

pums **città di fano**

piano urbano mobilità sostenibile



COMUNE DI FANO
ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE

fano



ANALISI SWOT ***Punti di forza e di debolezza,*** ***opportunità e minacce***

Giugno 2022

PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA, OPPORTUNITÀ E MINACCE

La “fotografia” della mobilità urbana, e del sistema di accessibilità della città di Fano, consente di sviluppare considerazioni utili per delineare strategie per il futuro (“Vision” del nuovo sistema di mobilità: al 2026/2031).

Il PUMS, di cui il Quadro Conoscitivo rappresenta un importante caposaldo, affronterà anche il tema della transizione energetica attraverso azioni e politiche strutturate su due orizzonti temporali:

- breve medio periodo (2023/2026);
- medio lungo periodo (2030/2031).

Il tutto avendo ben chiaro da dove partiamo? Cosa dicono i dati? Quale è il punto di vista dei cittadini? Cosa chiedono i principali portatori di interesse? Per rispondere a queste domande verranno configurati 3 differenti scenari di piano (scenario di riferimento, di breve-medio e medio-lungo), oltre allo stato attuale.

Gli scenari di piano dovranno contenere, e far riferimento, assumendoli a cornice generale, entro cui sviluppare le azioni e le politiche del PUMS, i seguenti interventi e orientamenti:

- 1) il ripensamento della mobilità in direzione di modalità a minore impatto ambientale **(Fano città ecosostenibile)**;
- 2) il miglioramento delle permeabilità tra il mare e la città; delle connessioni tra i quartieri, il centro e il mare **(Fano città-Connessa)**.
- 3) il consolidamento della vocazione turistica **(Fano città turistica)**;
- 4) il miglioramento delle connessioni con il sistema stradale nazionale e regionale
- 5) i grandi progetti strategici per la città come la variante di Gimarra e la complanare Fano - Sud (Fano città accessibile), il progetto del Waterfront, le grandi Ciclovie Adriatiche e del Metauro, la superstrada;

Il PUMS assumerà dei “target” relativi al nuovo riparto modale che dovranno trovare stretta corrispondenza tra gli **effetti di interventi e strategie di Piano, e le azioni di verifica e monitoraggio. La fase di monitoraggio testerà l’efficacia del nuovo sistema di mobilità sostenibile di Fano.**

La definizione del quadro conoscitivo attuale, in termini territoriali, socio-demografici, di traffico e trasportistici, ha permesso di individuare gli elementi di criticità e i punti di forza della mobilità nel territorio di Fano.

A seguire si riporta la matrice SWOT riferita allo stato attuale, che definisce i punti di forza (Strengths) e di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats).

La disamina rappresenta in forma sintetica, ma molto efficace, quanto emerge dall’analisi dello stato attuale e costituisce uno strumento di supporto alle decisioni per l’individuazione delle strategie e delle azioni di piano; azione e strategie da concertare con il Governo della città e con gli uffici comunali, da condividere con gli stakeholders nel processo partecipato.

A seguire si riportano i punti di forza e i punti di debolezza classificati per tema:

- ❖ Considerazioni generali sulla domanda di mobilità
- ❖ Rete viaria e “zone protette” dalla circolazione veicolare
- ❖ Trasporto Pubblico su gomma
- ❖ Trasporto pubblico in sede fissa (su ferro)

- ❖ Mobilità dolce
- ❖ Sosta e parcheggi
- ❖ Poli di attrazione di interesse sovracomunale (attuali e di previsione)

CONSIDERAZIONI GENERALI SU DOMANDA DI MOBILITÀ E LIVELLI DI ACCESSIBILITÀ

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- In ambito urbano, la modalità di spostamento pedonale e ciclabile rappresenta una quota significativa della mobilità sistemica
- Ricambio dei veicoli circolanti in linea con gli sviluppi a livello nazionale (veicoli delle più recenti classi “Euro”, a basse emissioni ed elettrici)
- Corridoio autostradale (A14) che fascia l’area urbana e che mette in relazione Fano con le principali città Italiane
- Agevole accessibilità per i comuni della conurbazione verso l’area centrale di Fano
- Fano città di medie dimensioni “piccola”: distanze e caratteristiche orografiche favorevoli - a scala urbana – a spostamenti con mezzi alternativi all’auto
- Fano nodo terminale di una delle più importanti trasversali italiane “Grosseto – Fano” (in corso di completamento)

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Permane l’elevata propensione all’uso dell’auto anche per spostamenti al di sotto dei 5 km con sviluppo nelle aree orograficamente favorevoli ad altre modalità di trasporto (lungomare e viabilità di connessione).
- Utilizzo del TPL: l’emergenza sanitaria, come nel resto del territorio nazionale, ha penalizzato l’utilizzo dei servizi
- La rete assegnata della mobilità privata, nelle fasce orarie di punta, evidenzia come diversi archi stradali sono in “sofferenza” (alto il grado di saturazione inteso come rapporto tra flussi di traffico e capacità delle strade). Gli archi viari maggiormente in sofferenza sono quelli più prossimi al centro di Fano e la S.S.16.
- Presenza di un solo svincolo autostradale che condiziona, in parte, soprattutto nei mesi estivi, il traffico della SS16 tra Fano e Pesaro, che risulta essere una delle arterie viarie della città più congestionata.
- Fano, città di mare, ha un solo quadrante di 180 gradi per la risoluzione dei problemi di accessibilità. (La gran parte delle città Italiane dispongono dei 360 gradi classici)
- L’Asse Nord-Sud, S.S. Adriatica (che attraversa il centro città) rende critica l’accessibilità (connessione Nord – Sud non agevole) e genera notevole traffico di attraversamento
- L’elevata propensione all’uso dell’auto è correlabile alla facilità di sosta e alla scarsa propensione all’uso del TPL

RETE VIARIA E “ZONE PROTETTE” DALLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Il territorio è dotato di un sistema infrastrutturale stradale sufficientemente gerarchizzato, costituito da una rete di scorrimento interna e di un importante arco di scorrimento esterno (sistema autostradale).
- Indirizzamento dei flussi di traffico per ottimizzazione degli accessi in città con tecnologie ITS, coordinati con sistemi di rilievo di traffico
- Buoni risultati, derivanti dall'indagine online condotta all'interno del Quadro Conoscitivo sull'utilizzo delle opere compensative: il 58% degli intervistati dice di riscontrare un miglioramento con l'utilizzo
- Buon utilizzo delle “opere compensative” per la mobilità di distribuzione, evidenziato anche dal gradimento espresso dai cittadini per queste nuove viabilità
- Negli anni l'eliminazione di numerose intersezioni semaforizzate e la loro sostituzione con rotatorie ha favorito una maggiore sicurezza per i veicoli privati.
- Una parte dell'area urbana è regolamentata attraverso Zone a Traffico Limitato. Questa condizione favorisce l'innalzamento della qualità urbana e la sicurezza della mobilità attiva.
- Buona propensione dei cittadini (derivante dal Questionario) all'individuazione ed estensione di “zone protette” specie in riferimento a poli attrattori (es.scuole)

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- La fluidità di alcuni archi della rete di Fano è condizionata dalla presenza di auto in sosta lungo la carreggiata.(es.Viale Adriatico)
- Eccessivo traffico veicolare di attraversamento, anche pesante, nelle strade di quartiere e nei centri abitati
- Numerosi casi di traffico promiscuo tra veicoli e ciclisti con ripercussioni sulla sicurezza per gli utenti della mobilità dolce
- I sistemi di accesso (varchi in ingresso/uscita) alle ZTL necessitano di un Up-grade tecnologico.
- Rete stradale Urbana (date le ridotte dimensioni) induce spesso a promiscuità
- Assenza di marciapiedi che preservino i pedoni e di altre strutture che in generale contribuiscono a restringere le carreggiate, con conseguente diminuzione della velocità di percorrenza da parte degli autoveicoli e aumento delle condizioni di sicurezza
- Numerosi incidenti, derivanti dall'analisi dell'incidentalità, su Via Roma e Strada Statale Adriatica

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Servizi TPL con copertura dell'intera area comunale
- Buon grado di copertura delle fermate disseminate nel territorio comunale
- L'auto stazione di Fano localizzata in Via Pisacane e il capolinea situato nella zona del Pincio rappresentano due nodi fondamentali per lo scambio con la rete ferroviaria
- Vicinanza dell'auto stazione di Fano con la stazione ferroviaria
- Vicinanza ai principali poli attrattori (centro servizi e poli scolastici)

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Mancanza di una chiara gerarchizzazione della rete urbana
- Ridotta estensione di percorsi protetti per agevolare la marcia dei mezzi pubblici in ambito urbano.
- Mancanza di tariffe integrate con altre modalità di trasporto
- Mancanza di sistemi di info-utenza coordinate con dispositivi a bordo per il conteggio dei passeggeri e per il tracciamento dei percorsi in tempo reale
- Insufficiente intermodalità con altri modi di trasporto
- Collegamento gomma/stazione FS da Nord a Vallata non adeguato

TRASPORTO PUBBLICO IN SEDE FISSA (FERRO)

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Stazione ferroviaria molto centrale
- Nodo ferroviario strategico per i collegamenti verso nord (Pesaro-Bologna) e verso sud (Pescara-Bari)
- Presso la stazione di Fano converge la ex linea ferroviaria Fano-Urbino.
- Vicinanza ai principali poli attrattori (centro servizi e poli scolastici)
- Presenza infrastruttura ferroviaria dismessa Fano – Vallata - Urbino

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- L'accesso al sistema ferroviario non agevola, specialmente per gli utenti provenienti dalle frazioni e dall'entroterra, l'ingresso all'interno della stazione collocata all'estremo est della città.
- Insufficiente intermodalità con la gomma urbana e la mobilità dolce
- Scarsa integrazione tariffaria
- Mancanza di fermata dei servizi (Trenitalia ed Italo) specie in estate.
- Mancanza di un'alternativa in sede fissa per i collegamenti verso l'interno (Area Ovest della Conurbazione)

MOBILITÀ DOLCE: ITINERARI CICLABILI E ZONE 30

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- La città dispone di condizioni climatiche e orografiche che favoriscono l'utilizzo di mobilità alternativa all'auto.
- Risultati Questionario Online: il 32% degli intervistati (1000 risposte), utilizza la bicicletta tutti i giorni, tutto l'anno
- Oltre il 70% dell'utenza che si muove con mezzo privato, compie uno spostamento nel raggio di 5 km. Una quota di questi spostamenti si stima possa essere dirottata sulla mobilità dolce, a fronte della dotazione di un'organica infrastrutturazione (itinerari ciclabili, zone 30, attraversamenti ciclopedonali).
- La città, negli anni, ha sviluppato politiche di mobilità sostenibile tese a favorire la "cultura della mobilità dolce"
- Itinerari ciclabili realizzati negli ultimi 3 anni
- E' in previsione l'estensione della rete degli itinerari ciclabili (per lo più su assi viari principali, per garantire continuità alla rete e connessione con poli attrattori, es.piscina)

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Frammentazione della rete, in particolare assenza di nodi e connessioni tra le varie ciclabili esistenti
- Scarsa manutenzione dell'infrastrutture dedicate agli utenti della mobilità dolce (piedi, bici, micromobilità elettrica).
- Necessità di implementare sistema Sharing
- Necessità di incrementare campagne di sensibilizzazione diffuse anche presso le scuole
- Mancanza di un disegno organico e strutturale delle aree "zone 30"
- Insufficiente intermodalità con gomma urbana e sistemi a guida vincolata

SOSTA E PARCHEGGI

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Buona propensione all'utilizzo di parcheggi di scambio (risultato indagine Online)
- Ampia offerta di sosta a pagamento nell'area di generalizzata attrazione
- Ampia offerta di sosta anche in prossimità di poli attrattori e zone di pregio
- Possibilità di sottoscrivere abbonamenti vantaggiosi anche per non residenti
- L'uso della mobilità alternativa si può incentivare con una serie di interventi: riduzione dei posti auto liberi e non regolamentati sia attraverso la realizzazione di marciapiedi e /o camminamenti pedonali, e/o segnaletica orizzontale e verticale che regolamenti ove non previsto la sosta e definisca chiaramente zone a divieto di sosta, così da consentire alla polizia locale di far rispettare il CdS, il tutto con l'obiettivo di avere una città "ordinata" e quindi più vivibile
- Realizzazione di opere infrastrutturali per tutelare la mobilità di pedoni con riduzione della sosta libera e non regolamentata
- Programmazione del servizio di sosta a pagamento come forma di disincentivazione all'uso dell'auto privata per percorsi di breve durata, con tutela dei residenti e dimoranti delle zone interessate dal provvedimento secondo un sistema diversificato in relazione al numero di permessi richiesti

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- In alcune zone della città, diffusa presenza di sosta lungo strada che condiziona la fluidità della circolazione
- Scarsità di parcheggi in struttura e scambiatori esterni
- Debolezza del sistema delle tariffe piramidale per favorire l'utilizzo della mobilità alternativa all'auto privata
- Forte richiamo nell'uso del veicolo privato per muoversi in città, conseguenza dell'ampia offerta di sosta (in struttura e di superficie).

ACCESSIBILITÀ E POLI DI ATTRAZIONE DI INTERESSE COMUNALE E SOVRACOMUNALE (ATTUALI E DI PREVISIONE)

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Presenza di numerosi stabilimenti balneari sia al Lido di Fano che in Sassonia lungo tutta la linea di costa
- Prossimità delle aree balneari (Lido e Sassonia) all'area del centro storico e al continuo urbano
- Progetto Waterfront (Torrette e Sassonia – Porto) in fase di progettazione
- Presenza di un vivace Porto Turistico
- Parco Urbano in fase di realizzazione
- Centro storico come centro commerciale naturale
- Presenza diffusa di strutture sportive e poli attrattori
- Fano città tranquilla e accogliente: caratteristiche favorevoli per un turismo di qualità, a misura di famiglia

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Criticità dei percorsi di ingresso/uscita veicolari tra la città e il mare dovuti alla barriera ferroviaria.
- Scarsa permeabilità di mobilità dolce tra la città e il mare.
- Previsione ampliamento polo industriale (cantieri navali) in zona porto
- Criticità traffico pesante da e per zona porto, che va a sovrapporsi al traffico residenziale e turistico estivo
- Difficoltà di controllo per il rispetto degli orari di accesso per la distribuzione delle merci
- Scarsità di parcheggi e di connessioni di mobilità dolce verso i poli sportivi (es: Pista Zingarini)

CORRIDOI PEDONALI E MICROMOBILITÀ ELETTRICA

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

Monopattini/Micromobilità elettrica

- Fano orograficamente adatta per alternativa modale con micromobilità elettrica (es. monopattini)

Corridoi pedonali

- Una quota consistente degli spostamenti nella città avviene a piedi
- Sono presenti in città importanti reti di mobilità pedonale
- Estensioni di nuovi percorsi pedonali
- Sono in previsione itinerari strutturati per le connessioni casa-scuola con progetti "a scuola da soli" (pedibus) e strade scolastiche
- Buona campagna di sensibilizzazione alla mobilità pedonale.

"Metrominuto": comunicazione e segnaletica verticale che evidenzia distanze e tempi di percorrenza rispetto ai luoghi di interesse; vantaggi e convenienza del muoversi a piedi

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

Monopattini/Micromobilità elettrica

- Regolamentazione indefinita sulla normativa (anche nazionale) riguardo all'utilizzo della micromobilità elettrica
- Assenza di sharing (es. monopattini)
- Discontinuità di corridoi per utilizzo dei monopattini

Corridoi pedonali

- Maggiore attenzione nell'accessibilità e percorribilità degli attraversamenti pedonali
- Scarsità di marciapiedi
- Frammentazione di corridoi pedonali
- Presenza di barriere architettoniche