

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

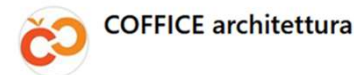
San Benedetto del Tronto 2035



Sintesi del 1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

Redatta: Marzo 2024

Trasmesso: Ottobre 2025



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)

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

Il PUMS ha quindi contenuti in parte diversi dal PGTU, il quale nel delineare la strategia complessiva individua le aree interessate dagli interventi, ciascuna delle quali è oggetto dei Piani particolareggiati ed esecutivi (PPTU e PETU). Nel suo insieme, il PUT è un piano d'intervento di breve periodo (la sua validità è di norma biennale), finalizzato al miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e al risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti. Il PUT definisce priorità e tempi di attuazione degli interventi previsti, che consistono essenzialmente in soluzioni tecniche (sistemazione di intersezioni, installazione di impianti tecnologici, ecc.) e misure di limitazione/regolazione del traffico veicolare (pedonalizzazioni, zone a traffico limitato, ecc.) intese a modificare la circolazione stradale in funzione degli obiettivi stabiliti.

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

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

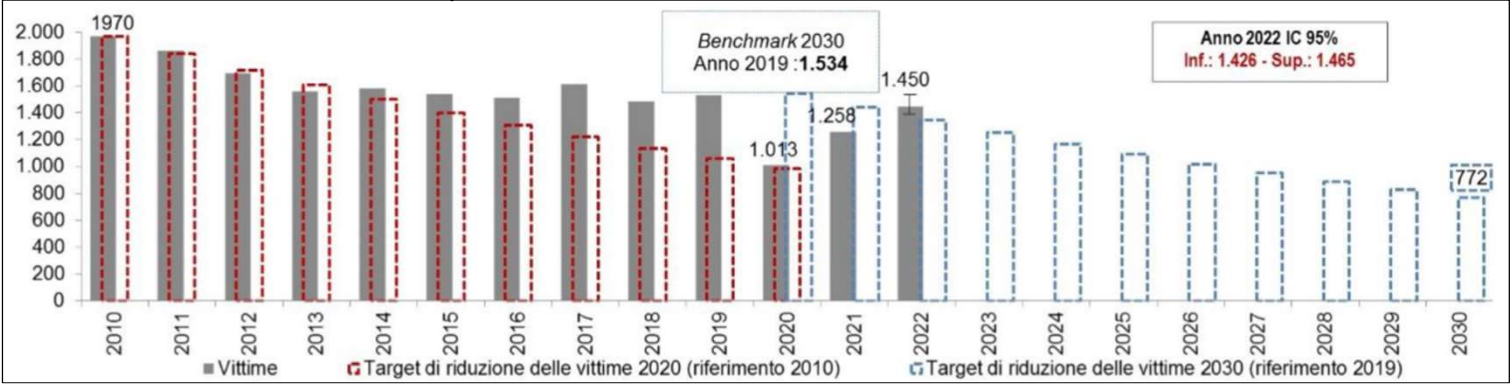
Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Gli obiettivi «vincolanti»

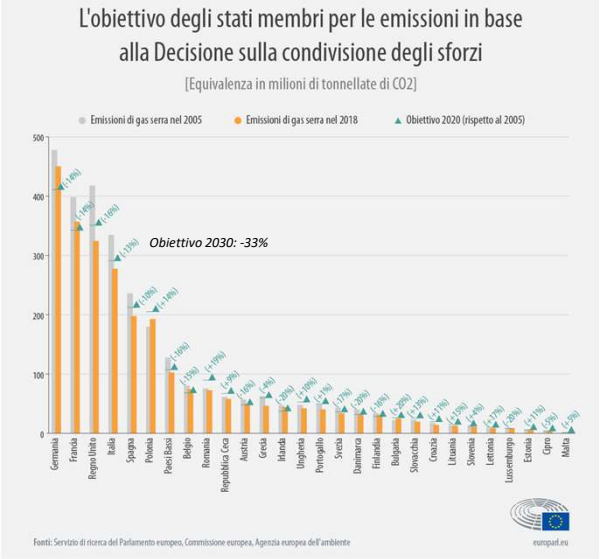
Il quadro normativo e regolatorio, ai vari livelli, pone diversi obiettivi in termini di lotta all'inquinamento, contrasto ai cambiamenti climatici, aumento dei livelli di sicurezza stradale, ecc., da perseguire in relazione alle diverse scale territoriali, da quella nazionale a quella più locale.



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



Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Piano Infrastrutture «Marche 2032» (1/5)

La Giunta della Regione Marche nella seduta del 25/10/2023 ha proposto il nuovo Piano Infrastrutture “Marche 2032”, attraverso il quale intende dare impulso allo sviluppo della Regione basandosi su alcuni pilastri chiave, ovvero 4 concetti-chiave ed 1 orientamento strategico.



INPUT	OUTPUT
Sostenibilità ambientale, economica e sociale	Infrastrutture che alimentino la crescita industriale, rispettino l'ambiente e valorizzino le ricchezze paesaggistiche, artistiche, storiche e culturali delle Marche.
	Infrastrutture che creino nuove opportunità per imprese e attività commerciali e riducano le disuguaglianze territoriali, sociali ed economiche.
	Infrastrutture alla base di un modello di sviluppo che non comprometta le capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni.
Sicurezza	Infrastrutture che garantiscano spostamenti rapidi e sicuri, per i cittadini marchigiani, le imprese e i loro dipendenti, gli studenti, i visitatori ed i turisti che scelgono le Marche come meta delle loro vacanze.
Inter e Multimodalità	Infrastrutture che offrano a passeggeri e merci più di una modalità di trasporto combinato mare-gomma-ferro-aria, al fine di ottimizzare tempi e risorse, ridurre i costi e abbattere le emissioni di CO2 nell'ambiente.
Interconnessione	Infrastrutture che siano in grado di connettere tra loro i territori delle Marche, da nord a sud, dalla costa all'entroterra, tra i grandi e i piccoli centri.
	Infrastrutture che siano in grado di riconnettere le Marche con l'Italia e l'Europa, diventando, non solo nodo fondamentale dei Corridoi Europei che dal Vecchio Continente scendono verso il Mediterraneo, ma anche “piattaforma logistica naturale” per i traffici provenienti dal lontano Oriente, attraversano l'Est Europa e si spingono oltre la Penisola Iberica verso l'Atlantico, il Nord Europa e le Americhe.

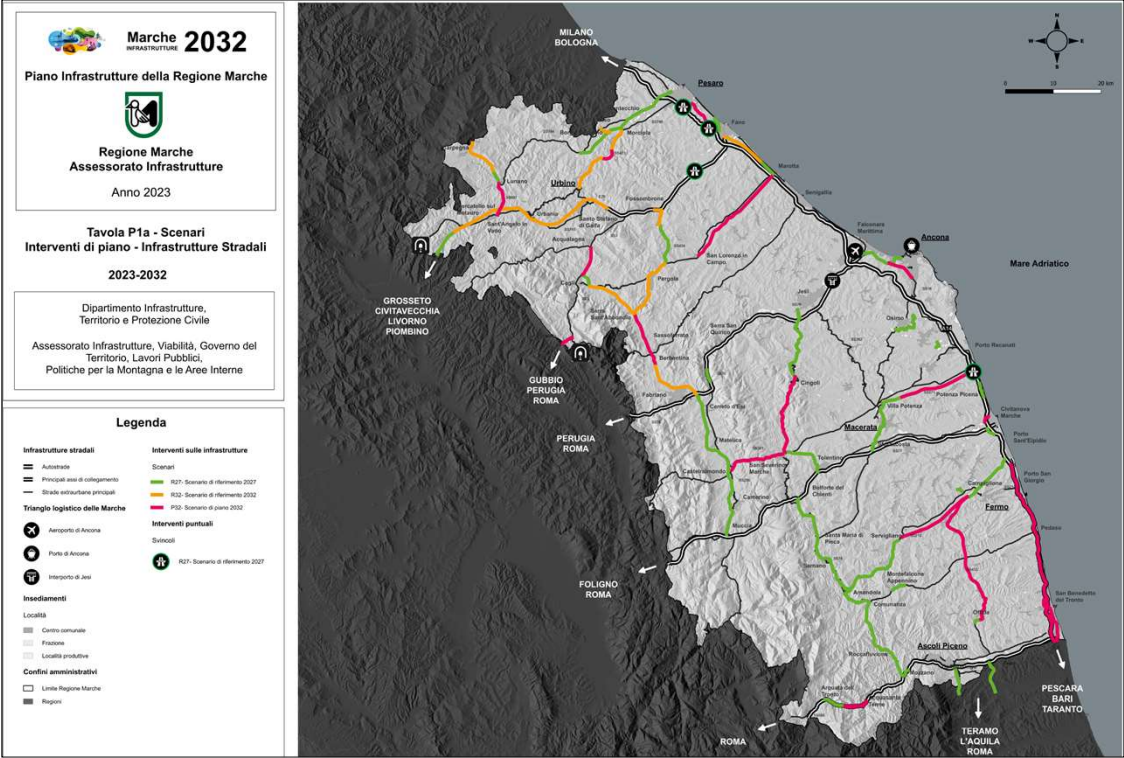
Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Piano Infrastrutture «Marche 2032» (2/5)



Principali interventi sulle infrastrutture stradali previsti dal Piano Infrastrutture “Marche 2032” di interesse per San Benedetto del Tronto

Itinerario	Soggetto attuatore	Descrizione intervento	Tipologia intervento	Livello progettazione / realizzazione	Priorità
A14	Autostrade per L'Italia Spa	Ampliamento dell'Autostrada A14, da Pedaso a S. Benedetto del Tronto, a tre corsie per ogni senso di marcia, da valutare arretramento dell'A14 di 5 km e declassificazione del corrispondente attuale tratto con funzione di variante urbana della SS16	Nuova costruzione / Adeguamento	Ipotesi progettuale, in corso DOCFAP	1
SS16	Provincia di Ascoli P.	Variante SS16 di San Benedetto del Tronto	Nuova costruzione	Ipotesi progettuale	1
Itinerario	Soggetto attuatore	Descrizione intervento	Tipologia intervento	Livello progettazione/ realizzazione	Priorità



Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

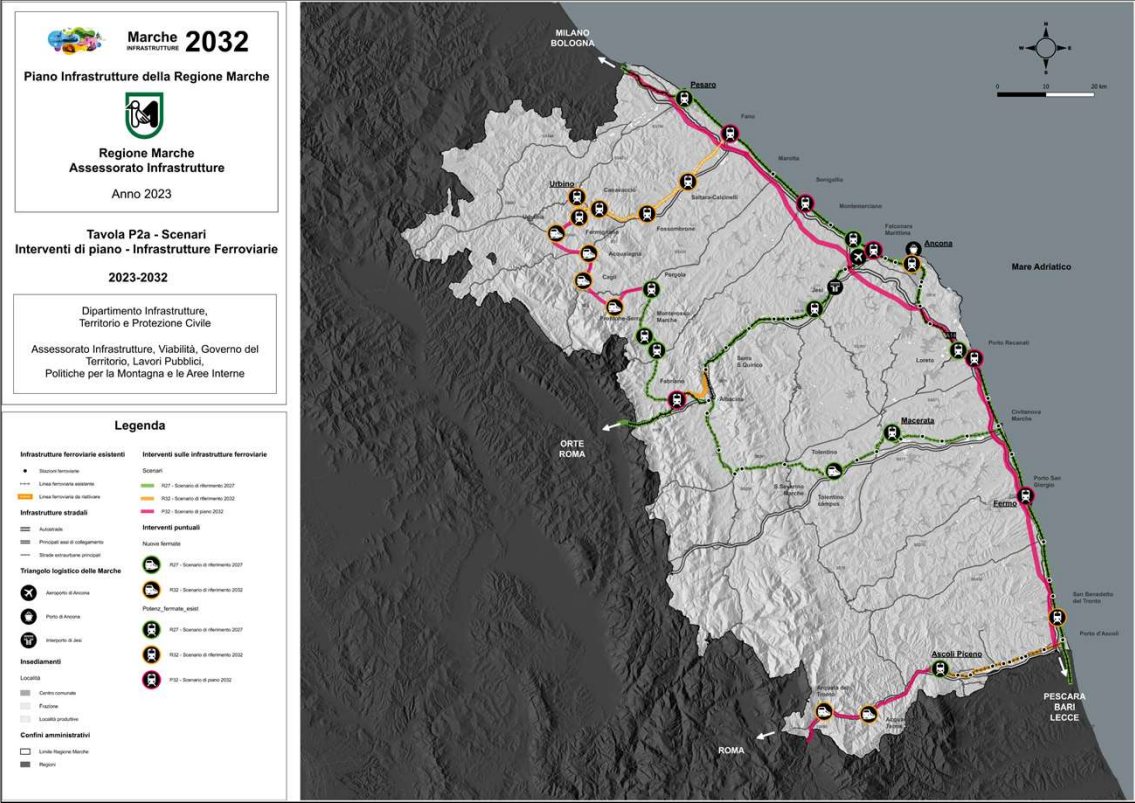
Piano Infrastrutture «Marche 2032» (3/5)

Principali interventi sulle infrastrutture ferroviarie previsti dal Piano Infrastrutture “Marche 2032” di interesse per San Benedetto del Tronto

Competenza	Descrizione intervento	Tipologia intervento	Costo intervento*	Livello progettazione / realizzazione	Priorità
RFI	Potenziamento Ascoli-Porto d'Ascoli	Potenziamento	nd	SdF da avviare	2
RFI	Programma soppressione dei passaggi a livello priorità 2 sulle linee ferroviarie della Regione Marche: Interventi di priorità 2 individuati dalla DGR n. 1174/2020	Adeguamento	224,60	Vari livelli	2
RFI	Stazioni: Miglioramento/Adeguamento sismico, riqualifica FV e aree esterne, adeguamento normativa STI PRM (Ancona, San Benedetto del Tronto)	Riqualificazione	35,00	ipotesi progettuale	1
RFI	Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica. Realizzazione AV passeggeri e incremento capacità merci**	Adeguamento tecnologico	nd	Ipotesi progettuale	1

* Gli importi sono espressi in milioni di euro

** In alternativa è previsto il quadruplicamento della linea attraverso la realizzazione di una nuova linea in arretramento per la media-lunga percorrenza passeggeri e merci, destinando l'attuale infrastruttura ai servizi regionali



Localizzazione	Competenza	Descrizione intervento	Costo intervento*	Livello progettazione/ realizzazione	Priorità
San Benedetto del Tronto	ADSP	Vasca di colmata per sedimenti dragaggi	18,00	PFTE	1
San Benedetto del Tronto	ADSP	Elettificazione delle banchine	0,50	PFTE	1
San Benedetto del Tronto	ADSP	Infrastrutturazione energetica dell'intero ambito portuale (obiettivo Smart Grid)	0,50	Ipotesi progettuale	1

[illegible]

Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

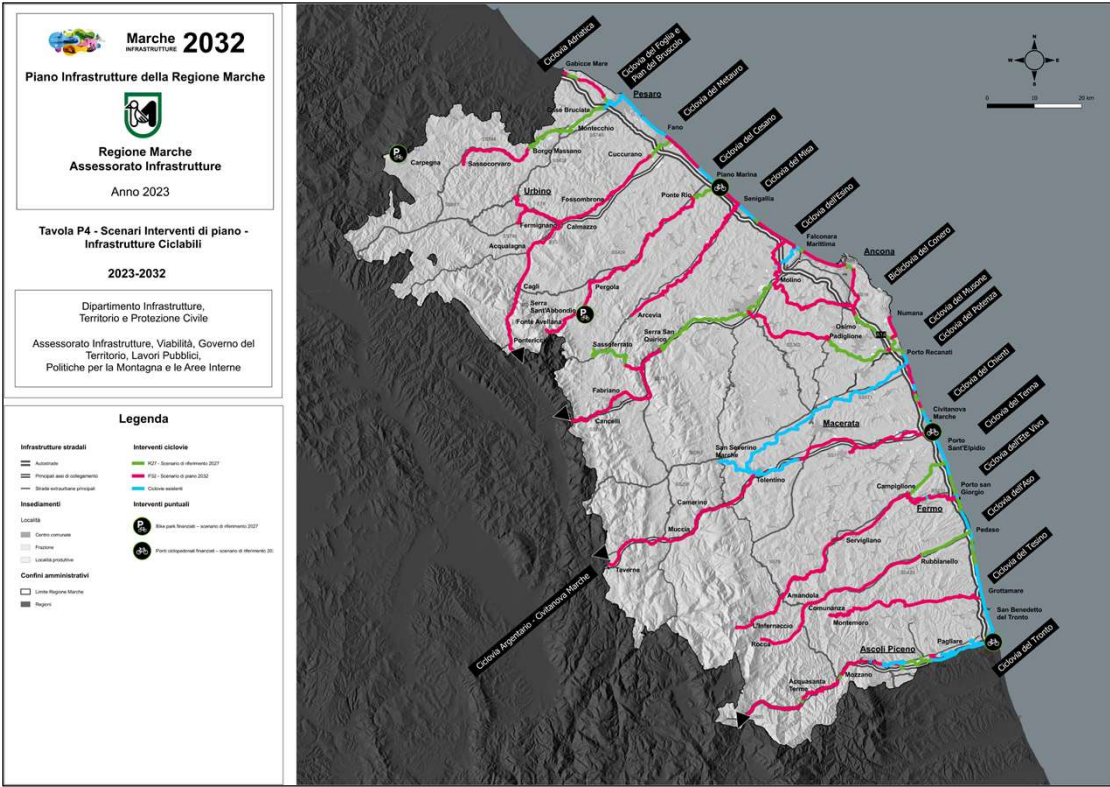
Piano Infrastrutture «Marche 2032» (5/5)



Principali interventi sulle infrastrutture ciclabili previsti dal Piano Infrastrutture “Marche 2032” di interesse per San Benedetto del Tronto

Competenza	Descrizione intervento	Tipologia intervento	Costo intervento*	Livello progettazione / realizzazione	Priorità
Regione	Ciclovia del Tronto (di interesse interregionale): tratto San Benedetto del Tronto (intersez. Ciclovia Adriatica) - Riserva della Sentina - Monteprandone	Nuova realizzazione	1,50	Lavori in corso	1
Comuni	Ciclovia del Tronto (di interesse interregionale): tratto Spinetoli (fraz. Pagliare del Tronto) - Ascoli Piceno (Z.I. Campolungo)	Nuova realizzazione	6,40	Vari livelli	1
Regione	Ponte ciclopedonale sul Fiume Tronto	Nuova realizzazione	3,50	Progetto definitivo	1

* Gli importi sono espressi in milioni di euro

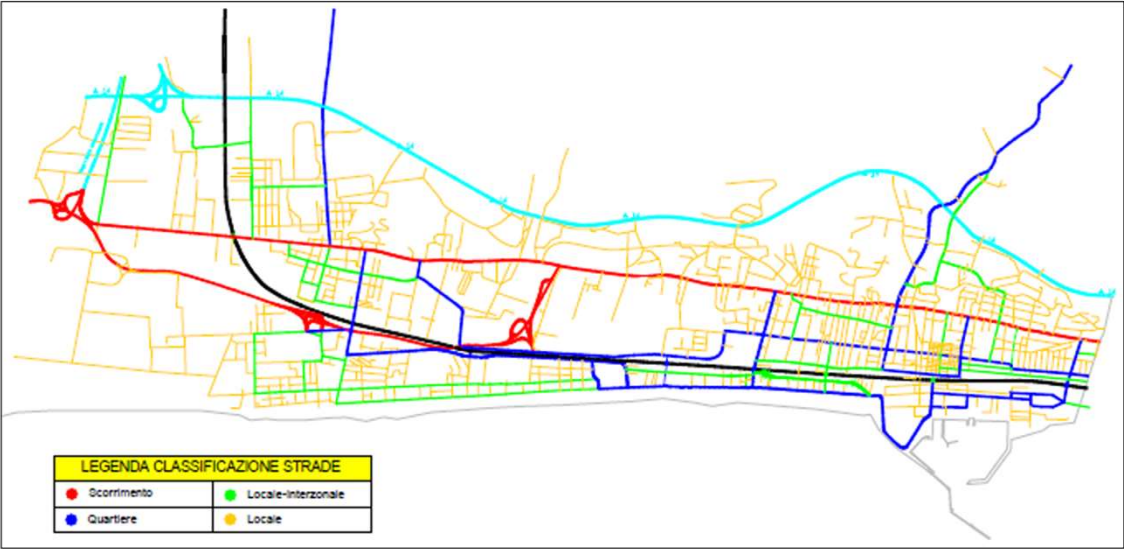


Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

PGTU di San Benedetto del Tronto (1/2)

Il primo documento del Piano Generale del Traffico Urbano di San Benedetto del Tronto risale al giugno 1998, questo piano di riferimento è stato successivamente aggiornato e completato con i piani esecutivi tra i quali si annoverano il piano della sosta redatto nel maggio 2003 ed il piano della sicurezza stradale. Gli obiettivi generali del PGTU originario riguardavano quattro aspetti prioritari: il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sosta; il miglioramento della sicurezza stradale; la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico da traffico veicolare ed il risparmio energetico.

Classifica funzionale della viabilità



Classifica funzionale della viabilità a seguito dell'Ordinanza 101/2010

C - Strade extraurbane secondarie	Corso Mazzini – Via Pellico – Via della Liberazione – Via C.e L. Gabrielli – Via Sauro – Via Pasubio – Via Torino – Via Della Resistenza
E - Strade urbane di quartiere	Viale Rinascimento – Viale Scipioni – Viale Marconi – Viale Trieste – Viale dello Sport – Via del Mare – Viale Marinai d'Italia – Viale de Gasperi – Via Curzi – Via San Martino – Via Colombo – Via Bassi – Via Manara – Via Gino Moretti – Via Montagna dei Fiori – Via Marsala – Via Calatafimi – Via Roma – Via d'Annunzio
F - Strade locali	tutte le altre vie e piazze cittadine

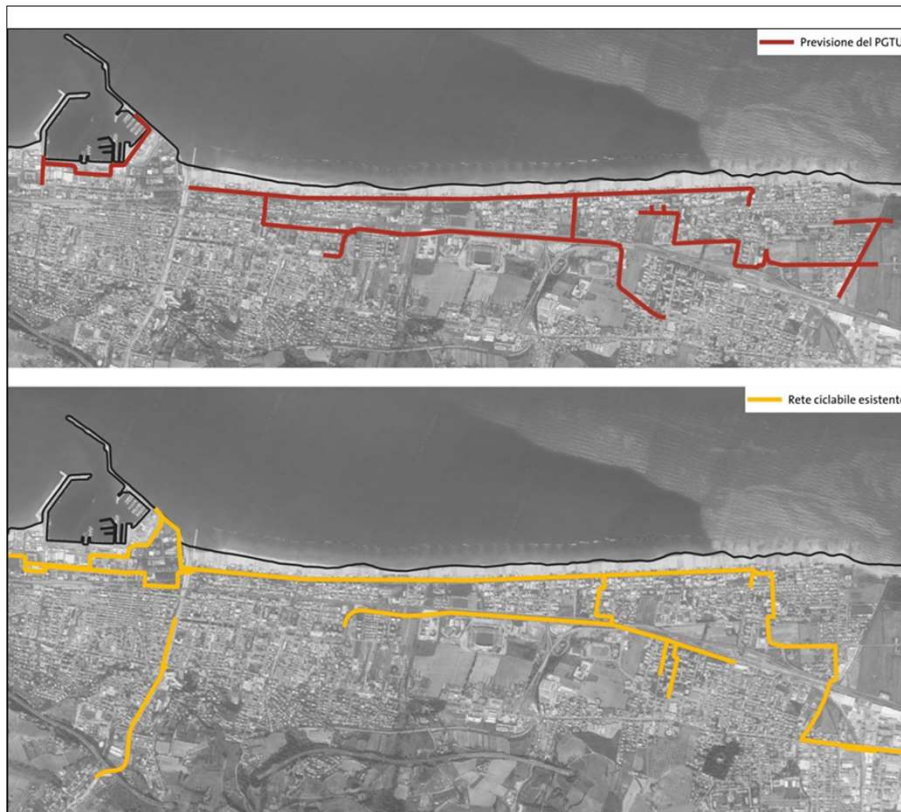
Fonte: Ordinanza Comunale 101/2010

Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

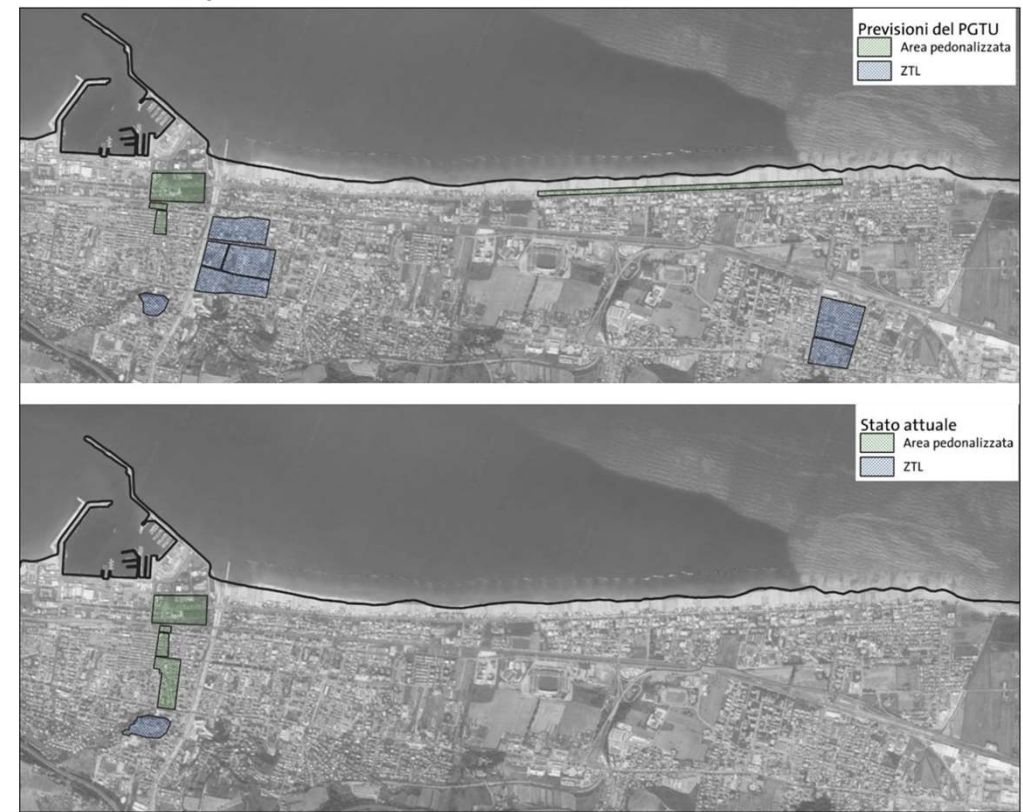
PGTU di San Benedetto del Tronto (2/2)

Le previsioni del PGTU in tema di piste ciclabili e aree di limitazione ai veicoli privati sono state confrontate con lo stato attuale. Come si può osservare lo stato attuale della rete ciclabile rappresenta un buon superamento della previsione di Piano, sia in termini di lunghezza che capillarità della rete di seguito rappresentata (a cui occorre inoltre aggiungere gli itinerari cicloturistici presenti nella Riserva Naturale Sentina), mentre l'applicazione delle ZTL è risultata inferiore rispetto alle previsioni, con l'unica applicazione nella zona del «Vecchio incasato».

Previsioni rete ciclabile del PGTU a confronto con lo stato attuale



Previsione aree pedonali e ZTL a confronto con lo stato attuale



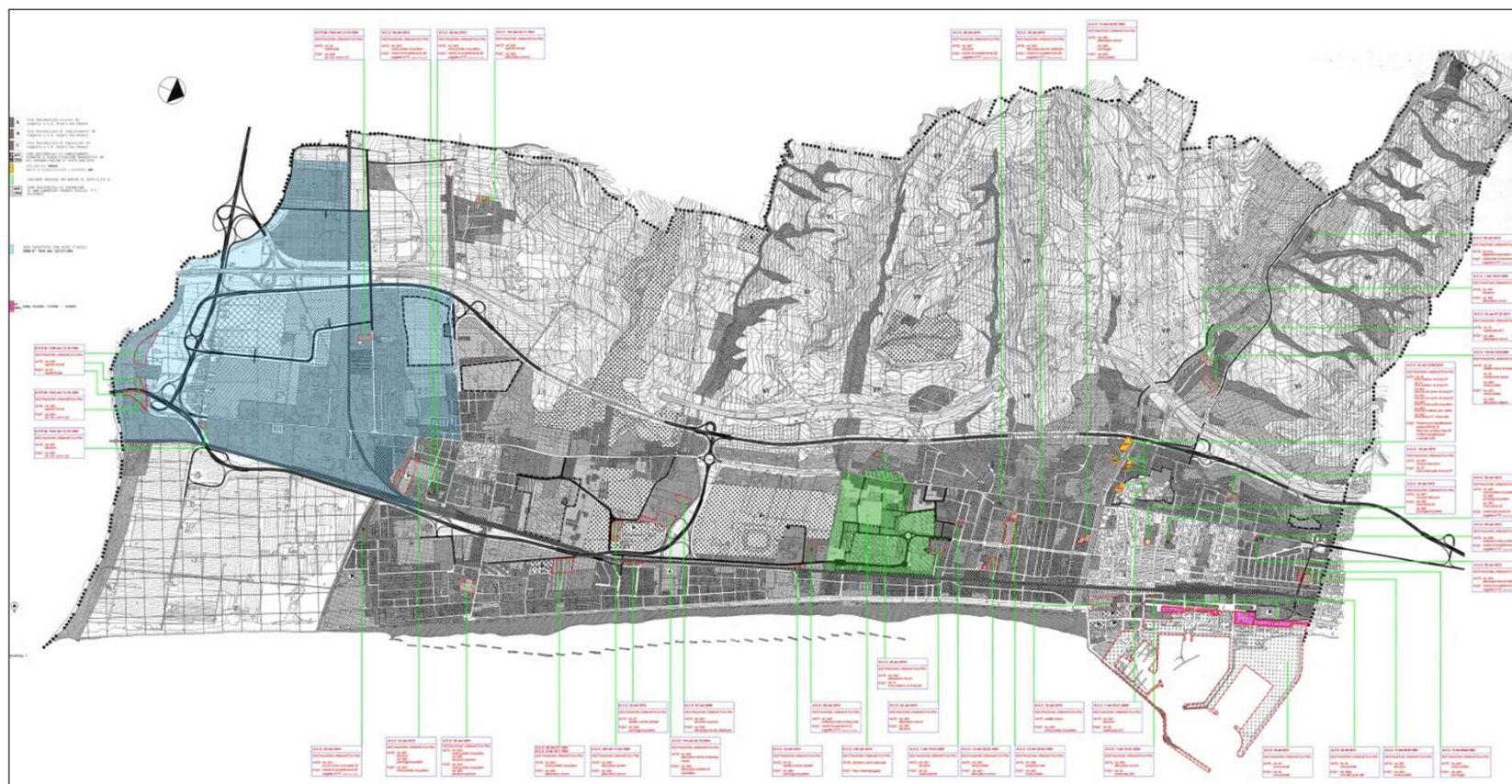
Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Pianificazione urbanistica



Il PRG vigente di San Benedetto del Tronto è stato approvato con D.P.G.R. Marche n. 8369 del 27/11/1990. Nel corso del tempo il PRG è stato attuato per gran parte, anche con numerose varianti minori, per la maggior parte varianti di destinazione d'uso.

Tavola Zonizzazione PRG 90



Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Previsioni localizzazioni dei grandi attrattori - Casa e Ospedale di Comunità

La realizzazione della Casa e dell'Ospedale di Comunità rientra tra le previsioni del PNRR (Missione 6) e, di conseguenza, verrà completata entro il 2026. La struttura interesserà una superficie totale di circa 2.700 metri quadri, in parte destinati alla Casa della Comunità (circa 1.740 m²) e in parte all'Ospedale di Comunità (circa 840 m²).

Le nuove strutture, a seguito dell'accordo di collaborazione tra il Comune di San Benedetto del Tronto e l'Azienda Sanitaria Territoriale, sorgeranno nei pressi dell'area comunale di via Sgattoni (zona Ragnola, ovvero l'area che potrebbe ospitare il nuovo ospedale), e prevedono un investimento di quasi 9 milioni di euro (7 milioni di fondi PNRR e 2,507 milioni dal Fondo Opere Indifferibili). Il suddetto accordo prevede, inoltre, il trasferimento al Comune dell'immobile dell'AST di via Romagna. Le strutture saranno dedicate alle cosiddette "cure intermedie", ovvero per il ricovero di pazienti che, pur non necessitando di ricovero in reparto ospedaliero per acuti, devono sottoporsi a terapie o trattamenti che richiedono assistenza prolungata nell'arco della giornata e, pertanto, non possono essere adeguatamente curati nell'ambito domiciliare.

Inquadramento su ortofoto dell'area della nuova Casa e Ospedale di Comunità



Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Previsioni localizzazioni dei grandi attrattori - Nuovo ospedale di San Benedetto del Tronto

L'Ospedale Madonna del Soccorso di San Benedetto del Tronto è una struttura di livello DEA localizzata in via Manara n. 7, con ingresso anche sulla SS16. Nella stessa struttura ha anche sede una delle due sedi dell'Azienda Sanitaria Territoriale della provincia di Ascoli Piceno.

Il 23 giugno 2023, la Giunta Comunale di San Benedetto del Tronto, con la Delibera 129 ha approvato "Lo schema dell'accordo di collaborazione ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n.241 finalizzato la realizzazione del nuovo complesso ospedaliero nel comune di San Benedetto del Tronto con la Regione Marche".

La delibera a sua volta richiama la delibera di Consiglio Comunale n. 118/2022 che indica nell'area compresa tra via Sgattoni e viale dello Sport la sede del nuovo ospedale di primo livello di San Benedetto del Tronto.

Con l'accordo la Regione Marche si è impegnata a realizzare la nuova struttura ospedaliera con risorse nella propria disponibilità.

L'area identificata per la realizzazione del nuovo ospedale



Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

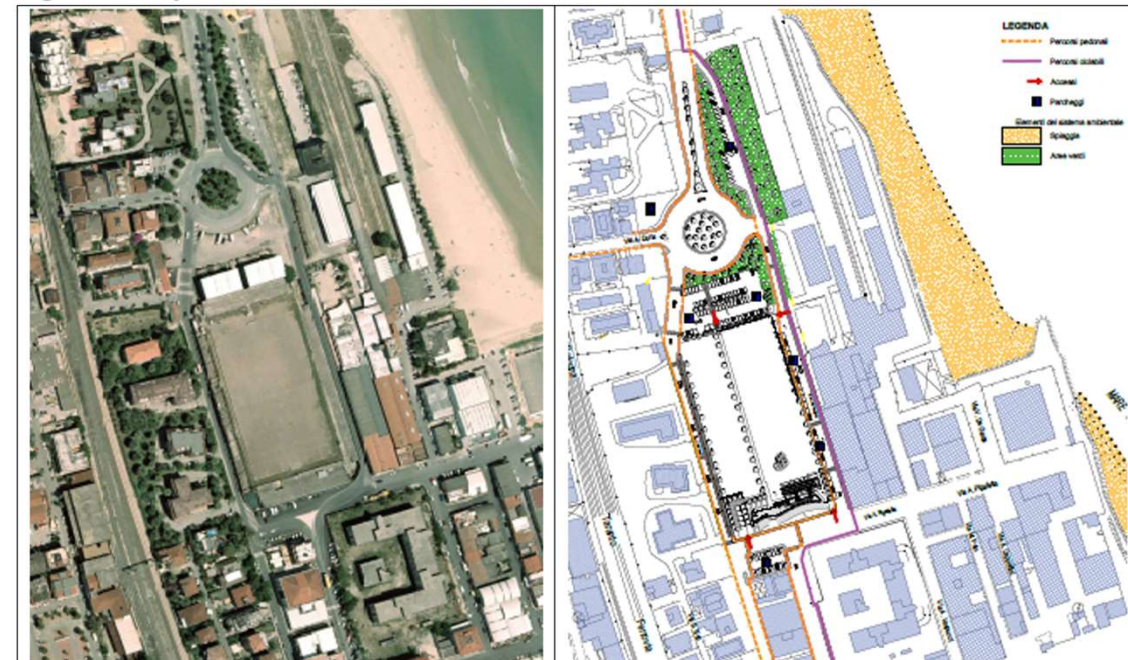
Previsioni localizzazioni dei grandi attrattori – Altri attrattori

Oltre alla Casa di Comunità e all'Ospedale nei prossimi anni sono previsti ulteriori interventi in grado di condizionare la mobilità a San Benedetto, tra questi la realizzazione del nuovo poliambulatorio «Acciarri» e la riqualificazione ex-stadio «F.lli Ballarin»

Nuovo poliambulatorio «Acciarri»



Riqualificazione ex-stadio «F.lli Ballarin»



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



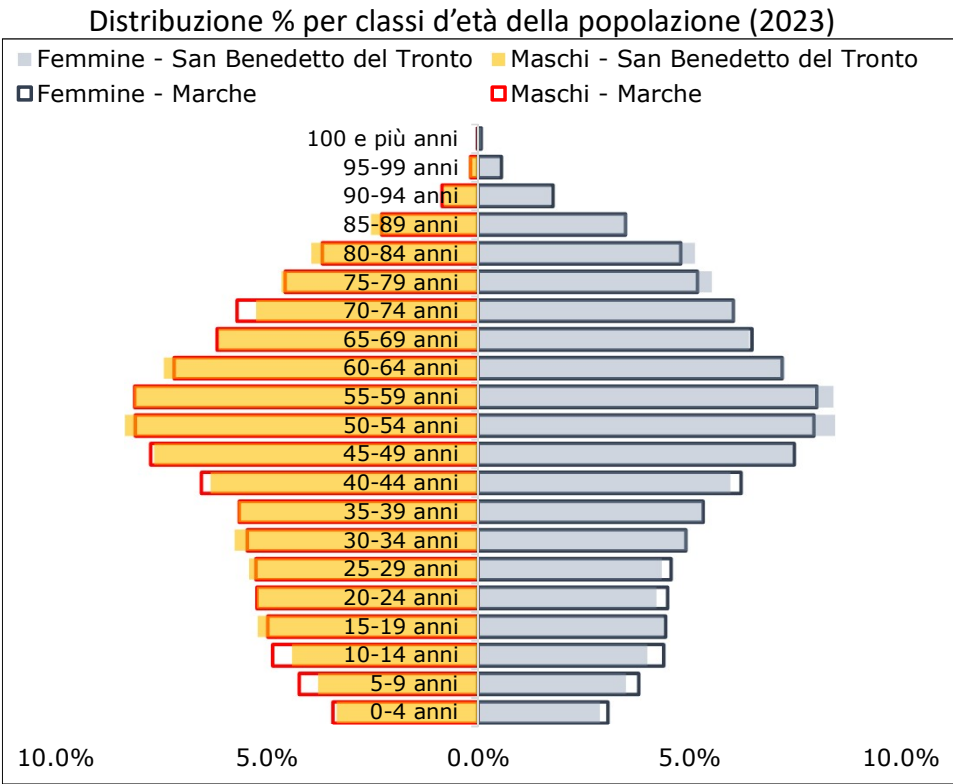
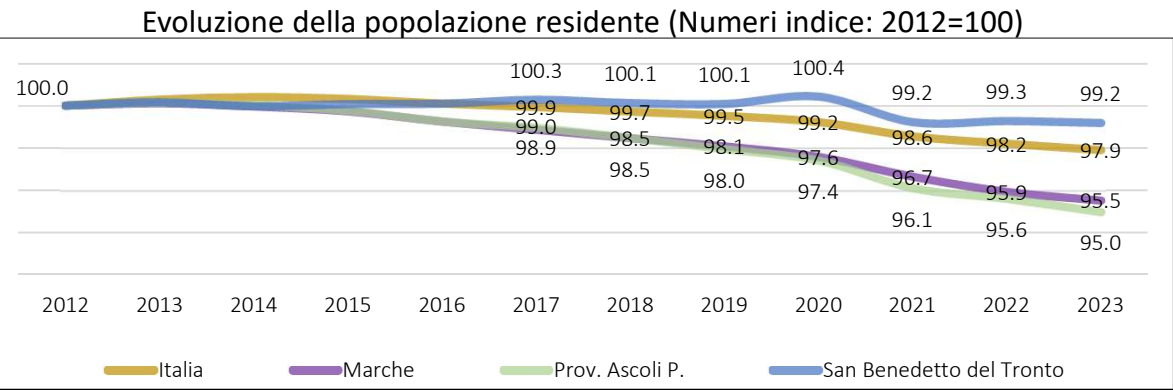
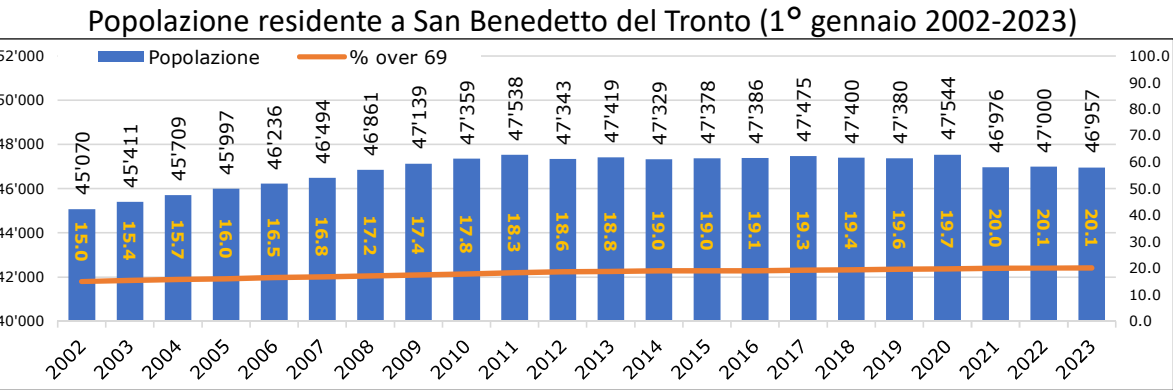
1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELL'AREA DI PIANO

Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

Alcuni aspetti demografici

Uno dei principali fenomeni che caratterizzano la città di San Benedetto del Tronto è quello della crescita del numero di residenti fino al 2020 e della successiva sostanziale stabilità, e ciò in un contesto regionale che ha visto ridursi il numero di residenti del 4,6% negli ultimi 10 anni. La popolazione di San Benedetto, nel confronto con la Regione Marche, è con riferimento al 1° gennaio 2023 più anziana, gli over 65 anni rappresentano il 26,4% del totale, contro il 25,9% della media regionale.

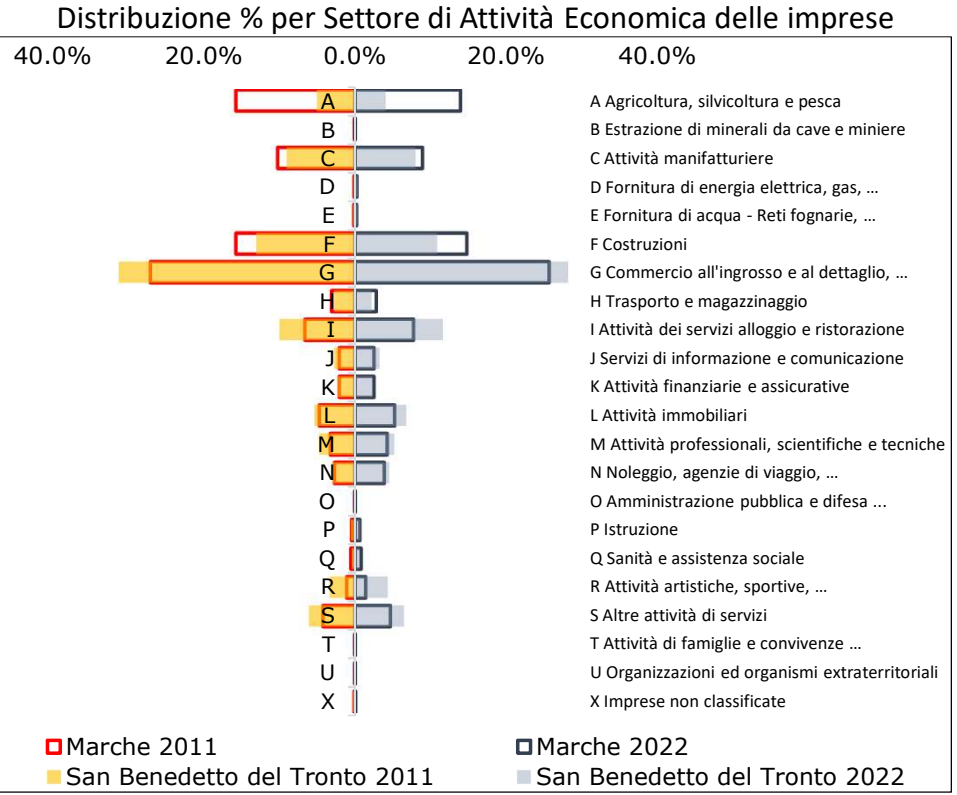
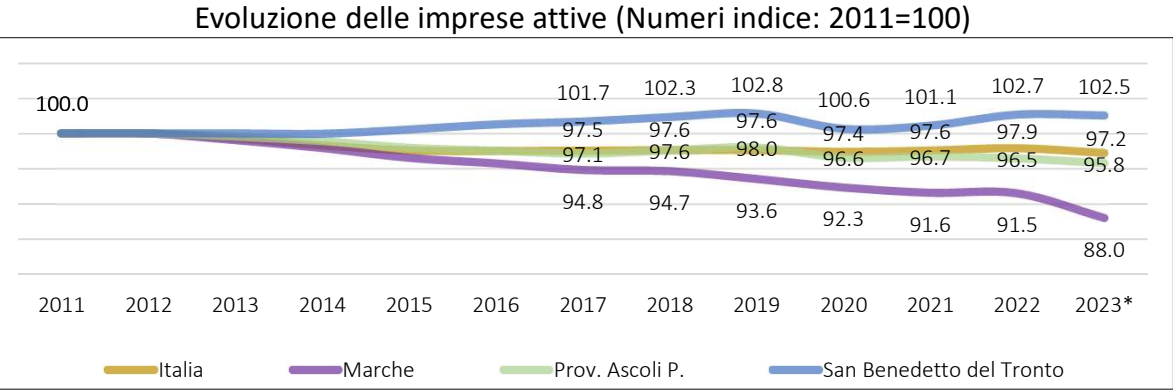
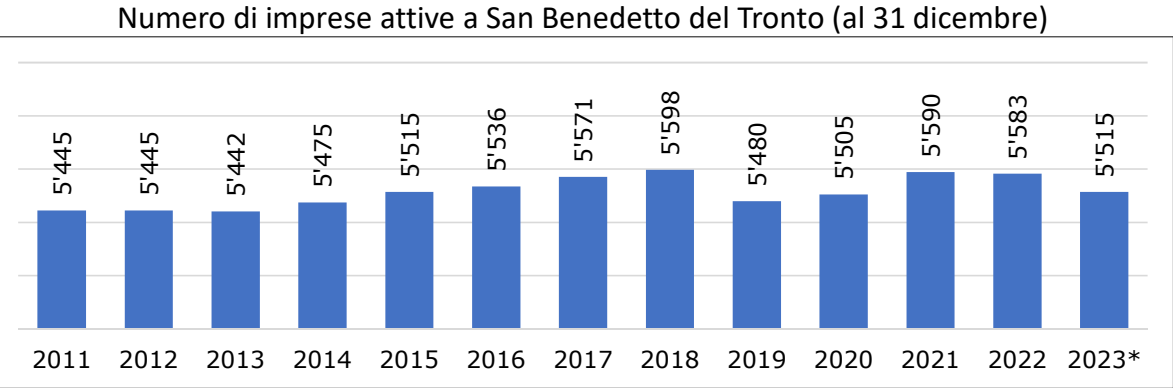


Fonte: ns elaborazione su dati Istat

Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

Alcuni dati economici (1/2)

Il numero di imprese attive al 2020 presenti sul territorio di San Benedetto del Tronto è pari, al 30 settembre 2023, a 5.515. Un elemento di particolare interesse riguarda la capacità dell'imprenditoria locale di resistere anche ad alcune importati crisi generali, non ultima quella legata alla pandemia da Covid-19. Il confronto con i valori regionali consente di individuare la vocazione economica del tessuto imprenditoriale di San Benedetto, che si contraddistingue per una presenza marcata di imprese attive nei settori del commercio, dell'accoglienza e della ristorazione.



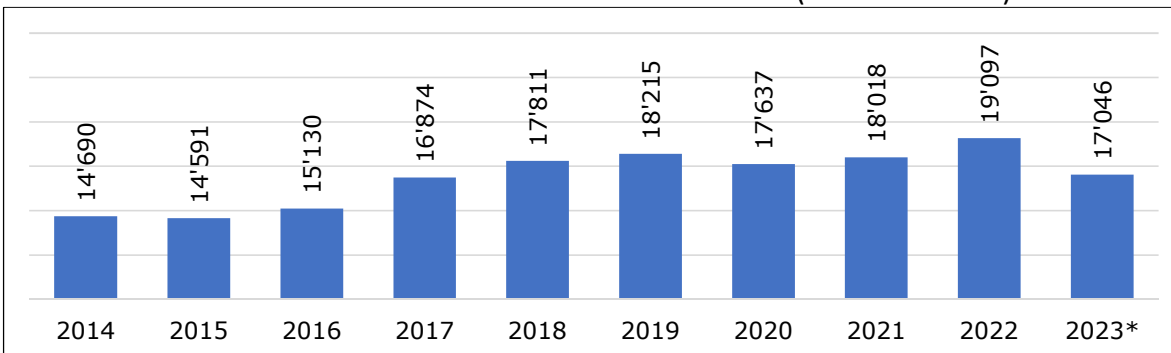
* Al 30 settembre. Fonte: ns elaborazione su dati Camera di Commercio

Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

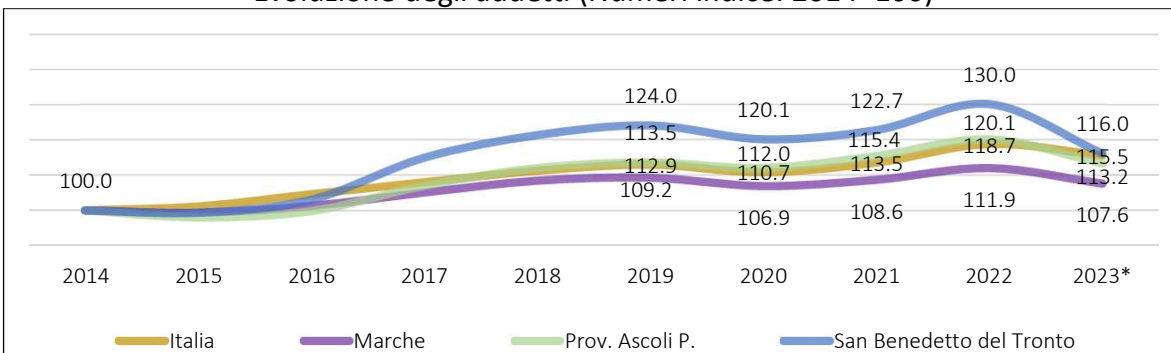
Alcuni dati economici (2/2)

Nell'analisi del numero di addetti alle imprese attive, al 31 dicembre 2022 si è registrato il valore più elevato dal 2014 in poi, oltre 19.000 addetti, contro i meno di 15.000 registrati sia nel 2014 che nel 2015. La distinzione degli addetti per settore di attività economica conferma, con valori ancora più marcati, il ruolo dell'imprenditoria legata al commercio e alla ricettività turistica.

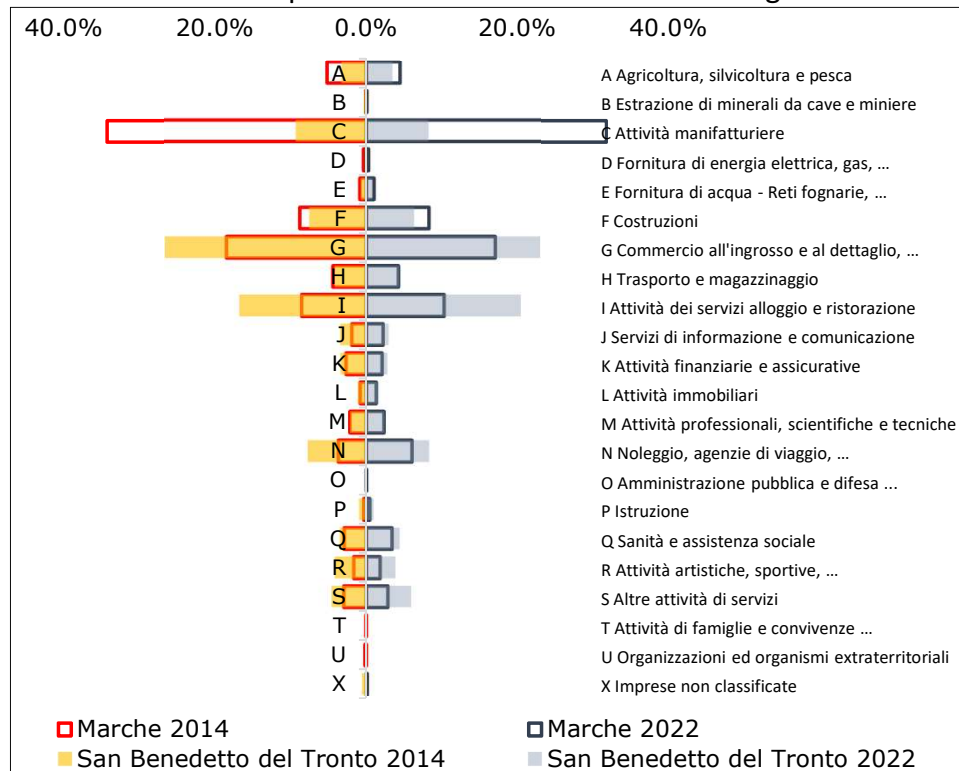
Numero di addetti a San Benedetto del Tronto (al 31 dicembre)



Evoluzione degli addetti (Numeri indice: 2014=100)



Distribuzione % per Settore di Attività Economica degli addetti



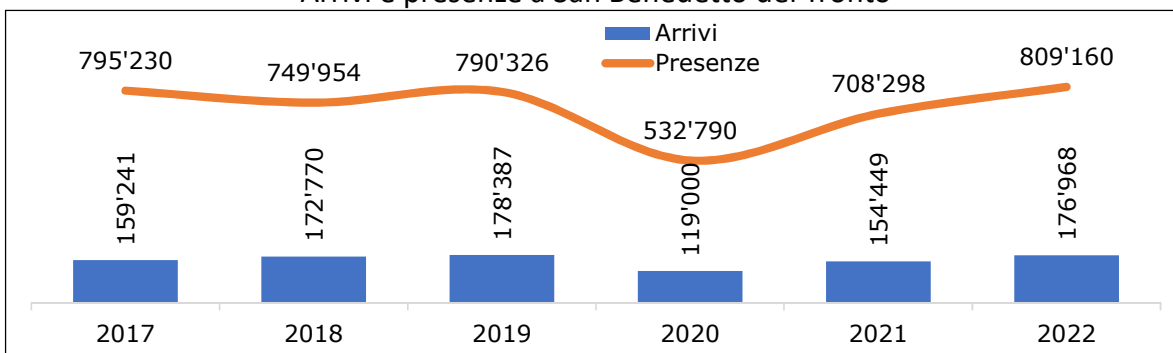
* Al 30 giugno. Fonte: ns elaborazione su dati Camera di Commercio

Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

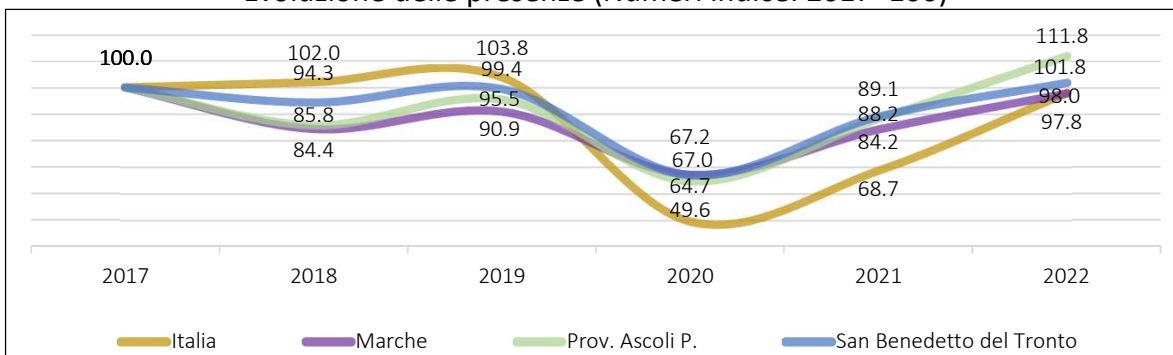
I flussi turistici

Analizzando la domanda turistica il 2022 ha significato per San Benedetto del Tronto il ritorno ai livelli pre-Covid, in termini di presenze (numero di notti trascorse nelle strutture ricettive) si registrano i valori più elevati degli ultimi 5 anni. La piena ripresa del settore dalla crisi legata alla pandemia da Covid-19 registrata a San Benedetto è visibile, con dinamiche anche più accentuate, nel confronto con le medie provinciali, regionali e nazionali. San Benedetto del Tronto è la città più rilevante sia in termini di offerta di posti letto (il 36% del totale provinciale), sia con riferimento alle presenze (42,3%).

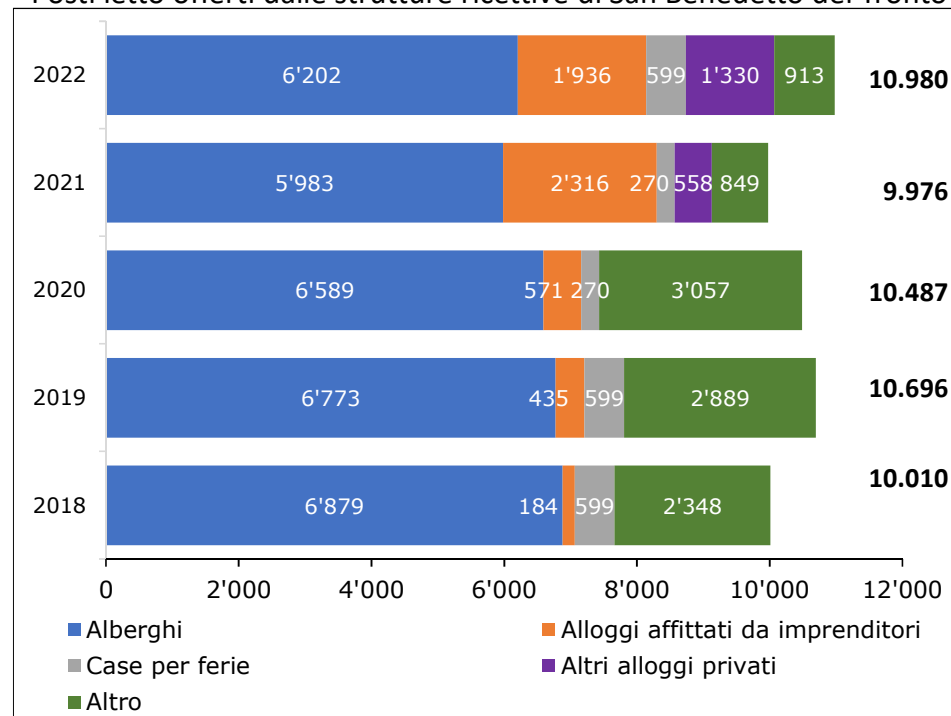
Arrivi e presenze a San Benedetto del Tronto



Evoluzione delle presenze (Numeri indice: 2017=100)



Posti letto offerti dalle strutture ricettive di San Benedetto del Tronto



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

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

OFFERTA DI RETI E SERVIZI DI TRASPORTO

Offerta di reti e servizi di trasporto

Rete stradale esistente e gerarchizzazione

La rete viaria principale di accesso alla città dall'esterno presenta una struttura a "pettine" ed è costituita dalle seguenti arterie:

- l'Autostrada 14 Bologna-Taranto che si sviluppa in direzione Nord-Sud e consente di accedere al comune di San Benedetto da sud, mediante lo svincolo "San Benedetto del Tronto – Ascoli Piceno", e da nord, mediante lo svincolo "Grottammare";
- il Raccordo Autostradale 11 (RA11), comunemente noto con il nome di "Superstrada Ascoli-Mare", che si sviluppa in direzione Est-Ovest per 23 km circa e costituisce un collegamento veloce tra la località Porto d'Ascoli di San Benedetto ed Ascoli Piceno (e conseguentemente le zone industriali e le cittadine poste lungo la vallata del Tronto);
- la Strada Statale 16 Adriatica che attraversa in direzione Nord-Sud tutto il territorio comunale, collegando San Benedetto con i comuni di Grottammare (a nord) e Martinsicuro (a sud);
- la Strada Statale 4 Salaria che si sviluppa in direzione Est-Ovest e mette in collegamento San Benedetto del Tronto, nella località di Porto d'Ascoli, con Roma passando per i capoluoghi di Rieti ed Ascoli Piceno e valicando l'appennino centrale al passo della Torrita (1.018 m s.l.m.).

Sempre lungo la direttrice trasversale Est-Ovest sono presenti altre vie di comunicazione, in genere strade provinciali a scorrimento non veloce, che collegano San Benedetto con i paesi collinari limitrofi alla costa e quindi alla stessa SS16, come Acquaviva Picena (collegata dalla SP175) e Montepreandone (collegato dalla SP71).

Le infrastrutture autostradali sono caratterizzate da una sezione a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, mentre le altre hanno una sezione ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia.

Il territorio urbano comunale può essere suddiviso in due macro-zone funzionali: una ad est del rilevato ferroviario che è contraddistinto da una viabilità a servizio delle strutture alberghiere nel periodo estivo e per spostamenti urbani nella rimanente parte dell'anno; mentre il territorio ad ovest della ferrovia, che è confinato all'interno del fronte collinare, ingloba la parte più consistente dell'insediamento urbano e produttivo.

Dallo schema riferito alla classifica funzionale delle strade definita all'interno del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottato dall'Amministrazione Comunale di San Benedetto del Tronto, la viabilità risulta organizzata con le principali direttrici (di scorrimento e di quartiere) orientate in direzione nord-sud a cui si raccorda un denso reticolo di strade minori, prevalentemente di tipo locale.

Schematicamente è possibile individuare da ovest ad est rispettivamente l'Autostrada A14, il tratto urbano della SS 16 "Adriatica", il prolungamento dell'Ascoli-Mare "sopraelevata" che termina in località Brancadoro, Viale dello Sport e Viale De Gasperi, la linea ferroviaria ed il Lungomare da Porto d'Ascoli a San Benedetto del Tronto.

In definitiva sul territorio di San Benedetto del Tronto si contano 8,16km di autostrade (escludendo svincoli e rampe), 9,2km di strade statali (SS16 per 8km e Superstrada Ascoli-Mare per 1,2km), 15,5km di strade provinciali, 220,8km di strade comunali e 2,88km di strade vicinali.



Offerta di reti e servizi di trasporto

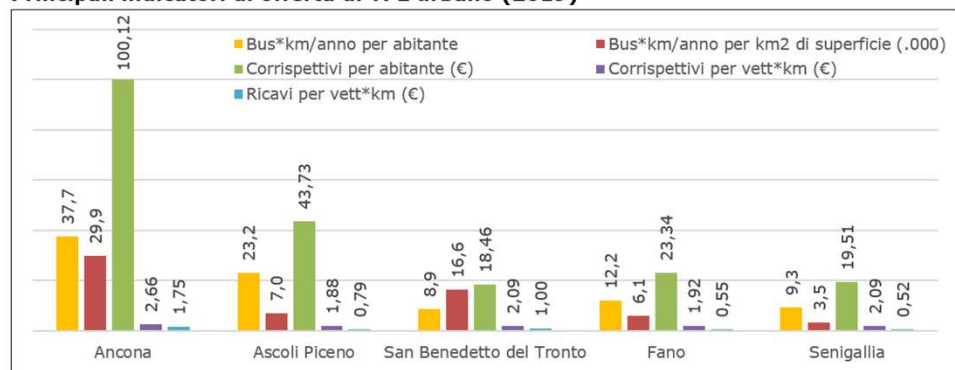
Offerta e domanda di TPL urbano

Sono diversi i servizi di trasporto collettivo che insistono sulla città di San Benedetto del Tronto, dai servizi di taxi ai servizi di noleggio con conducente, dai servizi di TPL su gomma urbani ed extraurbani ai servizi di TPL regionali su ferro, oltre ai servizi di trasporto pubblico interregionale anche in questo caso sia su gomma che su ferro.

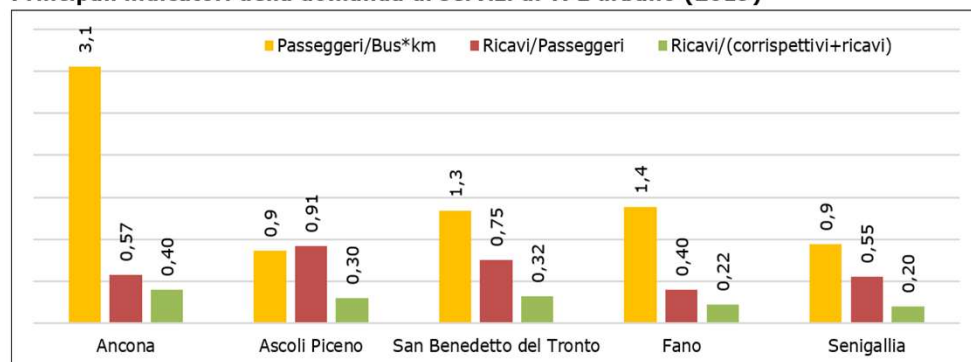
In questo contesto si inseriscono poi i servizi di trasporto scolastico rivolti agli studenti delle scuole cittadine dell'Infanzia, Primarie e Secondarie di 1° grado.

Facendo adesso riferimento ai servizi di Trasporto Pubblico Locale di ambito urbano, si segnala in primo luogo che i servizi sono gestiti dalla società START Plus scarl, società consortile costituita dalla società a capitale pubblico START S.p.A. (che detiene l'84% delle quote societarie) e dalla società a capitale privato APR scarl (detentrica del 16% delle quote societarie), a seguito della gara pubblica "a doppio oggetto" indetta nei primi anni del 2000 per la scelta del socio privato e la gestione dei contratti di servizio di TPL.

Principali indicatori di offerta di TPL urbano (2019)



Principali indicatori della domanda di servizi di TPL urbano (2019)



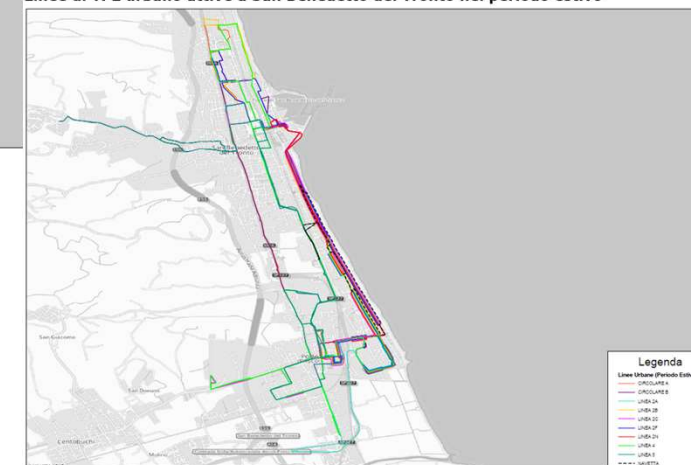
Fonte: ns elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale

Linee di TPL urbano attive a San Benedetto del Tronto nel periodo invernale



Fonte: ns elaborazione su dati GTFS di Start

Linee di TPL urbano attive a San Benedetto del Tronto nel periodo estivo



Fonte: ns elaborazione su dati GTFS di Start

Verso Ascoli Piceno sono 15 le coppie di treni in un giorno feriali, 6 in un giorno festivo, mentre considerando il collegamento tra le 2 stazioni interne di San Benedetto, sono ben 27 le coppie di Treni garantiti dal contratto di servizio tra Trenitalia e le regioni Marche e Abruzzo, a cui si sommano altre 6 coppie garantite dall'azienda abruzzese TUA (nei giorni festivi le coppie totali sono 14).

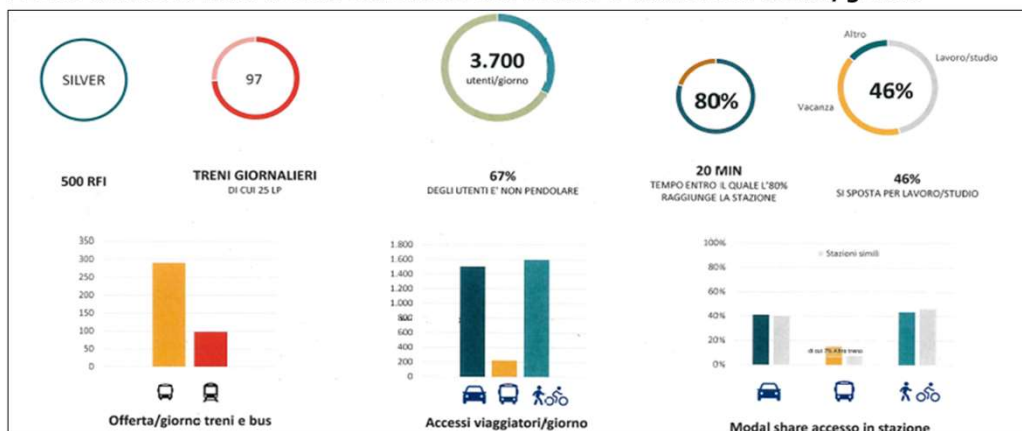
The map shows the coastline from Colli Fronto to Marina di Gioianni. The proposed railway line (red) starts at Colli Fronto, passes through Spinetti, Montampolo del Tronto, Acquaviva Picena, San Benedetto, and Marina di Gioianni. Existing roads (green) are shown as thin lines. The map also includes labels for Montefiore dell'Asso, Massignano, Ripatransone, Cupara Marittima, Grosolanmare, San Benedetto, Acquaviva Picena, Montepiandone, Montampolo del Tronto, Spinetti, Colli Fronto, Colonna, and Marina di Gioianni. A legend in the bottom right corner identifies the red line as 'Linea Suburbane' and the green line as 'Linea I'.

Principali collegamenti di TPL e regionale su ferro (orario invernale, giorno ferialo)

Da	A	n. treni (Trenitalia)	n. treni (TUA)
San Benedetto del Tronto FS	Ancona	24	-
Ancona	San Benedetto del Tronto FS	26	-
San Benedetto del Tronto FS	Ascoli Piceno	15	-
Ascoli Piceno	San Benedetto del Tronto FS	15	-
San Benedetto del Tronto FS	Porto d'Ascoli	27	7
Porto d'Ascoli	San Benedetto del Tronto FS	27	6

Fonte: rilevazione diretta (treni previsti per il giorno 18/01/2024)

Profilo della stazione di San Benedetto del Tronto e numero di utenti/giorno



Fonte: RFI Focus Accessibilità 2022

Offerta di reti e servizi di trasporto

Descrizione della rete ciclabile

La rete ciclabile attuale si estende per circa 23 km all'interno dei confini comunali cittadini, prevalentemente in direzione nord sud, parallela alla costa.

Gli itinerari collegano buona parte degli attrattori esistenti: a partire dall'ex Stadio Ballarini a nord, passando per la zona portuale e la Pineta Buozzi, il lungomare e Viale dello Sport, fino alla Riserva Naturale Sentina.

La pista ciclabile di Via Manara vuole creare una connessione, seppure non completa, verso la più interna Zona industriale, muovendosi parallelamente all'Albula e tangendo l'Ospedale cittadino. Diversi sono anche gli istituti scolastici direttamente serviti dalla rete: due scuole dell'infanzia, l'Enrico Mattei e le primarie Spalvieri e Cappella.

Alcuni degli itinerari realizzati si muovono lungo i percorsi di Ciclovie di interesse sovralocale, in particolare la Ciclovía Adriatica (Appartenente alla Rete delle Ciclovie Nazionali e alla rete Bicalta) e la Ciclovía del Tronto.

La rete esistente si presenta generalmente in buono stato, con alcuni tratti che necessitano di maggiore manutenzione per quanto concerne i fondi stradali e la segnaletica orizzontale.

Rilievo sulla rete ciclabile di San Benedetto del Tronto



Offerta di reti e servizi di trasporto

Aree pedonali, Strade scolastiche, Zone 30 e ZTL

Le aree pedonali cittadine sono concentrate nella zona centrale della città e risultano essere le seguenti.

1. Area di Viale Venti Settembre, compresa tra Corso Giuseppe Mazzini, Via Francesco Crispi, Via Mario Curzi, Via Galileo Galilei – Via Volturmo – Via Risorgimento.
2. Area di Viale Secondo Moretti, compresa tra Via Mario Curzi, Via Mario Mazzocchi, Via Antonio Gramsci e Via Galileo Galilei.
3. Area di Via Secondo Moretti e Via Mazzocchi, compresa tra Via Antonio Gramsci e il fascio ferroviario .
4. Area di Viale Bruno Buozzi, ad est del fascio ferroviario, delimitata da Viale Olindo Pasqualetti, Viale Marinai d'Italia, Via Francesco Fiscaletti.

La zona del cosiddetto “Vecchio incasato” è l’unica area urbana interessata da limitazioni al traffico veicolare. La ZTL è stata istituita nel 2015, con interdizione della circolazione tra le 19.00 e le 07.00 di tutti i veicoli a motore ad eccezione degli autorizzati, e ha visto l’apposizione del varco elettronico e la definizione delle modalità di tariffazione e rilascio degli abbonamenti dei parcheggi cittadini, compresi quelli del “Vecchio incasato”, nel 2016.

L’area risulta limitata ad a sud ed a ovest da Via Fileni, a est da Via Forte-Via dei Bastioni e a nord dal parco “Saffi” e che ha una unica strada di accesso in Via S. Voltattorni in direzione di marcia ovest-est e due vie di uscita (via Forte e Via del Consolato).

Per quanto riguarda le strade scolastiche risultano messe in atto diverse azioni specifiche localizzate. Si riporta di seguito l’inquadramento dei plessi scolastici cittadini con l’analisi delle misure presenti nelle relative vie di accesso, consultabili nella tabella qui presentata.

Aree pedonali a San Benedetto del Tronto



Inquadramento dei plessi scolastici e delle misure alla circolazione attuate

Id	Plesso	Nome Via	Misura
1	Nicola Miscia	Via Luigi Ferri	Attraversamento pedonale rialzato
2	S. Giovanni Battista	Via San Martino	Nessuna misura
3	Armando Marchegiani	Via Giuseppe Impastato	Nessuna misura
4	G. Sacconi	Via Giacomo Leopardi	Nessuna misura
5	Moretti	Viale Gino Moretti	Chiusura al traffico negli orari di ingresso e uscita
5	Filippo Buscemi	Via Francesco Fiscaletti	Attraversamento pedonale rialzato
6	Maria Immacolata	Via Tonale	Nessuna misura
7	Via Puglia	Via Puglia	Restringimento di carreggiata in ingresso strada
8	Giacomo Leopardi	Viale Alcide de Gasperi	Chiusura del traffico antistante la scuola
9	Rossetti e Piacentini	Via Asiago	Chiusura al traffico negli orari di ingresso e uscita
10	Mario Curzi	Via Palmiro Togliatti	Area pedonale
11	Infanzia Togliatti	Via San Pio X	Nessuna misura
12	Antonio Guastafarro	Viale dello Sport	Nessuna misura
13	Capriotti	Via Guido Sgattoni	Nessuna misura
14	Ragnola	Via Montevergine	Area pedonale
15	Via Mattei	Via Enrico Mattei	Nessuna misura
16	L. Spalvieri	Via Goffredo da Buglione - Via Bartolomeo Colleoni	Nessuna misura
17	Alfortville	Via Alfortville	Chiusura parziale negli orari di ingresso e uscita
18	Luigi Cappella	Via Ticino	Chiusura al traffico negli orari di ingresso e uscita

Offerta di reti e servizi di trasporto

Sistema della sosta

La regolamentazione della sosta nel territorio comunale di San Benedetto del Tronto, come stabilito dalla Deliberazione della Giunta Municipale n. 4 del 14/01/2016, è volta a garantire un efficace controllo e una gestione ottimale degli spazi destinati alla sosta veicolare. Il documento definisce con precisione le modalità, i criteri e i limiti della sosta a pagamento, fornendo anche i parametri e le modalità per il rilascio degli abbonamenti. L'ampia gamma di abbonamenti contempla soluzioni specifiche per i residenti e no, soluzioni stagionali legate alla gestione delle attività balneari ed alberghiere, commercianti, artigiani e per i dipendenti che svolgono attività sul territorio interessate dalle aree di sosta a pagamento nonché soluzioni specifiche per mezzi ecologici.

Zone e strade con offerta di sosta pagamento della Zona "Centro"

Via Crispi	Via Legnano	Largo Mazzini
Via Giovanni XXIII	Via San Martino	Piazza C. Battisti
Via Balilla	Via Custoza	Viale Gramsci
Via F.lli Cairoli	Via Mentana	Piazza Sacconi
Via Ugo Bassi	Via Palestro	Piazza Dante
Via Curzi	Via Aspromonte	Piazza Bice Piacentini
Via XX Settembre	Viale dei Tigli	Via Rossini
Via Mazzocchi	Viale Marinai d'Italia	Via Asiago
Via Leopardi	Piazza Caduti del mare	Piazza Matteotti
Via Pizzi	Via Amalfi	Piazza Bambini del Mondo
Viale S. Moretti	Via Venezia	Viale Buozzi ⁽²⁾
Via Risorgimento	Via Pisa	Via La Spezia
Via dell'Olmo ⁽¹⁾	Via Palermo	Via Roma
Via Spinozzi	Via Milano	Via Carducci
Via Tonale	Via Napoli	Via Vittorio Veneto
Via Volturmo	P.zza Ancona	Via Pascoli
Via Galilei	Via Solferino	Via Mercantili
Via Bezzacca	Largo La Spezia	Via Pisacane
Via Calatafimi	Via Montebello	
Via Castelfidardo	Piazza Nardone	

⁽¹⁾ Dalle 7 alle 23 tutti i giorni

⁽²⁾ Nel periodo invernale la tariffa oraria è di € 1,30 dalle 9 alle 13 e dalle 15.30 alle 20.00. Da giugno a settembre si applica la tariffa del lungomare

Zone e strade con offerta di sosta pagamento della Zona "Lungomare"

Via Trento	Via Plauto	Via Verdi
Via Volta ⁽¹⁾	Via Tacito	Via Spontini
Via Premuda	Via Frau	Via Ponchielli
Via Riva del Garda	Via S. Giacomo ⁽²⁾	Via Giordano
Largo Trieste	Viale Trieste	Via Mascagni
Via Cadore	Viale Marconi	Via Donizetti
Via Rovereto	Viale Scipioni	Via Peci
Via Monfalcone	Viale Europa	Via Cimarosa
Via Gradisca	Viale Rinascimento	Via Cherubini
Via Gorizia	Via Volta	Via Del Mare
Via Pola	Via Virgilio	Via Dei Laureati
Via Grado	Via Stamira	Via Via San Giacomo
Via Fiume	Via Matilde Di Canossa	Via San Francesco
Via Oslavia	Via Maffei	Via Alberto Da Giussano
Via Cornelio Nepote	Via Dei Mille	Via Dal Verme
Via Tibullo	Via Confalonieri	Via Ferrucci
Via Catullo	Via Clotilde Di Savoia	Via Fieramosca
Via Cicerone	Via Deledda	Via Arnaldo Da Brescia
Via Ovidio	Via Duse	Via Fratelli Cervi
Via Giovenale	Via Montessori	Largo Vittime Del Terrorismo
Via Orazio	Via Negri	

⁽¹⁾ Tratto tra Via Trento e Via Tacito ù

⁽²⁾ Tratto tra Via Frau e Piazza D'Acquisto

Offerta di reti e servizi di trasporto

Servizi di mobilità in sharing

Sul territorio di San Benedetto del Tronto sono presenti servizi di sharing, nella forma i car sharing e monopattini elettrici in sharing. Non si riscontra la presenza di servizi di bike sharing, servizi che tuttavia erano stati sperimentati tra il 2007 ed il 2015 nella formula station-based.

Con riferimento ai monopattini in sharing, a seguito di un avviso pubblicato nel corso del 2022, sul territorio è presente la società Helbiz che offre i propri servizi anche all'interno del confinante comune di Grottammare. L'avviso prevedeva, in prima battuta, la sperimentazione del servizio per una durata di 12 mesi, offriva la possibilità di coinvolgere fino ad un massimo di 4 operatori per un numero di veicoli, per ciascun operatore, non superiore a 50.

Nell'avviso si prevedeva, tra l'altro, di garantire il funzionamento del servizio in modalità free-floating (a flusso libero, cioè con possibilità di restituire il monopattino in punti diversi da quello di prelievo) tramite il supporto di App e/o piattaforme digitali dedicate per la gestione dello stesso, nonché di escludere (informandone gli utenti come condizione preliminare rispetto all'iscrizione al servizio) la possibilità di chiudere la corsa in determinate aree pubbliche e/o ad uso pubblico del territorio comunale (in particolare Piazza Giorgini, Viale S. Moretti, Via XX Settembre e Piazza Sacconi, oltre che sui marciapiedi ad eccezione delle aree individuate dal Comune) ed escludere la possibilità di circolazione lungo la ex SS 16 Adriatica, Viale Dello Sport e Via Torino, mediante opportuna impostazione del sistema di controllo georeferenziato del servizio.

Facendo riferimento al car sharing a San Benedetto del Tronto è attivo un servizio di noleggio offerto dalla società Renault Italia attraverso il proprio marchio MOBILIZE. Attualmente la flotta si compone di 9 Renault ZOE Phase 2 (auto full electric) distribuite sul territorio nella formula free floating.

Area servita dai monopattini elettrici in sharing di Helbiz*



*Interrogazione dell'App Helbiz (01/02/2024)

Auto in sharing sul territorio di San Benedetto del Tronto*



*Interrogazione del sito <https://share.mobilize.com> (01/02/2024)

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

DIMENSIONI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ ANALIZZATA

Dimensioni della domanda di mobilità analizzata

Alcuni dati sul pendolarismo

Le statistiche dei pendolari, rilevate nell’ambito del Censimento generale della popolazione, descrivono l’universo della domanda sistematica generata dalla popolazione residente in famiglia o in convivenza, e sono sintetizzate nelle matrici comunali origine-destinazione. San Benedetto del Tronto presenta tassi di autocontenimento elevati sia per lavoro che per studio; in particolare la quota di pendolari che si muovono per lavoro all’interno del comune si colloca tra il 40% ed il 60%, mentre per motivo studio quasi la totalità di pendolari resta nel comune.

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

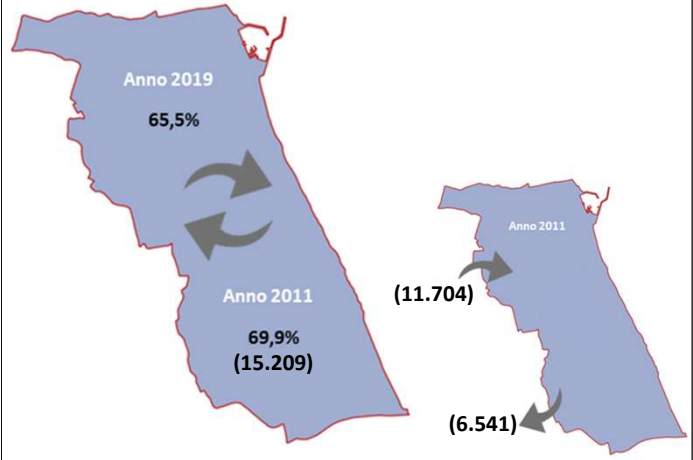
	Stesso comune di dimora abituale		Fuori del comune di dimora abituale				Tutte le voci		
	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro	Studio	Lavoro
2011	9.518	5.691	15.209	5.524	1.017	6.541	15.042	6.708	21.750
2019	9.440	5.441	14.881	6.546	1.282	7.828	15.986	6.723	22.709
Variazioni ass.	-78	-250	-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)

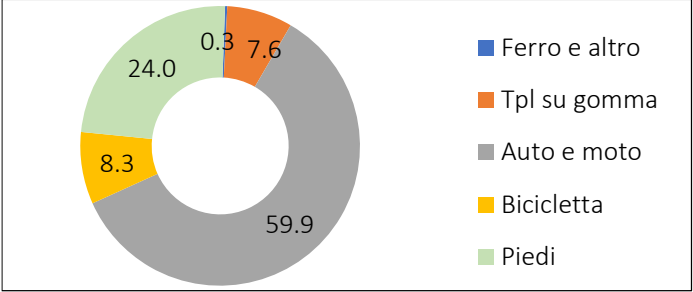
		Urbano Lavoro	Urbano Studio	Urbano Totale	Extra-urbano Lavoro	Extra-urbano Studio	Extra-urbano Totale	Totale
San Benedetto del Tronto	Val. ass	9.440	5.441	14.881	6.546	1.282	7.828	22.709
	Val. %	41,6	24,0	65,5	28,8	5,6	34,5	100,0
Ascoli Piceno	Val. ass	34.301	19.792	54.093	37.428	9.501	46.929	155.115
	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 a San Benedetto



Mezzo prevalente dei pendolari «interni» a San Benedetto



Dimensioni della domanda di mobilità analizzata

La campagna di rilevazione dei flussi di traffico (1/3)

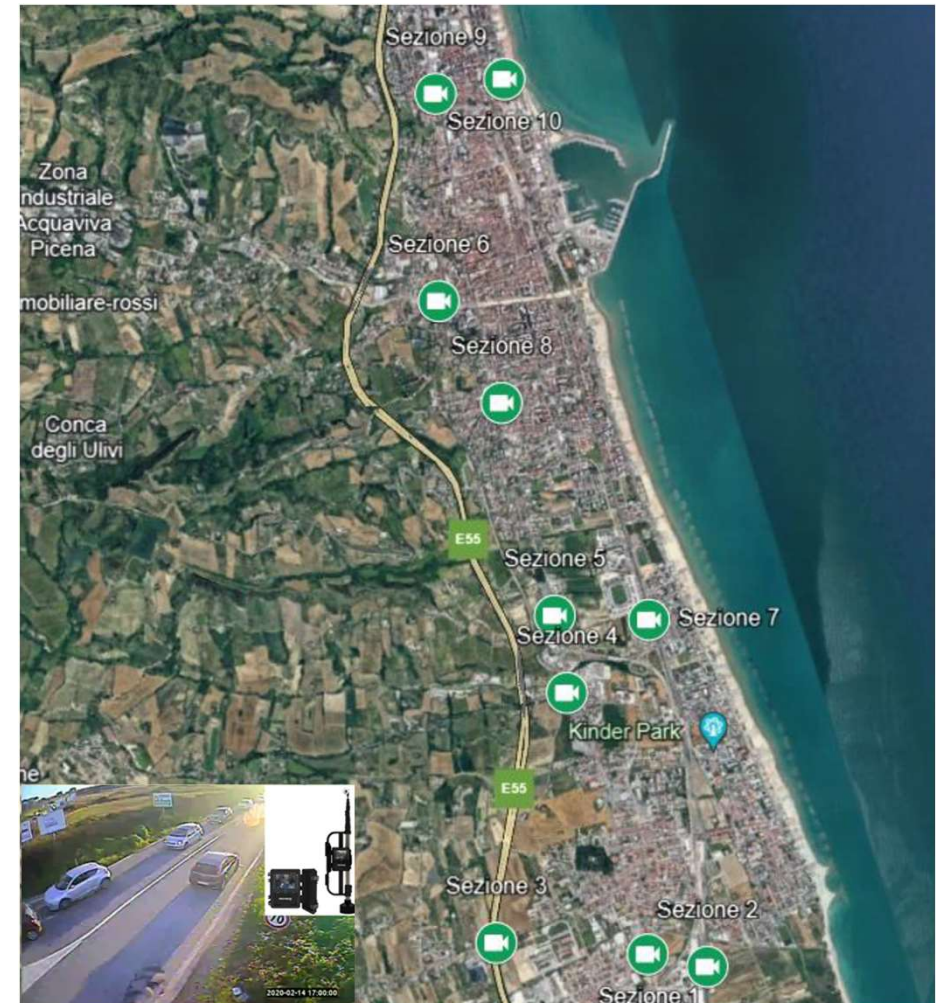
Nei giorni di domenica 12 novembre e martedì 14 novembre 2023 è stata effettuata, attraverso l'installazione contemporanea di 10 telecamere, una campagna di rilevazione dei flussi veicolari che interessano il territorio di San Benedetto del Tronto.

Con riferimento alla giornata di domenica 12 novembre la sezione che registra i maggiori volumi è la n. 2 (SS16Var Adriatica «sopraelevata» - prima dell'Eni Station), interessata da un volume di traffico pari a quasi 20.000 veicoli, seguono le sezioni n. 8 (SS16 - tra Via Sardegna e Via Sicilia), n. 5 (SS16 - dopo la rotatoria con «sopraelevata» e Viale dello Sport) e n. 9 (SS16 - entrata nord di San Benedetto del Tronto) con numeri che variano intorno la soglia dei 16.000 veicoli nelle 14 ore di rilievo (dalle 7:00 alle 21:00). La sezione con i minori flussi è la n. 4 (SS71 - incrocio SS16), con meno di 3.000 veicoli osservati.

L'analisi dei flussi registrati nel giorno feriale di martedì 14 novembre 2023 restituisce risultati significativamente diversi rispetto a quelli prima commentati. In particolare emerge la rilevanza della sezione n. 2 con oltre 30.000 registrati tra le 7:00 e le 21:00, seguita a distanza dalle sezioni n. 5 e n. 8, entrambe con oltre 20.000 veicoli nell'arco delle 14 ore.

Ulteriori rilievi hanno riguardato:

- 3 sezioni per 5/6 giorni consecutivi nel mese di agosto 2023;
- l'acquisizione dei Floating Car Data (FCD) per il mese di ottobre 2019 (periodo preCovid) e per i primi 10 giorni del mese di agosto 2023.



Dimensioni della domanda di mobilità analizzata

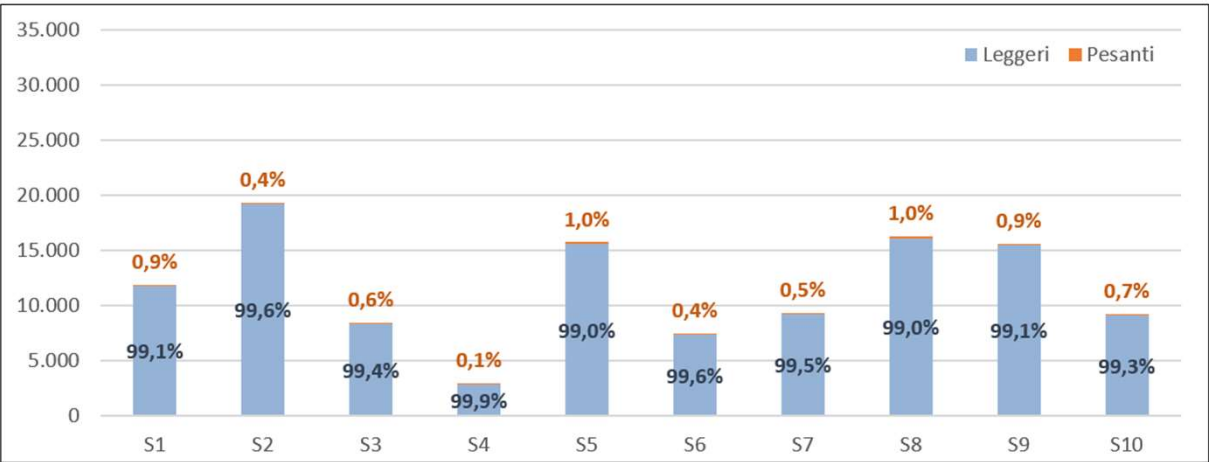
La campagna di rilevazione dei flussi di traffico (2/3)

La distinzione dei flussi rilevati per tipologia di veicolo evidenzia la netta rilevanza di quelli leggeri, sia facendo riferimento al giorno festivo. Nel primo caso i veicoli pesanti rappresentano meno dell'1% del totale in quasi tutte le sezioni osservate, le uniche eccezioni riguardano le sezioni n. 5 e n. 8, dove si registrano anche i più alti livelli in termini assoluti (oltre 150 mezzi nell'arco della giornata).

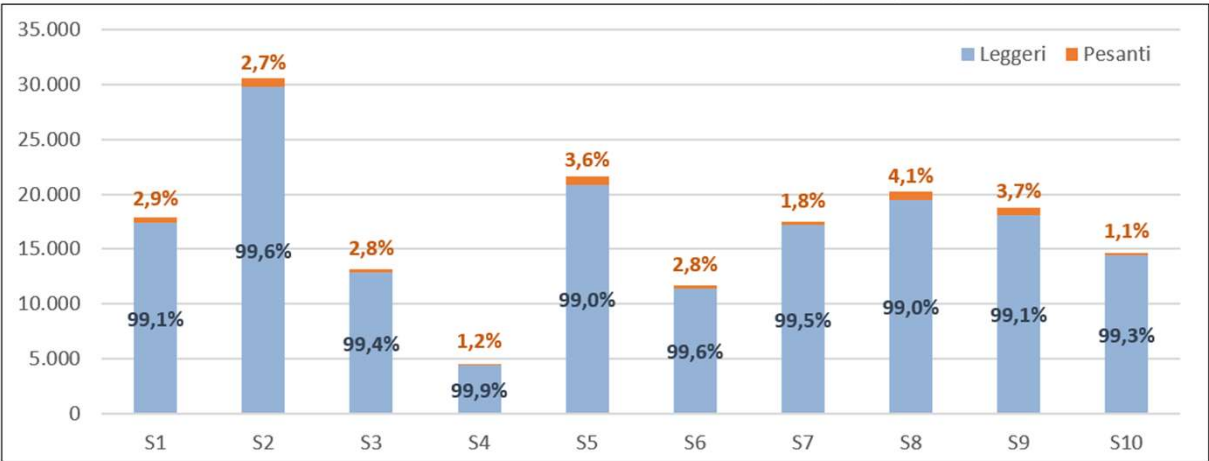
Facendo poi riferimento al giorno feriale le quota dei mezzi pesanti si attesta sopra il 2% in quasi tutte le sezioni, superando quota 4% nel caso della sezione n. 8. In termini assoluti emergono le sezioni n. 2 (dove si sono registrati 823 passaggi di mezzi pesanti tra le 7:00 e le 21:00), n. 8 (821), n. 5 (783) e n. 9 (701).

Su alcune specifiche sezioni la rilevazione ha riguardato anche i flussi generati dai ciclisti.

Flussi totali rilevati nelle 10 sezioni domenica 12/11/2023 per tipologia di veicoli



Flussi totali rilevati nelle 10 sezioni martedì 14/11/2023 per tipologia di veicoli



Dimensioni della domanda di mobilità analizzata

La campagna di rilevazione dei flussi di traffico (3/3)

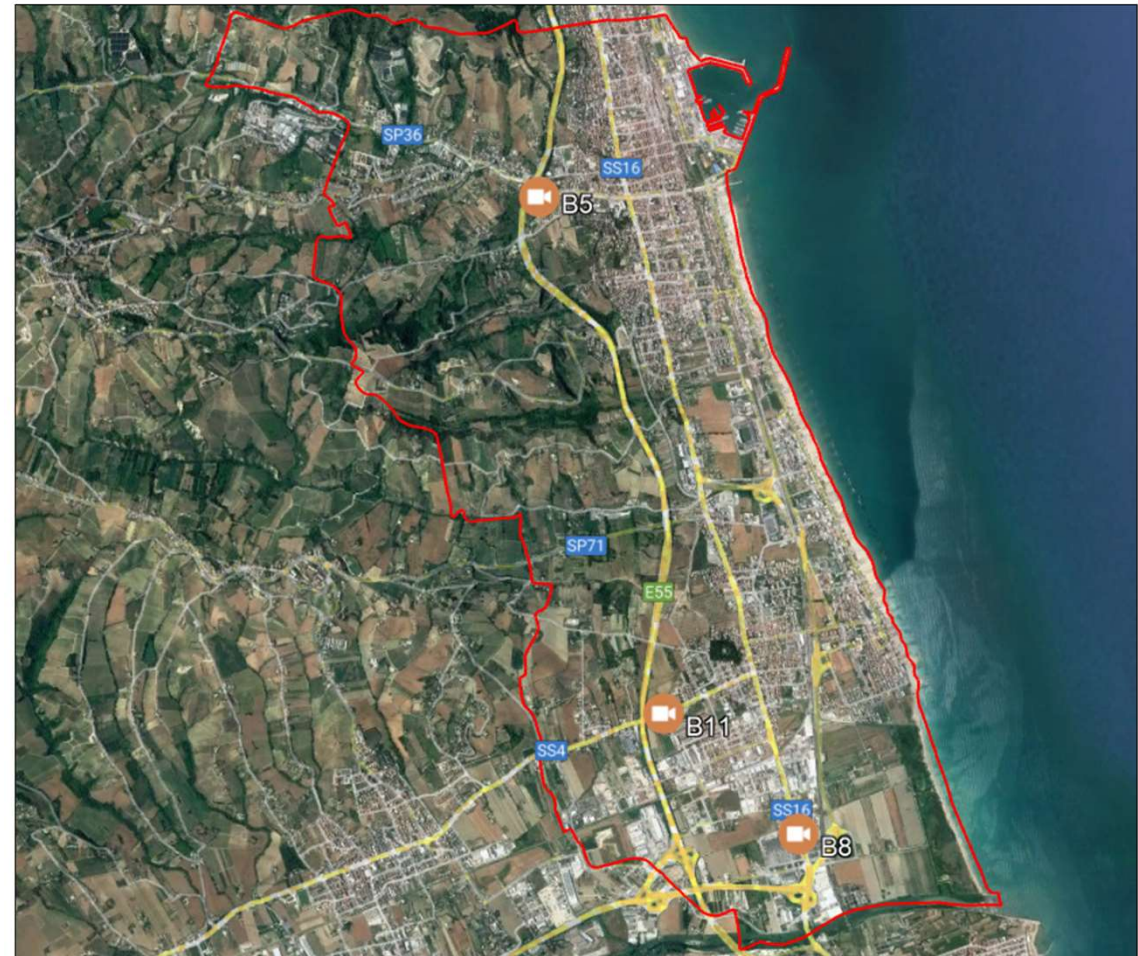
Per il periodo estivo si è proceduto all'utilizzo dei rilievi di traffico realizzato dalla società Autostrade nel mese di agosto 2023 su 3 sezioni interne al comune di San Benedetto del Tronto tramite radar.

I conteggi sono stati condotti su 3 sezioni (Fig. 79) per 5/6 giorni consecutivi per ogni sezione e suddivisi per direzione, nel mese di agosto 2023: B5 da venerdì 4 a martedì 8 agosto 2023; B8 da giovedì 3 a martedì 8 agosto 2023; B11 da giovedì 10 a martedì 15 agosto 2023.

I dati di output restituiti dalle attrezzature sono disaggregati per direzione di marcia e per le seguenti classi di lunghezza dei veicoli: Veicoli leggeri (L), lunghezza minore o uguale a 5,5 m.; Veicoli commerciali leggeri (CL), lunghezza compresa tra 5,5 e 10 m.; Veicoli commerciali pesanti (CP), lunghezza superiore a 10 m.

In questo contesto si sottolinea che per completare il quadro dei rilievi diretti si è proceduto ad acquisire i Floating Car Data (FCD) di VEM Solutions, nonché i dati Tom Tom per i primi 10 giorni di agosto 2023 di interesse per il territorio di San Benedetto del Tronto.

Localizzazione su mappa delle sezioni di rilievo



Dimensioni della domanda di mobilità analizzata

Modello di trasporto sviluppato per il PUMS di San Benedetto del Tronto

Per la stima della domanda generata del comune di San Benedetto è stato applicato il modello di generazione calibrato con i parametri dell'Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani «Audimob» di Isfort, assumendo la struttura socio-economica ed anagrafica delle singole zone di traffico. Stimato il numero complessivo di spostamenti per motivi (lavoro, studio e altro) generati dalla popolazione residente dall'area core del PUMS di San Benedetto del Tronto per zone di traffico, è stato stimato il numero di individui che in un giorno medio feriale, per un determinato motivo, si sposta per soddisfare i propri fabbisogni all'interno dell'Area core o verso l'esterno. Analogamente per i flussi di scambio generati e attratti dall'area core, stimati nell'ambito del Piano Regionale delle Marche, si è definito per motivo l'origine e la destinazione prevalente all'interno dell'area core. Il modello è stato poi sviluppato per tenere conto dell'offerta di trasporto in una logica di multimodalità; ciò consente di rappresentare sia l'offerta privata (strade) che quella collettiva (linee, percorsi, corse, fermate e orari dei servizi di TPL su gomma e su ferro regionale, nonché interregionale).

Le simulazioni di livello macroscopico del sistema del trasporto individuale sono state effettuate utilizzando il pacchetto software Visum. Di seguito si presentano alcuni esempi dei risultati ottenuti.

Livello di saturazione (Volume/Capacità) rete viaria. Assegnazione periodo scolastico ore 7:30 – 8:30



Livello di saturazione (Volume/Capacità) rete viaria. Assegnazione periodo estivo ore 18:00 – 19:00



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

PRINCIPALI CRITICITÀ E IMPATTI

Principali criticità e impatti

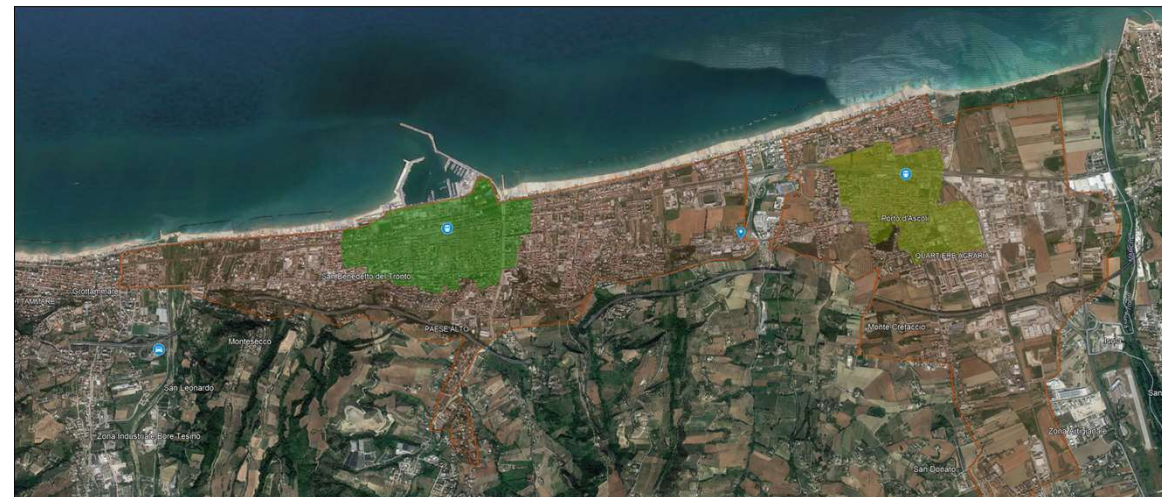
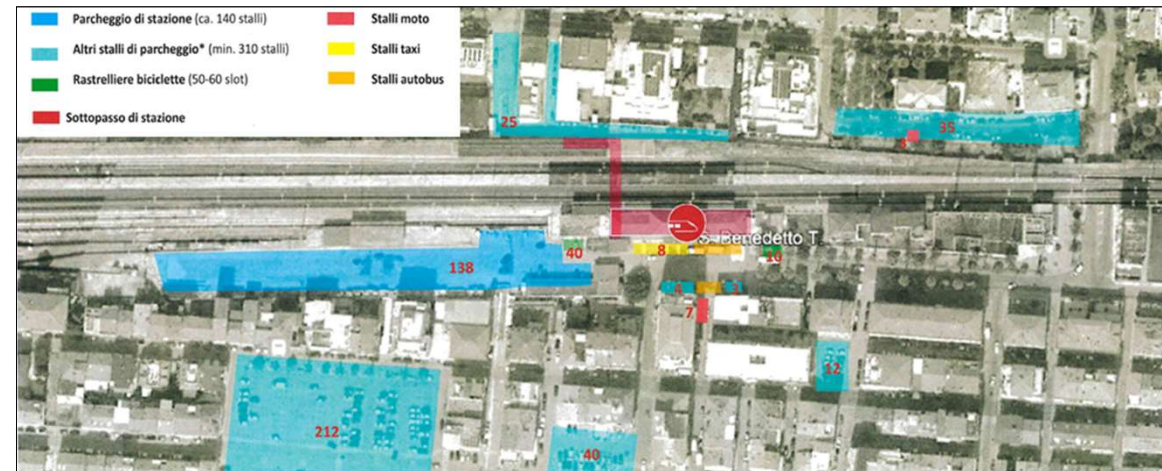
Accessibilità reti e nodi

La stazione ferroviaria di San Benedetto del Tronto di livello Silver è posta sulla linea Adriatica, sulla tratta Ancona – Pescara, ed è anch'essa parte del piano RFI di riqualificazione.

La domanda è in prevalenza non sistematica ed è pari a circa 1 milione di passeggeri annui e 3,7 mila passeggeri/giorno. Il 40% degli utenti accede in stazione in auto, più nello specifico il 33% nella modalità “kiss&ride” e il rimanente 7% parcheggiando la propria auto in prossimità della stazione, circa l'11% con trasporto collettivo su gomma, il 6,7% con il treno, il 2% con taxi, il 39% a piedi e solo lo 0,8% in bici. La permanenza in stazione è inferiore ai 30 minuti per il 94% dell'utenza. L'82,4% degli ingressi nel fabbricato di stazione provengono dal fronte ovest ed in particolare nell'ora di punta si registrano circa 190 utenti, la restante quota del 17,6% entra dal fronte est. L'80% dell'utenza raggiunge la stazione entro 20 minuti e il 46% si sposta per lavoro e studio.

La stazione sarà oggetto di lavori di riqualificazione e di adeguamento dell'accessibilità attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Entro 15 minuti in macchina (a flussi liberi) è poi possibile raggiungere un casello autostradale, quello di San Benedetto del Tronto facendo particolare riferimento l'area a Sud della città, quello di Grottammare considerando l'area nord del comune.



Principali criticità e impatti

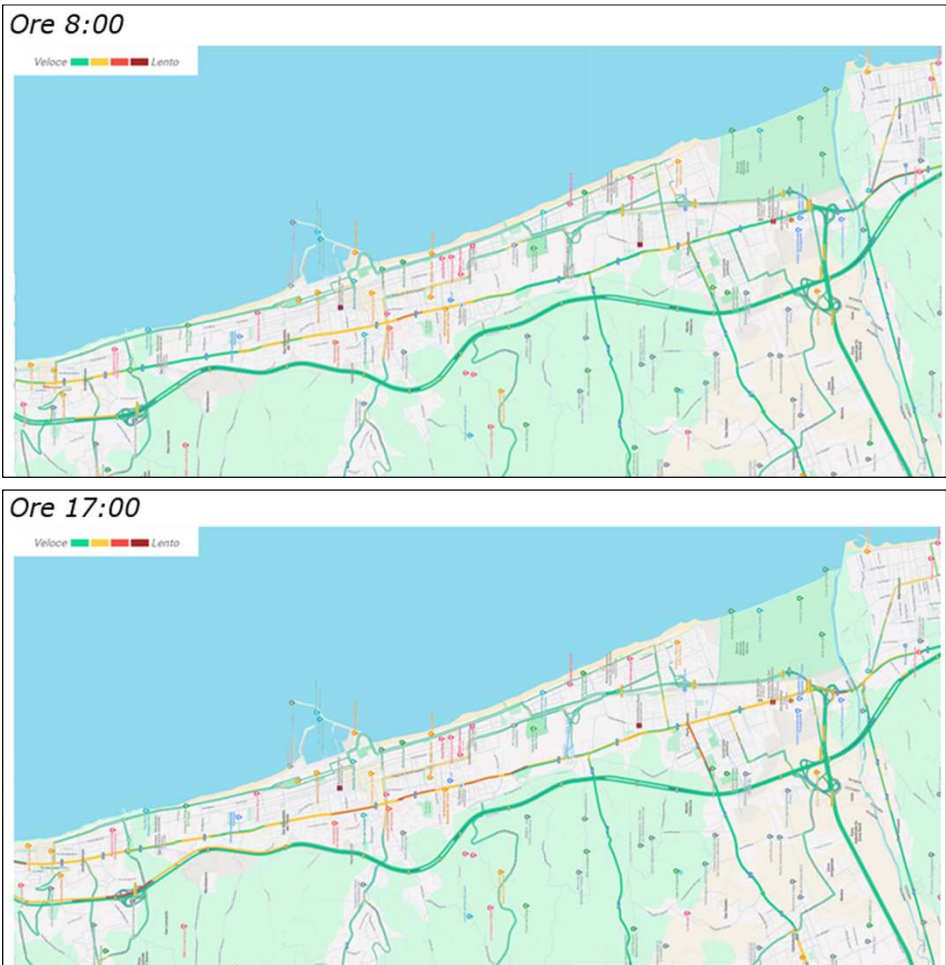
Livelli di saturazione e congestione della rete stradale

Ad integrazione dei rilievi di traffico è stata condotta l'analisi dei livelli di congestione registrati da Google Maps nelle diverse ore di un giorno tipico. Le analisi restituiscono una realtà caratterizzata da significati livelli di congestione di alcune delle principali arterie stradali di San Benedetto del Tronto, in particolare tra le 7:30 e le 9:00 di mattina, tra le 12:30 e le 14:00 e tra le 17:00 e le 20:00, in coerenza con i flussi rilevati sul territorio (Fig. 84). Tale analisi costituisce un ulteriore elemento di riferimento per la valutazione della capacità del modello di trasporto a replicare la realtà osservata.

I primi segnali di maggiore congestione sulla viabilità di San Benedetto sono visibili già alle dalle 7:30 sulla parte più centrale della SS16, oltre che in uscita da Martinsicuro e in parte a Grottammare verso San Benedetto, nonché sul Viale Alcide De Gasperi. I primi fenomeni di maggiore traffico tendono ad ampliarsi con passare dei minuti, interessando buona parte della SS16 (in particolare Corso Giuseppe Mazzini e Via Silvio Pellico, nonché negli incroci con la SS4 e poi con Via del Mare) oltre che il già citato Viale De Gasperi, parte del Viale dello Sport (nei pressi dell'IIS "Guastaferrò") e a Porto d'Ascoli la Strada Statale 16var.

Le criticità lungo la SS16 (e nelle diverse vie che incrocia nell'attraversare San Benedetto) e su Viale Alcide De Gasperi (interessando poi Via Gino Moretti per proseguire su Via Luciano Manara) si riscontrano anche in mezzo alla giornata, in coincidenza con l'uscita delle scuole e il rientro a casa per il pranzo; appare meno fluido il traffico anche su Via del Mare. I livelli di congestione lungo la SS16 appaiono ancora più critiche nelle ore del pomeriggio, con diversi tratti caratterizzati da velocità "lente". Ciò si riscontra anche in diversi tratti stradali già menzionati.

Livelli di congestione "tipici" delle principali strade sul territorio di San Benedetto del Tronto in un mercoledì



Principali criticità e impatti

Livelli di servizio TPL

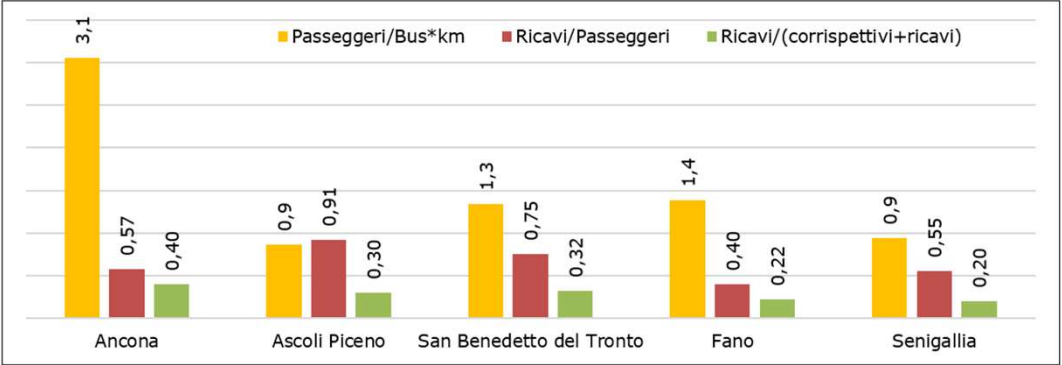
Analizzando i dati pubblicati dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale e riferiti al 2019 emerge che i passeggeri trasportati in ambito urbano sono pari a 562.318 (erano 414.705 nel 2018), un valore che ha consentito di generare ricavi da traffico per € 421.432,39.

In rapporto all'offerta di TPL urbano a San Benedetto del Tronto si registra un valore di 1,3 passeggeri per bus*km, un dato inferiore a quello registrato ad Ancona, ma in linea o superiore a quello registrato in altre importanti città delle Marche, ad esempio superiore al dato riferito ad Ascoli Piceno, dove l'indicatore si ferma a 0,9.

Altri possibili indicatori riguardano il rapporto tra ricavi e passeggeri e il rapporto tra i ricavi e il costo pubblico dei servizi (ricavi più corrispettivi). Nel primo caso il valore registrato per San Benedetto del Tronto è pari a € 0,75 per ogni passeggero, inferiore al dato registrato per Ascoli Piceno (€ 0,91) ma molto superiore a quelli registrati per Ancona (€ 0,57), Fano (€ 0,40) o per Senigallia (€ 0,55), mentre con riferimento al secondo indicatore la "performance" di San Benedetto appare inferiore a quella di Ancona ma superiore a quella delle altre città (ad esempio, se a San Benedetto i ricavi coprono il 32% del costo pubblico ad Ascoli Piceno questa stessa percentuale si ferma al 30%).

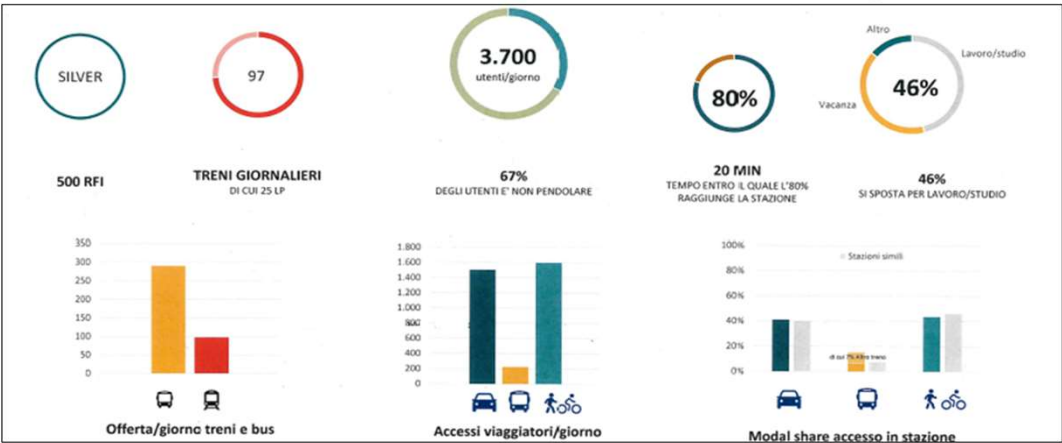
La stazione di San Benedetto del Tronto è frequentata in media da 3.665 passeggeri/giorno (per oltre 1 milione annuo), di questi il 33% si caratterizza per essere un pendolare, l'80% è in grado di raggiungere la stazione impiegando non più di 20 minuti e lo fa con l'auto (nel 40% circa dei casi), a piedi (39,3%), in bici (0,8%) o con un mezzo collettivo (19,8%).

Principali indicatori della domanda di servizi di TPL urbano (2019)



Fonte: ns elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale

Profilo della stazione di San Benedetto del Tronto e numero di utenti/giorno



Fonte: RFI Focus Accessibilità 2022

Principali criticità e impatti

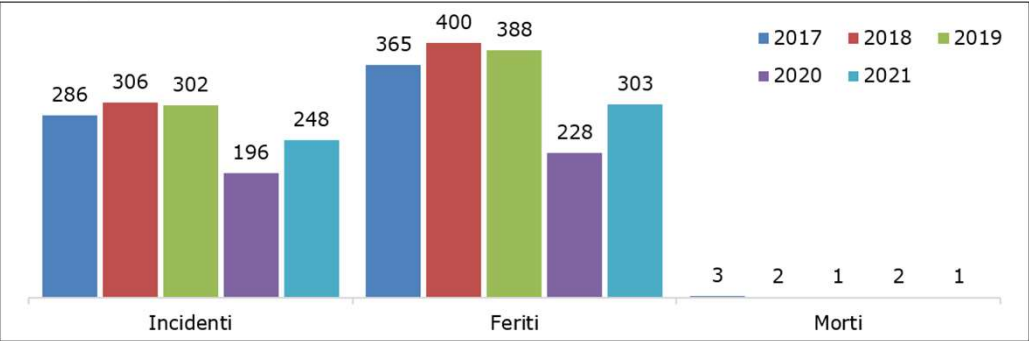
Incidentalità stradale (1/2)

Una delle maggiori criticità che si possono riscontrare in ambito locale riguarda i livelli di incidentalità stradale, e le possibili conseguenze in termini di feriti e morti. A San Benedetto del Tronto nel periodo pre-Covid si registravano poco più di 300 incidenti con lesioni a persone (sia nel 2018 che nel 2019 e in crescita rispetto al 2017), mentre negli anni più recenti il dato appare notevolmente ridimensionato, ma ciò per effetto delle restrizioni alla mobilità dovute alle politiche di contenimento del virus Covid-19.

L'analisi dei dati per tipologia di intersezione dove si sono verificati gli incidenti individua, nel caso di San Benedetto, nei rettilinei il luogo di maggiore pericolo, infatti è qui che sono avvenuti oltre il 50% degli incidenti e registrati oltre il 50% dei feriti, che diventano 3 su 4 se si considerano i soli pedoni feriti. La seconda tipologia per numero di incidenti è l'intersezione, ancorché segnalata, seguita dagli incroci.

Facendo invece riferimento ai vari trimestri dell'anno emerge che, sia in termini di incidenti che di feriti, è il terzo trimestre (ovvero da luglio a settembre) quello in cui si concentrano il maggior numero di fenomeni: nel 2021 si è registrato oltre il 37% degli incidenti e il 36% dei feriti, nel 2020 queste stesse percentuali hanno superato la soglia del 40%.

Numero di incidenti stradali con lesioni alle persone, morti e feriti San Benedetto del Tronto (2017-2021)



Fonte: ns elaborazione su dati Istat

Distribuzione % degli incidenti stradali e feriti con lesioni a San Benedetto del Tronto per trimestre e anno



Fonte: ns elaborazione su dati Istat

Principali criticità e impatti

Incidentalità stradale (2/2)

Un'ultima sezione dell'analisi riguarda gli incidenti registrati dalla Polizia Municipale di San Benedetto del Tronto, utili a valutare non solo gli incidenti con lesioni ma anche quelli che hanno provocato solo danni ai veicoli, nonché l'esatta localizzazione sul territorio della città. Nella figura sono presentati i tratti della viabilità di San Benedetto dove si sono registrati le percentuali più elevate di incidenti distinguendo quei tratti dove la concentrazione maggiore ha riguardato sia il 2019, sia il 2022 che il 2023, dai tratti dove la concentrazione ha riguardato 2 anni sui 3 considerati. Nel primo elenco rientrano diversi tratti della SS16 (Corso Mazzini, Via della Liberazione e Via Pasubio), Via del Mare e parte del lungomare (Viale Marconi per la precisione), mentre il secondo elenco si compone di Viale dello Sport, di parte della SS4 (Via Torino), Viale Nazario Sauro e Via Alessandro Volta. Nel solo 2023 si sono poi registrati diversi incidenti facendo riferimento a Via Piave (SS16), Via Toscana e Via Trieste.



Principali criticità e impatti

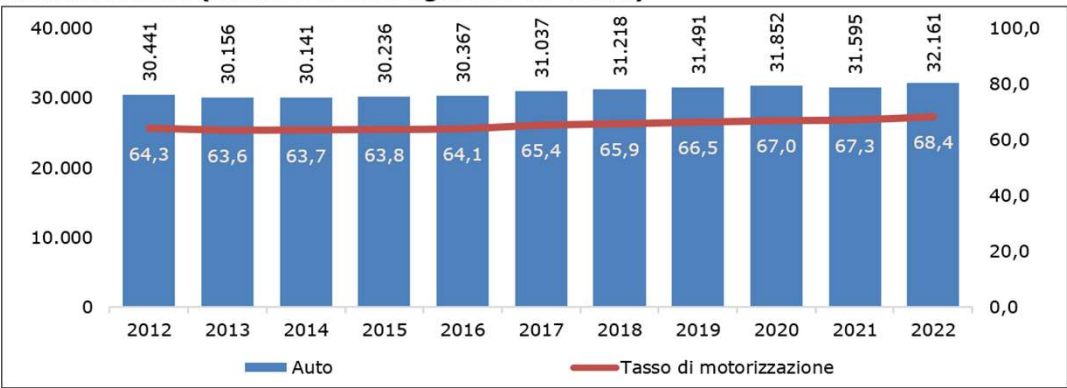
Parco veicolare

Nel 2022 a San Benedetto del Tronto si registra un parco veicolare pari a 44.732 mezzi, di cui il 71,9% composto da autovetture, il 16,4% da motocicli, il 7,5% da autocarri per il trasporto delle merci, mentre il restante 4,2% da altre tipologie di mezzi. Concentrando l'attenzione sulle auto nel 2022 sono oltre 32.000, in continua crescita dal 2012 in poi. In crescita anche il tasso di motorizzazione (rapporto tra il numero di auto e quello dei residenti), dal 64,3 auto ogni 100 abitanti del 2012 a 68,4 auto nel 2022.

L'incremento delle autovetture a San Benedetto del Tronto appare meno rilevante rispetto alla media nazionale, ma più significativa rispetto alle Marche e alla provincia di Ascoli Piceno, in particolare nell'ultimo biennio considerato.

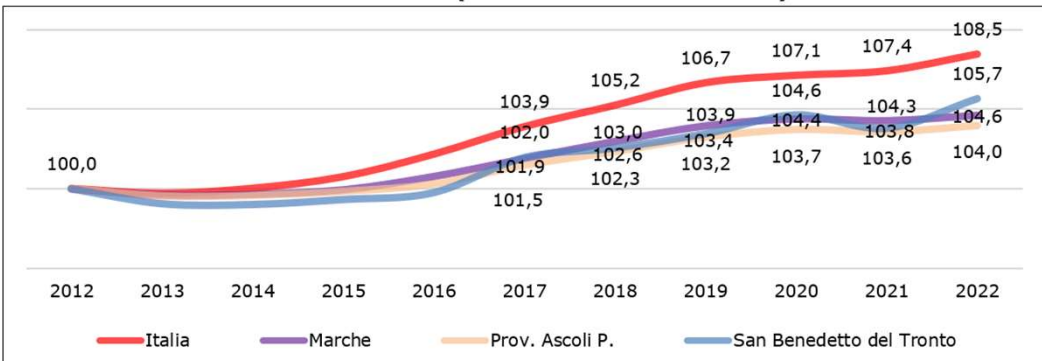
Nella distribuzione delle auto in relazione alla classe ambientale delle stesse, San Benedetto del Tronto si caratterizza per una percentuale di auto Euro 6 maggiore rispetto alle altre aggregazioni territoriali considerate: 34,5% del totale contro, ad esempio, il 30,7% della provincia di Ascoli Piceno.

Evoluzione del numero di automobili a San Benedetto del Tronto e tasso di motorizzazione (numero di auto ogni 100 residenti)



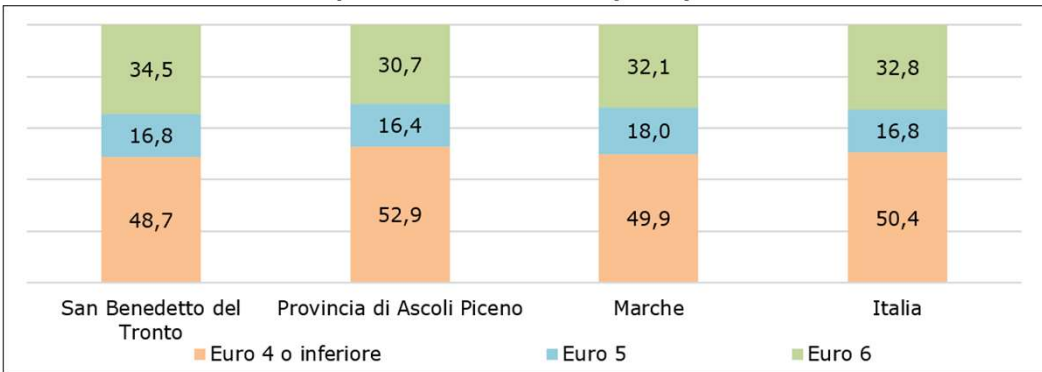
Fonte: ns elaborazione su dati Istat-ACI

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



Fonte: ns elaborazione su dati Istat-ACI

Distribuzione % delle auto per classe ambientale (2022)



Fonte: ns elaborazione su dati Istat-ACI

Principali criticità e impatti

Inquinanti e consumo del suolo

Per la misurazione degli effetti ambientali del traffico veicolare, e non solo, sul territorio di San Benedetto l’Agenzia regionale per la protezione ambientale delle Marche (ARPAM) ha installato una stazione di monitoraggio della qualità dell’aria, tipologia “Traffico” in ambito “Urbano”.

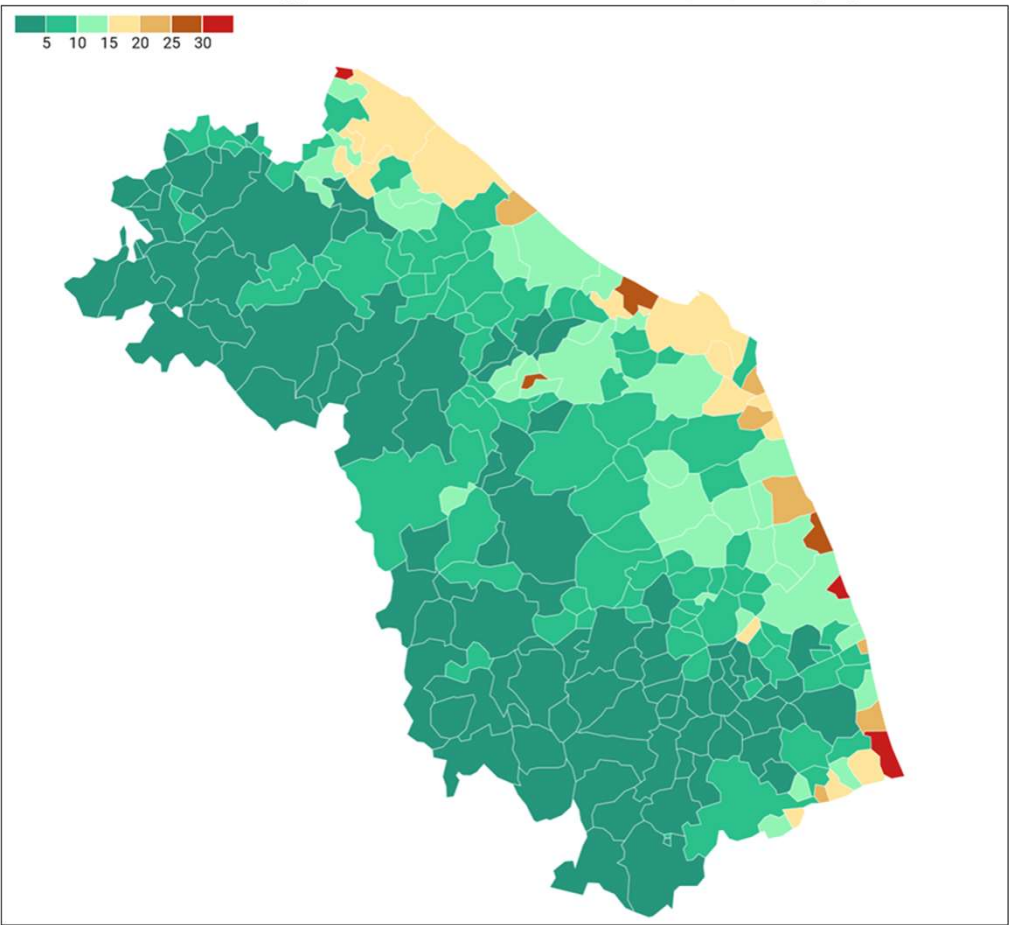
Facendo riferimento ai valori del PM_{10} se si esclude il 2015 in nessun altro anno è stato superato il numero massimo di giornate entro cui è possibile sfiorare i limiti definiti a livello europeo, oltretutto negli anni questo dato tende a diminuire anche se la media annua nel 2022 tende a riportarsi verso i valori pre-Covid.

Considerando i valori di biossido di azoto e di monossido di carbonio, in nessuna giornata sono stati superati i livelli limite stabiliti dall’Unione Europea, e ciò per nessuno degli anni compresi tra il 2015 e il 2022.

Nel 2022 è stata avviata anche la rilevazione dei livelli di $PM_{2.5}$, la cui media annuale, pari a $12 \mu g/m^3$, si attesta sotto il valore limite di $25 \mu g/m^3$; inoltre dal 2017 sono rilevati anche i valori di benzene, costantemente inferiori a $1.5 \mu g/m^3$ (il valore limite annuo è pari a $5 \mu g/m^3$).

Un ulteriore aspetto di interesse dal punto di vista ambientale è dato dalla percentuale di consumo del suolo (passaggio da un suolo naturale a uno artificiale), che nel caso di San Benedetto del Tronto si attesta sul 37,7% del totale, ovvero il valore più elevato tra i vari comuni marchigiani. Tra il 2021 e il 2022 si è registrata una crescita pari a +4,91 ettari.

Consumo del suolo – Mappa dei comuni delle Marche al 31/12/2022 (%)



Fonte: ARPA Marche

Principali criticità e impatti

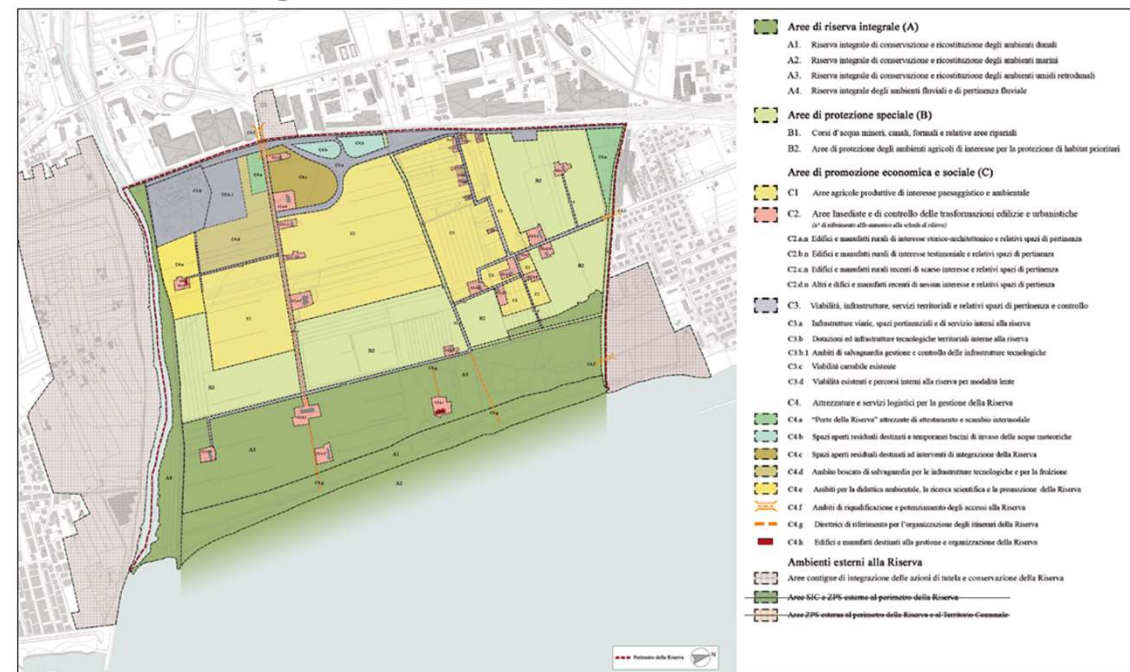
Riserva Naturale Regionale Sentina

In questo contesto occorre infine fare riferimento anche alla Riserva Naturale Regionale Sentina. La riserva è stata istituita ai sensi dell'articolo 11, comma 2, della L.R. 15/1994 con Delibera n. 156 del Consiglio Regionale delle Marche 14 dicembre 2004, n. 212, occupa un'area di 177,5 ettari. Il perimetro della Riserva comprende una vasta area coltivata, una zona a protezione integrale e alcuni casolari rurali. La zona umida di grandissima importanza a livello biologico e aviofaunistico, oggi esistente, è stata ricostituita negli ultimi anni dopo la bonifica integrale del secolo scorso.

L'area della Riserva si estende tra l'abitato di Porto d'Ascoli a Nord ed il fiume Tronto a Sud, tra la linea di costa ad Est ed e la ferrovia ad Ovest. L'area s'inserisce lungo il sistema costiero marchigiano, caratterizzato da costa piatta e rettilinea (la cui articolazione è legata principalmente alle opere di difesa, ai porti ed alle foci fluviali armate) ed è da sempre legata all'ambiente di foce del fiume Tronto. Il territorio ha un fronte costiero di circa 1,6 km, compreso tra la foce del Tronto e l'abitato di Porto d'Ascoli, ed un'ampiezza media di circa 900 metri, dall'attuale linea di riva sino alla linea ferroviaria Bologna-Bari, che costituisce il limite occidentale.

È indicata come uno dei rarissimi tratti di spiaggia sabbiosa con retroterra non edificato di tutto l'Adriatico. All'interno della Riserva è presente la Torre sul porto, edificio del 1543 sorto come torre d'avvistamento. La riserva è ricca di specie vegetali e animali a rischio o sempre più rare sul suolo italiano, e la sua importanza in ottica ambientalista è sempre crescente data la continua antropizzazione di tutte le zone costiere, sia delle Marche che del confinante Abruzzo. È la più piccola area protetta marchigiana, ma con una grande valenza ambientale, comprende il territorio dei due Siti natura 2000 ZPS e ZSC e parte l'IBA (Important Birds Area) cod. 087 denominata "Sentina".

Riserva Naturale Regionale Sentina



Fonte: Piano di gestione – Riserva Naturale Regionale Sentina

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

PROCESSO DI PARTECIPAZIONE E DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Processo di partecipazione e definizione degli obiettivi

Processo di partecipazione (1/2)



Il punto di partenza del processo di partecipazione, successivamente all’individuazione dei vari portatori di interesse in tema di mobilità e trasporti avvenuto anche attraverso la pubblicazione di un avviso, è stato quello di convocare gli incontri con la 2° Commissione consiliare (Urbanistica – Edilizia popolare - Edilizia privata), il cui invito è stato trasmesso a tutti i consiglieri comunali, e con i Comitati di quartiere e i diversi stakeholder diffusi, per la discussione guidata sulle principali criticità presenti nel contesto territoriale della città di San Benedetto e, di conseguenza, sugli obiettivi che il PUMS si deve dare.

I principali elementi emersi dagli incontri hanno riguardato:

- lo sviluppo di un Piano che non preveda ulteriore consumo di suolo, in particolare nelle aree più fragili della città, bensì il recupero di aree dismesse da restituire ai cittadini;
- la possibilità di sviluppare nuove aree di interscambio esterne al centro abitato per ridurre la pressione del traffico nelle aree centrali della città, nonché la simultanea implementazione di forme di mobilità sostenibile (TPL con mezzi elettrici, servizi di sharing, ecc.);
- il recupero e l’incentivazione di politiche di mobility management il pedibus, il bicibus, il bike to work, ecc. da inquadrare all’interno di strutture dedicate (promozione dei Mobility Manager, sia aziendali che scolastici, coordinati da un Mobility Manager d’Area);
- la definizione di programmi per la manutenzione programmata dei percorsi pedonali e ciclabili, nonché di completamento della rete urbana;
- lo sviluppo di politiche di mobilità coordinate con i Comuni limitrofi, in particolare con Grottammare e Martinsicuro, a partire dal presente PUMS;
- la promozione di campagne di sensibilizzazione e di comunicazione alla sicurezza stradale e alla mobilità anche in ambito scolastico;
- l’implementazione di politiche di disincentivo all’uso delle auto, in particolare nelle aree più centrali della città attraverso l’istituzione di ZTL, Zone 30, parcheggi a pagamento, ecc.;
- l’individuazione di interventi per mitigare i limiti di accessibilità determinate dalla presenza delle barriere costituite dall’autostrada e dalla ferrovia, che nel loro insieme “allontanano” la città dal mare;



(segue)

Processo di partecipazione e definizione degli obiettivi

Processo di partecipazione (2/2)

- lo sviluppo della rete ciclabile per collegare i principali poli attrattori della città (sia nella sua conformazione attuale che futura), a partire dagli edifici pubblici, quali l'ospedale, la sede comunale, istituti scolastici, ecc., nonché di strutture per il parcheggio in sicurezza delle bici;
- il completamento di alcune importanti infrastrutture in grado di decongestionare le attuali arterie stradali, tra cui la "bretella" e la "metropolitana di superficie";
- la possibilità di ampliare l'offerta di parcheggi anche nelle aree più centrali della città privilegiando le esigenze dei residenti dei quartieri interessati;
- attenzione ai temi dell'accessibilità universale e dell'inclusività, in particolare in corrispondenza dei nodi del trasporto pubblico, sia su ferro (stazioni) che su gomma (fermate), sui mezzi del trasporto pubblico (vocalizzazione dei mezzi, ecc.), nonché in prossimità degli attraversamenti stradali (ad esempio installando dei segnalatori acustici presso i semafori) anche attraverso l'implementazione di piani per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- lo sviluppo di interventi per ridurre il numero di incidenti stradali, sia di natura infrastrutturale che di regolazione e controlli;
- la definizione di politiche di mobilità in grado di contribuire alla vita economica della città, promuovendo nuovi collegamenti con le aree della città economicamente più svantaggiate;
- definire un PUMS in piena coerenza ed integrazione con i nuovi strumenti urbanistici che verranno implementati in parallelo allo stesso PUMS;
- promozione di interventi per integrare il porto con il waterfront del "sistema-città";
- sviluppo di interventi e politiche di mobilità sostenibile che tengano conto delle caratteristiche della città nel periodo estivo.



Processo di partecipazione e definizione degli obiettivi

Macro-obiettivi del PUMS di San Benedetto del Tronto

Il lavoro con i Consiglieri comunali e gli Stakeholder all'interno dei tavoli di partecipazione ha consentito di calibrare, specificare e qualificare al meglio l'insieme dei macro-obiettivi "minimi ed obbligatori" definiti dalle Linee guida ministeriali sui PUMS.

Rispetto ai 17 macro-obiettivi delle Linee guida ministeriali sono stati aggiunti ulteriori 7 obiettivi, mentre altri 4 sono stati integrati, il tutto allo scopo di rappresentare le aspettative e le esigenze specifiche del territorio di San Benedetto del Tronto.

Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
A1. Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) nella prospettiva di servizi integrati di area vasta
A2. Riequilibrio modale della mobilità
A3. Riduzione della congestione, anche con il completamento di alcune arterie stradali
A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone, nella prospettiva dell'accessibilità universale e dell'inclusività , e delle 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) attraverso uno stretto coordinamento con i nuovi strumenti regolatori
A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano
A7. Potenziamento della mobilità elettrica e delle nuove forme di mobilità sostenibile
A8. Migliorare i livelli di accessibilità al waterfront della città
A9. Promozione di una nuova cultura per la mobilità sostenibile e delle politiche di mobility management
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
B4. Limitare ulteriore consumo di suolo
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)
C5. Promozione di programmi per la manutenzione programmata dei percorsi pedonali e ciclabili, nonché di completamento della rete urbana
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)
D5. Promozione dell'integrazione del porto nel "sistema-città"
D6. Efficientare il sistema della logistica distributiva

In azzurro le integrazioni apportate a seguito degli incontri di partecipazione

Processo di partecipazione e definizione degli obiettivi

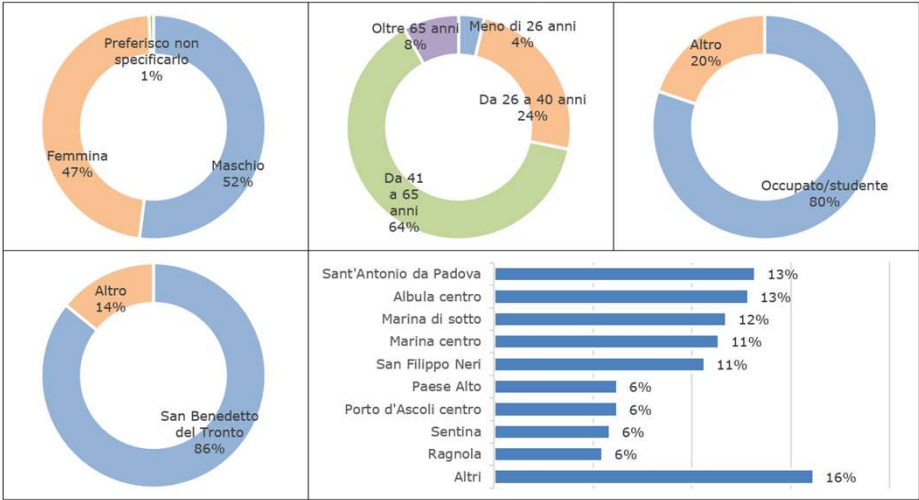
Indagine online verso i cittadini (1/3)

In parallelo alle attività di coinvolgimento degli stakeholder, il processo di partecipazione promosso per la redazione del PUMS di San Benedetto del Tronto ha interessato anche i residenti e i city users della città, chiamati attraverso una specifica indagine online a esprimere la propria opinione sulle principali criticità del sistema dei trasporti e della mobilità di San Benedetto e su possibili interventi di mobilità sostenibile, nonché a indicare le priorità tra i vari obiettivi definiti dalle già più volte citate Linee guida del MIT. In questo contesto di sottolinea che l'indagine non ha scopi di natura statistica e i risultati non sono stati utilizzati per la calibrazione del modello dei trasporti, bensì ha quale unico scopo quello di registrare le percezioni che i cittadini, in modo del tutto spontaneo, hanno deciso di condividere rispondendo al questionario.

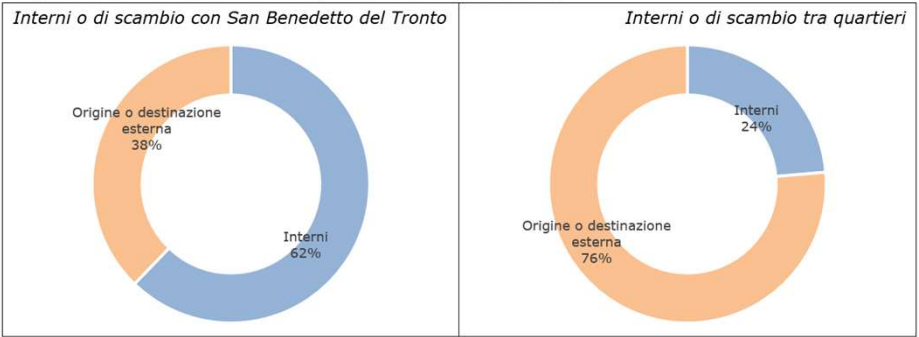
All'indagine hanno partecipato 323 persone*, in netta maggioranza residenti a San Benedetto del Tronto, distribuite in modo simile tra maschi e femmine (con una leggera prevalenza dei primi), con una prevalenza della classe d'età compresa tra 41 e 65 anni e, nell'80% dei casi, con una condizione professionale qualificabile come "occupato/studente".

Agli intervistati è stato chiesto di descrivere lo spostamento prevalente realizzato nel corso di un girone feriale tipo. Oltre il 60% dei viaggi ha inizio e fine all'interno dei confini di San Benedetto del Tronto e, restringendo il territorio di analisi, il 24% degli spostamenti avviene all'interno di uno steso quartiere.

Principali caratteri delle persone che hanno partecipato all'indagine online



Origine e destinazione dello spostamento prevalente



* Il numero di interviste realizzate copre il 6,9% della popolazione di San Benedetto del Tronto registrata al 1° gennaio 2023. A titolo esemplificativo le indagini realizzate per il PUMS di Albano Laziale hanno coperto il 5,6% della popolazione, l'8,2% nel caso del PUMS di Ancona e il 3,7% in quello della Città metropolitana di Bologna.



tà per nuove ZTL

ombre **ascoli** necessitano **marzo**
 sala **ciclabile** **portuale**
 na **vodo** **adamello** **mercantile** **teristi**
 via **centrali** **circolare** **citta**
 guardano **gasperi** **mare**
 ia **centro** **verde**
 ramante **palomere** **fiscale** **lotti**
 omare **predisposta**
 paese **fino** **sicuro** **domeniche**
 faliero **urbano** **san**
 ingo

percorsi ciclabili?*

di interscambio



Processo di partecipazione e definizione degli obiettivi

Indagine online verso i cittadini (3/3)

Ai cittadini di San Benedetto del Tronto è stato inoltre chiesto di esprimere un giudizio sul livello di importanza degli obiettivi generali e dei macro-obiettivi così come individuati dalle Linee guida sui PUMS del MIT. Premettendo che tutti gli obiettivi sono considerati molto importanti, dalle risposte di coloro che hanno deciso di partecipare all'indagine – si ricorda che l'indagine non ha valore statistico ma vuole semplicemente rilevare le percezioni dei cittadini – emerge con chiarezza la priorità legata all'obiettivo generale di “garantire la sicurezza della mobilità”, a cui segue quello di “assicurare efficacia ed efficienza del sistema di mobilità”.

La rilevanza della sicurezza stradale emerge anche con riferimento ai macro-obiettivi, non a caso nelle prime 3 posizioni si ritrovano tre obiettivi legati alla sicurezza. Rilevante anche l'obiettivo del miglioramento della inclusione sociale (ad es. abbattimento delle barriere architettoniche ecc.), nonché del miglioramento della qualità dell'aria della riduzione della congestione (ad es. minor tempo per spostarsi ecc.). Meno rilevanti, ma valutati sempre come importanti, gli obiettivi rivolti al miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio, alla riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi e al miglioramento dell'accessibilità di persone e merci (ad es. nuovi servizi di sharing, mezzi commerciali sostenibili, ecc.).

Priorità tra i macro-obiettivi definiti dalle Linee guida ministeriali secondo i cittadini e i city users di San Benedetto del Tronto

Macro-obiettivo	Voto medio	% voti pari a 5
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	4,74	83,9
Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	4,73	81,7
Riduzione dell'incidentalità stradale	4,70	79,9
Miglioramento della inclusione sociale (ad es. abbattimento delle barriere architettoniche ecc.)	4,63	75,9
Miglioramento della qualità dell'aria	4,61	75,5
Riduzione della congestione (ad es. minor tempo per spostarsi ecc.)	4,55	70,6
Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	4,48	64,1
Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti (costi sanitari, ecc.)	4,47	67,2
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	4,44	63,8
Riduzione dell'inquinamento acustico	4,42	61,9
Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano (ad es. nuove aree pedonali, zone 30 ecc.)	4,30	60,1
Riduzione della spesa per la mobilità (ad es. sconti sull'acquisto degli abbonamenti al TPL per i lavoratori ecc.)	4,30	55,4
Riequilibrio modale della mobilità (ad es. meno spostamenti in auto e più con il TPL)	4,21	52,3
Aumento del tasso di occupazione	4,20	54,2
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (ad es. servizi di TPL in nuove aree urbane ecc.)	4,09	42,7
Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	4,07	46,7
Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci (ad es. nuovi servizi di sharing, mezzi commerciali sostenibili ecc.)	3,96	35,6

Voti da 1 (minima importanza) a 5 (massima importanza)

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

San Benedetto del Tronto 2035



1° RAPPORTO PUMS E BICIPLAN: LINEE DI INDIRIZZO

ANALISI S.W.O.T. E STRATEGIE DEL PUMS

Principali criticità e impatti

Analisi S.W.O.T.

L'analisi è realizzata sulla base di alcune specifiche tematiche del PUMS, ovvero: Attrattività e sviluppo urbano; Ambiente, salute e sicurezza; Rete stradale e trasporto privato; Rete ferroviaria e servizi di media e lunga distanza; TPL e servizi di lunga distanza su gomma; Pedonalità e ciclabilità.

Analisi S.W.O.T. del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di San Benedetto del Tronto

Tematismo	Punti di forza	Punti di debolezza	Opportunità	Minacce
ATTRATTIVITÀ E SVILUPPO URBANO	F1. San Benedetto è un polo di un Sistema Locale del Lavoro del sistema regionale delle Marche F2. San Benedetto classificato come un polo urbano dall'Istat F3. San Benedetto è un importante polo turistico nazionale, in particolare nel periodo estivo F4. Presenza di un importante Centro Agro-Alimentare F5. Tenuta della popolazione residente in particolare nel confronto con la provincia a la regione F6. Alta accessibilità al Sistema Nazionale delle Infrastrutture Trasporti F7. Forte resilienza del tessuto imprenditoriale locale	D1. L'autostrada e la ferrovia adriatica rappresentano delle barriere del tessuto insediativo territoriale D2. San Benedetto ha un territorio poco esteso rispetto ai carichi antropici D3. Localizzazione al centro della città di alcuni importi poli di attrazione, quale l'ospedale	O1. Realizzazione di nuovi centri per la cura di livello locale (Casa di Comunità) e sovralocale (nuovo ospedale) O2. Valorizzazione/ sviluppo delle attività all'interno del porto e nelle aree del retroporto	M1. Tempi di realizzazione dei nuovi attrattori non sempre certi M2. Peso antropico dalla domanda turistica nel periodo estivo M3. Il mercato immobiliare di San Benedetto possiede grandezze spesso molto più rilevanti di quelli dei comuni limitrofi M4. Arresto della crescita della popolazione residente negli ultimi anni M5. Livelli occupazioni inferiori alla media regionale M6. Ulteriore incremento della distribuzione urbana delle merci
AMBIENTE, SALUTE E SICUREZZA	F8. Presenza di importanti infrastrutture per la cura delle persone F9. Parco auto più giovane rispetto alle medie sovracomunali F10. Livelli di inquinamento dell'area entro i limiti europei negli ultimi 7 anni F11. Presenza della Riserva Naturale Regionale Sentina	D4. Popolazione più anziana della media regionale D5. Numero di incidenti e feriti proporzionalmente più elevati a San Benedetto rispetto alle medie sovracomunali D6. Alta percentuale di incidenti che coinvolgono almeno un velocipede D7. Concentrazione degli incidenti su alcune arterie della città (SS16, Via del Mare, ecc.) D8. Crescita del numero delle auto in misura maggiore rispetto alle medie sovracomunali	O3. Soppressione dei passaggi a livello O4. Elettificazione delle banchine del porto O5. Avvio di interventi di manutenzione delle strade O6. Specifici canali di finanziamento previsti dalla nuova programmazione FESR 2021-2027 O7. Valutazione favorevole dei cittadini a nuovi interventi di tutela dei pedoni e dei ciclisti	M7. Crescita del numero di incidenti che coinvolgono almeno un monopattino elettrico M8. Crescita del numero di incidenti tra le fasce più giovani della popolazione M9. Ulteriore consumo del suolo
RETE STRADALE E TRASPORTO PRIVATO	F12. La città di San Benedetto è direttamente servita dall'autostrada A14 Bologna – Taranto	D9. Sistema viario comunale funzionalmente carente rispetto alle tipologie funzionali indicate dalla normativa più recente D10. Livelli di congestione elevati su alcuni tratti della rete (SS16 in particolare) D11. La rete viaria primaria comunale presenta caratteristiche funzionali disomogenee D12. Carenza di offerta di sosta in alcune aree della città, in particolare a favore dei residenti D13. Accesso all'area portuale dall'autostrada	O8. Ampliamento dell'Autostrada A14 / Arretramento dell'A14 di 5 km e declassificazione dell'attuale tratto con funzione di variante urbana della SS16 O9. Possibilità di completamento di alcune nuove arterie	M10. Incremento dei livelli di congestione in presenza di nuovi poli di attrazione M11. Forte pressione sul sistema della sosta nel periodo estivo M12. Possibile ulteriore concentrazione degli accessi alla città su alcune infrastrutture
RETE FERROVIARIA E SERVIZI DI MEDIA E LUNGA DISTANZA	F13. Presenza di due stazioni ferroviarie, di cui una classificata come "silver" F14. Offerta di servizi ferroviari sia regionali che di lunga distanza	D14. Bassi livelli di accessibilità della stazione di Porto d'Ascoli	O10. Adeguamento della stazione ferroviaria di San Benedetto alla normativa STI/PRM O11. Potenziamento della linea ferroviaria Ascoli- Porto d'Ascoli O12. Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica / quadruplicamento della linea e utilizzo dell'attuale per i servizi regionali	M13. Possibili ritardi nella realizzazione degli interventi programmati M14. Diversi livelli di accessibilità alle stazioni nell'ipotesi di quadruplicamento della linea
TPL E SERVIZI DI LUNGA DISTANZA SU GOMMA	F15. Presenza di servizi di TPL urbano e suburbano su gomma F16. Integrazione tariffaria (abbonamenti) dei servizi su gomma urbani ed extraurbani F17. Parziale integrazione tariffaria con i servizi su ferro F18. Efficace programmazione dei servizi, in particolare per il periodo estivo F19. Discreto utilizzo dei servizi di TPL F20. Ampia offerta di servizi su gomma di lunga distanza	D15. Offerta di bus*km/anno urbani per abitante inferiore ad altri comuni marchigiani D16. Velocità commerciale dei servizi di TPL condizionata dalla congestione stradale, in particolare sulla SS16 D17. Limitazione dell'integrazione tariffaria ai soli abbonamenti D18. Assenza di una stazione di interscambio modale	O13. Specifici canali di finanziamento previsti dalla nuova programmazione FESR 2021-2027 O14. Avvio del processo di riconversione all'elettrico del parco autobus di Start	M15. Processi di riorganizzazione del TPL in vista delle gare per l'affidamento dei servizi a partire dal 2026 M16. Ritardi negli investimenti per la transazione energetica in presenza di incertezze sui futuri affidamenti dei servizi
PEDONALITÀ E CICLABILITÀ	F21. Presenza di itinerari che collegano buona parte degli attrattori esistenti F22. Rete esistente generalmente in buono stato F23. Buon livello di protezione dei plessi scolastici negli orari di entrata e uscita F24. Buoni livelli di utilizzo delle bici, anche per gli spostamenti sistematici	D19. Rete con punti di discontinuità nel suo sviluppo D20. Aree pedonali concentrate nella zona centrale della città D21. Sicurezza di alcuni attraversamenti e intersezioni non sempre appropriata	O15. Completamento della Ciclovia Adriatica con la realizzazione del ponte sul fiume Tronto O16. Specifici canali di finanziamento previsti dalla nuova programmazione FESR 2021-2027 O17. Possibilità di intercettare spostamenti di breve distanza oggi realizzati in auto	M17. Interventi previsti dal Programma Triennale dei Lavori Pubblici di Regione Marche classificati con un basso livello di priorità M18. Assenza di un programma di manutenzione della rete

Principali criticità e impatti

Strategie del PUMS

L'individuazione delle strategie si è sviluppata in due step. Il primo ha assunto come riferimento le indicazioni dalle Linee guida ministeriali, il secondo più di dettaglio e di approfondimento ha considerato le indicazioni emerse nell'ambito delle attività di partecipazione. Le strategie così definite sono di seguito esposte.

- I. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio;
- II. Promozione dell'accessibilità universale e dell'inclusività;
- III. Definizione, a partire dall'individuazione delle centralità locali urbane, di politiche urbanistiche, territoriali e di mobilità per l'attuazione del principio del "buon abitare" (qualità dello spazio pubblico);
- IV. Valorizzazione di interventi infrastrutturali puntuali e mirati a servizio delle strategie di mobilità sostenibile e nella prospettiva di minor consumo possibile di suolo pubblico;
- V. Promozione di una struttura di collegamenti "a maglia";
- VI. Sviluppo della mobilità attiva pedonale e ciclabile;
- VII. Integrazione tra i sistemi di trasporto finalizzata ad agevolare l'adozione di scelte multimodali da parte di cittadini e city users;
- VIII. Previsione di politiche incentivanti per favorire il processo di transizione energetica e lo sviluppo dei sistemi ITS;
- IX. Promozione della city logistics;
- X. Sviluppo delle politiche di Mobility Management (campagne indirizzate a modificare le abitudini dei cittadini sui propri spostamenti).

