

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



PROCESSO PARTECIPATIVO

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

1° ciclo di incontri

8-9/11/2023



Cos'è un PUMS: uno strumento innovativo per la pianificazione dei trasporti



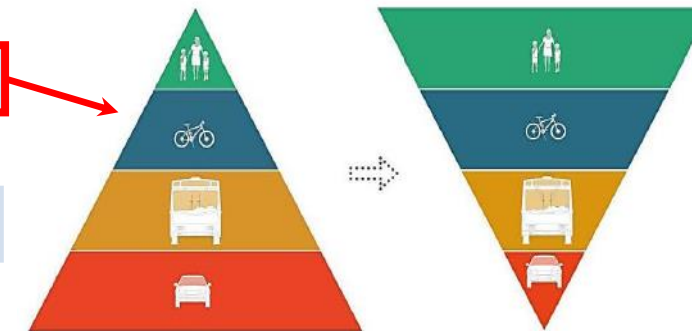
“Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico finalizzato a soddisfare le esigenze di mobilità di persone e imprese nelle città e nei loro dintorni per una migliore qualità della vita. Si basa sulle pratiche di pianificazione esistenti e tiene in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione” (Linee guida europee)



GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN
SECOND EDITION



Pianificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui



"You can have a city that is friendly to cars or friendly to people, you cannot have both"



Un approccio integrato alle politiche di mobilità sostenibile, con un forte orientamento all'innovazione e alla multi-modalità (dallo «spostamento» al «viaggio»)



Le coordinate di riferimento: le Linee guida ministeriali

Con la finalità di favorire un'applicazione omogenea e coordinata il Decreto Ministeriale n. 397 del 04/08/2017 (in parte modificato con DM n. 396 del 28/08/2019) ha definito le Linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.



- Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro



- Predisposizione del **quadro conoscitivo**



- Avvio del percorso partecipato



- Definizione degli **obiettivi**



- Costruzione partecipata dello **scenario di Piano**



- Valutazione Ambientale Strategica (VAS)



- Adozione del Piano, consultazione pubblica e successiva approvazione



- Monitoraggio

Il gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro

Ufficio di Piano e Gruppo di Lavoro dedicato

POLICY MAKER DEL COMUNE:

Assessorato Urbanistica, Piano del Porto, Viabilità
 2° Commissione: Urbanistica, edilizia popolare, ecc.
 5° Commissione: Lavori pubblici, viabilità, trasporto, ecc.

GRUPPO INTERDISCIPLINARE DEL COMUNE:

Area Lavori pubblici e Patrimonio
 Area Attività produttive e Valorizzazione della Città
 Area Comunità
 Area Polizia Municipale
 Area Supporto

Coordinamento scientifico RTI:
 Carlo Carminucci
 Paolo Colarossi

Coordinatori tecnici RTI:
 Francesco Colarossi
 Angela Chindemi

GdL RTI delle singole attività

Partecipazione:
 Carlo Carminucci, Massimo Procopio, Maurizio Difronzo, Marina Ferrara

Quadro conoscitivo:
 Giulia Carbone, Marina Ferrara, Dayana Bou Shakra, Seyedehfatemeh Ayoubi, Alessandra Aquilino

Elaborazione del PUMS:
 Angela Chindemi, Giulia Carbone, Massimo Procopio, Andrea Appetecchia, Sharon Anna Somma

Elaborazione del BICIPLAN:
 Maurizio Difronzo, Germana Pignatelli, Alessandra Aquilino, Dayana Bou Shakra

VAS:
 Chiara Mattia, Marina Ferrara

Il ruolo delle centralità locali nella redazione del PUMS

Tra gli aspetti che più caratterizzeranno il redigendo PUMS sarà quello di promuovere, a partire dall'individuazione delle centralità locali urbane, politiche di mobilità attiva per l'attuazione dei sette principi urbanistici del "Manifesto della Città del Buon Abitare":

- 1) Qualità del buon abitare (visione di città nella quale abitare un paesaggio significa sentirsi appartenenti ai luoghi di quel paesaggio);
- 2) Centralità urbane e locali (visione di città strutturata da Centralità, ognuna formata da un sistema primario di servizi pubblici e privati e di spazi pubblici pedonali o a prevalenza pedonale);
- 3) Piccole città nella città o città 15 minuti (visione di città nella quale possano essere raggiunti dalle residenze i luoghi e le attrezzature pubbliche e private delle Centralità con percorsi ciclo-pedonali sicuri di lunghezza non superiore al km);
- 4) Pedonalità v/s automobilità (visione di città nella quale le mobilità pedonale e ciclabile vanno incrementate e protette);
- 5) Memorie di tutti (visione di città nella quale le tracce della storia urbana, anche le più minute, anche quelle che fanno parte delle tradizioni locali, sono valorizzate, curate, custodite);
- 6) Patto città campagna (visione di città nella quale la campagna periurbana sia un luogo frequentato e amato dai cittadini);
- 7) Partecipazione attiva (visione di città nella quale gli abitanti, gli imprenditori, i tecnici possono trovare spazi e procedure per far sentire la loro voce e partecipare attivamente alla cura della città e alle scelte delle trasformazioni del paesaggio urbano).

Il Biciplan (Piano di settore del PUMS)

Quale Piano di settore del PUMS, e quindi ricompreso nello stesso PUMS, il Biciplan si pone l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo.



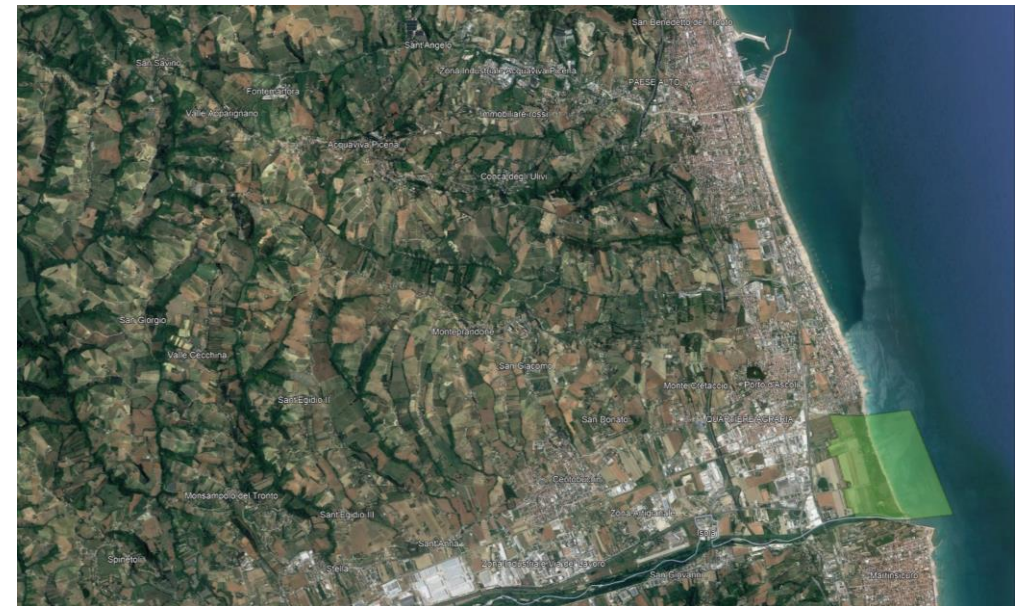
La Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Secondo la definizione data all'art. 4, comma 4, del D.lgs. 152/2006 s.m.i. (Testo Unico Ambiente), la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi (VAS) introdotta nell'ordinamento europeo dalla direttiva 2001/42/CE, si pone come obiettivo: «[...] l'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e dell'approvazione dei piani e dei programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente e sul patrimonio culturale, assicurando la coerenza e il loro contributo alle condizioni per uno sviluppo sostenibile[...]».

Non si tratta dunque una semplice «Valutazione di Impatto» dei piani, ma di un ben più ambizioso obiettivo, ovvero orientare l'intero piano a obiettivi di sostenibilità ambientale.

In termini operativi la procedura di VAS si svilupperà nella richiesta di non assoggettabilità prevedendo una assoluta tutela della Riserva Naturale Regionale Sentina.

La normativa che regola la VAS nelle Marche è la Delibera della Giunta regionale 23/12/2019 n. 1647.



Le attività di partecipazione programmate per il PUMS di San Benedetto del Tronto



L'ascolto del territorio	11/23	12/23				4/24	5/24				9/24	10/24		12/24
1° ciclo di incontri con le Commissioni Consiliari e gli stakeholder per la costruzione del Quadro conoscitivo e degli Obiettivi del Piano	■													
Interviste ai Testimoni privilegiati	■	■												
Indagini sui cittadini per la costruzione del Quadro conoscitivo e degli Obiettivi del Piano	■	■												
2° ciclo di incontri con le Commissioni Consiliari e gli stakeholder per la costruzione dello Scenario di Piano						■	■							
Presentazione del PUMS e del Biciplan											■			
Consultazione pubblica											■	■		

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



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

Principali elementi dal Quadro conoscitivo in elaborazione



Il quadro conoscitivo in elaborazione

CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

San Benedetto del Tronto 2035

1° Rapporto PUMS e Biciplan

ISFORT

elaborazioni.org

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Sommaro

1. Quadro normativo, pianificatorio e programmatico.....	1
1.1. Principali documenti di livello comunitario.....	1
1.1.1. Sviluppo delle reti di trasporto e della mobilità sostenibile.....	1
1.1.2. Obiettivi e strumenti per la riduzione dei fattori inquinanti.....	9
1.1.3. Promozione della sicurezza stradale.....	12
1.2. Livello nazionale.....	14
1.2.1. Sviluppo sostenibile e mobilità.....	14
1.2.2. Atti e strumenti di promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.....	17
1.2.3. Linee Guida sui PUMS e alcuni documenti di attuazione.....	21
1.3. Livello regionale.....	23
1.3.1. Cornice pianificatoria della Regione Marche.....	23
1.3.2. Cornice programmatica della Regione Marche.....	32
1.4. Livello sovralocale (piani e programmi di livello generale e di settore).....	39
1.4.1. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ascoli Piceno.....	39
1.4.2. Piani provinciali della Protezione Civile.....	40
1.5. Livello locale (piani e programmi di livello generale e di settore).....	43
1.5.1. Piano Regolatore Portuale del porto di San Benedetto del Tronto.....	43
1.6. Gestori delle infrastrutture.....	43
1.7. Previsioni localizzazioni dei grandi attrattori.....	43
2. Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano.....	44
2.1. Struttura territoriale e insediativa.....	44
2.2. Caratteristiche e dinamiche demografiche.....	44
2.3. Imprese e dinamiche occupazionali.....	44
2.4. Localizzazione di servizi e dei poli di attrazione.....	44
3. Offerta di reti e servizi di trasporto.....	45
3.1. Rete stradale esistente e gerarchizzazione.....	45
3.2. Reti e servizi di trasporto pubblico e nodi di interscambio.....	45
3.3. Rete ciclabile.....	45
3.4. Aree pedonali, Strade scolastiche, Zone 30 e ZTL.....	45
3.5. Sistema della sosta.....	45
3.6. Logistica urbana.....	45

1° Rapporto PUMS e Biciplan i

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

4. Domanda di mobilità.....	46
4.1. Le banche dati per l'analisi della domanda.....	46
4.2. Zonizzazione.....	46
4.3. Le dimensioni della domanda analizzata.....	46
4.4. Il modello di domanda.....	46
5. Interazione tra domanda e offerta di trasporto.....	47
5.1. Modello di offerta.....	47
5.2. Flussi di traffico privato su rete.....	47
5.3. Flussi sulla rete di TPL.....	47
6. Criticità e impatti.....	48
6.1. Accessibilità reti e nodi.....	48
6.2. Shift modale per classe di distanza e/o direttrici.....	48
6.3. Livelli di servizio della rete stradale, saturazione e congestione.....	48
6.4. Livelli di servizio TPL.....	48
6.5. Incidentalità.....	48
6.6. Impatti ambientali.....	48
6.7. Impatti domanda di sosta.....	48
7. Gli interventi inclusi nello Scenario di riferimento.....	49
8. La partecipazione e la definizione degli Obiettivi e delle Strategie del PUMS.....	50
8.1. Il quadro di riferimento e gli obiettivi ministeriali.....	50
8.2. I soggetti invitati al processo di partecipazione.....	50
8.3. Gli incontri con gli stakeholder secondo il metodo del "dialogo strutturato".....	50
8.4. L'ascolto dei cittadini.....	50
8.5. I macro-obiettivi del PUMS e del Biciplan.....	50
9. Analisi S.W.O.T.....	51
10. Strategie del PUMS e principali linee di azioni.....	53

1° Rapporto PUMS e Biciplan ii

NB Indice provvisorio e in continua fase di aggiornamento

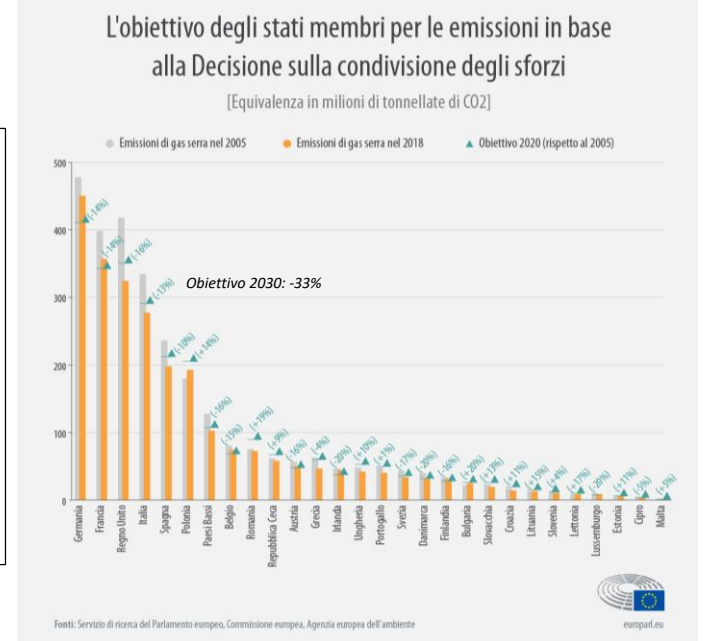
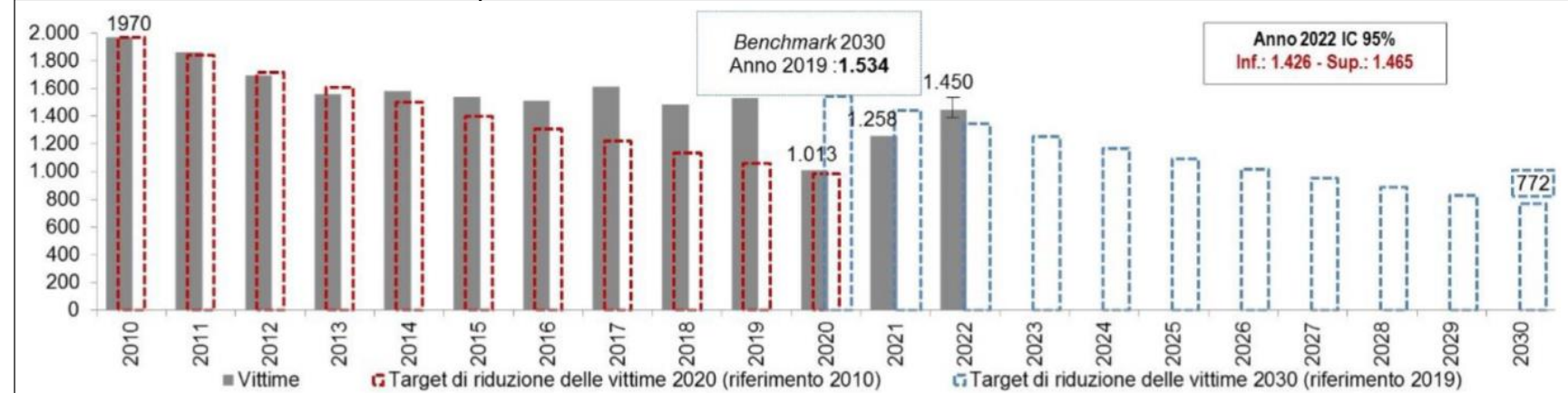
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Gli obiettivi «vincolanti»

Il quadro normativo e regolatorio, ai vari livelli, pone diversi obiettivi in termini di lotta all'inquinamento, contrasto ai cambiamenti climatici, aumento dei livelli di sicurezza stradale, ecc., da perseguire in relazione alle diverse scale territoriali, da quella nazionale a quella più locale.



Obiettivo europeo 2020 e 2030: numero di vittime in incidenti stradali¹



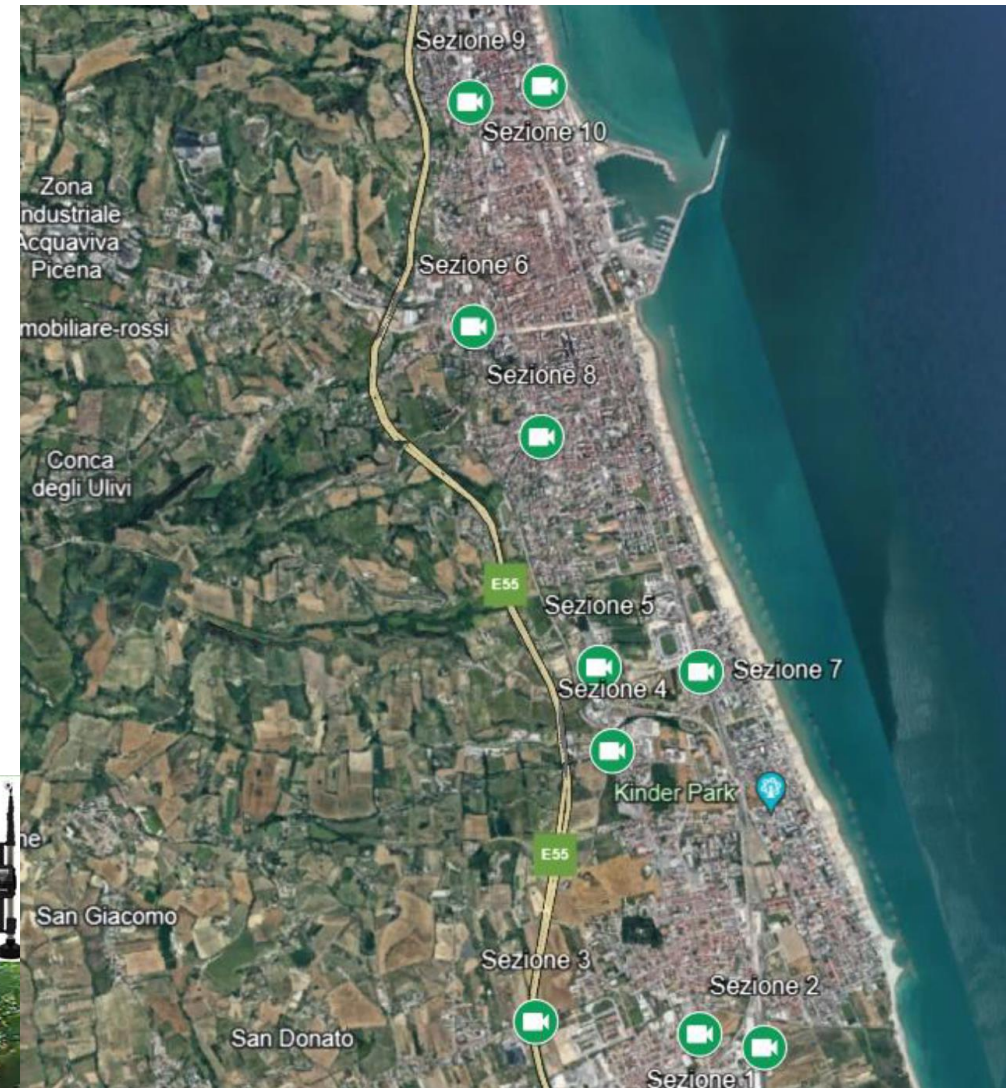
¹ Periodi gennaio-giugno anni 2010-2022, limite inferiore e superiore della stima preliminare gennaio-giugno 2022 (Intervallo di confidenza al 95%) e ipotesi di dimezzamento con velocità costante - obiettivi 2020 e 2030, primi semestri anni 2010-2022. Valori assoluti. Fonte: Istat

Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

La campagna di rilevazione dei flussi di traffico

Nei giorni di domenica 12 novembre e martedì 14 novembre verrà effettuata una campagna di rilevazione dei flussi veicolari che interessano il territorio di San Benedetto del Tronto.

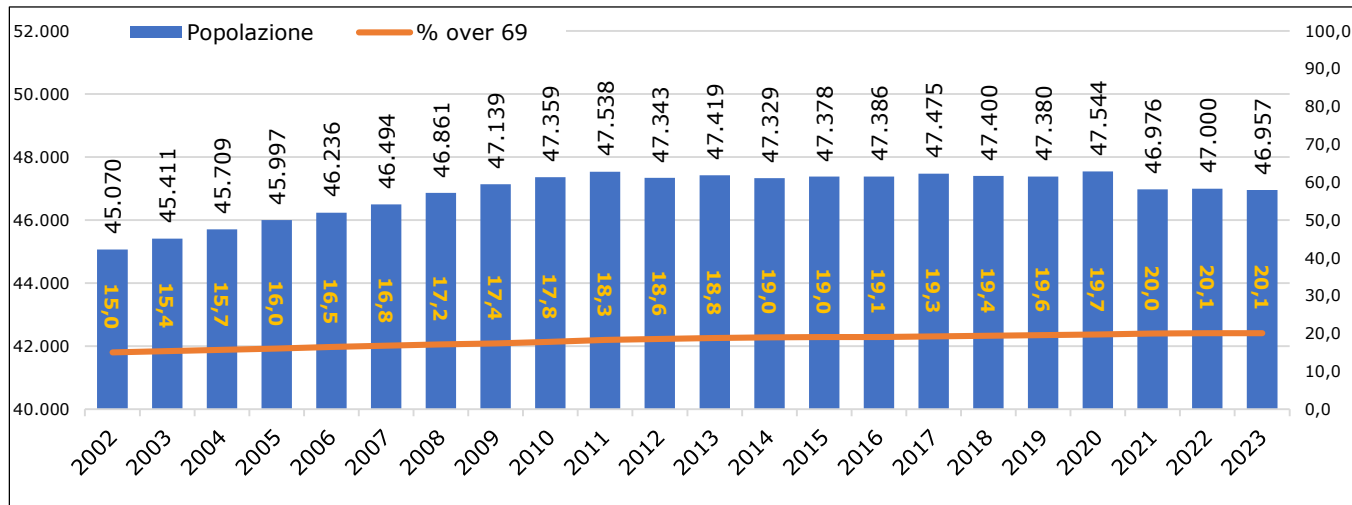
La campagna di indagini verrà effettuata attraverso l'installazione contemporanea di 10 telecamere programmabili «Scout Miovision», su altrettante sezioni distribuite sul territorio, che consentiranno di registrare i flussi con video a bassa definizione (nel rispetto delle normative della privacy).



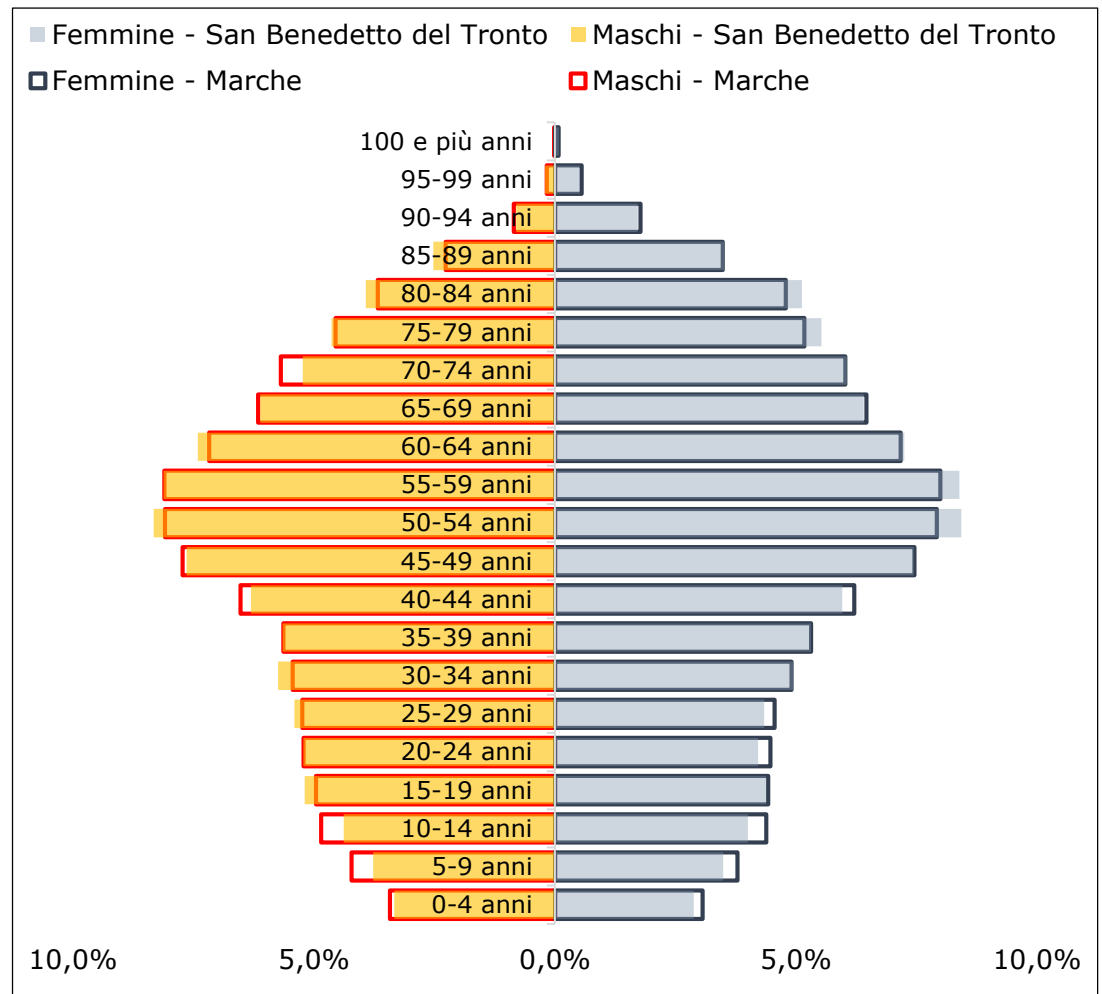
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Alcuni aspetti demografici

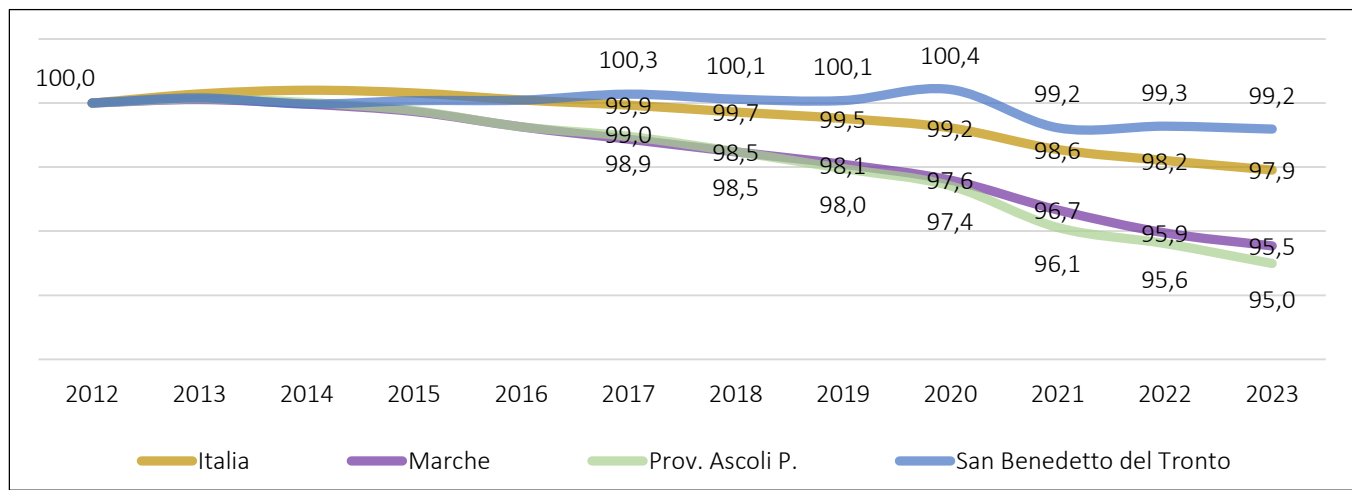
Popolazione residente a San Benedetto del Tronto (1° gennaio 2002-2023)



Distribuzione % per classi d'età della popolazione residente a San Benedetto del Tronto e nelle Marche (2023)



Evoluzione della popolazione residente (Numeri indice: 2012=100)

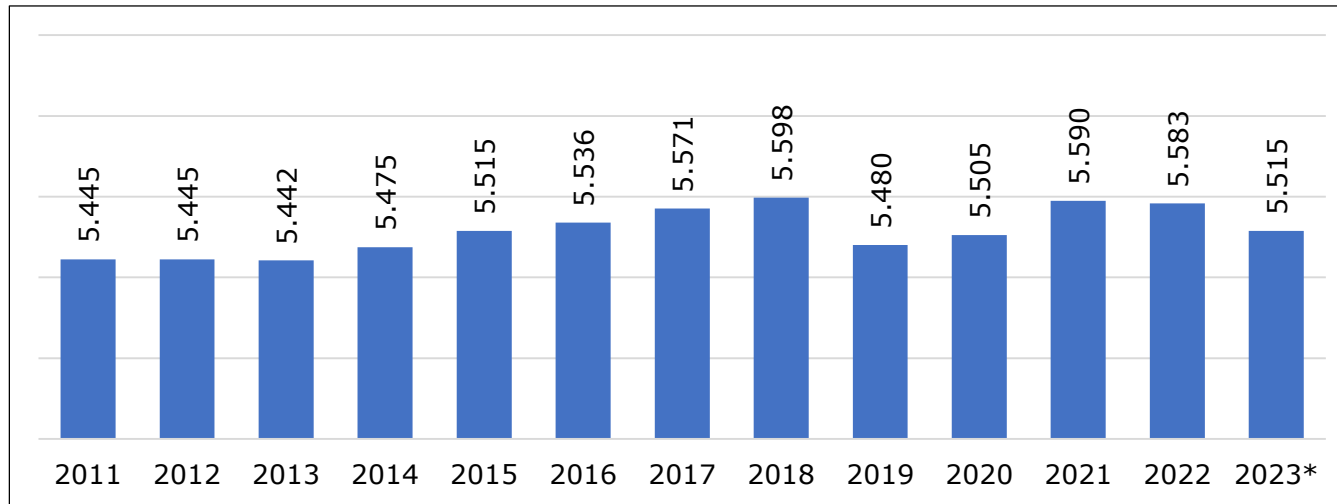


Fonte: ns elaborazione su dati Istat

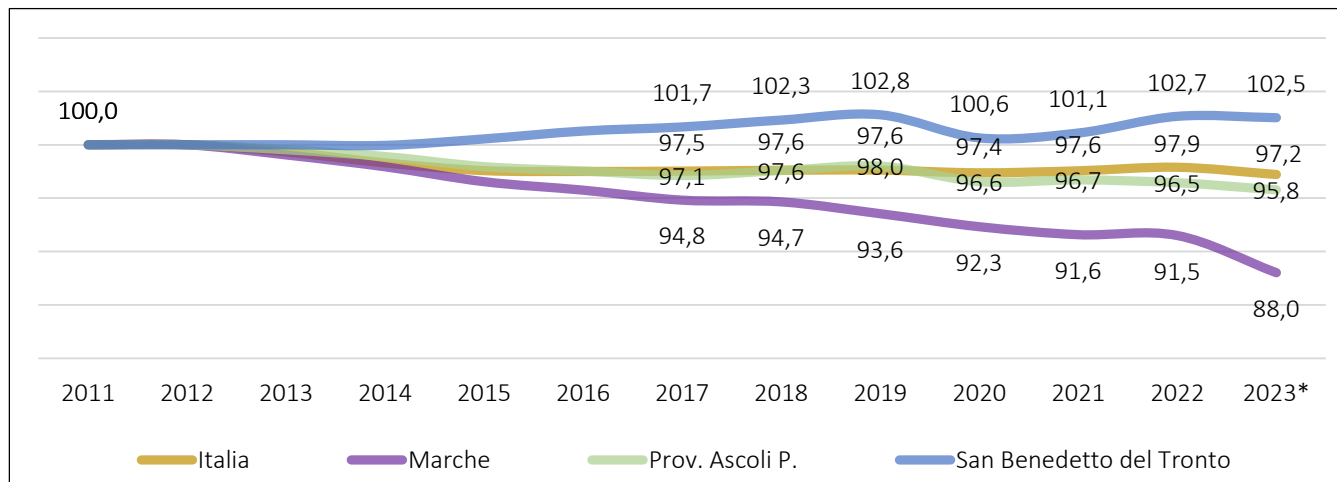
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Alcuni dati economici (1/2)

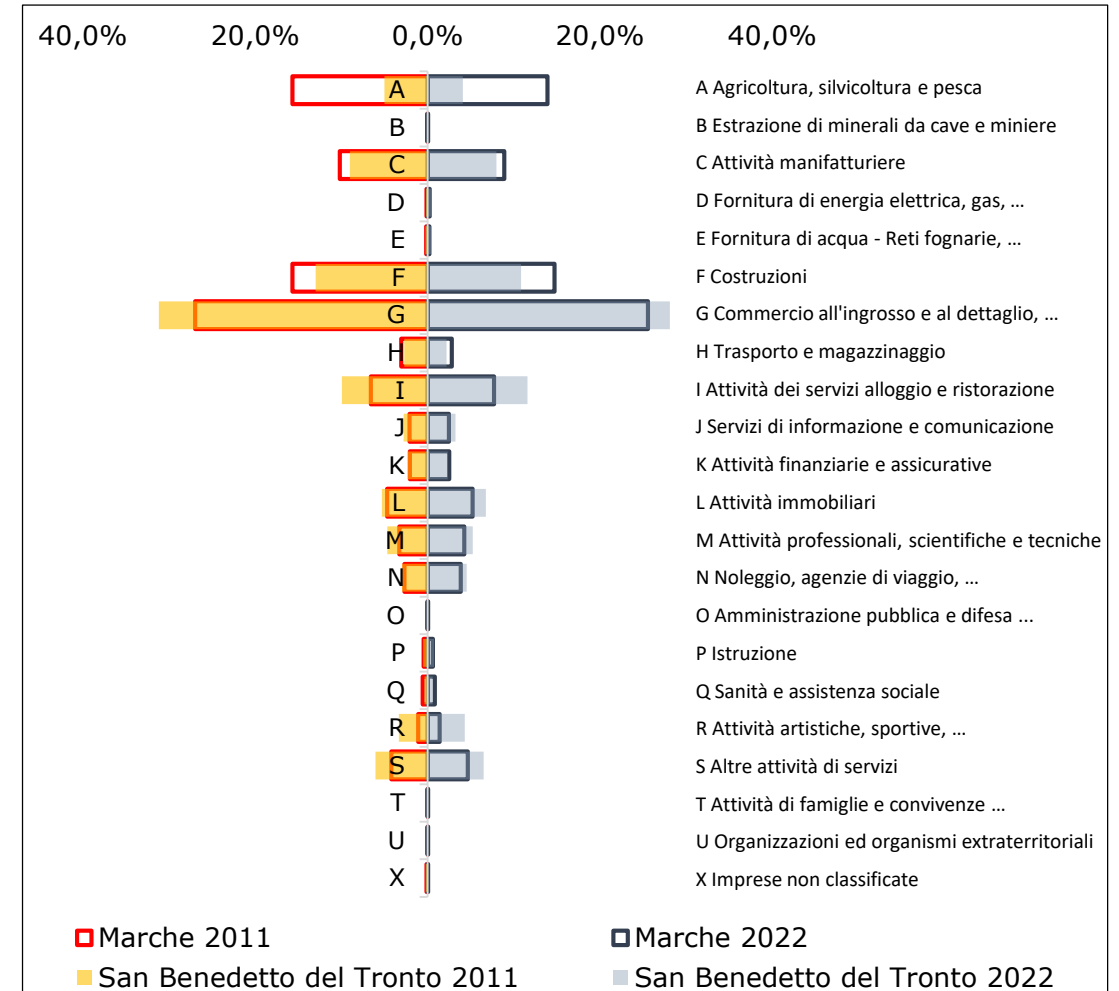
Numero di imprese attive a San Benedetto del Tronto (al 31 dicembre)



Evoluzione delle imprese attive (Numeri indice: 2011=100)



Distribuzione % per Settore di Attività Economica delle imprese attive a San Benedetto del Tronto e nelle Marche

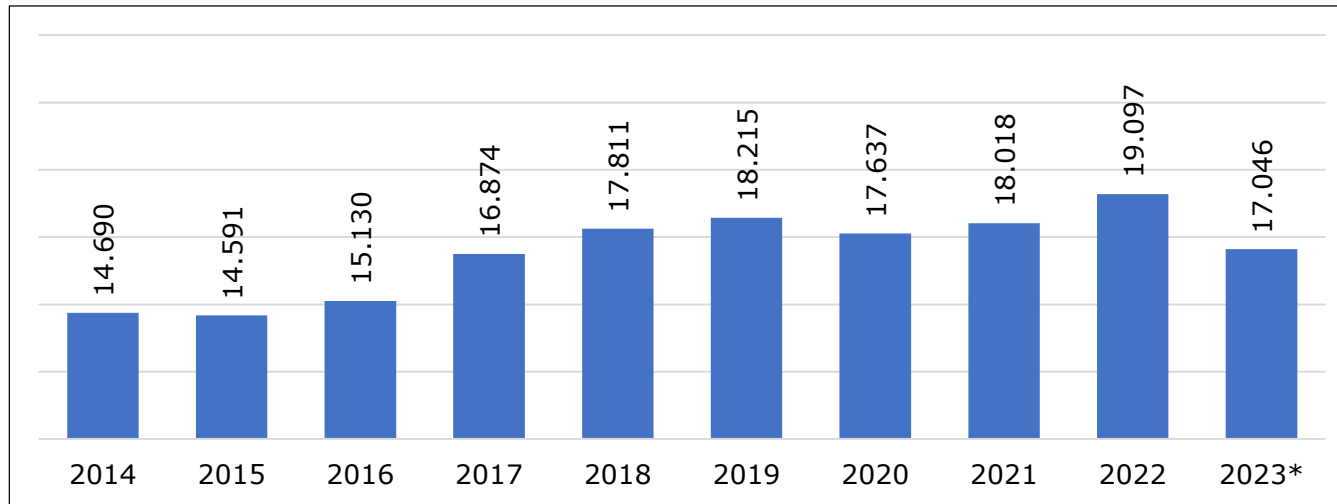


* Al 30 settembre. Fonte: ns elaborazione su dati Camera di Commercio

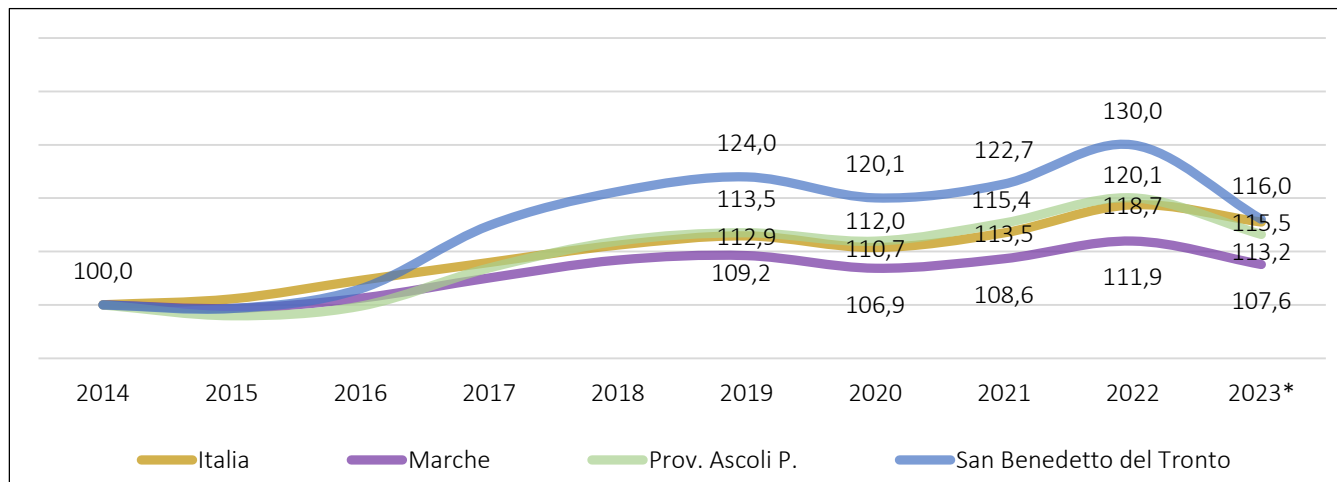
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Alcuni dati economici (2/2)

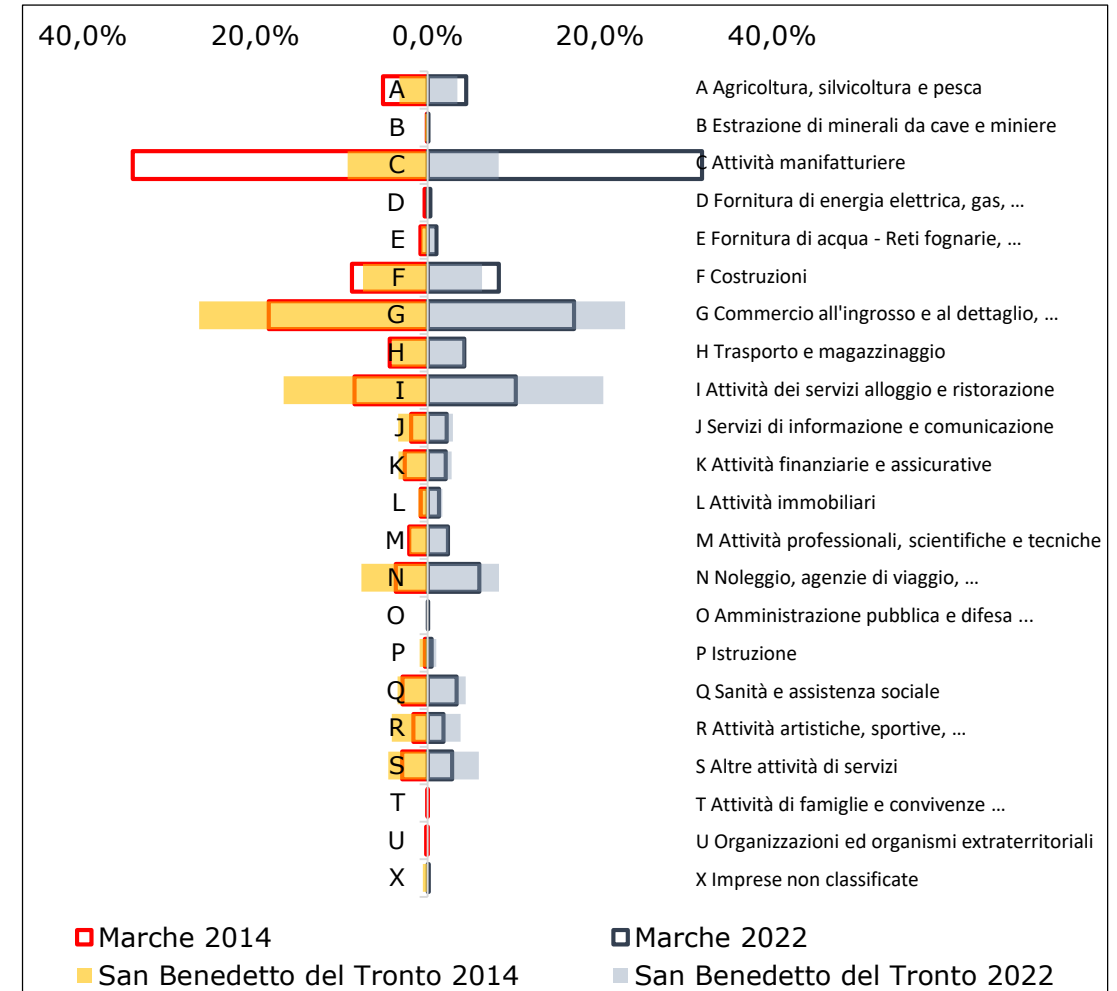
Numero di addetti a San Benedetto del Tronto (al 31 dicembre)



Evoluzione degli addetti (Numeri indice: 2014=100)



Distribuzione % per Settore di Attività Economica degli addetti a San Benedetto del Tronto e nelle Marche

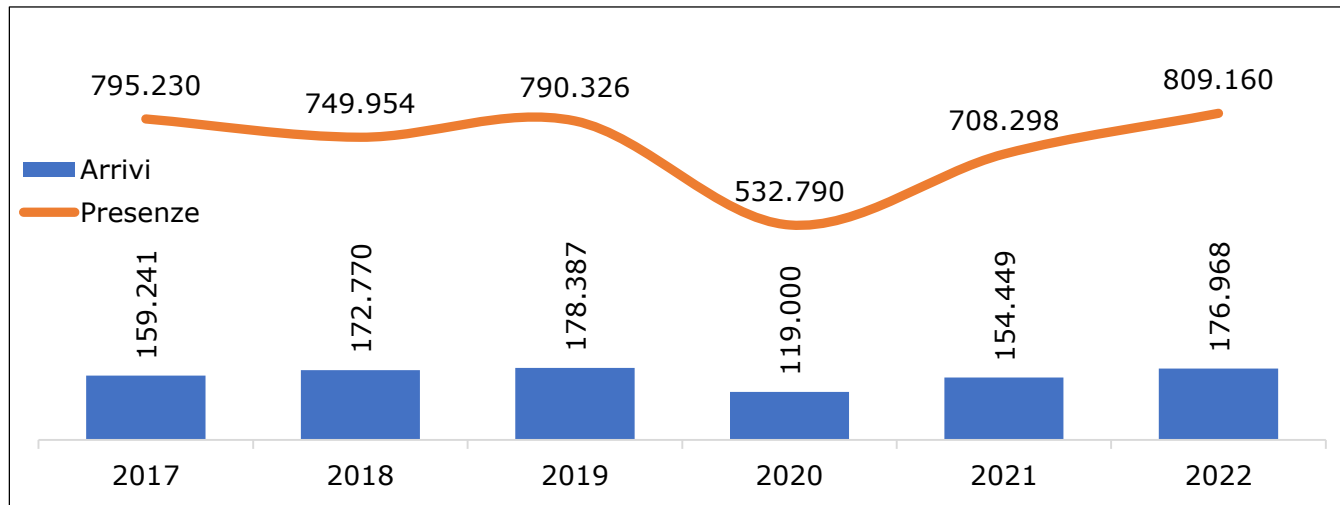


* Al 30 giugno. Fonte: ns elaborazione su dati Camera di Commercio

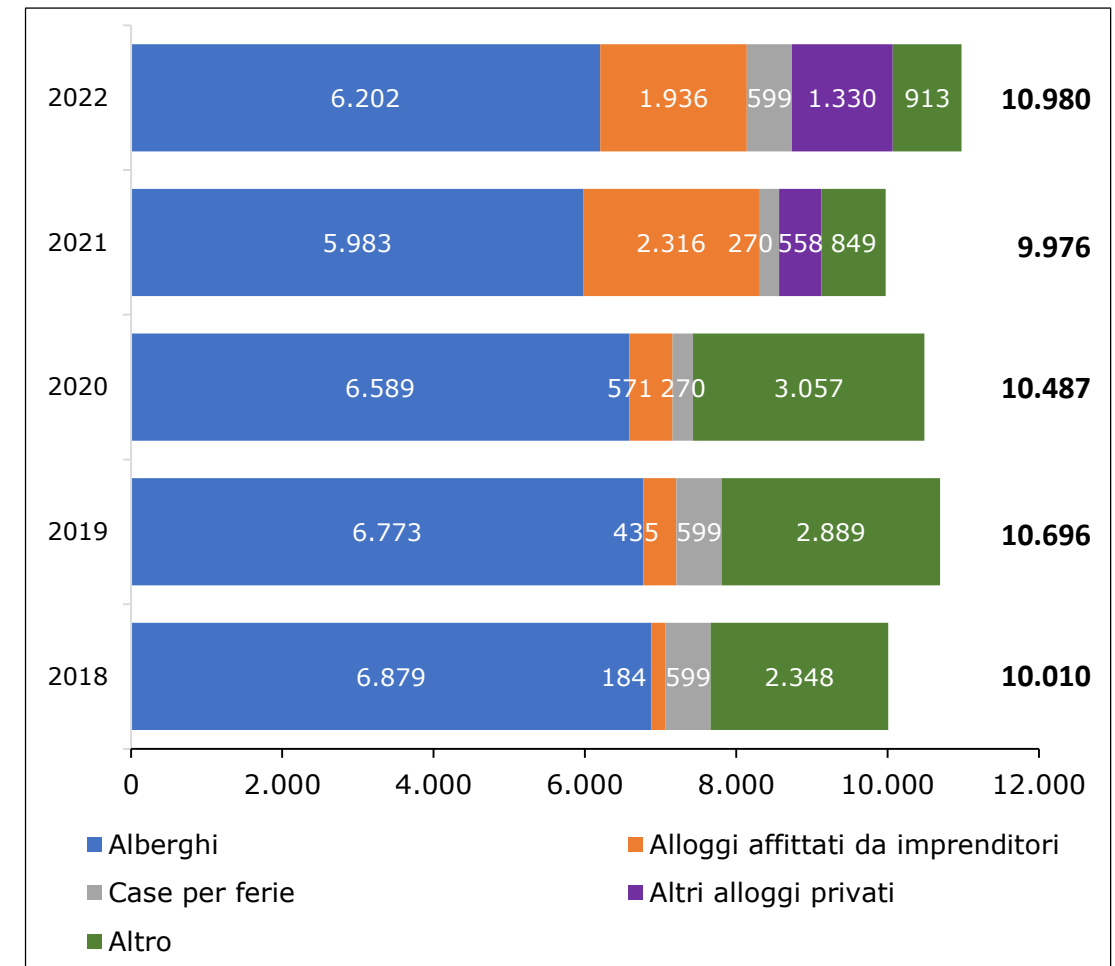
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

I flussi turistici

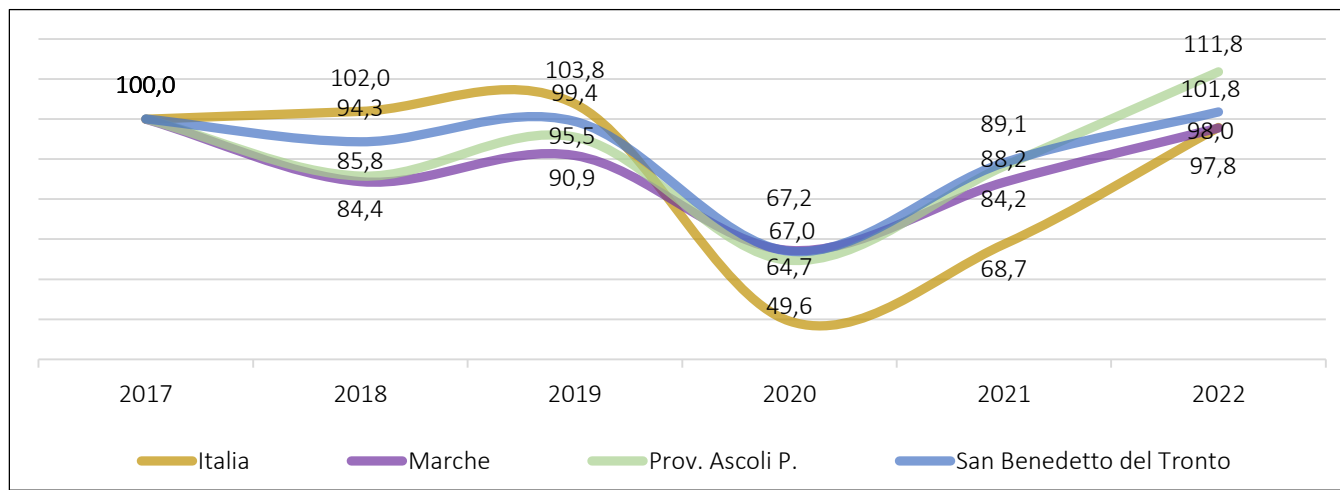
Arrivi e presenze a San Benedetto del Tronto



Numero di posti letto offerti dalle strutture ricettive di San Benedetto del Tronto



Evoluzione delle presenze (Numeri indice: 2017=100)



Arrivi: clienti arrivati nelle strutture ricettive. Presenze: numero di notti trascorse nelle strutture ricettive. Fonte: ns elaborazione su dati Istat e Regione Marche

Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Alcuni dati sul pendolarismo

Evoluzione del numero di pendolari con dimora abituale a San Benedetto del Tronto per destinazione e motivazione

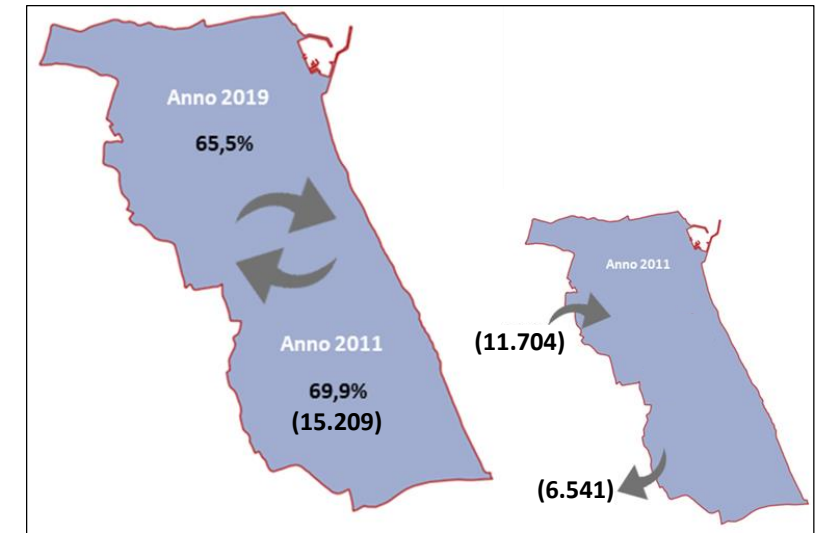
	Stesso comune di dimora abituale			Fuori del comune di dimora abituale			Tutte le voci		
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro
2011	9.518	5.691	15.209	5.524	1.017	6.541	15.042	6.708	21.750
2019	9.440	5.441	14.881	6.546	1.282	7.828	15.986	6.723	22.709
Variazioni ass.	-78	-250	-328	1.022	265	1.287	944	15	959
Variazioni %	-0,8%	-4,4%	-2,2%	18,5%	26,1%	19,7%	6,3%	0,2%	4,4%

Numero di pendolari con dimora abituale a San Benedetto del Tronto, Provincia di Ascoli Piceno e Marche per destinazione e motivazione (2019)

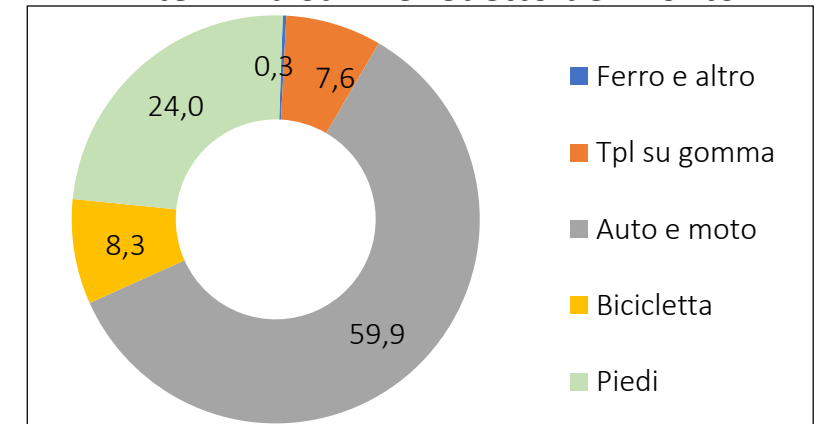
		Urbano	Urbano	Urbano	Extra-	Extra-	Extra-	Totale
		Lavoro	Studio	Totale	urbano	urbano	urbano	
San Benedetto del Tronto	Val. ass	9.440	5.441	14.881	6.546	1.282	7.828	22.709
	Val. %	41,6	24,0	65,5	28,8	5,6	34,5	100,0
Ascoli Piceno	Val. ass	34.301	19.792	54.093	37.428	9.501	46.929	155.115
	Val. %	22,1	12,8	34,9	24,1	6,1	30,3	100,0
Marche	Val. ass	285.250	159.801	445.051	266.178	70.667	336.845	781.896
	Val. %	36,5	20,4	56,9	34,0	9,0	43,1	100,0

Fonte: ns elaborazione su dati Istat. Dati 2011 salvo diversa indicazione

Destinazione dei pendolari con dimora abituale a San Benedetto del Tronto



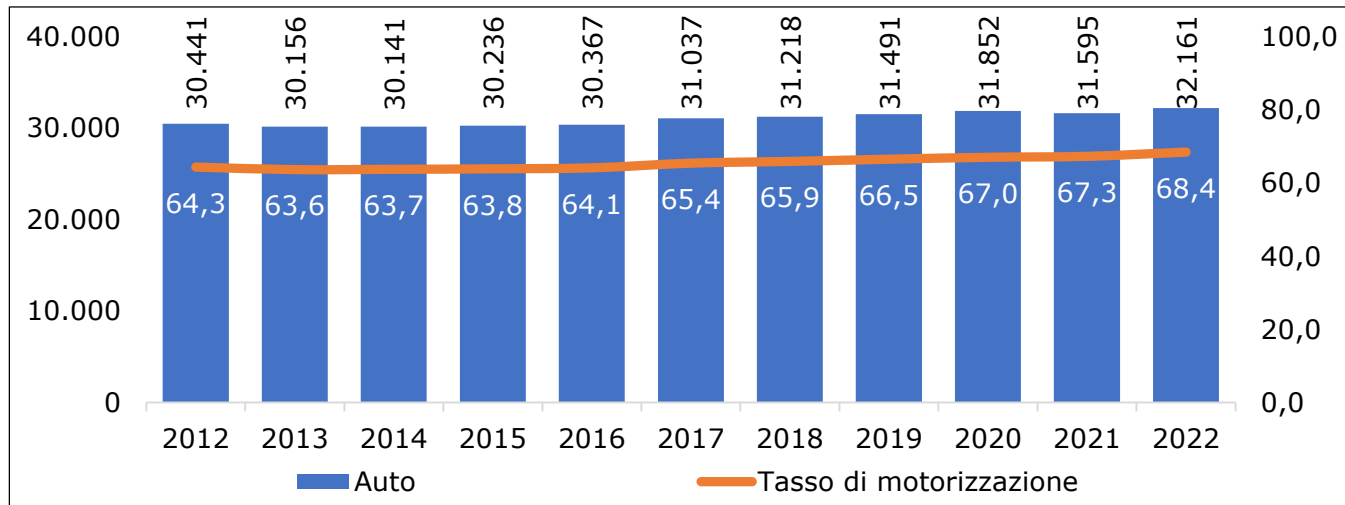
Mezzo prevalente utilizzato dai pendolari «interni» a San Benedetto del Tronto



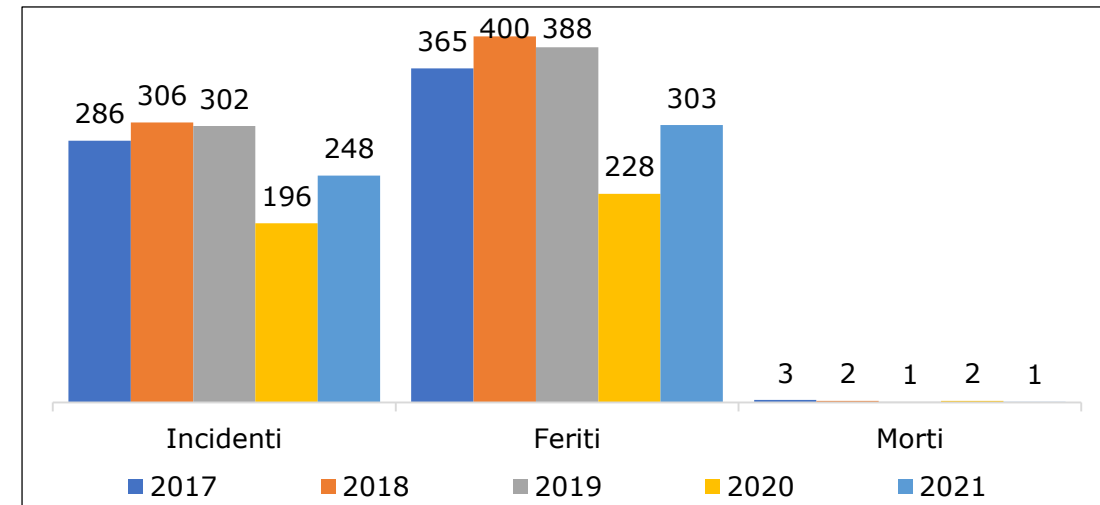
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Parco veicolare e incidentalità stradale

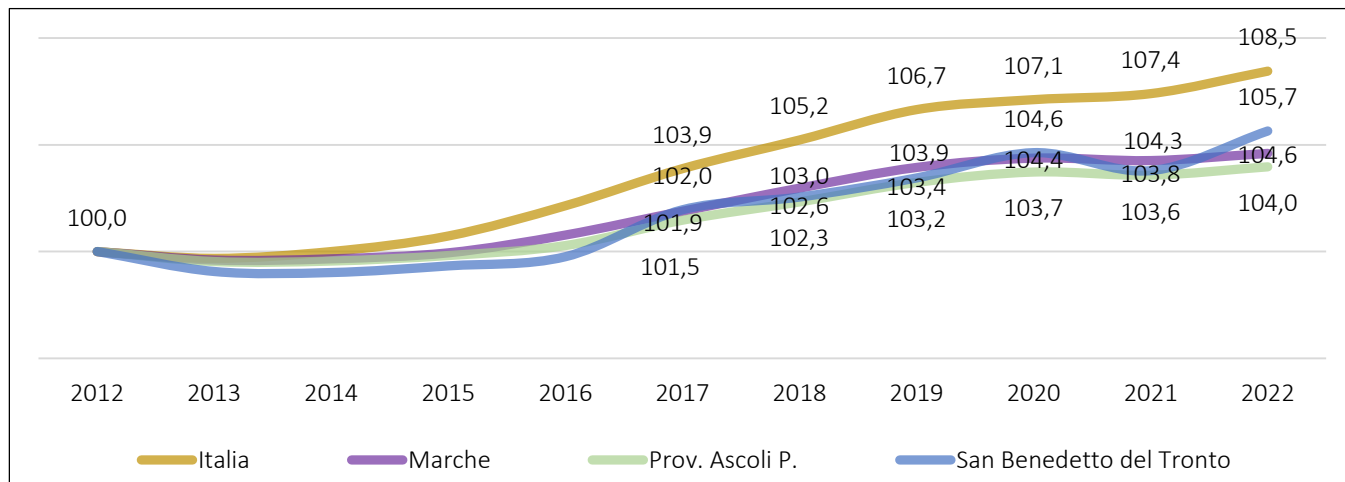
Automobili a San Benedetto del Tronto



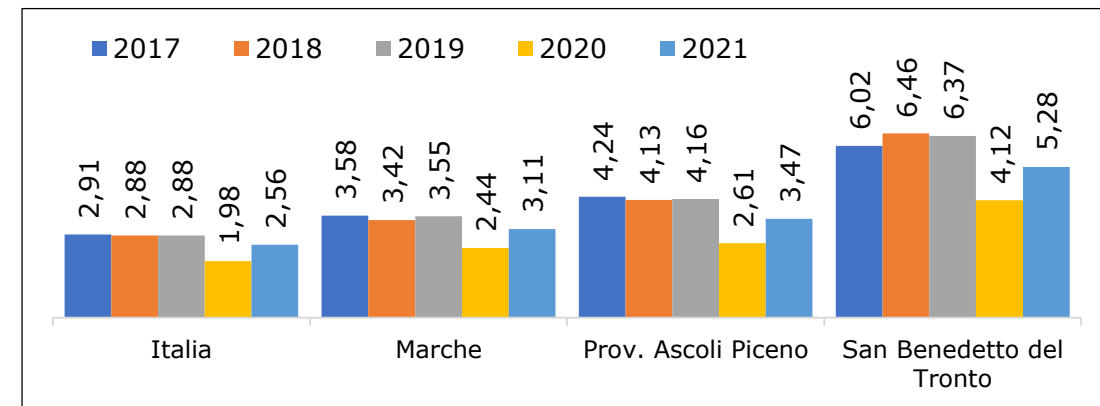
Incidenti stradali, feriti e morti a San Benedetto del Tronto



Evoluzione del numero di automobili (Numeri indice: 2012=100)



Tasso di incidentalità



Tasso di motorizzazione: numero di auto ogni 100 residenti. Tasso di incidentalità: numero di incidenti ogni 100 abitanti. Fonte: ns elaborazione su dati Istat e ACI

Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione

Alcuni ulteriori elementi emersi durante l'elaborazione del quadro conoscitivo sul sistema di offerta

1. Alta accessibilità al Sistema Nazionale delle Infrastrutture Trasporti grazie all'accesso diretto al Corridoio Adriatico, contestualmente un sistema viario comunale funzionalmente carente rispetto alle tipologie funzionali indicate dalla normativa.
2. San Benedetto è un polo di un Sistema Locale del Lavoro del sistema regionale delle Marche, su cui gravita la domanda sistematica (lavoro, studio) dei comuni limitrofi. È classificato come un polo urbano dall'Istat in quanto ospita un Ospedale Dea, una stazione ferroviaria Silver, una offerta formativa scolastica completa.
3. San Benedetto è anche un importante polo turistico nazionale, la cui popolazione esplose nel periodo estivo con impatti diretti sui carichi del sistema di trasporto urbano.
4. L'autostrada e la ferrovia adriatica rappresentano delle barriere del tessuto insediativo territoriale e determinano una discontinuità sulla accessibilità tra le fasce territoriali.
5. San Benedetto ha un territorio poco esteso rispetto ai carichi antropici, il suo sviluppo è di circa 8 km da Nord a Sud, e ha una estensione da Est a Ovest tra i 2,5 ed i 5 km, tuttavia la fascia territoriale insediata ha un entroterra che non supera il km dalla costa.
6. Tale criticità è ancora più grave se si considera il carico generato dal peso antropico dalla domanda turistica nel periodo estivo, fenomeno che mette in crisi la coesistenza tra residenti e visitatori esterni (in particolare per la domanda di sosta).
7. La rete viaria primaria comunale presenta caratteristiche funzionali disomogenee. La SS16 svolge funzione di attraversamento/scorrimento ma anche di direttrice urbana, ma per nessuna delle due funzioni le caratteristiche costruttive risultano adeguate in particolare nella zona centrale di San Benedetto.
8. La presenza di attrattori diffusi con accesso diretto lungo tale asse determina un forte scadimento rispetto alla funzione di attraversamento longitudinale, funzione che trova una alternativa funzionale solo sull'autostrada che è però sottoposta a pedaggio.
9. Elementi di criticità si evidenziano sulla continuità dei percorsi ciclopedonali della rete urbana, con poche eccezioni ad esempio quella del Lungomare e delle aree pedonalizzate centrali o su alcuni assi urbani.
10. Criticità della localizzazione dell'Ospedale attrattore sovracomunale per la posizione centrale nel tessuto urbano.
11. Criticità relativamente all'accessibilità si registrano presso il nodo della stazione di San Benedetto.
12. La velocità commerciale dei servizi di TPL urbano ed extraurbano risente della congestione stradale.
13. Forte propensione all'utilizzo dell'auto per gli spostamenti urbani dei residenti.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



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

Gli Obiettivi del PUMS e i temi oggi in discussione

I macro-obbiettivi «minimi obbligatori» del DM 397/2017

EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

- A1. Miglioramento del TPL
- A2. Riequilibrio modale della mobilità
- A3. Riduzione della congestione
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
- A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE

- B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico

SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
- C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

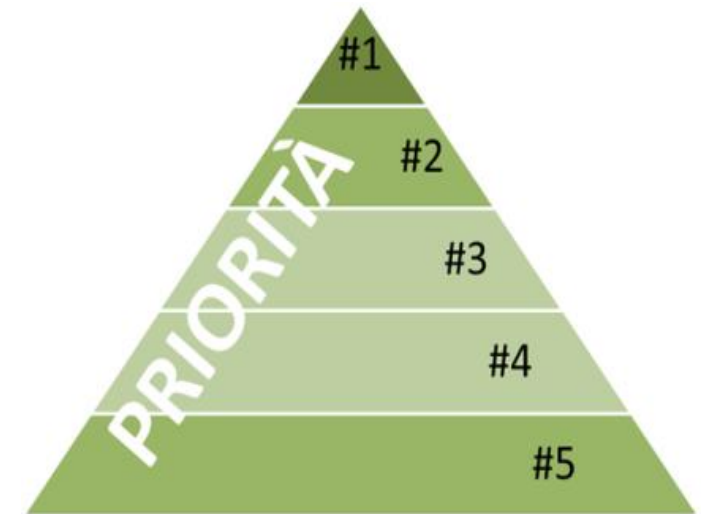
SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

- D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)
- D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- D3. Aumento del tasso di occupazione
- D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

I temi oggi in discussione

Oggetto della discussione è l'**analisi delle principali criticità** in tema di mobilità e trasporti del Comune di San Benedetto del Tronto, nonché il **quadro degli obiettivi del PUMS**, a partire dallo Schema prima presentato, con la finalità di:

- (meglio) **calibrarli** sul contesto urbano e territoriale dell'area urbana;
- (meglio) **raccordarli** agli obiettivi generali e alle strategie operative contenute negli altri documenti di pianificazione adottati dall'Amministrazione;
- indicare le **priorità tra gli obiettivi** del PUMS.



I prossimi passi

È in corso l'indagine verso i cittadini

Rilievi dei flussi stradali

Interviste ai «Testimoni privilegiati»

(più avanti)

Tavoli di partecipazione per la definizione degli scenari del PUMS

**Piano
Urbano della
Mobilità
Sostenibile**
San Benedetto del Tronto 2035



**PUMS - Piano Urbano della Mobilità
Sostenibile del Comune di San Benedetto
del Tronto**

Il Comune di San Benedetto del Tronto è interessato a conoscere le opinioni, i bisogni, le abitudini e i desideri dei cittadini in modo che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sia ispirato e tenga conto anche delle loro esigenze.

**Aiutaci a promuovere l'indagine
condividendo il seguente link sui
social media e tra i tuoi associati**

<https://forms.gle/b3CGD77N7nWxjzhv8>

I canali di comunicazione sempre aperti

EMAIL

pums@comunesbt.it



PAGINA WEB



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il Comune di San Benedetto del Tronto intende dotarsi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), quale strumento di gestione e programmazione di medio/lungo periodo destinato a promuovere una mobilità sostenibile ed efficiente, conseguendo gli obiettivi legati alla tutela ambientale e alla qualità della vita dei cittadini. La definizione del PUMS si basa sulle pratiche di pianificazione esistenti e prende in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione.

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Linee guida Etis per lo sviluppo e l'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (2^a edizione)
Linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Decreto Ministeriale n. 397 del 04/08/2017
Decreto Ministeriale n. 396 del 28/08/2019
Vademecum per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile
Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC)

PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

Nel pieno rispetto delle linee guida europee e nazionali, il processo di partecipazione sarà protagonista in tutte le fasi di implementazione del PUMS di San Benedetto, dalla definizione degli obiettivi all'individuazione degli interventi che confluiranno nello Scenario di Piano. Una sessione specifica verrà dedicata al Biciplan.

Se sei un Ente, Associazione o Azienda fai richiesta di adesione al gruppo degli Stakeholder per la definizione partecipata degli strumenti di pianificazione della mobilità urbana del Comune di San Benedetto del Tronto. [Clicca qui per visualizzare l'Avviso pubblico](#)

DOCUMENTI DI PIANO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Piano urbano della Mobilità Ciclistica (Biciplan)

Quale Piano di settore del PUMS, e quindi ricompreso nello stesso PUMS, il Biciplan si pone l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo.

**BOLLETTINO
UFFICIALE E SOCIAL**



Parte il percorso per dotare la città di un Piano della mobilità sostenibile

Di Ufficio Stampa

- Comunicazione

Istituzionale -



Si avvia il percorso che porterà il Comune di San Benedetto del Tronto a dotarsi di un PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e di un correlato Biciplan – Piano urbano della Mobilità Ciclistica la cui redazione è stata affidata alla società ISFORT di Roma.

E' stato infatti pubblicato l'avviso per invitare i portatori di interessi diffusi, i cosiddetti "stakeholder", a manifestare interesse per la definizione partecipata dei due documenti.

Il PUMS è un Piano strategico di medio e lungo periodo (10 anni) progettato per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano, allo scopo di migliorare la qualità di vita, analizzando variegata domanda di mobilità delle persone e delle merci



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



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

GRAZIE PER LA PARTECIPAZIONE