezza stradale
Contenuti	<ul style="list-style-type: none"> • Soluzioni per ridurre la velocità dei veicoli o adattarla ai contesti urbani interessati dalle correnti di traffico (non solo capacità geometrica delle stradale ma anche capacità ambientale delle strade in funzione delle caratteristiche insediative del contesto) • Progettazione delle infrastrutture e sicurezza • Progettazione dello spazio stradale e condivisione dello spazio stradale tra diverse modalità di mobilità (auto, pedoni e ciclisti, trasporto pubblico) • Percorsi ciclabili • Percorsi scolastici sicuri • Prevenzione degli atti di vandalismo
TEMA 4	Comunicazione e infomobilità
Contenuti	<ul style="list-style-type: none"> • Quali sono le informazioni che si possono veicolare ai cittadini, ai turisti, ai pendolari, etc. (soluzioni di viaggio, eventi, info turistiche etc.) • Stabilire il target della comunicazione

	<ul style="list-style-type: none"> • Quali sono i servizi di trasporto che necessitano di maggiori informazioni e maggiore integrazione • Definire la scala territoriale, l'ambito di riferimento delle informazioni • Individuare le tecnologie e gli strumenti di comunicazione più idonei • Conoscere le esigenze di mobilità espressa dal territorio
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. Partecipanti

L'individuazione e il numero di partecipanti ai gruppi di lavoro costituisce la fase più delicata della costruzione del percorso partecipativo in quanto è necessario commisurare due esigenze discordanti: da una parte garantire la massima rappresentatività agli interessi, alle esigenze del territorio e alle competenze, dall'altra evitare i gruppi molto folti dove il rischio di una trattazione dispersiva e generica dei contenuti è molto forte.

Gli *stakeholder* pertanto sono selezionati tra gli esperti del settore e direttamente coinvolti nelle attività inerenti le tematiche affrontate, in modo da facilitare la concertazione e la condizione degli intenti anche in fase di implementazione delle attività e/o delle idee che verranno proposte.

Elenco partecipanti

n.	Ente / Associazione	Rappresentante
1	Comune di Jesi	Fulvia Ciattaglia
2	Facilitatore	Luca Barbadoro
3	Comune di Jesi	Eleonora Mazzalupi
4	Viaggia Insieme	Daniele Vallesi
5	Comune di Jesi	Simona Cardinali
6	Comune di Jesi	Federica Micheli
7	Architetto	Marco Bruschi
8	Comune di Jesi	Barbara Calcagni
9	Isc.L.Lotto-Jesi.Piedibus	Paola Triccoli
10	I.C.Federico II-Piedibus	Anna Elisa Masè
11	Pluservice S.r.l.	Fabrizio Lanari
12	Eurocube S.r.l.	Jacopo Tozzo
13	Comune di Jesi, Polizia Municipale	Liliana Rovaldi
14	RFI	Luciano Frittelli
15	Eurocube	Marco Cardinaletti
16	Eurocube	Martina Capozzi
17	Comune di Jesi	Roberto Tiberi
18	Consorzio ZIPA	Leonardo Leoni
19	Fondazione Smart City	Giancarlo Stillittano
20	Fondazione Smart City	Sante Tombolini
21	Interporto Marche	Luca Celli
22	Comune di Jesi	Luigi Donzelli
23	Sintagma S.r.l.	Tito Berti Nulli
24	Comune di Jesi	Francesca Sorbatti
25	Legambiente	Patrizia Pieretti
26	Eurocube	Cristina Carnevali
27	Regione Marche	Massimiliano Giulioli
28	Conerobus S.p.A. - ATMA	Andrea Gianelli

29	Eleia	Gilberto Gasparoni
30		Carlo Brunelli
31	TeMA S.r.l.	Valentino Zanin

3 CONTESTO DI RIFERIMENTO

4. Ambiente, cambiamenti climatici e qualità dell'aria

Il settore dei trasporti costituisce uno dei settori che esercita le maggiori pressioni sull'ambiente e sulla salute delle persone. Tante le criticità nel rapporto fra trasporto e ambiente: il consumo di energia da fonti non rinnovabili e l'inquinamento atmosferico che ne deriva (impatto emissivo), l'inquinamento acustico prodotto dai mezzi di trasporto, il consumo di suolo delle infrastrutture viarie, le interferenze sugli ecosistemi e sulla biodiversità, l'alterazione del paesaggio. Spesso conflittuale, dunque, l'interazione fra trasporti e ambiente è resa ancor più problematica dagli scenari di crescita del settore: quelli più verosimili per l'Italia, ad esempio, prevedono fino al 2030 un aumento medio annuo del 1,4% per i passeggeri e del 1,7% per le merci.

La presentazione del tema in sessione plenaria è stata l'occasione per focalizzare l'attenzione di tutti i partecipanti sulle criticità ambientali generate dal settore trasporti nel contesto locale di Jesi, con particolare riguardo al contributo del settore trasporti all'inquinamento atmosferico. A tale scopo sono state fornite le necessarie informazioni sull'attuale rete di monitoraggio della qualità dell'aria a Jesi, sugli inquinanti tipici ed i valori rilevati.

La stazione di monitoraggio presente nel territorio di Jesi, inserita nelle rete di monitoraggio regionale e caratterizzante una situazione di traffico urbano, rileva i seguenti inquinanti: Monossido di Carbonio (CO), Ossidi di Azoto (NO_x), Polveri (PM₁₀ e PM_{2,5}).

Dai dati reperiti degli ultimi anni è il PM₁₀, tipico inquinante prodotto dal traffico veicolare, a destare principale attenzione per il numero di superamento di giornate con valore medio rilevato superiore ai 50mg/mc.

Dati relativi al PM₁₀ rilevati nella stazione di monitoraggio di Jesi

Stazione Jesi	Tipo stazione	Tipo zona	N superamenti (Valore limite: 50 mg/m ³) Max 35 anno	Media annuale (Valore limite annuo: 40 mg/m ³)	Dati disponibili
2011	T	U	65	36,7	335
2012	T	U	53	34,3	339
2013	T	U	17	26,4	270
2014 (1 semestre)	T	U	8	24,8 <i>media nel periodo</i>	176

Sul territorio del Comune di Jesi sono rilevati altre componenti delle emissioni inquinanti: il monossido di carbonio (CO), il biossido d'azoto (NO₂) e l'ozono (O₃).

Riguardo le misure di contrasto e prevenzione del rischio di superamento dei valori limite del PM₁₀, occorre distinguere tra azioni contingenti previste dalla normativa e politiche-azioni che invece individuano soluzioni strutturali.

Le misure contingenti agiscono sulla limitazione / sospensione della circolazione veicolare, sulla regolazione dei riscaldamento domestici e la limitazione delle attività produttive in determinati contesti urbani.

Le politiche virtuose puntano invece a contrastare l'insorgenza delle cause (per esempio ridurre il traffico di veicoli poco efficienti) attraverso la diffusione di tecnologie efficienti e lo sviluppo di misure per la mobilità sostenibile: aumentando l'accessibilità del trasporto pubblico, offrendo nuove soluzioni di mobilità, alternativa all'auto (a piedi, in bicicletta), integrando le varie modalità di spostamento. Azioni che devono essere necessariamente accompagnate da mirate campagne di sensibilizzazione e promozione.

Alcune di queste azioni sono contenute nel Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile di Jesi realizzato a seguito dell'adesione all'iniziativa del parlamento europeo "Patto dei Sindaci". Nel Piano si individuano alcune azioni già avviate come il *bike sharing* e il Pedibus, ed altre programmate come il Bicipan e l'implementazione di una rete di piste ciclabili urbane ed extraurbane, lo sviluppo di un servizio di *carpooling* mirato a specifici target locali (studenti e lavoratori).

5. Accessibilità, intermodalità, gestione della sosta

1. Principali indicatori del sistema della mobilità

Un primo elemento di analisi è costituito dal parco veicolare immatricolato nel comune di Jesi. Nel corso del periodo 2006 – 2012 si rileva una contrazione del numero di veicoli immatricolati (-1,4% rispetto al 2006) in controtendenza rispetto ai valori nazionali e regionali, che registrano rispettivamente crescite di poco inferiori al 5% e al 4%.

Jesi: parco veicolare

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTAL
2006	4.099	2.816	8.371	6.720	3.925	0	0	25.931
2007	3.519	2.233	7.792	6.547	5.685	0	0	25.776
2008	3.131	1.881	7.271	6.415	7.175	0	0	25.873
2009	2.748	1.532	6.510	6.232	8.518	286	0	25.826
2010	2.521	1.311	5.829	5.928	9.394	774	0	25.757
2011	2.378	1.120	5.251	5.633	9.214	2.239	0	25.835
2012	2.257	973	4.740	5.340	9.055	3.210	7	25.582

La riduzione della consistenza del parco veicolare non è tuttavia sintomo di un progressivo invecchiamento dello stesso. Si rileva pertanto la propensione a sostituire le vetture di più vecchia immatricolazione con veicoli nuovi, conformi ai più recenti standard emissivi (Euro 4, 5), riducendo al contempo il numero di auto possedute e rinunciando, di conseguenza, alla seconda vettura. Considerando lo standard emissivo (Euro 0, 1, 2, etc.) si rileva che la quota:

- di veicoli più inquinanti (pre Euro, Euro 1) presente nel comune di Jesi è inferiore al dato medio nazionale;

- di veicoli che rispondono allo standard Euro 2 e 3 è di poco superiore alla media italiana;
- di veicoli successivi allo standard Euro 3 è in linea con il valore medio nazionale.

Il sistema della sosta offre differenti soluzioni in funzione del territorio su cui insiste e delle esigenze dei cittadini: oltre 10.000 stalli distribuiti sul territorio e sulla rete viaria cittadina e due posteggi scambiatori in corrispondenza dei principali nodi del trasporto:

- il capolinea degli autobus extra urbani, collocato appena fuori le mura a ridosso del centro storico;
- la stazione ferroviaria (mobilità privata/pubblica e bike sharing).

Il Comune di Jesi, con il contributo della Regione, ha inoltre diversificato ulteriormente l'offerta di sosta realizzando un progetto per disincentivare il flusso pendolare dei lavoratori verso il centro storico, con la finalità di:

- scoraggiare, nelle aree più centrali e pregiate, la sosta di lunga durata;
- indurre i pendolari ad abbandonare progressivamente il mezzo privato a favore del trasporto pubblico;
- minimizzare, nelle aree centrali a maggiore richiesta di sosta, il traffico parassita dovuto alla ricerca del parcheggio.

Il trasporto pubblico viene erogato dalla società Conero Bus. Il servizio offerto al pubblico comporta una produzione di 544.000 vetture*km/anno (sommatoria delle percorrenze delle corse effettuate nel corso dell'anno da tutti gli autobus del servizio urbano) per un totale di 26.000 ore di servizio.

Nel corso degli ultimi anni, anche a causa della progressiva riduzione dei trasferimenti regionali, il servizio ha subito alcune razionalizzazioni dei percorsi che hanno comportato una diminuzione delle percorrenze con una sostanziale invarianza del numero di corse programmate.

Principali indicatori del servizio urbano

Ann o	Produzione annua (vetture*km)	Ore di servizio/anno erogate al pubblico	Velocità commerciale	Numero di corse
2012	544.862	23.387	23,3	57.515
2011	572.316	24.736	22,3	60.040
2010	581.889	25.923	22,4	57.722
2009	578.007	26.130	22,1	57.478

Fonte: Conerobus

Il servizio è in buona parte dimensionato sulle esigenze scolastiche; la rete urbana è composta da 16 linee con percorsi prevalentemente circolari monodirezionali.

In linea generale gli orari delle linee sono costruiti per offrire nell'arco della giornata un servizio cadenzato orario, biorario e alla mezz'ora sulle linee di forza (linee 4, 8 e 9) con rinforzi dedicati agli studenti nelle fasce orarie di punta del mattino e di metà giornata. La rete ha uno sviluppo che consente una adeguata copertura del territorio e accessibilità ai principali poli della città e del territorio comunale.

Si può tuttavia evidenziare che le frequenze del servizio di trasporto pubblico proposte agli utenti e più esattamente il tempo che trascorre tra il passaggio di una corsa e la successiva, non corrisponde pienamente alle caratteristiche di un servizio urbano. Distanziamenti temporali fra le corse pari a 60 minuti o a 30 minuti potrebbero risultare

non adeguati alle dinamiche della mobilità urbana e alle esigenze di spostamento dei cittadini. In ambito urbano una corsa ogni ora o, nel migliore dei casi, ogni mezz'ora non costituisce una effettiva alternativa all'utilizzo dell'autovettura, disponibile a qualsiasi orario e per qualunque esigenza e destinazione.

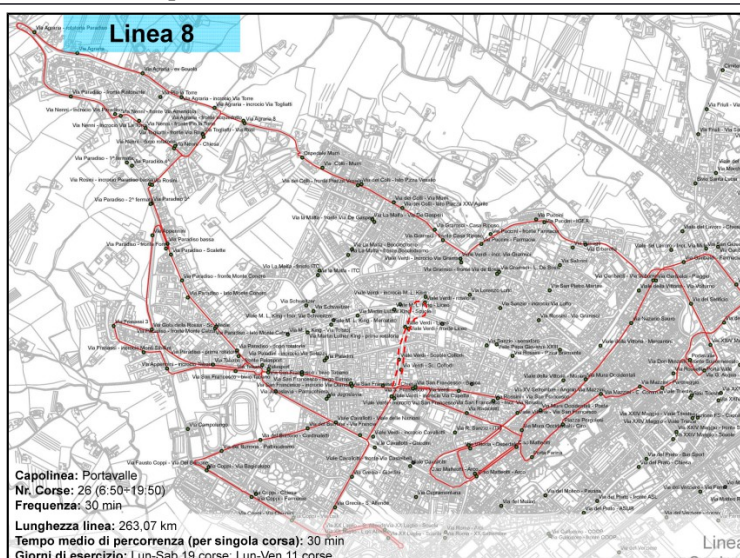
Livelli del servizio di trasporto pubblico urbano di Jesi

Linea	Numero Corse	Frequenza
Linea 1	30	1 h circa
Linea 2	8	1 h (8.17-9.17;11.05-13.05)
Linea 3	6	1 h solo mattina
Linea 4	19	30 min matt; 1h pome
Linea 7	13	1 h
Linea 8	26	30 min
Linea 9	26	30 min
Linea 11	13	1 h solo sabato pomeriggio
Linea 51	30	1 h
Linea 52	14	1 h
Linea 53	13	1 h solo mattina
Linea 61	13	1 h (7-9;12-13;17-18;20)
Linea 62	16	1 h circa
Linea 71	6	1 h circa solo mattina
Linea Ex Coppetella	1	-
Linea SP	6	-

Fonte: Comune di Jesi "Piano del Trasporto Pubblico Urbano della città di Jesi –Analisi della situazione attuale", ottobre 2013

Inoltre i percorsi seguiti dalle corse erogate su ciascuna delle diverse linee risultano essere poco lineari e particolarmente articolati. La struttura di ciascuna linea urbana è definita da percorsi differenti: il giro effettuato dalle corse erogate sulla stessa linea può essere diverso e può seguire itinerari e strade diverse nel tragitto di andata e di ritorno. Tale organizzazione rende poco confidenziale il servizio di trasporto pubblico e il suo utilizzo richiede una dettagliata conoscenza del percorso effettuato dalla corsa che in un determinato momento transita ad una fermata. Inoltre una eccessiva articolazione e dislocazione dei percorsi comporta tempi di spostamento non competitivi con altre modalità di trasporto e tra punti vicini lo spostamento a piedi può risultare vantaggioso.

Articolazione e dislocazione dei percorsi della linea 8



Fonte: Comune di Jesi "Piano del Trasporto Pubblico Urbano della città di Jesi –Analisi della situazione attuale", ottobre 2013

2. Le indicazioni di cittadini e turisti: le indagini sul campo

L'automobile è la modalità di spostamento largamente preferita dagli abitanti di Jesi e dai turisti. Entrambe le categorie hanno indicato come motivo prevalente di tale scelta modale la flessibilità di utilizzo del mezzo e i tempi dello spostamento percepiti come più competitivi rispetto alle altre modalità di trasporto.

La criticità che con più frequenza è indicata da chi usa l'automobile, seppur con un peso diverso tra cittadini e turisti, riguarda la dotazione di parcheggi. A questo riguardo, vista la dotazione di parcheggi in struttura e aree per la sosta (considerando anche quella a bordo strada), si rileva che tale criticità sia da imputare alla insufficienza delle informazioni fornite (come dichiarato dai cittadini)² o alle modalità e agli strumenti utilizzati per fornire le informazioni.

In generale quindi, dalle dichiarazioni di cittadini e turisti, non si rileva una vera e propria emergenza traffico o non compare in maniera evidente tra le criticità percepite da entrambe le categorie di intervistati (il 31% dei cittadini e il 26% dei turisti indica la congestione da traffico come una criticità). Più interessante, invece, è la quota di coloro che indica nella dotazione di parcheggi e di aree di sosta la criticità più evidente del sistema della mobilità di Jesi: 26% delle risposte fornite dai cittadini e ben il 43% delle risposte indicate dai turisti.

Nel dettaglio delle singole categorie si rileva che i **cittadini** hanno indicato una elevata disponibilità di mezzi propri (auto, moto/scooter) e di aree o posti per il ricovero e la sosta dei mezzi. Questo significa una pronta disponibilità del mezzo privato mentre il trasporto pubblico è meno accessibile per l'inadeguatezza dei percorsi, degli orari e delle frequenze dei mezzi come indicato nei questionari compilati (mezzo pubblico meno accessibile rispetto al mezzo privato sempre pronto e disponibile).

Un fattore che accomuna le risposte fornite da cittadini e turisti sono i suggerimenti per migliorare il sistema della mobilità a Jesi e cioè l'attuazione di misure che favoriscano l'intermodalità tra sistemi di trasporto pubblico e tra sistemi pubblici e mobilità privata.

Per esempio se si analizza il dato dei mezzi utilizzati a seconda della durata degli spostamenti emerge che pur mantenendo la netta predominanza, l'uso dell'automobile cala all'aumentare della durata del viaggio, mentre contestualmente aumenta l'utilizzo del trasporto pubblico e l'intermodalità gomma/gomma e gomma/ferro.

L'intenso utilizzo dell'automobile anche per brevi tragitti (durata non oltre i 20 minuti), alla luce degli elementi positivi indicati dagli utenti del trasporto pubblico quali la capillarità del servizio e la comodità degli orari, potrebbe essere commutato verso modalità di trasporto più sostenibili. Il fattore che potrebbe favorire lo *shift* modale è l'adeguamento delle frequenze del trasporto pubblico che sono indicate come il principale motivo del suo scarso utilizzo.

Tale orientamento ad utilizzare maggiormente il trasporto pubblico emerge anche dalle richieste di migliore integrazione soprattutto tra il trasporto pubblico automobilistico e ferroviario, ma anche di rinforzare il sistema dell'interscambio tra la mobilità privata e pubblica in generale (per esempio parcheggi di corrispondenza).

2 In realtà queste risposte fornite nei questionari dei cittadini in parte si contrappongono con le risposte fornite, sempre dai cittadini, in relazione alla qualità delle informazioni sulla mobilità e sul trasporto pubblico e sui sistemi utilizzati (pannelli elettronici, siti web, uffici informazioni, locandine, paline, etc.).

Un ulteriore incentivo al trasferimento modale, in questo caso verso la bicicletta, potrebbe essere generato dall'adeguamento e dall'implementazione di infrastrutture poco costose, quali la posa di rastrelliere in punti strategici della città o il miglioramento della segnaletica, che favorirebbero l'utilizzo dei percorsi ciclabili esistenti.

L'automobile è il mezzo che prevale anche nelle scelte modali dei **turisti** sia per raggiungere Jesi che per gli spostamenti sul territorio in ogni momento della giornata. Chi ha risposto di utilizzare l'automobile ha dichiarato di non aver incontrato condizioni di traffico congestionato e di non aver incontrato difficoltà a causa del traffico³. Oltre all'automobile i turisti preferiscono spostarsi utilizzando principalmente le proprie gambe e, fra le opzioni modali indicate, anche la bicicletta ha una certa rilevanza.

Dalle risposte emerge che una volta giunti sul territorio i turisti percepiscono la possibilità di effettuare gli spostamenti funzionali alle loro esigenze utilizzando varie modalità: l'automobile, pur rimanendo il mezzo di gran lunga preferito, vede diminuire la propria quota in favore della bicicletta e del trasporto pubblico. Di fatto una piccola quota di turisti, fra quelli che raggiungono Jesi in auto, vi rinunciano per effettuare i successivi spostamenti all'interno dell'area jesina utilizzando la bicicletta e il trasporto pubblico.

Il trasporto pubblico viene percepito in linea di massima come un servizio adeguato alle esigenze dei turisti, anche se la frequenza dei passaggi alle fermate sono tra le criticità maggiormente segnalate (nel periodo estivo il servizio di trasporto pubblico è ridotto, di conseguenza questa criticità specificata dai turisti indica probabilmente una esigenza da valutare con attenzione).

Le proposte, i suggerimenti indicati dai turisti per migliorare il sistema della mobilità di Jesi riguardano direttamente o indirettamente il servizio pubblico automobilistico e ferroviario, infatti in molte risposte si auspica:

- un incremento del servizio pubblico in termini di orari, frequenze e fermate;
- una politica che favorisca l'intermodalità ferro/gomma e gomma/gomma anche intervenendo in termini infrastrutturali come la creazione o l'ampliamento di parcheggi per l'interscambio.

In ultimo, ai turisti intervistati è stato chiesto di fornire alcuni suggerimenti per migliorare il sistema della mobilità di Jesi, l'analisi delle risposte ha evidenziato le seguenti indicazioni:

- creare aree di parcheggio custodito a pagamento nei punti nevralgici periferici favorendo l'accesso al centro con mezzi pubblici (*park and ride*),
- rendere il centro maggiormente vivibile dalla mobilità pedonale,
- aumentare le piste ciclabili e creare un sistema organico e ben collegato,
- pubblicizzare maggiormente il noleggio biciclette e le colonnine per la ricarica di quelle elettriche,
- miglioramento delle informazioni relative al trasporto pubblico (servizio, orari, linee, percorsi),
- aumentare i collegamenti del trasporto pubblico con le località rivierasche (aumentare la frequenza del trasporto pubblico in generale) e i servizi ferroviari festivi,

3 L'indagine è stata eseguita nel periodo estivo, meno soggetto all'impatto del flusso di traffico lavorativo e per niente agli spostamenti scolastici; tuttavia anche fra i cittadini la congestione non è indicata come una vera e propria emergenza cittadina.

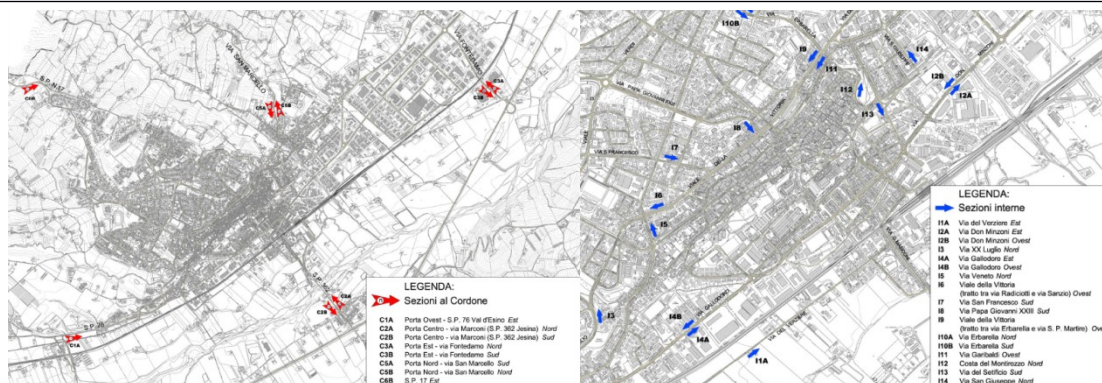
- favorire l'interscambio, soprattutto in prossimità della stazione ferroviaria, da dove partono pochi autobus per il centro,
- migliorare l'offerta per utenti con ridotta capacità motoria e per le famiglie con bambini piccoli al seguito,
- istituire un servizio per il noleggio delle auto elettriche (questo vuol dire che il servizio di *bike sharing* non viene fatto conoscere abbastanza).

3. Circolazione e livelli di traffico: le campagne di rilievo per l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

Il Comune di Jesi ha avviato le attività per la revisione del Piano Urbano del Traffico; nelle attività propedeutiche alla definizione delle scelte di Piano sono compresi gli aggiornamenti della base dati ed in particolare della base dati riferita ai flussi di traffico e alla circolazione cittadina. A tale scopo, nel corso dei primi mesi del 2014, è stata condotta una campagna di indagine che ha consentito:

- di contare il numero di veicoli (distinti per tipo di veicoli: auto, veicoli commerciali, veicoli merci pesanti, autobus, moto, biciclette) in sei sezioni di rilievo all'esterno del centro urbano e 18 sezioni interne (conteggio effettuato per nove giornate nelle 24 ore);
- il conteggio di veicoli in due intersezioni (Vittoria/Montello/Radiciotti e San Floriano/Garibaldi) per una giornata feriale nella fascia di punta 7.00-10.00;
- di intervistare nella fascia oraria di punta (7.30-11.00) e in un solo giorno feriale, un campione di conducenti in cinque sezioni di rilievo (solo conducenti in ingresso nell'area urbana);
- di rilevare il numero di stalli e la loro occupazione in corso Matteotti e nelle piazze del Centro Storico, in un giorno feriale e di mercato, dalle 7.00 alle 21.00.

Localizzazione delle sezioni di monitoraggio del traffico



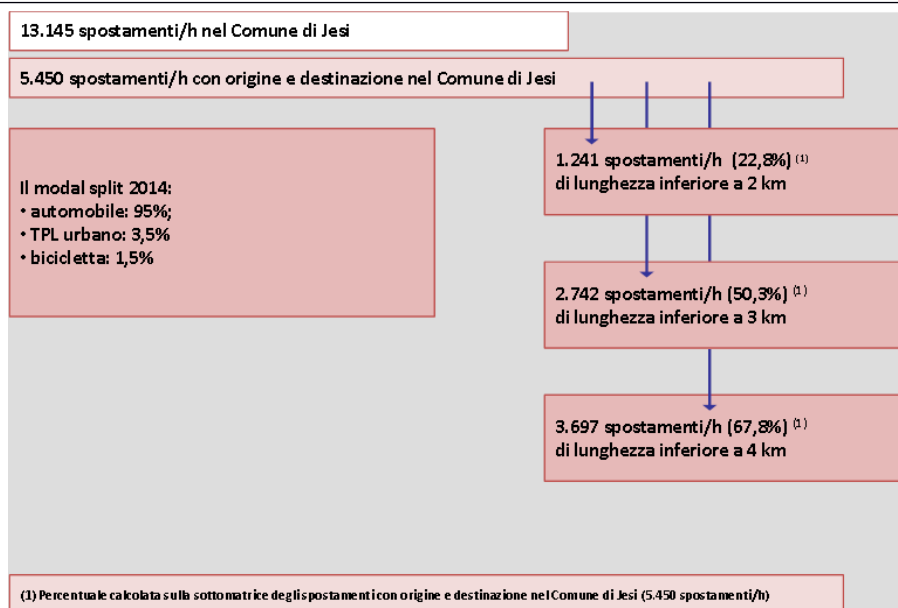
Fonte: Comune di Jesi "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Jesi - I rilievi di traffico", luglio 2014

Considerando i dati desunti dalle interviste effettuate ai conducenti⁴ e dai conteggi di traffico si stima che in un giorno medio feriale i flussi veicolari che interessano il comune di Jesi ammontano a circa 161.700 veicoli equivalenti/giorno, mentre nell'ora di punta del mattino (7.30-8.30) il volume di traffico sulla rete cittadina è pari a circa 13.200 veicoli equivalenti/h. In prevalenza (42% del flusso veicolare) è traffico che ha la propria origine e destinazione all'interno del comune di Jesi (5.450 veicoli equivalenti/h), mentre il traffico di scambio costituisce il 44% dei volumi rilevati (27% dall'esterno verso il comune di Jesi e il 17% da Jesi verso i comuni esterni), infine la quota di traffico di attraversamento (da un comune esterno a Jesi verso un altro comune esterno) è pari a circa il 14%.

4 Sono state effettuate 1.524 interviste (dalle 7.30 alle 11.00 di un giorno feriale) che hanno consentito di rilevare le principali caratteristiche dello spostamento: il motivo, il luogo di origine e di destinazione, la condizione professionale, la composizione del nucleo familiare, la dotazione di veicoli in famiglia, etc.

Il traffico interno (5.450 veicoli equivalenti/h, con origini e destinazioni interne a Jesi) è caratterizzato da una prevalente (ed evidente) componente di breve e corto raggio; infatti circa il 23% degli spostamenti interni hanno un percorso medio inferiore ai 2 km, il 50% inferiore ai 3 km e il 68% inferiore ai 4 km. Si tratta di tragitti medi che in linea generale possono essere compiuti a piedi o in bicicletta. Tuttavia, nonostante la brevità dei percorsi dichiarati dagli intervistati, il 95% degli spostamenti viene effettuato utilizzando l'automobile, il 3,5% il trasporto pubblico urbano e l'1,5% la bicicletta.

Distribuzione del traffico veicolare: matrice calibrata 2014, ora di punta 7:30 - 8:30



Fonte: Comune di Jesi "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Jesi - I rilievi di traffico", luglio 2014

Si rileva pertanto un pervasivo e, forse, non sempre giustificato utilizzo della propria autovettura; dato che emerge anche considerando il basso coefficiente di occupazione delle automobili che sono transitate nelle sezioni di rilievo (inferiore a 1,3 persone per auto). Infatti il 75% delle auto fermate per intervistarne il conducente hanno a bordo il solo conducente. Inoltre vi è una elevata disponibilità di vetture: il 53% degli intervistati dichiara di possedere in famiglia due auto e il 13% ne ha tre.

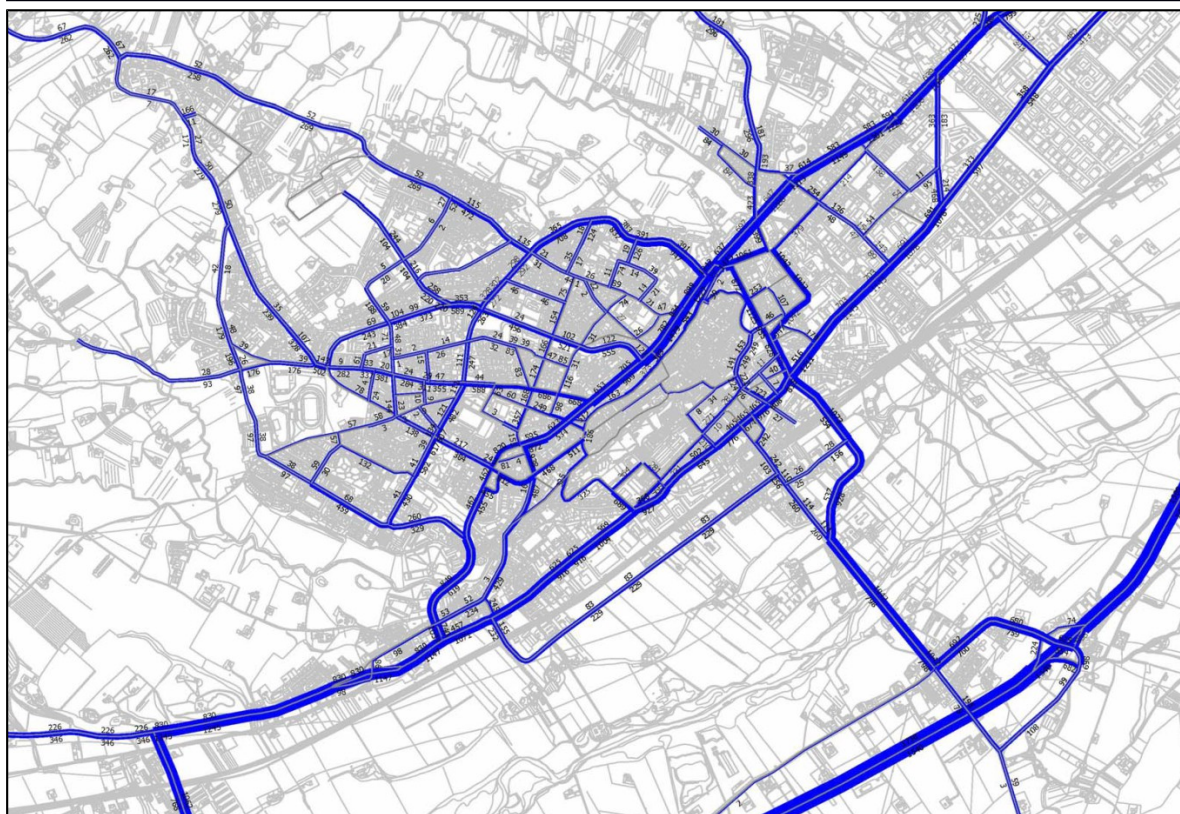
Famiglie per numero di componenti e numero di auto possedute

COMPONENTI DEL NUCLEO FAMILIARE	1 AUTO	2 AUTO	3 AUTO	4 AUTO	5 AUTO	6 AUTO	NESSUNA AUTO	NON RISPONDE	TOTALE
1	146	6	0	0	0	0	4	0	156
2	167	231	10	3	0	0	0	0	411
3	60	258	84	3	1	0	0	0	406
4	36	260	72	49	1	0	0	0	418
5	9	36	30	14	6	0	1	0	96
6	3	6	5	2	0	2	0	0	18
7	0	0	1	2	0	0	0	0	3
9	0	1	0	0	0	0	0	0	1
11	1	0	0	0	0	0	0	0	1
17	0	1	0	0	0	0	0	0	1
NON RISPONDE	0	1	0	0	0	0	0	12	13
TOTALE	422	800	202	73	8	2	5	12	1524

Fonte: Comune di Jesi "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Jesi - I rilievi di traffico", luglio 2014

Dalle interviste emerge un quadro della mobilità urbana caratterizzata da una prevalente componente sistematica: l'80% degli intervistati dichiara infatti di effettuare lo spostamento con una cadenza settimanale e nel 50% dei casi lo fa per motivi di lavoro. Si tratta inoltre di spostamenti che vengono effettuati per soddisfare contemporaneamente diverse esigenze (per esempio: casa lavoro e accompagnamento a scuola o commissioni): il 35% degli intervistati dichiara di effettuare spostamenti concatenati.

Flussi di traffico sulla rete viaria urbana nell'ora di punta 7.30-8.30 (feriale invernale)



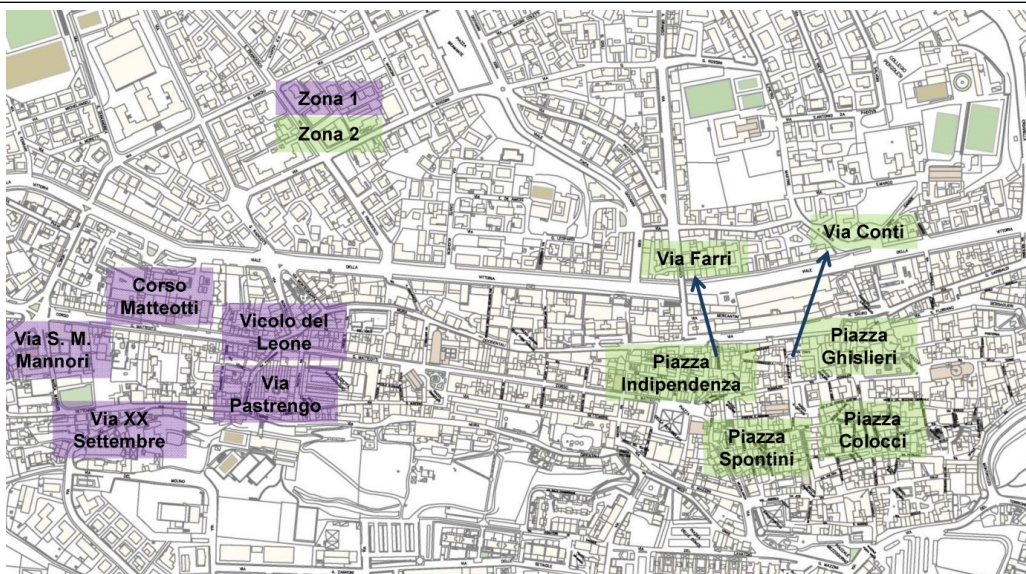
Fonte: Comune di Jesi "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Jesi - I rilievi di traffico", luglio 2014

Le indagini sono state inoltre allargate al rilievo della sosta: della domanda (numero di auto in sosta nelle diverse fasce orarie, rotazione e durata media della sosta) e dell'offerta (stalli disponibili e coefficiente di occupazione). Il campo di indagine comprende i parcheggi a pagamento, quelli riservati a particolari categorie di utenza (disabili, carico e scarico, forze dell'ordine, moto e biciclette), i parcheggi gratuiti (liberi per la sosta a tempo indeterminato o a disco orario a tempo determinato), i parcheggi tollerati (non consentiti dal codice della strada ma tollerati dalla polizia municipale) e le auto in sosta vietata.

Da tale rilievo non emergono, per questa componente della mobilità, situazioni di particolare disagio e criticità per i cittadini. Nei parcheggi oggetto del rilievo (Corso Matteotti, Via XX Settembre, Via Suor Maria Mannori, Vicolo del Leone, Piazza Indipendenza, Piazza Colocci, Piazza Spontini, Piazza Ghislieri, Via F. Conti, Via Farri) non sono evidenziate situazioni di saturazione: situazioni in cui gli stalli (sia liberi che a pagamento) risultino essere completamente occupati e che di conseguenza il surplus di

domanda costringa gli utenti a una forzosa circolazione per la ricerca dello stallone libero (traffico parassita).

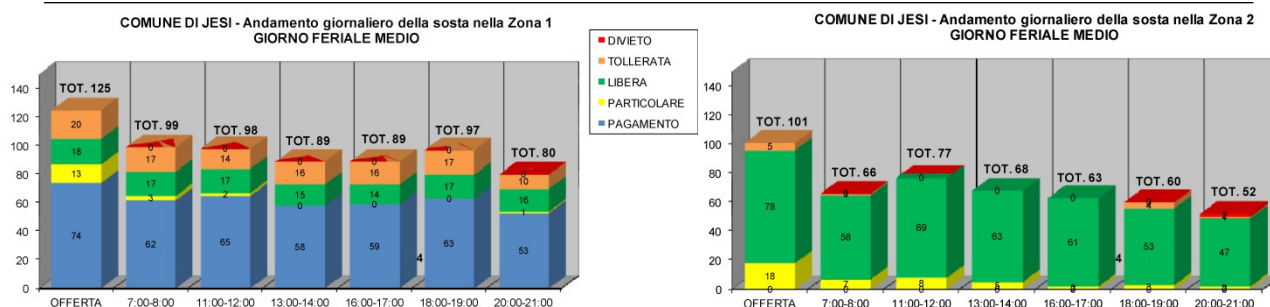
Zone di rilievo della domanda e offerta di sosta



Fonte: Comune di Jesi "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Jesi - I rilievi di traffico", luglio 2014

Dunque nelle aree centrali non si rileva una carenza di stalli di sosta, ciò nonostante si evidenzia una quota non trascurabile di veicoli in sosta irregolare: veicoli parcheggiati dove il Codice della Strada non ne consentirebbe la sosta e che tuttavia sono tollerati dalla polizia municipale. Ciò si verifica per esempio nel Centro Storico dove le auto in sosta a bordo strada, per la ridotta dimensione della carreggiata, sono addossate agli edifici e di conseguenza limitano la mobilità pedonale, diminuiscono la già ristretta sezione stradale limitando anche la circolazione veicolare.

Rilievi della sosta



Fonte: Comune di Jesi "Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Jesi - I rilievi di traffico", luglio 2014

A causa della permeabilità delle aree centrali, alcuni utenti, nonostante l'ampia offerta di sosta regolamentare (a pagamento e libera), preferiscono tuttavia avvicinarsi il più possibile ai luoghi di recapito del proprio spostamento e lasciare l'auto in sosta irregolare ma vicina alle destinazioni centrali. Una più rigida sorveglianza e applicazione delle regole vigenti, senza ulteriori provvedimenti restrittivi, comporterebbe una immediata (anche se contenuta) riduzione degli accessi al centro e dei flussi veicolari.

6. Sicurezza stradale

Sul versante della sicurezza stradale, il Comune di Jesi non è caratterizzato da una incidentalità particolarmente critica. Il fenomeno, infatti, negli ultimi cinque anni registra un progressivo miglioramento: dal 2008 al 2012 il numero di incidenti è diminuito del 37% e si riduce anche il numero di infortuni (-39%).

Tuttavia, prendendo in considerazione il numero di infortuni si rileva che la gravità degli incidenti non è diminuita: dal 2008 al 2012 si rileva un infortunato ogni due incidenti.

Significativo è l'incremento delle violazioni accertate sul territorio comunale (150% dal 2008 al 2012) dovuto ad un maggiore controllo del territorio da parte delle forze dell'ordine per garantire sicurezza al traffico cittadino, minimizzare i comportamenti rischiosi per la guida, tutelare e regolamentare l'utilizzo degli spazi stradali per la sosta.

Incidentalità nel comune di Jesi

	2008	2009	2010	2011	2012
No injuries	164	160	151	122	106
Injuries	157	148	132	107	96
Fatalities	2	0	1	1	0
Total	323	308	284	230	202
Infringements	5.937	10.814	12.121	15.808	14.802

Fonte: Elaborazioni su dati della Polizia Municipale

7. Comunicazione e infomobilità

Lo sviluppo di servizi di infomobilità, ovvero l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità e degli spostamenti di persone (e merci), è una esigenza sempre più sentita e condivisa. Un continuo processo di innovazione, basato sull'impiego di tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni, alimenta tale sviluppo.

Una dominante necessità è relativa ad azioni sistematiche per l'integrazione in rete di sistemi e servizi secondo una visione *user-centered* che consenta di incrementare la diffusione e l'efficacia di tali servizi che possono offrire – come minimo – l'organizzazione di soluzioni di viaggio ma che possono essere integrati con funzioni di supporto alla gestione della mobilità (segnalazioni sul traffico della rete stradale, pagamento degli accessi in ZTL, ecc) e alla fruizione del territorio attraverso, ad esempio, l'integrazione con l'informazione degli eventi e mete turistiche.

Occorre comunque tener conto che lo sviluppo di un modello che garantisca la gestione dinamica delle informazioni necessita di tre requisiti base: l'accessibilità dell'informazione spaziale e temporale *on demand*, l'integrazione attraverso protocolli di comunicazione standard tra i centri di produzione – pubblicazione dati, il rispetto gerarchico del livello territoriale di copertura del servizio (europeo, nazionale, regionale, comunale).

1. L'infrastruttura regionale per l'infomobilità

La Regione Marche ha avviato la creazione di un sistema di infomobilità per i servizi di TPL esteso a tutto il territorio regionale. Il sistema sfrutta la rete di dispositivi AVIM installati a bordo dei mezzi e i dispositivi a terra di alcune fermate. Le informazioni che gestiscono tali dispositivi sono coordinate da una rete di centrali operative di bacino

(provinciale) e sono tra loro interconnesse ed interoperanti e, a livello regionale, si configurano come un sistema unico.

Il sistema, una volta implementato, permetterà la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL tramite canali telematici ed attraverso paline elettroniche installate in corrispondenza delle fermate dei mezzi del TPL nelle aree urbane ed extraurbane. È inoltre possibile l'interfacciamento dei diversi enti preposti alla mobilità fornendo loro uno strumento per poter valutare, adottare e misurare l'effetto di diversificate politiche di controllo e limitazione del traffico.

Ad oggi la regione Marche ha attuato tale strategia mediante due linee di intervento. La prima consiste nell'adesione, assieme alle cinque provincie, al progetto GiM finanziato nell'ambito del programma ministeriale Elisa che prevede l'acquisizione e l'installazione presso ciascun bacino provinciale di sistemi di localizzazione AVM a bordo dei mezzi di trasporto e l'installazione di paline elettroniche in prossimità delle principali fermate del TPL.

La seconda attraverso il cofinanziamento delle aziende di trasporto per l'acquisizione di analoghi sistemi tecnologici di terra e di bordo mediante di programma di finanziamento comunitario POR 2007/2013 – Intervento 4.2.2.28.01: Sistemi di trasporto intelligenti; analoghe linee di finanziamento sono attese nel POR 2014-2020.

È stato inoltre implementato il portale “ORARI TRASPORTO PUBBLICO REGIONE MARCHE”, che integra la ricerca di soluzioni di viaggio dei cinque operatori del TPL (uno per provincia) e Trenitalia. Il portale permette la ricerca di soluzioni, anche tramite mappa interattiva, impostando il punto di partenza, quello di arrivo e definire data e intervallo orario delle soluzioni ricercate; l'origine e la destinazione possono essere impostati anche attraverso un elenco preimpostato di punti di interesse suddivisi per categorie.

Il sistema di infomobilità regionale rappresenta sicuramente un punto di partenza per lo sviluppo di ulteriori servizi implementabili ad un sotto-livello territoriale come quello comunale, in quanto fornisce l'infrastruttura di interoperabilità necessaria per garantire informazioni “dinamiche” degli itinerari Origine/Destinazione a livello sovralocale.

2. Le indicazioni di cittadini e turisti: le indagini sul campo

Le risposte raccolte nel questionario somministrato ai cittadini evidenziano l'utilità di tutti i sistemi e di tutte le modalità utilizzate per fornire informazioni agli utenti del traffico e dei mezzi pubblici e una lieve preferenza per i pannelli informativi.

L'informazione relativa al trasporto pubblico in generale è ritenuta sufficientemente chiara mentre nel particolare è valutata come scarsa e inadeguata quella presente alle fermate, con una maggiore difficoltà nella lettura delle informazioni da parte dei turisti.

Relativamente all'efficacia dei diversi strumenti informativi attivi per la gestione delle informazioni sull'offerta di mobilità, quelli legati alla “rete”, siti internet e mappe geolocalizzate, insieme ai pannelli informativi sono percepiti dai turisti come i più utili.

Interessante infine evidenziare come i turisti che hanno partecipato all'indagine esprimano il desiderio di utilizzare maggiormente mezzi di spostamenti alternativi all'auto; pur rappresentando quest'ultima il principale mezzo di arrivo a Jesi (64%), i turisti preferirebbero utilizzare per lo spostamento durante il soggiorno anche la bicicletta (16%), camminare (27%), bus (10%) e treno (7%), ricorrendo all'auto nel 36% dei casi.

4 I RISULTATI DELLA PARTECIPAZIONE

8. Ambiente, cambiamenti climatici e qualità dell'aria

1. Criticità

I partecipanti hanno ampiamente discusso riguardo le criticità generate dal settore trasporti sul sistema ambiente; l'approfondimento dei temi trattati ha portato alla esplicitazione delle criticità riconducibili ad alcuni grandi ambiti.

QUALITÀ DELL'ARIA: elevato contributo del settore trasporti all'inquinamento atmosferico. Si rileva l'assenza di un piano per la riduzione dell'inquinamento, che dovrebbe fondare le proprie indicazioni su una esaustiva campagna di monitoraggio della qualità dell'aria urbana che attualmente non viene effettuata in maniera sistematica. Occorre inoltre valutare anche le esternalità dell'inquinamento che gravano sui costi sanitari e sociali. I partecipanti hanno anche sollevato un aspetto specifico della circolazione dei mezzi adibiti alla distribuzione delle merci in città: le limitazioni al traffico merci (distribuzione ultimo miglio) nel centro città come misura anti inquinamento non è sempre una risposta efficace; inoltre si rileva una significativa differenza tra le norme adottate dai Comuni della Provincia per regolamentare l'accessibilità alle aree centrali.

FARE SISTEMA: difficoltà e mancanza di coordinamento tra istituzioni, settore imprenditoriale e civile nella condivisione delle priorità e soluzioni di intervento per migliorare la mobilità locale e ridurre le pressioni sull'ambiente, sia a livello comunale che a livello di area vasta.

DISTRIBUZIONE DELLE MERCI: elevata circolazione dei mezzi commerciali nel centro storico. La presenza di un elevato numero di operatori del trasporto merci nei centri urbani provoca un peggioramento della qualità dell'aria. Si rileva la mancanza di una gestione più efficiente ed efficace in grado di ottimizzare il numero di mezzi utilizzati e le esigenze di distribuzione delle merci nell'area urbana.

CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE: manca una corretta percezione del rapporto tra i trasporti e l'ambiente: il cittadino comune non è sempre o del tutto consapevole di poter inquinare meno sfruttando modalità di trasporto alternative. Inoltre, il cittadino percepisce quasi esclusivamente il costo economico associato allo spostamento effettuato (il costo del carburante, della sosta, del biglietto dell'autobus, etc,) mentre non è in grado di valutare né percepisce direttamente che lo spostamento effettuato con mezzi motorizzati ha una ricaduta anche economica sull'ambiente, sulla sicurezza e sulla salute. Tra le attuali iniziative educative per la mobilità è stato evidenziato come il progetto Pedibus, potenzialmente in grado di conseguire buoni risultati nella riduzione del numero di vetture circolanti congiuntamente all'accrescimento di una cultura ambientale nelle giovani generazioni non è ancora in grado di catturare la piena attenzione e fiducia dei cittadini. La progressiva riduzione delle adesioni al Pedibus è dovuta ai livelli di traffico (ritenuti dagli utilizzatori troppo elevati) che interessano i percorsi designati e per questo sono ritenuti poco sicuri ed esposti all'inquinamento.

OTTIMIZZAZIONE CIRCOLAZIONE MEZZI: la circolazione delle flotte pubbliche e private nell'ambito comunale non è ottimizzato secondo parametri di efficienza energetica.

Il parco mezzi circolante e soprattutto i veicoli commerciali sono alimentati a gasolio. Nonostante negli ultimi anni il prezzo dei mezzi *ecofuel* sia sostanzialmente equiparabile al convenzionale, si rileva la difficoltà ad attuare misure che incentivino la sostituzione dei veicoli alimentati a gasolio con veicoli alimentati a metano. Fra i gestori di servizi che utilizzano un parco veicolare dedicato (per esempio alla raccolta dei rifiuti) si rileva una certa difficoltà nella definizione di una corretta pianificazione dei percorsi al fine di ridurre le percorrenze e quindi il consumo di combustibile, le emissioni atmosferiche e i costi di gestione. Evidentemente ai fini della organizzazione degli itinerari intervengono altri vincoli non sempre conciliabili con gli obiettivi di razionalizzazione.

2. Proposte

Sulla base delle criticità emerse è stato avviato un approfondito confronto tra i partecipanti per individuare le possibili soluzioni.

QUALITÀ DELL'ARIA: attivare un sistema di monitoraggio che riguarda uno o più siti specifici, in particolare riguardo le polveri PM10 e PM2.5 che costituiscono uno specifico problema del territorio jesino, propedeutico ad un piano di comunicazione e associato ad un insieme di indicatori di risultato (da definire) in grado di indirizzare le misure scelte dall'Amministrazione e di valutare gli effetti di tali misure.

FARE SISTEMA: individuare le modalità per un confronto sistematico tra i vari attori territoriali (tavoli di confronto tra settore pubblico e privato, a livello intra – intercomunale con il territorio dell'area vasta) che garantisca continuità tra le scelte condivise e l'operato delle istituzioni e dei soggetti coinvolti. Questa proposta non è specifica del solo settore ambiente ma rappresenta una possibile modalità operativa di gestione della partecipazione allo sviluppo e implementazione del piano strategico della mobilità con gli attori del territorio.

DISTRIBUZIONE DELLE MERCI: sperimentazione di un piano per la *city logistic* che preveda l'utilizzo di mezzi ecologici. A questo proposito il Comune di Jesi ha già elaborato una proposta progettuale che organizza la distribuzione delle merci nel centro storico utilizzando bici-cargo (azione City-logistics – progetti Territorio Snodo2).

CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE: diffusione della cultura dell'ambiente privilegiando progetti che coinvolgano attivamente la popolazione, potenziando il Piedibus e individuando altre modalità come ad esempio il *Mobility Game*, già diffuso in altre realtà italiane e nel contesto regionale, per gli studenti delle scuole primarie e secondarie. Risultati apprezzabili potrebbero essere conseguiti coinvolgendo principalmente giovani e lavoratori, facendo emergere in particolare gli aspetti socio-economici (ad esempio i costi delle esternalità dei trasporti).

9. Accessibilità, intermodalità, gestione della sosta

1. Criticità

ACCESSIBILITÀ DI AREA VASTA E URBANA: è un tema che riguarda ovviamente le aree urbane per via della tendenza a centralizzare gran parte delle funzioni. Tuttavia è necessario distinguere il tema dell'accessibilità in relazione all'ambito di riferimento e al peso che hanno sul territorio le diverse centralità. Si può pertanto rilevare che esistono esigenze di accessibilità di scala territoriale che sono diverse dalla quelle di scala urbana e per ogni scala si possono individuare criticità diverse e specifiche soluzioni. Pertanto se alla scala territoriale si possono individuare alcune criticità legate al servizio di

trasporto ferroviario e alla scarsa integrazione con il servizio extraurbano (autobus extraurbani che fanno il servizio del treno: competizione tra sistemi di trasporto pubblico piuttosto che integrazione), alla scala urbana si possono far risalire, per esempio, alcune criticità connesse all'accessibilità ai nodi del trasporto. A questo proposito si rileva che mentre l'area di parcheggio adiacente alla stazione è pienamente utilizzata lo è di meno l'altra area di sosta che soffre di una più scarsa accessibilità e una maggiore distanza (che si traduce sempre in minore accessibilità) dalla stessa stazione. Le criticità di accessibilità ai nodi di trasporto si rilevano anche nella mancata integrazione tra i due principali attestamenti del servizio di trasporto pubblico: la stazione ferroviaria e il terminale degli autobus collocati ad una distanza tale da renderli poco accessibili l'uno rispetto all'altro. Ne deriva che le criticità dell'accessibilità si intrecciano con le criticità della scarsa integrazione fra i servizi.

ACCESSIBILITÀ E SOSTA: la possibilità di parcheggiare la propria auto (pur a pagamento) nelle aree più centrali e pregiate della città costituisce un potente richiamo per la mobilità privata a scapito di altre modalità di trasporto meno invasive. La criticità in questo caso è rilevabile negli attuali livelli tariffari che non sono in grado di regolamentare (portare all'equilibrio), secondo il mercato, la domanda di accessibilità al centro (sempre molto elevata per via delle funzioni presenti) e l'offerta di spazio (molto limitato e sempre più spesso da condividere tra funzioni diverse e utenti diversi: pedoni, ciclisti, turisti, lavoratori, studenti, visitatori, utilizzatori di servizi pubblici, etc.). In tale ambito rientra anche la criticità legata allo scarso utilizzo di alcuni parcheggi in struttura e non, posti a corona del centro storico. Criticità legate in parte alle scarse informazioni sulla collocazione del parcheggio, sulla scarsa efficienza dei collegamenti, meccanizzati (ascensori e scale mobili) o meno, che garantiscono l'accesso al centro storico (*cfr.* 4.4).

ACCESSIBILITÀ E GESTIONE DEI PERMESSI: riguarda la corretta ed equilibrata gestione delle esigenze di accessibilità dei residenti e di chi ha la propria attività in centro, il diritto di poter accedere al centro anche con i propri mezzi; esigenze che attualmente non sono direttamente commisurate alla qualità dell'ambiente storico.

PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E GOVERNANCE TERRITORIALE: si rileva spesso un difetto di analisi che sta alla base degli strumenti di pianificazione e programmazione. In realtà è la durata dei percorsi procedurali ed amministrativi a rendere obsolete le analisi che precedono le scelte di piano e, alla fine, anche le stesse scelte di piano che arrivano all'adozione fuori tempo massimo, quando il contesto di riferimento è mutato e in alcuni casi anche radicalmente (i piani nascono vecchi; i piani nascono morti, quando entrano in vigore è cambiato il mondo). Si comprende così come alcuni interventi risultino episodici (per esempio la stazione ferroviaria lontana dall'autostazione): perché avviati nelle more di adozione del Piano o perché pensati avendo riferimenti territoriali diversi rispetto al momento in cui sono realizzati. La mancanza di una strategia dinamica in grado di prevedere, organizzare e governare le evoluzioni del contesto si ripercuote, ovviamente, anche sul versante della tattica (si lavora per contingenze, scadenze; curare meno gli interventi e di più la programmazione). In questo ambito si rileva anche una non completa e piena concordanza e scarso coordinamento tra livelli di governo e anche all'interno dello stesso livello di governo (scarso dialogo tra enti pubblici, anche al loro interno). Ne deriva che per la mobilità manca una visione unitaria che tenga insieme per esempio il trasporto pubblico e le scelte che riguardano la mobilità sostenibile e le altre modalità di trasporto (per esempio le piste ciclabili) o che definisca una gerarchizzazione delle reti e dei servizi.

RIGIDITÀ DELLO STRUMENTO DI REGOLAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO: le aziende che erogano il servizio di trasporto pubblico eseguono le richieste dell'ente, il servizio così come è descritto nel contratto di servizio che ha una validità di 6, 7 o più anni. Tale strumento ha pertanto un orizzonte temporale che non sempre si adatta al mutamento del contesto di riferimento e non sempre il cambiamento delle esigenze di mobilità si può gestire nel ristretto ambito della flessibilità prevista dal contratto (spostare lo snodo del trasporto pubblico su gomma anche di un chilometro comporta un costo non previsto dal contratto di servizio).

INTEGRAZIONE DI SERVIZI NON SOLO UN PROBLEMA DI NODI: la piena integrazione tra servizi non è solo spaziale (accessibilità al nodo e accessibilità nel nodo), ma anche temporale (coordinamento degli orari) e soprattutto tariffaria che, in questo caso, è il maggiore vincolo per puntare alla piena integrazione di servizi: trasporto pubblico (servizi ferroviari e automobilistici, urbani ed extraurbani), trasporto pubblico e privato (parcheggi di interscambio), trasporto pubblico/privato e sistemi alternativi (*bike* e *car sharing*).

RETE VIARIA: manca una gerarchia della rete stradale che viene utilizzata in maniera pervasiva e per le diverse esigenze (traffico locale, di distribuzione all'interno del quartiere, di attraversamento): promiscuità di traffico e di utilizzatori che spesso non sono compatibili (gerarchia della rete stradale, capire a chi dare la precedenza).

2. Proposte

Rispetto alle criticità individuate, le soluzioni proposte riguardano un numero più limitato di argomenti e tuttavia di ampiezza tale da comprendere la totalità delle criticità segnalate.

INTEGRAZIONE DEI SERVIZI: l'integrazione dei servizi consente di razionalizzare l'offerta esistente (di tutti i modi di trasporto), di sfruttare la capacità di ogni singola modalità e di offrire al cittadino la più ampia gamma di opportunità di spostamento utilizzando il sistema o la combinazione di sistemi che meglio si adattano alla specifica esigenza di mobilità del momento (non esiste un modo privilegiato, ma un utilizzo indifferente delle modalità di trasporto congruente con le caratteristiche dello spostamento da effettuare). Si tratta di individuare le soluzioni idonee che rendano più facilmente accessibili le diverse modalità, sistemi e servizi di trasporto presenti sul territorio. In primo luogo si tratta di avvicinare i principali terminal di trasporto pubblico (stazione e autostazione), aggiungendovi la possibilità di accedere e utilizzare anche altre modalità di trasporto (dalla bicicletta all'auto). L'integrazione fisica deve accompagnarsi con una più spinta integrazione degli orari istituendo, sulle diverse direttrici del trasporto pubblico, orari cadenzati integrati. Infine è necessario procedere alla definizione di un sistema tariffario integrato (sulla scorta dell'esperienza avviata dalla Regione Marche) e di un sistema di bigliettazione che consenta il più ampio utilizzo di titoli di viaggio compreso il pagamento della sosta e dei servizi di *bike sharing* e *car sharing*. Sistema aperto anche alla possibilità di pagare servizi non legati alla mobilità (accesso ai musei, biblioteche: integrare i servizi offerti dal territorio attraverso la mobilità). Sul versante dell'integrazione dei servizi, a partire dalla significativa dotazione di aree di sosta e dalla dotazione di impianti meccanizzati, sono necessari interventi puntuali per garantire la maggiore accessibilità di tali aree di sosta con il centro storico.

TRASPORTO PUBBLICO: definire una offerta dei servizi di trasporto pubblico che renda superfluo l'utilizzo dei mezzi privati. Prima della sottoscrizione del contratto di servizio

è necessario procedere alla definizione del servizio da erogare sul territorio (coordinare la pianificazione del TPL con la pianificazione della mobilità e del territorio) e prevedere, inoltre, una accurata gestione delle modifiche che possono essere apportare allo stesso servizio in corso di vigenza del contratto. A tale scopo è necessario approntare un sistema di monitoraggio del trasporto pubblico in modo da avere informazioni aggiornate, necessarie per adeguare dinamicamente il servizio alle esigenze di mobilità.

PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E GOVERNANCE TERRITORIALE: rispondere alla domanda “che città vogliamo”. La gestione della mobilità passa soprattutto da una corretta pianificazione territoriale, come per esempio dalla localizzazione dei servizi, dalla rivalutazione e valorizzazione del micro commercio (in alternativa ai grandi poli commerciali). A tale fine è necessaria una collaborazione tra i diversi servizi dell'ente locale e la definizione di un sistema di aggiornamento delle informazioni e delle basi dati che stanno alla base della pianificazione: per evitare che i piani arrivino all'approvazione già vecchi.

PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ, DEL TRAFFICO E GESTIONE DELL'ACCESSIBILITÀ: anche in questo caso si tratta di capire il modello di città che si vuole perseguire e nel caso particolare individuare la funzione (i livelli di traffico) che ciascuna strada può sopportare in relazione non solo alle proprie caratteristiche geometriche ma soprattutto in funzione del contesto urbano attraversato. E su questa base stabilire quale componente di mobilità si intende privilegiare (quella veicolare, pedonale, ciclabile) senza escludere alcun tipo di circolazione, ma assegnando, attraverso la progettazione, privilegi ad una componente piuttosto che ad un'altra. All'interno di questa strategia rientrano per esempio l'individuazione delle zone 30. Infatti non è solo il centro storico l'area che necessita di protezione dalle correnti del traffico privato, ma anche per le zone di più recente edificazione può essere opportuno introdurre misure che abbiano la finalità di moderare il flusso dei veicoli privati e di incentivare la mobilità pedonale e ciclabile. Tali misure devono essere integrate con le previsioni di sviluppo della rete ciclabile definita del Comune.

10. Sicurezza stradale

1. Criticità

Sul tema della sicurezza, pur rilevando che in generale le criticità sono strettamente connesse alla mancanza di una strategia sulla mobilità in grado per esempio di ridurre la conflittualità tra utilizzatori della sede stradale, le criticità individuate sono molto puntuali perché rese evidenti anche da una carenza di infrastrutture per la sicurezza e da una non sempre accurata manutenzione. Pertanto i punti sui quali è stata posta maggiore attenzione possono essere compresi nei seguenti principali ambiti:

CULTURA, EDUCAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE: sul tema sicurezza stradale spesso è carente l'educazione a partire dalle famiglie dove le giovani generazioni sono educate a rispettare il prossimo (lo si impara in famiglia e lo si esporta, anche quando si è motorizzati e si diventa automobilisti). La Pubblica Amministrazione in alcuni casi ha sopperito a tale insufficienza educativa istituendo sin dalle prime classi della scuola primaria corsi sulla sicurezza. La formazione dei più giovani ha una doppia finalità:

- da una parte contribuisce a creare una più attenta coscienza e una maggiore sensibilizzazione alla sicurezza (facendo capire per esempio la responsabilità e le conseguenze che possono avere certi comportamenti);

- e dall'altra, proprio attraverso i giovani formati, si può diffondere nelle famiglie (nei genitori, fratelli maggiori, parenti, amici) una maggiore attenzione alla sicurezza; attraverso i figli infatti è possibile indurre un cambiamento nei comportamenti degli adulti (per esempio maggiore attenzione ai pedoni e ai ciclisti mentre si guida).

Più prosaicamente si avverte una scarsa educazione e una mancanza di sensibilità dei cittadini (soprattutto automobilisti) nei confronti del pedone e dei ciclisti che in alcuni casi non compaiono nell'orizzonte stradale dell'automobilista: il pedone o il ciclista è poco visibile perché non rientra fra le possibili categorie di spostamenti; ci si sposta in auto, in motorino, al limite in autobus. Ma è poco visibile anche perché nello spazio stradale non gode di particolari privilegi o non ha spazi dedicati (*cfr.* punto successivo).

INFRASTRUTTURA: ad un livello più di dettaglio si segnala che lo stato delle infrastrutture contribuisce in maniera significativa ad abbassare il livello di sicurezza percepito da parte, per esempio, dell'utenza più debole (ciclisti e pedoni). Pertanto la scarsa o totale mancanza di percorsi adeguatamente segnalati, di segnaletica specifica o ancora più in particolare di una visibile segnalazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali rende incerto (sia per l'automobilista che per il ciclista o il pedone) quale sia esattamente lo spazio stradale a loro assegnato creando situazioni di promiscuità potenzialmente pericolose.

CONGESTIONE DEL TRAFFICO: è la criticità più strettamente legata alla mancanza di una strategia di gestione della mobilità e in particolare della domanda di mobilità. In questo senso, pur essendo vero che la congestione da traffico non è il problema della città di Jesi (come è emerso dalle indagini) e altrettanto vero che la concentrazione in alcuni momenti della giornata e in alcuni punti della rete viaria di flussi veicolari più consistenti abbassa i livelli di sicurezza percepiti dai cittadini (che siano pedoni, ciclisti o automobilisti).

MONITORAGGIO E GESTIONE DELLE INFORMAZIONI: quello della gestione dei dati e delle informazioni è un argomento ricorrente e trasversale ai quattro temi. In questo caso non ci si riferisce alla raccolta dei dati sull'incidentalità che la Polizia Municipale regolarmente effettua (coordinandosi con gli altri organi di polizia), ma in particolare alla mancanza di una banca dati geografica dell'incidentalità, attraverso la quale:

- localizzare i punti neri della viabilità (dove esattamente avvengono gli incidenti e per ciascuno visualizzarne le modalità e le conseguenze a persone e cose);
- effettuare confronti tra modalità dell'incidente e caratteristiche geometriche e funzionali della rete viaria in cui avvengono gli incidenti (tra modalità ricorrenti di incidente e caratteristiche della strada)

Tale base dati consente di focalizzare al meglio le soluzioni per aumentare la sicurezza stradale, perché aiutano a definire con maggiore precisione gli interventi attraverso i quali si possono rimuovere i vincoli geometrici e funzionali della rete stradale e che sono all'origine degli incidenti.

2. Proposte

Le proposte avanzate fanno riferimento direttamente alle criticità rilevate e sono riassumibili nei seguenti ambiti.

CULTURA, EDUCAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE: è necessario proseguire con le campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale, individuando le modalità per coinvolgere anche e soprattutto gli adulti (educare i cittadini partendo dalle scuole).

Anche nella formazione alla guida sono da introdurre specifici argomenti che aumentino la sensibilità degli stessi automobilisti nei confronti di pedoni e ciclisti.

INFRASTRUTTURA: deve essere innalzato il livello di sicurezza delle infrastrutture con interventi mirati a migliorare la segnaletica stradale (anche piccoli e puntuali interventi di manutenzione contribuiscono ad innalzare la sicurezza). In particolare è necessario approntare interventi di protezione dal traffico nelle aree dove sono presenti le scuole per evitare in tali aree:

- l'accesso e l'invasività delle auto nelle adiacenze degli accessi utilizzati da scolari e studenti;
- la commistione pericolosa tra auto degli accompagnatori e studenti accompagnati.

Ulteriori interventi di protezione riguardano i percorsi interessati da flussi pedonali e ciclabili soprattutto di quei percorsi che permettono l'accesso a verde pubblico, ai parchi, alle scuole e ai servizi pubblici più in generale. Non si tratta di creare infrastrutture specializzate ma di individuare sull'attuale infrastruttura viaria una rete di percorsi pedonali (soprattutto una rete di percorsi di accesso alle scuole) e ciclabili e su tale rete approntare puntuali interventi che possano rendere compatibile e sicura la compresenza di pedoni, automobilisti e ciclisti. Per questo non servono interventi di particolare importanza ma, per esempio, puntuali opere di protezione o riduzione della velocità del traffico veicolare.

CONGESTIONE DEL TRAFFICO: nel solco degli interventi di miglioramento della sicurezza sulla rete viaria si pone la proposta di istituire in alcuni ambiti urbani di Jesi le zone 30 come modalità di protezione dalla pervasività (e soprattutto dalla velocità) delle automobili con interventi in grado di garantire la condivisione da parte di utenti diversi della stessa infrastruttura e assegnando a ciascuno di essi privilegi più o meno ampi in relazione al contesto ambientale interessato dalla strada.

MONITORAGGIO E GESTIONE DELLE INFORMAZIONI, si tratta di ampliare le attuali modalità di rilevazione degli incidenti rilevando anche le informazioni che consentano la loro geolocalizzazione per la successiva individuazione dei punti neri.

11. Comunicazione e infomobilità

Il tema è stato avviato dopo la presentazione del contesto di riferimento con un confronto tra i partecipanti focalizzato sulle possibili funzioni dell'infomobilità e delle tecnologie disponibili, puntualizzando i requisiti necessari per lo sviluppo di servizi informativi per la mobilità.

1. Criticità

SEGNALETICA TRASPORTO PUBBLICO: la segnaletica dell'offerta di Trasporto Pubblico risulta carente, e poco efficace. Più in generale sono scarsamente diffuse le informazioni che riguardano l'offerta di trasporto e la fruizione di eventi organizzati sul territorio comunale e limitrofo.

REQUISITI E INFORMAZIONI DI BASE: È ancora insufficiente la condivisione dei dati informativi in modalità *opensource* necessari al pieno sviluppo dell'infomobilità che possa assicurare una informazione in *real time* sulle soluzioni di mobilità.

INTEGRAZIONE DEI SERVIZI INFORMATIVI: il precedente aspetto è fortemente connesso alla necessità di integrazione tra enti (istituzioni) e gestori dei servizi di trasporto,

elemento necessario per garantire la trasferibilità e compatibilità dei dati e la conseguente organizzazione delle soluzioni di trasporto intermodali come ad esempio treno – bus – *bike sharing*.

Occorre inoltre evidenziare che lo sviluppo di servizi aggiuntivi rivolti agli utenti, come ad esempio la gestione delle informazioni turistiche - ricreative (eventi, manifestazioni, spettacoli) piuttosto che informazioni di assistenza (farmacie di turno, assistenza ad utenti deboli) richiede un ulteriore allargamento dei soggetti da coinvolgere per la gestione ed interoperabilità delle informazioni.

2. Proposte

INTRODUZIONE DI UNA TESSERA UNICA PER LA MOBILITÀ: lo sviluppo di un documento unico che permetta di fruire di diversi modi di trasporto è valutato come l'intervento propedeutico allo sviluppo di servizi intermodali su cui può agire un servizio informativo per la mobilità locale. Per il territorio locale una tessera unica incentrata sul trasporto pubblico, ovvero che integri treno – bus – *bikesharing*, a cui può aggiungersi il servizio di *carpooling* attualmente promosso dal Comune di Jesi, offre interessanti potenzialità oltre a risultare tecnicamente fattibile.

POTENZIARE IL RACCORDO TRA INFORMAZIONE TURISTICA E SERVIZI DI TRASPORTO: occorre individuare modalità che garantiscano una fruizione da parte del turista dei servizi di trasporto pubblico rispetto a tre principali esigenze: spostamenti all'interno del territorio Jesino, garantire il collegamento ad eventi e mete turistiche anche a livello sovra comunale, integrazione intermodale con principali porti, aeroporti e stazioni del territorio regionale.

TECNOLOGIE DI COMUNICAZIONE: considerando quanto emerso dall'indagine sulla mobilità a Jesi, il *target* intervistato esprime una predilezione per sistemi informativi basati su tecnologie ed applicazioni informatiche piuttosto che cartacee, che comprendono pannelli ad informazione variabile, *websites*, mappe geolocalizzate fruibili anche attraverso applicazioni mobile.

3. Percorso per lo sviluppo di un servizio di infomobilità

Dalle informazioni raccolte attraverso l'indagine sulla mobilità a Jesi e il *workshop* con gli *stakeholders* locali si cominciano a delineare alcuni aspetti chiave per comprendere il tipo di servizio di infomobilità utile per la realtà di Jesi.

Il *target* dell'informazione è il cittadino locale, in particolare i lavoratori che compiono spostamenti sistematici, ma anche i turisti; ciò pone la necessità di garantire l'informazione anche in altre lingue, almeno in inglese.

La *tipologia* di informazione da comunicare è altamente scalabile ed integrabile; tecnicamente è possibile sviluppare servizi che offrono le informazioni per muoversi sul territorio utilizzando le diverse modalità di trasporto disponibili, ma anche servizi *real time* su traffico, condizioni meteo, integrazione con trasporti a livello regionale e sovrapregionale, e in generale tutte le tipologie di servizi che rientrano nel concetto di *Intelligent Transport System (ITS) Framework*. Gli ostacoli sono legati alla disponibilità e reperibilità delle informazioni e alla definizione dei protocolli per lo scambio dei dati che siano coerenti con gli standard sviluppati in ambito sovralocale (regionale, nazionale ed europeo).

Il percorso avviato dalla Regione Marche per lo sviluppo dell'infomobilità (*cfr.* 3.4.1) rappresenta il punto di riferimento per l'integrazione con i servizi sovraterritoriali, in particolare del Trasporto Pubblico. Vi è inoltre la necessità di sviluppo di uno strumento operativo come la tessera unica affinché l'infomobilità sia a servizio dell'intermodalità.

Dai precedenti punti emerge la possibilità di individuare un percorso di sviluppo di una piattaforma informativa, collegata all'avvio della tessera unica, che permetta nel tempo di integrare successivi servizi.

- 1 il primo *step* potrebbe dunque concentrarsi sui seguenti servizi di base, sulla base della verifica di interoperabilità e fruizione delle informazioni offerte dal sistema di infomobilità della Regione Marche e la piattaforma di gestione del servizio di bike sharing di Jesi:
 - trasporto pubblico locale ed extraurbano;
 - servizi ferroviari;
 - servizio di *bikesharing*.
- 2 Come secondo *step* si può prevedere:
 - integrazione con servizio di *carpooling*, attualmente in fase di sviluppo, che verte in modo specifico alla realtà di Jesi;
 - integrazione con l'informazione turistica e in generale con gli eventi del territorio attraverso soluzioni *web* e applicazioni mobile;
 - implementazione di pannelli ad informazione variabile sul territorio locale, a partire dai principali *hub* di scambio intermodale (stazione del treno, centro storico ufficio informazioni turistiche).
- 3 Il terzo *step* infine può prevedere lo sviluppo di ulteriori servizi evoluti come il controllo e gestione del traffico, la gestione degli accessi e della sosta, ecc; una piattaforma informativa di tipo collaborativo può prevedere anche le proposte che possono provenire da altri soggetti del territorio che necessitano della diffusione dei loro servizi rivolti a specifici target di utenza anche nei settori socio – assistenziali.

5 MODELLO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

I contenuti di questa sezione hanno lo scopo di evidenziare le interazioni tra il contesto di riferimento, che comprende anche i risultati della partecipazione diffusa (stakeholder engagement), e gli obiettivi che si intende promuovere e perseguire con il Piano Strategico per la Mobilità Intermodale Sostenibile. La partecipazione diffusa, l'interazione tra pubblica amministrazione e attori locali costituisce una modalità attraverso cui costruire la *policy della mobilità* per la città di Jesi. Il vincolo delle risorse disponibili, l'accettabilità delle politiche e delle misure proposte per la mobilità e i conflitti generati, impongono, infatti, forme di partecipazione pubblico-privato necessarie per l'implementazione e la gestione delle politiche e delle misure di seguito proposte.

In particolare la sostenibilità (ambientale, sociale ed economica) rappresenta il criterio guida a cui si ispirano gli obiettivi del Piano. L'approccio indicato per la definizione dei contenuti e delle scelte del Piano Strategico è quindi da includere nella più ampia prospettiva della sostenibilità e del miglioramento della qualità dell'ambiente urbano. Il criterio della sostenibilità comporta la messa in atto di misure in grado di conseguire obiettivi:

- di **integrazione** tra le politiche per la mobilità (Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico) e quelle territoriali (Piano Strategico, Piano Regolatore) per aumentare la qualità agli spazi pubblici, separare il bisogno di mobilità dall'uso dell'auto e ridurre le esigenze di mobilità che per essere soddisfatte richiedono mezzi motorizzati;
- **ambientali**, abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, sviluppare pratiche di mobilità sostenibile ed un uso efficiente delle risorse energetiche, orientare la domanda di mobilità verso sistemi di trasporto meno impattanti (a partire dalla mobilità pedonale e ciclabile);
- di **sicurezza**, migliorare le condizioni della circolazione stradale e innalzare i livelli di sicurezza degli spostamenti veicolari (riduzione dell'incidentalità) con particolare attenzione alla salvaguardia delle utenze più deboli (pedoni, ciclisti, popolazione a mobilità ridotta);
- **economici**, per promuovere l'efficienza economica dei differenti modi di trasporto e usare in modo efficiente le risorse pubbliche (scarse);
- di **accessibilità**, con particolare attenzione alle modalità di trasporto meno invasive (trasporto pubblico, pedonale, ciclabile);
- di **integrazione modale**, definire un sistema di offerta costituito dalla più ampia gamma di opportunità di trasporto consentita dal contesto locale e dove sia possibile individuare la modalità o la combinazione di modalità che meglio si adattano alle differenti e specifiche esigenze di mobilità.

In coerenza con tali obiettivi è possibile introdurre un **nuovo concetto di mobilità**: l'individuazione di ambiti per i quali sono definite azioni e misure congruenti con le caratteristiche funzionali ed urbane degli ambiti stessi. Pertanto ai fini della definizione degli interventi e delle misure è possibile individuare:

- un ambito di **area vasta** (l'ambito della Vallesina), la città della mobilità collettiva e privata;

- l'**area urbana**, (la città bassa), la città dello spazio condiviso tra mobilità dolce e veicolare;
- l'**area centrale** (la città alta, interna alle mura), la città dei pedoni e della mobilità dolce.

Tale impostazione consente, quindi, di declinare le modalità di intervento in funzione delle specifiche caratteristiche delle aree interessate.

- Nell'**area vasta**, ogni modo di trasporto (auto, trasporto pubblico, ciclabilità) dà il proprio contributo nel soddisfare la domanda di mobilità nel rispetto delle condizioni di efficienza, efficacia e sicurezza.
- Nell'**area urbana** (la città bassa), si persegue un primo livello di protezione. Il traffico motorizzato è incanalato lungo gli assi viari principali, da fluidificare e mettere in sicurezza, mentre all'interno dei quartieri, attraverso la moderazione del traffico e lo sviluppo delle Zone 30, si privilegiano le modalità ciclo-pedonali. In questo ambito le Zone 30 contribuiscono a determinare un diverso rapporto tra mezzi privati e contesto urbano e introducono alcune limitazioni al generalizzato utilizzo delle auto. In questo senso si ritiene opportuno la riorganizzazione del trasporto pubblico con la eventuale introduzione di misure di prioritarizzazione dei mezzi pubblici (corridoi di qualità per il trasporto pubblico) e lo sviluppo della rete ciclabile con gli itinerari di medio-lungo raggio.
- Nell'**area centrale**, si attua un secondo livello di protezione con una più rigido governo delle sosta nel centro storico e nelle immediate vicinanze, per le quali è definita una specifica normativa relativa alla sosta a pagamento. La sosta di lunga durata e quindi l'attestamento con l'auto privata nell'area centrale, è disincentivata, mentre la sosta operativa di breve-media durata è indirizzata ai parcheggi in struttura a corona del centro. A fronte di tale contenimento della mobilità veicolare privata sono favorite le forme di mobilità (ciclo-pedonalità diffusa, mezzi pubblici) più coerenti con le caratteristiche ambientali ed urbane delle aree interessate. Per gli spostamenti di tipo pendolare o comunque destinati all'area centrale per un periodo di tempo prolungato, si offre la possibilità di lasciare l'auto nei parcheggi scambiatori, disposti a corona lungo i principali assi viari e proseguire con il trasporto pubblico o utilizzando gli impianti meccanizzati. All'interno del centro storico, la zona a traffico limitato e l'area pedonale presuppongono ulteriori misure restrittive per l'accessibilità privata a favore della mobilità ciclabile, pedonale e con i mezzi pubblici.

In generale i temi oggetto della pianificazione saranno quindi orientati alla individuazione di politiche per il governo della mobilità e del territorio con misure di gestione della domanda (passeggeri e merci) e indicazioni sulla localizzazione o il trasferimento delle funzioni urbane (residenza, servizi, commerciali, etc.) preferibilmente nei pressi dei nodi del trasporto pubblico (stazione, autostazione) e nelle aree più accessibili col trasporto pubblico.

Per quanto riguarda il governo della mobilità e la gestione della domanda (passeggeri e merci) si propone di orientare la domanda di mobilità promuovendo l'introduzione degli strumenti di infomobilità (per esempio di indirizzamento dei flussi veicolari verso i parcheggi di interscambio e le aree di sosta che consentono l'interscambio con i sistemi meccanizzati, *pre trip information*, *travel planner*), e tecnologie che facilitino l'integrazione tariffaria e la gestione della bigliettazione (carta unica della mobilità da estendere eventualmente anche ad altri servizi).

Più specificamente, le misure che si ritiene debbano essere promosse sono orientate ad una più incisiva regolamentazione dell'uso dell'auto nel centro cittadino dove si ritiene necessario promuovere l'estensione dell'area pedonale e della zona a traffico limitato ed una più efficace politica di regolamentazione/tariffazione della sosta. Sul resto dell'area urbana sono da incentivare interventi per la messa in sicurezza delle aree sensibili della città (quartieri e zone residenziali maggiormente vulnerabili per la presenza di servizi educativi e sanitari) e l'introduzione delle zone 30.

Sul versante delle infrastrutture e dei servizi sono da favorire:

- gli interventi di messa in sicurezza e protezione degli spostamenti ciclo-pedonali con la piena attuazione del Piano delle piste ciclabili;
- l'integrazione dei modi di trasporto e in particolare l'integrazione tra gli attuali impianti meccanizzati (scale mobili e ascensori), le fermate del trasporto pubblico urbano e le aree di sosta adiacenti al Centro storico;
- la diffusione degli impianti meccanizzati che facilitino l'accesso al Centro storico dalle aree a valle a ridosso delle mura (come per esempio la proposta di un nuovo impianto di risalita tra via Castelfidardo, via Mazzini e Piazza della Repubblica che garantisce il collegamento diretto tra il centro cittadino, l'autostazione e i principali parcheggi gratuiti della zona Sud);
- la riqualificazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano e da qui la necessità di intervenire sull'assetto della rete (la riorganizzazione dei percorsi delle linee di trasporto pubblico), sul nodo stazione e autostazione, sviluppandone la funzione plurimodale (per esempio integrazione tra i servizi automobilistici e la mobilità ciclabile), l'introduzione di servizi innovativi di trasporto pubblico come per esempio i servizi a domanda;
- l'introduzione sugli archi critici di interventi di preferenziamento del trasporto pubblico.

6 SCHEDE PROGETTO

Rispetto alle indicazioni di carattere generale (*cfr.* 5) e, in particolare, sulla scorta dei risultati conseguiti con il processo partecipativo (*cfr.* 4) è stato possibile individuare alcuni interventi di breve e medio periodo. Si tratta delle prime misure attuative della strategia proposta dal Piano e che fanno riferimento ai principali ambiti per i quali sono distinte le azioni del Piano stesso: dalla sicurezza stradale, alla riqualificazione degli spazi urbani e stradali; dalla riorganizzazione del trasporto pubblico alla logistica urbana, allo sviluppo della ciclabilità, etc. In particolare è stato individuato un *set* di misure finalizzato a conseguire un sensibile miglioramento della qualità della mobilità urbana costituito dalle seguenti azioni:

- **Revisione e riqualificazione del servizio di trasporto pubblico urbano**, modificare l'assetto della rete dei servizi di trasporto pubblico urbano per adeguarlo alle esigenze di mobilità del contesto territoriale di riferimento e agli scenari evolutivi delineati nei diversi strumenti della pianificazione urbanistica.
- **Individuazione e progettazione delle Zone 30**, la misura si inserisce nella più ampia visione di Piano di riqualificazione degli spazi urbani a partire dalla qualità degli spazi stradali. Si tratta pertanto di individuare ambiti urbani sensibili (per funzioni d'uso, tipologie insediative, contesto, etc.) esterni al centro storico nei quali attuare interventi di protezione finalizzati a disincentivare l'uso dell'automobile e promuovere e proteggere pedonalità e ciclabilità senza restringere l'accessibilità.
- **Studio per un nuovo sistema della logistica urbana**, l'Interporto di Jesi costituisce una opportunità anche per la logistica urbana; si tratta di valutare l'opportunità di integrare sulla stessa piattaforma specifiche funzioni di logistica di distretto a supporto delle piccole imprese e della distribuzione delle merci in ambito urbano.
- **Riqualificazione degli impianti di risalita**, l'innalzamento della qualità dell'accessibilità al centro storico si basa: sulla riqualificazione dei sistemi meccanizzati attraverso la loro piena integrazione con le altre modalità di trasporto (il sistema dei parcheggi a raso e in struttura e le principali fermate del trasporto pubblico), la realizzazione di un nuovo impianto tra Autostazione e Centro Storico.
- **Distretto cicloturistico della Vallesina**, l'intervento proposto ha come fondamento la ricca dotazione di beni che caratterizza il territorio a fronte dei quali è modesta e frammentata l'offerta di percorsi ciclistici; la proposta ha quindi la finalità di superare l'episodicità di tale offerta di mobilità per creare una rete completa di percorsi ciclabili che collegano le diverse e numerose emergenze storico, culturali, naturalistiche, ambientali, enogastronomiche, etc..
- **Sviluppo di un servizio per l'infomobilità**, si tratta di una applicazione *ad hoc* per la gestione integrata di dati sui servizi di mobilità, i luoghi di generazione e attrazione della domanda di mobilità e la erogazione di informazioni a residenti, *city user* e turisti che possano orientare le scelte di mobilità degli stessi e prospettare una offerta integrata di trasporto.
- **Sviluppo di un sistema unico di pagamento dei servizi pubblici di mobilità**, sviluppo di un sistema e di un supporto unico e integrato (tessera unica *contact less*): un unico documento che permetta di fruire dei diversi servizi di trasporto (ferroviario ed automobilistico urbano ed extraurbano), di sosta e aperto ad ulteriori servizi (per esempio *bike* e *car sharing*, *car pooling*, etc.).

- **Educazione alla guida in sicurezza**, la sicurezza stradale insegnata alle nuove generazioni: definizione di un programma educativo alla sicurezza destinato agli studenti delle scuole medie di secondo grado (ed in particolare per gli studenti delle ultime classi prossimi al conseguimento della patente auto). Un secondo programma formativo è previsto per la popolazione con più di 60 anni come occasione di aggiornamento sulle regole di guida e la normativa stradale.
- **Car pooling**, l'obiettivo è diffondere nella comunità locale di Jesi una buona pratica di mobilità presente e già sviluppata in numerose realtà urbane del Nord Europa: la condivisione dell'auto da parte di più soggetti che effettuano lo stesso percorso (o una parte). Per la realtà di Jesi è possibile pensare ad una *star up* della buona prassi legandola alla mobilità casa scuola. Si tratta pertanto di utilizzare sistemi e tecnologie già presenti e sperimentati che possono essere messe a disposizione delle famiglie per pianificare i viaggi (singoli o periodici) dei propri figli su percorsi totalmente o parzialmente condivisi mettendo a disposizione a turno l'auto.

Di seguito sono riportate le schede che riportano in sintesi gli elementi principali delle misure proposte, i contenuti dei progetti e gli strumenti messi a disposizione.

Scheda n. 1 – Revisione e riqualificazione del servizio di trasporto pubblico urbano

DESCRIZIONE

Nelle realtà urbane di media e piccola dimensione, il sistema del trasporto pubblico non sempre è in grado di catturare quote significative di mobilità che in relazione alla organizzazione del territorio si presenta sempre più diffusa, frammentata, flessibile nel tempo e nello spazio. Gli effetti della scarsa attrattività del trasporto pubblico sono evidenti nel primato dei mezzi privati nel soddisfare la domanda di mobilità e nelle cause che tale primato comporta in relazione per esempio alla sostenibilità sociale e ambientale dell'attuale sistema dei trasporti. Si pone, quindi, la necessità di definire, ed adottare, specifiche soluzioni al fine di rendere il sistema del trasporto pubblico più competitivo e appetibile rispetto ai mezzi di trasporto privati. A tal fine la proposta di revisione deve trovare la giusta composizione all'interno della più ampia politica di gestione della mobilità (PUM) predisposta dal Comune. Inoltre ad una scala più di dettaglio la ricerca delle nuove soluzioni è orientata non solo alla definizione di una proposta di riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico, ma anche a individuare gli interventi sulla viabilità in grado di accompagnare e sostenere il nuovo assetto del trasporto pubblico. In linea generale il progetto può essere articolato in due principali fasi:

Fase A. La fase conoscitiva è finalizzata alla costruzione di una base informativa dell'ambito territoriale di riferimento (demografia e struttura socio economica, poli di attrazione/generazione della mobilità) e della rete di TPL relativamente alla domanda soddisfatta (passeggeri trasportati sulle linee del trasporto pubblico urbano) e al servizio erogato (grafo delle linee di TPL: percorsi, corse e orari). La base conoscitiva è inoltre composta dalle previsioni di sviluppo urbano (Piano delle Idee, Piano Strategico e Piano Regolatore) e dalle indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione della mobilità (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico). Al completamento della base conoscitiva contribuiscono le indicazioni programmatiche dell'Amministrazione e le indicazioni fornite dagli *stakeholder* del TPL. Il quadro conoscitivo è riferito ad un anno base di riferimento e all'orizzonte temporale futuro (decennale) considerato nella documentazione di pianificazione comunale (territoriale e della mobilità).

Fase B. Sulla base delle indicazioni contenute nel quadro conoscitivo di riferimento sono definite una o più ipotesi di revisione dell'assetto della rete di TPL urbano e del livello di servizio offerto. L'obiettivo è incrementare l'efficacia del TPL tenendo conto che tale incremento può essere ottenuto attribuendo al servizio pubblico alcuni vantaggi competitivi, almeno sulle direttrici di traffico dove maggiori sono i livelli di domanda e più ampio il mercato contendibile al trasporto privato. A tal fine sono da individuare le direttrici portanti dei mezzi pubblici disegnandole sui flussi di mobilità, ovvero definire i percorsi del TPL concentrando i transiti sugli assi dove più elevati sono i volumi di domanda: a questi assi deve essere attribuita una prevalente vocazione pubblica da accompagnare con specifici interventi sulla viabilità. Le ipotesi di revisione mirano a:

- soddisfare la domanda di mobilità attuale e quella generata dalle nuove iniziative di sviluppo urbano e di riqualificazione urbanistica;
- avvalorare la stazione ferroviaria e l'autostazione come nodi principali del sistema di trasporto pubblico (urbano ed extraurbano);
- integrare i servizi di TPL con il programma di interventi a favore della mobilità sostenibile (ciclabilità, parcheggi di interscambio, sistemi ettometrici, etc.);
- costruire i percorsi delle linee avvicinando, per quanto lo consentano le caratteristiche della rete viaria, gli itinerari di andata a quelli di ritorno.

ORIZZONTE TEMPORALE	2015-2016
----------------------------	-----------

STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Area Servizi Tecnici
-----------------------------	--------------------------------------

PIANIFICAZIONE CORRELATA	Piano delle Idee, Piano Strategico, Piano Regolatore, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico, Progetto Zone 30, Piano della sosta
---------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RISULTATI ATTESI

- Costruzione di un quadro analitico del servizio di trasporto pubblico urbano attraverso campagne di indagine (interviste agli utenti conteggio dei passeggeri saliti a bordo dei mezzi pubblici)
- Aumento dell'efficacia del servizio di trasporto pubblico
- Riequilibrio modale degli spostamenti che interessano il comune di Jesi

INDICATORI DI MONITORAGGIO
Efficacia del servizio: <ul style="list-style-type: none"> • passeggeri trasportati/giorno (media dei passeggeri trasportati in un giorno medio feriale invernale) • saliti/corsa (conteggi dei saliti e discesi alle fermate, numero di corse) • saliti/vetture*km (conteggi dei saliti e discesi alle fermate, somma delle percorrenze delle corse)
POSSIBILI CRITICITÀ
Certezza sulla quantità di risorse economiche disponibili per l'erogazione del servizio (trasferimenti regionali)
RISORSE ECONOMICHE
Da individuare
SOGGETTI DA COINVOLGERE
<ul style="list-style-type: none"> • Comune di Jesi, servizi tecnici • Conerobus S.p.A. • Associazioni utenti • Associazioni consumatori

Scheda n. 2 – Individuazione e progettazione delle Zone 30

DESCRIZIONE

Il progetto, da definire all'interno delle indicazioni del PUM e del PUT, mira alla definizione di un nuovo concetto di mobilità approntando livelli di protezione diversi per l'area urbana e l'area del Centro Storico. Tali livelli di protezione sono finalizzati a:

- disincentivare progressivamente il ruolo dell'automobile nelle aree più centrali, pregiate e vulnerabili;
- promuovere nei diversi settori urbani adiacenti al Centro e in quelli più periferici i modi di trasporto e le modalità di spostamento più compatibili, senza penalizzarne l'accessibilità.

La progressiva protezione delle aree sensibili della città può essere conseguita attraverso:

- le Zone a Traffico Limitato;
- l'area pedonale all'interno del Centro Storico;
- l'individuazione di isole ambientali o Zone 30 in prossimità dei principali poli di servizi localizzati nelle zone residenziali e non.

Le Zone 30 sono ambiti urbani a prevalente vocazione ciclopedonale, aree residenziali o miste nelle cui strade il limite di velocità viene ridotto ai 30 km/h attraverso l'esecuzione di interventi di moderazione del traffico (interventi di *traffic calming*) e di riconfigurazione dello spazio stradale a favore della mobilità debole (pedonale e ciclabile).

La definizione di livelli di protezione crescenti verso le aree centrali della città viene affrontata con l'individuazione di una gerarchia della maglia viaria (PUT), requisito fondativo per la riorganizzazione della circolazione stradale. La gerarchizzazione permette di distinguere la maglia viaria principale (strade di scorrimento o di quartiere), dove prevalente può essere la funzione di penetrazione e distribuzione dei traffici veicolari, dalle strade locali dove predominanti possono essere le esigenze di altri utenti (pedoni, ciclisti, TPL).

Sulla base delle caratteristiche della rete stradale (geometriche e dell'ambiente urbano interessato) si possono individuare alcuni ambiti urbani da definire Zone 30 con l'obiettivo di regolare in tali ambiti l'attraversamento dei veicoli privati, favorire il trasporto pubblico, riequilibrare il rapporto tra pedone, ciclisti e veicoli privati. La progettazione (misure di regolazione e puntuali interventi infrastrutturali) delle Zone 30 contribuisce infatti a determinare un diverso rapporto tra mezzi privati e contesto urbano e introducono alcune limitazioni al generalizzato utilizzo delle auto. A fronte di tale contenimento della mobilità veicolare privata sono favorite le forme di mobilità (ciclabile, pedonale, mezzi pubblici) più coerenti con le caratteristiche ambientali ed urbane delle aree interessate.

ORIZZONTE TEMPORALE	2015-2016
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Area Servizi Tecnici
PIANIFICAZIONE CORRELATA	Piano Strategico, Piano Regolatore, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico, Revisione del servizio di TPL urbano, Piano della sosta

RISULTATI ATTESI

- Costruzione del quadro di riferimento (flussi veicolari sulla rete cittadina)
- Definizione di una politica di governo dell'accessibilità al Centro e delle modalità di gestione del traffico veicolare attraverso la definizione dei criteri per l'istituzione o estensione delle Zone a Traffico Limitato, delle aree pedonali e delle Zone 30
- Ridefinizione della classificazione stradale in relazione alle caratteristiche funzionali e ambientali degli ambiti urbani interessati
- Individuazione degli ambiti urbani da definire Zone 30
- Riduzione dei flussi veicolari negli ambiti di intervento

INDICATORI DI MONITORAGGIO
<ul style="list-style-type: none"> • Flussi veicolari/giorno (media dei veicoli in un giorno medio feriale invernale) • Numero di giorni in cui si rilevano concentrazioni di inquinanti superiore ai limiti ammessi • Incidentalità e in particolare monitoraggio dei casi in cui sia coinvolta l'utenza più debole (pedoni e ciclisti)
POSSIBILI CRITICITÀ
Nessuna
RISORSE ECONOMICHE
Da definire
SOGGETTI DA COINVOLGERE
<ul style="list-style-type: none"> • Comune di Jesi, servizi tecnici • Associazioni utenti • Associazioni consumatori • Cittadini e residenti dei quartieri interessati

Scheda n. 3 – Studio e progetto di massima per un nuovo sistema della logistica urbana

DESCRIZIONE

Il Comune di Jesi ha predisposto uno “Studio di fattibilità e progetto di massima per un sistema integrato della mobilità merci e passeggeri”. Inoltre nel Progetto “Corridoio Esino” sono individuati due temi strategici (“la mobilità” e “la logistica e i flussi”) che con l’obiettivo di costruire un progetto di eccellenza per la logistica puntano a sviluppare:

- l’integrazione funzionale tra infrastrutture;
- le sinergie tra organizzazione della logistica e distribuzione nel distretto produttivo Jesino.

L’importanza dell’integrazione degli impianti è evidente soprattutto per l’entità di risorse impiegate per la realizzazione dell’Interporto di Jesi, il cui futuro è correlato alla valorizzazione come nodo di servizi per la logistica avanzata. Per questo si segnala l’importanza di supportare l’investimento dell’Interporto integrandolo con le principali strutture logistiche (Porto di Ancona, Aeroporto) ma soprattutto attivando funzioni di logistica di distretto a supporto delle piccole imprese e della distribuzione delle merci in ambito urbano.

In tale contesto si inserisce lo studio e il progetto di massima per un sistema di distribuzione delle merci in ambito urbano. Lo studio può essere articolato in due ambiti.

- **Costruzione del quadro conoscitivo:** costruire ed analizzare il sistema della logistica urbana o della Vallesina, la “filiera” cioè l’insieme delle infrastrutture, delle attrezzature, delle risorse umane e tecnologiche, l’organizzazione operativa che permette il flusso delle merci e delle relative informazioni dall’acquisizione dell’ordine fino alla distribuzione della merce al punto vendita, al polo di servizi, etc.
- **Quadro propositivo**, le ipotesi di intervento possono riguardare la gestione e la riorganizzazione degli accessi all’area centrale (per esempio la definizione o la riorganizzazione delle finestre temporali in cui è consentito ai veicoli merci l’accesso all’area centrale), il monitoraggio dell’utilizzo delle aree di sosta per il carico e scarico delle merci attraverso il rilievo del loro stato di occupazione e della facoltà da parte dell’utente ad occuparle (interventi infrastrutturali per l’allestimento del sistema di monitoraggio degli accessi o dello stato di occupazione delle aree di sosta). Inoltre, a partire dalle indicazioni del Progetto “Corridoio Esino”, che si pone l’obiettivo di sviluppare l’interporto di Jesi in un polo della logistica avanzata, il quadro propositivo può comprendere anche l’ipotesi di dedicare una parte delle aree dell’Interporto alla realizzazione di un Centro dedicato alla Distribuzione Urbana delle Merci (o Piattaforma della Logistica Urbana). Questa ipotesi comporta l’individuazione di un soggetto che governi il sistema della logistica urbana attraverso la regolazione degli accessi e la gestione degli stalli per il carico/scarico delle merci. Tale soggetto potrà inoltre gestire il Centro Distribuzione Urbane delle Merci ed offrire servizi alle imprese presenti sul territorio comunale e provinciale finalizzati alla ottimizzazione dei processi della logistica.

Lo studio è finalizzato alla stesura di un *Master Plan* necessario per la ricerca di finanziamenti pubblici (Stato, Regione, fondi europei), di eventuali partner privati (per esempio: Corrieri, spedizionieri, CNA, Commercianti) e per la concertazione con i diversi portatori di interessi. Pertanto viene formulata anche una prima ipotesi di struttura economica e gestionale del nuovo soggetto ed in particolare se ne potranno individuare:

- *mission* e obiettivi del gestore della logistica urbana nel breve periodo e ipotesi di sviluppo nel medio lungo termine;
- assetto societario (forma giuridica e proprietà), regole di funzionamento e rapporti con gli *stakeholder*;
- stima delle attività e dei volumi previsti (in riferimento al controllo degli accessi, alla sistemazione delle piazzole e al relativo sistema di prenotazione, all’eventuale supporto agli operatori economici);
- struttura organizzativa e risorse necessarie allo svolgimento delle attività;
- dotazioni di sistemi e infrastrutture;
- andamento economico finanziario.

ORIZZONTE TEMPORALE	2015-2016
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Area Servizi Tecnici
PIANIFICAZIONE CORRELATA	Programma SISTEMA, Progetto “Corridoio Esino”, Piano Strategico, Piano Regolatore, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico, Progetto

	Zone 30, Piano della sosta
RISULTATI ATTESI	
<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione tra le principali infrastrutture logistiche: interporto di Jesi, porto di Ancona • Attivazione di funzioni di logistica di distretto a supporto delle imprese locali e della distribuzione urbana delle merci • Impiego delle aree interportuali di Jesi a supporto della piattaforma logistica urbana, attivazione della funzione di <i>transit point</i> • Informatizzazione del sistema della logistica urbana • Integrazione degli operatori che fanno parte della filiera della logistica urbana (Consorzio ZIPA?) 	
INDICATORI DI MONITORAGGIO	
<ul style="list-style-type: none"> • Flussi veicolari merci/giorno • Utilizzo dei parcheggi e delle aree di sosta dedicate al carico scarico delle merci • Numero di operatori associati al Consorzio per la gestione della logistica urbana delle merci • Numero di colli trasportati dal Consorzio 	
POSSIBILI CRITICITÀ	
Sostenibilità economica del sistema (necessità di contributi pubblici in conto esercizio)	
RISORSE ECONOMICHE	
Da definire	
SOGGETTI DA COINVOLGERE	
<ul style="list-style-type: none"> • Regione Marche • Provincia di Ancona • Comune di Jesi, servizi tecnici • Associazioni di categoria (imprese, artigiani, commercianti) • Consorzio ZIPA • Interporto Marche S.p.A. • Spedizionieri, corrieri, autotrasportatori 	

Scheda n. 4 – Riqualificazione degli impianti di risalita a supporto dell'accessibilità al Centro Storico

DESCRIZIONE

Il progetto è finalizzato a valorizzare il sistema degli impianti meccanici di risalita presenti in città con misure che ne migliorino l'integrazione all'interno del più ampio sistema dei trasporti di Jesi. Gli impianti di risalita, opportunamente valorizzati, possono costituire una valida alternativa ai veicoli privati per accedere al Centro Storico. A tal fine sono da ricercare e individuare le misure che possono aumentare la frequentazione creando le condizioni e realizzando anche puntuali interventi infrastrutturali che ne possano migliorare l'integrazione con il sistema della sosta e con il servizio di trasporto pubblico urbano. A tal fine l'attuazione di una politica della mobilità (PUM e PUT) finalizzata a regolamentare l'accessibilità ai veicoli privati al Centro Storico costituisce una misura di accompagnamento che incentiva l'utilizzo di tali impianti.

Il progetto ha inoltre l'obiettivo di verificare la possibilità di sviluppare ulteriormente il sistema con la creazione di nuovi impianti di risalita che possano aumentare le alternative di accessibilità al Centro potenziando, per esempio, l'interscambio con i principali nodi della mobilità pubblica. Sotto questo aspetto si rileva l'assenza di un collegamento tra il Centro Storico e il nodo dell'autostazione dove confluiscono il servizio extraurbano e gran parte del servizio urbano. La proposta da vagliare riguarda la realizzazione di un impianto di risalita tra via Castelfidardo e Piazza della Repubblica con una fermata intermedia in via Mazzini. Tale intervento può contribuire a sviluppare e consolidare l'intermodalità tra trasporto pubblico e mobilità ciclo pedonale. Infatti il nuovo impianto consente di collegare, superando i forti dislivelli, la città storica:

- con l'area a valle subito fuori le mura dove trova sede l'autostazione, capolinea degli autobus urbani ed extraurbani;
- con i principali parcheggi gratuiti e al servizio del Centro Storico localizzati a Sud della città;
- e in modo meno diretto con la stazione ferroviaria localizzata nella medesima direzione.

Il nuovo impianto favorisce l'utilizzo del mezzo pubblico sia da parte dei residenti di Jesi, sia da parte di tutti coloro che risiedono in Vallesina che possono raggiungere il centro città per lavoro, studio e per recarsi nei diversi uffici pubblici utilizzando un mezzo di trasporto alternativo a quello privato. Inoltre l'efficacia dell'impianto trova un valido appoggio nel progetto di pedonalizzazione di Corso Matteotti, con conseguente interdizione al traffico veicolare privato. Non viene pertanto limitata l'accessibilità al Centro ma viene proposta ai cittadini una diversa gamma di modalità per l'accesso al centro.

ORIZZONTE TEMPORALE	2015-2016
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Area Servizi Tecnici
PIANIFICAZIONE CORRELATA	Piano Strategico, Piano Regolatore, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico, Progetto Zone 30, Revisione del servizio di TPL, Piano della sosta

RISULTATI ATTESI

- Definizione di una politica di governo dell'accessibilità che tenga conto della riorganizzazione dell'accessibilità al Centro, delle modalità di definizione delle Zone a Traffico Limitato, delle aree pedonali e delle Zone 30, della revisione dei servizi di TPL, della politica della sosta (di breve e di lunga durata), di impostazione di un sistema di interscambio tra trasporto pubblico, trasporto privato e sistemi di risalita per accedere al Centro cittadino
- Definizione di un sistema di tariffazione unico (sosta, parcheggio, TPL, sistemi ettometrici)

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Flussi pedonali/giorno (media dei passeggeri in un giorno medio feriale invernale che utilizzano gli impianti di risalita)
- Utilizzo dei parcheggi e delle aree di sosta adiacenti agli impianti di risalita (conteggio dei veicoli, rotazione degli stalli, occupazione media)

POSSIBILI CRITICITÀ

Disponibilità di risorse per la realizzazione di nuovi interventi e la manutenzione degli esistenti

RISORSE ECONOMICHE
Da definire
SOGGETTI DA COINVOLGERE
<ul style="list-style-type: none"> • Comune di Jesi, servizi tecnici • Associazioni utenti • Associazioni consumatori • Cittadini e residenti dei quartieri interessati

Scheda n. 5 – Distretto Cicloturistico della Vallesina

DESCRIZIONE

La presenza di numerosi tratti di pista ciclabile lungo la Vallesina e la particolare conformazione/ubicazione della valle – vicina a i monti ed al mare – offrono un ambiente ideale per uno sviluppo sostenibile della fruizione turistica. Tuttavia, a fronte di una elevata domanda potenziale di accessibilità cicloturistica, l'offerta appare frammentata e discontinua. Occorre quindi un piano per classificare, ordinare e implementare i tracciati ciclabili fondamentali, legandoli alla rete dei percorsi camporili, collegando le innumerevoli emergenze – storico-culturali, naturalistiche, enogastronomiche, etc. Ma serve soprattutto una visione "olistica" che sappia comporre i tanti elementi che caratterizzano il territorio e i centri urbani della vallata.

Il "Distretto cicloturistico" diviene così occasione di rilettura del territorio nell'ottica della mobilità sostenibile attraverso la quale individuare anche nuovi luoghi e nodalità (punti di accesso al sistema ciclabile o di interscambio, come ad esempio le stazioni ferroviarie) da riqualificare. Occasione, dunque, di promozione turistica e riqualificazione delle strutture di servizio, di incremento della dotazione di attrezzature e di promozione del territorio con innovative modalità interattive di comunicazione.

Per avviare il Distretto, dopo la firma del Protocollo d'Intesa avvenuto nel marzo 2015, occorre un momento di programmazione e coordinamento individuato nella redazione di un *Masterplan*. La successiva fase di condivisione ed implementazione del progetto misurerà la capacità della reale incidenza dell'iniziativa in funzione del grado di coinvolgimento delle componenti della società locale, dalle associazioni di cittadini, agli operatori economici.

Il Distretto cicloturistico non è quindi soltanto un programma di interventi per la realizzazione di piste ciclabili (o di reti di percorsi comunque legati a mobilità alternative, pedonali, equestri, etc...), ma è occasione per lo sviluppo unitario di una direttrice che consenta di connettere l'intero territorio vallivo, dalla foce del fiume alla zona montana di Sassoferrato, passando per le grotte di Frasassi.

Nelle intenzioni dei comuni aderenti al protocollo d'intesa questo obiettivo dovrebbe essere raggiunto entro il 2020.

Il Progetto prevede anche la costruzione di un portale *web* dedicato all'offerta turistica del territorio e al servizio degli utilizzatori.

ORIZZONTE TEMPORALE	2015-2018
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi come comune capofila dei 16 comuni aderenti al protocollo d'intesa
PIANIFICAZIONE CORRELATA	<i>Masterplan</i> del Distretto cicloturistico della valle dell'Esino

RISULTATI ATTESI

- Incrementare l'afflusso di turisti che utilizzano la bicicletta e/o che amano un escursionismo basato su forme di mobilità dolce
- Migliorare l'offerta delle strutture turistico-ricettive
- Migliorare la rete e percorsi ciclabili e pedonali ad uso della popolazione locale
- Promuovere la valorizzazione paesaggistica e culturale del territorio della Vallesina
- Favorire la partecipazione dei cittadini alla costruzione di un progetto di territorio

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Numero di turisti e cicloturisti presenti nella zona della Vallesina
- Estensione (km) dei percorsi esistenti o di progetto realizzati e messi a disposizione della popolazione
- Numero di strutture ricettive convenzionate (bike-hotels, bike grill,...)

POSSIBILI CRITICITÀ

- Mancanza di una struttura organizzativa e promozionale che garantisca la necessaria continuità ed assistenza
- Costi di manutenzione delle strutture (se non si adottano forme di coinvolgimento degli operatori locali)

RISORSE ECONOMICHE

Fondi regionali e comunitari (P.O.R.) – è stata redatta una scheda che prevede un investimento di circa 750.000 € in 5 anni, dei quali l'80% a carico della Regione Marche

SOGGETTI DA COINVOLGERE

- Amministrazioni locali della valle dell'Esino
- Regione Marche, settore turismo e settore mobilità
- Operatori turistici nel territorio
- Associazioni di cicloamatori (FIAB,...)
- Associazioni culturali ed ambientaliste del territorio
- Operatori economici nel territorio

Scheda n. 6 – Sviluppo di un servizio per l'infomobilità

DESCRIZIONE

I servizi di infomobilità rivestono un ruolo cruciale nello sviluppo di politiche volte a implementare sistemi integrati per la mobilità delle persone. Il rapido sviluppo delle tecnologie di comunicazione, in particolare dei *device* portatili come *smartphone* e *tablet*, facilita la diffusione di informazioni *real-time*, personalizzate e contestualizzate rispetto alle esigenze di mobilità individuale; queste condizioni possono facilitare la promozione dell'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili come il trasporto pubblico e la mobilità ciclo-pedonale. Nelle analisi svolte per il contesto di Jesi è emersa la necessità di migliorare la modalità d'informazione sull'attuale offerta di trasporto, non solo per gli abitanti ma anche per le esigenze di spostamento dei turisti. Lo sviluppo di un **servizio di infomobilità per Jesi** deve dunque coniugare l'insieme delle conoscenze che riguardano il territorio, dal punto di vista sia del miglioramento della mobilità locale che della sua fruizione turistica.

Le soluzioni applicative da implementare deve indirizzare le abitudini dell'utente al ricorso di soluzioni sostenibili di spostamento fornendogli in tempo reale informazioni inerenti l'offerta integrata della mobilità cittadina, compresa l'offerta dei sosta e l'integrazione con il trasporto pubblico e il *bike sharing*. Oltre l'informazione sull'offerta locale di mobilità, la soluzione applicativa deve essere in grado di veicolare informazioni sull'offerta turistica e sui servizi accessibili e la possibile modalità per raggiungerli. In particolare si vuole valorizzare il patrimonio informativo già in possesso dell'Amministrazione comunale, attualmente accessibile tramite il sito ufficiale dell'Ente e sul sito specifico del Turismo, ma anche le possibili risorse informative di altri soggetti pubblici o privati (gestori di servizi, eventi e spettacoli, strutture ricettive, siti artistici, ecc) che possano qualificare la fruizione del territorio.

La soluzione applicativa può prevedere lo sviluppo di una *web application*, *mashup* o applicazioni per *tablet/mobile*, anche integrate tra loro, con funzioni di geo-localizzazione e informazioni su prossimità dei POI (punti di interesse) e la modalità per raggiungerli, che permettano di gestire informazioni sull'offerta locale di mobilità sostenibile (trasporto pubblico, *bike sharing*, piste ciclabili, *car pooling* etc.) orientate a migliorare la circolazione delle persone e la fruizione dell'offerta turistica – ricreativa del territorio comunale. Prerequisito fondamentale per il futuro sviluppo e implementazione di nuovi servizi accessibili dalla soluzione applicativa è il ricorso ad una licenza *open source*, ad esempio GNU GPL, MIT, ecc, con codice rilasciato su *repository* pubblico. Allo stesso tempo si ritiene necessario garantire un'interoperabilità con i servizi che erogano informazione in modalità *open data*.

ORIZZONTE TEMPORALE	2015
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Area Servizi Tecnici, Area servizi al cittadino e alle imprese (Ufficio turismo)
PIANIFICAZIONE CORRELATA	Piano Urbano della Mobilità,

RISULTATI ATTESI

- Sviluppo di una applicazione multimediale attraverso una gara rivolta agli operatori del settore
- Aumento della fruizione dei mezzi pubblici e *bike sharing*
- Diffusione dell'offerta turistica

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Numero di applicazioni scaricate da turisti
- Numero di applicazioni scaricate da residenti locali

POSSIBILI CRITICITÀ

- Recupero dei *dataset* necessari
- Aggiornamento *real time* delle informazioni
- Collegamento con altri servizi che attualmente non rilasciano informazioni in modalità *open data* e / con aggiornamento periodico o in *real time*

RISORSE ECONOMICHE
Da definire
SOGGETTI DA COINVOLGERE
<ul style="list-style-type: none"> • Enti detentori dati • Operatori del settore turistico • Aziende di trasporto (Conerobus, Trenitalia) • Associazioni di cittadini

Scheda n. 7 – Sviluppo di un sistema unico di pagamento dei servizi pubblici di mobilità

DESCRIZIONE

- Tra le misure utili allo sviluppo dell'intermodalità per il contesto locale di Jesi si è prevista l'introduzione di una tessera unica: un documento identificativo che permetta di fruire di diversi servizi di trasporto e di sosta. I possibili livelli di integrazione possono riguardare, a livello teorico, qualunque servizio che attraverso una tessera magnetica abiliti il titolare a fruire del titolo di viaggio per il trasporto pubblico (locale ed extraurbano), per il trasporto ferroviario, il *bike sharing* e per la sosta.
-
- Nella fase di sperimentazione si prevede la creazione di un servizio integrato tra sosta, trasporto pubblico e *bike sharing* per l'accesso al centro storico di Jesi. Gli elementi di integrazione riguardano:
 - parcheggio Mercantini, situato lungo il viale della Vittoria, dotato di 320 posti auto e impianti di risalita per il centro città
 - la realizzazione di una postazione attrezzata del servizio di *bike sharing* Jesinbici presso il parcheggio Mercantini
 - lo sviluppo di una nuova linea di trasporto pubblico comunale dedicata al centro di Jesi con fermata presso il parcheggio Mercantini
 -
- Attraverso una tessera unica gli utenti potranno avere accesso al parcheggio e usufruire del servizio bus e del *bike sharing*.

ORIZZONTE TEMPORALE 2015 - 2016

STRUTTURA COMPETENTE Comune di Jesi: Area Servizi Tecnici, Area servizi al cittadino e alle imprese

PIANIFICAZIONE CORRELATA Piano Urbano della Mobilità, Piano della Sosta

RISULTATI ATTESI

- Sviluppo di un servizio intermodale di accesso al centro

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Numero di tessere uniche rilasciate per mese
- Frequenza utilizzo del servizio intermodale

POSSIBILI CRITICITÀ

- Costi gestione trasporto navetta
- Costi installazione postazione *bike sharing*
- Gestione sosta prolungata nel parcheggio Mercantini

RISORSE ECONOMICHE

- Da definire

SOGGETTI DA COINVOLGERE

- Comune di Jesi
- Conerobus
- Jesinbici
- Gestori dei parcheggi in struttura

Scheda n. 8A – Educazione alla guida in sicurezza: lotta contro l'abuso di alcool

DESCRIZIONE

ATTIVITA' DA SVOLGERE NELLE ULTIME CLASSI DELLE SCUOLE MEDIE SUPERIORI

La Polizia Municipale del Comune di Jesi, a seguito di un accordo con le Forze di Polizia presenti sul territorio, rileva la quasi totalità degli incidenti stradali che avvengono nella fascia oraria 8:00-20:00. Negli ultimi tempi si è riscontrato un aumento di incidenti dove sono coinvolte persone giovani in stato di ebbrezza. Questo ha portato a riflettere sulle modalità più opportune per svolgere attività di prevenzione nei confronti dei giovani in possesso della patente di guida o prossimi al suo conseguimento. Considerato che tra i compiti istituzionali della Polizia Municipale rientra anche l'Educazione Stradale nelle scuole, al fine di raggiungere il maggior numero di giovani si propone l'organizzazione di incontri nelle scuole medie superiori, rivolgendosi ai giovani frequentanti le ultime classi.

In linea generale il progetto può essere articolato in due principali fasi:

Fase A. Un primo incontro in classe dove, con l'ausilio di slide, partendo da un'analisi di incidenti stradali, causati da persone in stato di ebbrezza e rilevati dalla Polizia Municipale, vengono anche discussi i momenti successivi all'incidente stesso, tenendo conto delle conseguenze fisiche, psicologiche e la vita sociale dei coinvolti, in particolare di chi ne rimane vittima.

Fase B. Un secondo incontro, dove oltre ad elaborare quanto emerso dal primo incontro, si prevede una fase in cui vengono utilizzati degli occhiali che simulano la ridotta capacità visiva dello stato di ebbrezza, lungo un percorso creato in classe utilizzando dei coni segnaletici ed un sistema di apertura della portiera del veicolo. Questa modalità di "comunicazione sperimentata" consentirà di "provare" per ogni studente gli effetti discussi insieme.

Tale attività mira ad aumentare la conoscenza, la consapevolezza e a sensibilizzare i giovani:

- ad un uso corretto dell'alcool e in genere ad astenersi in caso di guida del veicolo;
- sul rispetto delle regole per rispettare il prossimo.

ORIZZONTE TEMPORALE	Anno scolastico 2015-2016
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Polizia Municipale
PIANIFICAZIONE CORRELATA	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Progetto Safetynet, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico

RISULTATI ATTESI

- Riduzione degli incidenti stradali dove sono coinvolti giovani alla guida in stato di ebbrezza
- Aumentare la consapevolezza dei giovani alla guida dei veicoli

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Numero di incidenti sul territorio comunale (veicoli e persone coinvolte, modalità, cause)
- Flussi di traffico (per tipologia di veicolo e velocità)
- Conoscenza delle regole di guida e del Codice della Strada (indagini e test periodici presso le scuole oggetto del progetto educativo)

POSSIBILI CRITICITÀ

Nessuna

RISORSE ECONOMICHE

Da definire

SOGGETTI DA COINVOLGERE

- Comune di Jesi, Polizia Municipale
- Scuole medie superiori Jesi
- Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale

Scheda n. 8B – Educazione alla guida in sicurezza: *over 60*

DESCRIZIONE

ATTIVITA' DA SVOLGERE NELLE SEDI DI CIRCOLI RICREATIVI E SOCIALI

Gli operatori della Polizia Municipale addetti alla Sezione Viabilità hanno constatato che numerosi anziani, possessori di patente di guida, nel corso degli anni hanno dimenticato alcune regole del Codice della Strada. Inoltre nuove norme con nuovi segnali stradali, sono entrate in vigore nel corso degli anni senza che le persone anziane abbiano avuto la possibilità di aggiornarsi in merito. In diverse occasioni gli stessi anziani, in possesso di patente di guida, si sono rivolti al Comando di Polizia Municipale chiedendo di poter essere istruiti sulle norme del Codice della Strada. Il Comando, al fine di svolgere una forma di educazione stradale anche per gli *over 60*, intende effettuare degli incontri, durante il periodo estivo, presso circoli ricreativi, sedi di associazioni, parrocchie al fine di trattare le norme da rispettare inerenti il Codice della Strada, non solo per i patentati, ma anche per chi utilizza la strada in qualità di pedoni.

In linea generale il progetto può essere articolato in due principali fasi:

Fase A. Un primo incontro dove vengono trattati argomenti inerenti la segnaletica stradale, i segnali manuali dell'agente di Polizia Municipale, quali sono le regole da rispettare e quali documenti si è obbligati a portare con sé.

Fase B. Un secondo incontro dove vengono presi in considerazione criticità ed incidenti dove sono coinvolte persone anziane alla guida non solo di veicoli a 4 ruote, ma anche di ciclomotori a due e tre ruote e minicar. Oltre ad incidenti dove sono coinvolti pedoni.

Tale attività mira ad aumentare i livelli di consapevolezza nella popolazione anziana (patentata e non):

- attraverso la maggiore conoscenza delle regole del Codice della Strada
- fornendo gli strumenti conoscitivi per rispettare le regole della strada e del vivere civile.

ORIZZONTE TEMPORALE	Periodo Luglio Agosto 2015
STRUTTURA COMPETENTE	Comune di Jesi: Polizia Municipale
PIANIFICAZIONE CORRELATA	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Progetto Safetynet, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico

RISULTATI ATTESI

- Riduzione degli incidenti stradali dove sono coinvolti le persone anziane
- Aumentare la consapevolezza dei rischi della guida presso la popolazione anziana

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Numero di incidenti sul territorio comunale (veicoli e persone coinvolte, modalità, cause)
- Flussi di traffico (per tipologia di veicolo e velocità)
- Conoscenza delle regole di guida e del Codice della Strada (indagini e test periodici presso le sedi oggetto del progetto educativo)

POSSIBILI CRITICITÀ

Nessuna

RISORSE ECONOMICHE

Da definire

SOGGETTI DA COINVOLGERE
<ul style="list-style-type: none">• Comune di Jesi, Polizia Municipale• Centri ricreativi e sociali, dopolavoro, parrocchie• Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale

Scheda n. 9 – Car Pooling

DESCRIZIONE

Il servizio del *car pooling* è una modalità di spostamento riconosciuto anche a livello europeo come “buona pratica per la mobilità sostenibile”. Il *car pooling* è la condivisione del proprio veicolo con altri utenti che effettuano parzialmente o totalmente lo stesso percorso. La possibilità di ridurre le spese di mobilità, come carburante e autostrada, è l’aspetto più attrattivo per lo sviluppo del *car pooling*. Inoltre, come si abbattano le spese di trasporto, si possono ridurre le emissioni di CO₂. In fase di avvio il progetto riguarda la mobilità casa scuola. A questo fine è possibile utilizzare strumenti e tecnologie già diffuse per garantire la sicurezza degli utenti (anagrafica) e supportare le attività di gestione e organizzazione del viaggio.

ORIZZONTE TEMPORALE

2015 - 2016

STRUTTURA COMPETENTE

Comune di Jesi, *Mobility manager*

PIANIFICAZIONE CORRELATA

Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico

RISULTATI ATTESI

- Migliorare le condizioni del traffico veicolare presso i plessi scolastici del comune di Jesi negli orari di ingresso e di uscita degli studenti
- Sensibilizzare, grazie ai genitori, la prossima generazione di cittadini ad un uso più razionale e corretto dei mezzi di trasporto privati e pubblici

INDICATORI DI MONITORAGGIO

- Dal portale <http://jesi.viaggiainsieme.it> è possibile controllare quotidianamente quanti e quali genitori si organizzano con le proprie auto per portare i bambini nelle scuole sia negli orari di ingresso che di uscita.
- Flussi di traffico sulla rete stradale di riferimento dei plessi scolastici interessati

POSSIBILI CRITICITÀ

- L’attivazione del servizio sarà delicata nella fase di avvio del servizio in quanto i genitori dovranno fidarsi di lasciare i propri figli ad altri genitori che porteranno i propri negli stessi istituti scolastici
- Controllo da parte della Polizia Municipale dei parcheggi riservati al *car pooling*

RISORSE ECONOMICHE

Da definire

SOGGETTI DA COINVOLGERE

- Gestori dei servizi di *car pooling*
- Dirigenti scolastici per l’incentivazione del servizio
- Associazione dei genitori all’interno delle scuole