

**DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE**ADUNANZA N. 282 LEGISLATURA N. X

delibera

1293

DE/VP/STT Oggetto: Modifica DGR n. 784/2017 - Attuazione D.M. 481/2016 -
0 NC Integrazione Programma interventi. Finanziamento
 interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di
Prot. Segr. itinerari e percorsi ciclabili e pedonali
1428

Lunedì 28 ottobre 2019, nella sede della Regione Marche, ad Ancona,
in via Gentile da Fabriano, si è riunita la Giunta regionale,
regolarmente convocata.

Sono presenti:

- LUCA CERISCIOLI	Presidente
- ANNA CASINI	Vicepresidente
- MANUELA BORA	Assessore
- LORETTA BRAVI	Assessore
- FABRIZIO CESETTI	Assessore
- MORENO PIERONI	Assessore
- ANGELO SCIAPICHETTI	Assessore

Constatato il numero legale per la validità dell'adunanza, assume la
Presidenza il Presidente della Giunta regionale, Luca Ceriscioli. Assiste
alla seduta il Segretario della Giunta regionale, Deborah Giraldi.

Riferisce in qualità di relatore il Vicepresidente Anna Casini.

La deliberazione in oggetto è approvata all'unanimità dei presenti.

NOTE DELLA SEGRETERIA DELLA GIUNTA

Inviata per gli adempimenti di competenza

- alla struttura organizzativa: _____
- alla P.O. di spesa: _____
- al Presidente del Consiglio regionale
- alla redazione del Bollettino ufficiale

Il _____

Proposta o richiesta di parere trasmessa al Presidente
del Consiglio regionale il _____

prot. n. _____

L'INCARICATO



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

delibera
1293

OGGETTO: Modifica DGR n.784/2017 - Attuazione D.M.481/2016 - Integrazione Programma interventi. Finanziamento interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il documento istruttorio riportato in calce alla presente deliberazione predisposto dalla P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di deliberare in merito;

VISTA l'attestazione della copertura finanziaria prevista nel rispetto del D.Lgs 118/2011 e s.m.i. in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio;

VISTO il parere favorevole di cui all'articolo 16 bis della Legge Regionale 15 ottobre 2001, n.20 sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica della dirigente della P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità;

VISTA la proposta del Dirigente del Servizio "Tutela, gestione e assetto del territorio";

VISTO l'art. 28 dello statuto della Regione;

Con la votazione, resa in forma palese, riportata a pagina 1

DELIBERA

1. di **modificare** la deliberazione di Giunta Regionale n.784 del 10.07.2017 concernente "Attuazione D.M. 481 del 29/12/2016 - art. 20 DL 69/2013. Approvazione Programma per la realizzazione di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali e Schema di Convenzione da sottoscrivere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti." sostituendo l'Allegato A) della stessa "Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali" con l'Allegato 1) di cui al presente atto, parte integrante dello stesso;
2. di **stabilire** che l'onere finanziario massimo derivante dall'attuazione del presente atto, è pari a complessivi € 195.159,74 e trova copertura a valere sul capitolo di spesa 2100520057 del Bilancio regionale 2019/2021 annualità 2019, correlato al capitolo di entrata 1402010165.

Il presente atto è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'art. 26, comma 1 del d.lgs.33/2013.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
(Deborah Giraldi)

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
(Luca Ceriscioli)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Normativa di riferimento:

- D.Lgs.23 giugno 2011, n.118 come modificato dal D.Lgs 10 agosto 2014, n.126 e dalla L.23 dicembre 2014, n.190;
- D.G.R. n.42 del 28/1/2016 ad oggetto "D.Lgs 23/06/2011, n.118 - Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42. Modifiche tecniche alla numerazione dei capitoli del Bilancio finanziario gestionale 2016/2018 (DGR n. 1192/2015)";
- Legge Regionale 28 dicembre 2018 n. 51 "Disposizioni per la formazione del bilancio 2019/2021 della Regione Marche (Legge di stabilità 2019)";
- Legge Regionale 28 dicembre 2018 n. 52 "Bilancio di previsione 2019/2021";
- D.G.R. n.1794 del 27 dicembre 2018 - "D.Lgs. 23 giugno 2011, n.118 - art. 39 comma 10 - Approvazione del documento tecnico di accompagnamento al Bilancio 2019-2021 - ripartizione delle unità di voto in categorie e macroaggregati";
- D.G.R. n.1795 del 27 dicembre 2018 - "D.Lgs.23 giugno 2011, n. 118 - art. 39 comma 10 - Approvazione del Bilancio finanziario gestionale del Bilancio 2019-2021 - ripartizione delle categorie e macroaggregati in capitoli";
- DDPF n.157/TPL del 31.01.2019 "Residui passivi al 31 dicembre 2018 soggetti al riaccertamento ordinario di cui all'articolo 3, comma 4 del D.lgs.118/2011;
- DDPF n.213/TPL del 12.02.2019 "Residui passivi al 31 dicembre 2018 soggetti al riaccertamento ordinario di cui all'articolo 3, comma 4 del D.lgs.118/2011. Nuovo procedimento e revoca del DDPF n.157/TPL del 31.01.2019;
- DGR n.300 del 18.03.2019 - Variazioni conseguenti al riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2018 ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del decreto legislativo n.118/2011 e ss.mm.ii. Reimputazioni degli accertamenti e degli impegni agli esercizi 2019-2021;
- D.G.R. n.1536 del 07/12/2016 recante "Articoli 4 e 9 l.r. 20/2001. Istituzione dei Servizi della Giunta Regionale";
- D.G.R. n.31 del 25/01/2017 recante "L.R. n.20/2001. Istituzione delle Posizioni dirigenziali e di funzione nell'ambito della Segreteria generale e dei Servizi.";
- D.G.R. n. 152 del 24/02/2017 "Articolo 28 L.R. n.20/2001. Conferimento incarichi dirigenziali";
- DDPF 27/VDI del 07/05/2013 "Piano Nazionale Sicurezza Stradale - 4° e 5° Programma. Bando per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi di sicurezza stradale. Importo € 1.795.106,00 Capitolo 42704266 ed € 1.061.824,50 Capitolo 42704267 del bilancio 2013.";
- DDPF 28/VDI del 07/05/2013 "Piano Nazionale Sicurezza Stradale - 3° Programma. Bando per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi di sicurezza stradale. Importo € 2.090.301,00 Capitolo 42704261 bilancio 2013";
- DDPF 114/TPL del 15/05/2014 ad oggetto: "Piano Nazionale Sicurezza Stradale - 3°, 4° e 5° Programma; Bandi per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi di sicurezza stradale - approvazione graduatorie di merito";



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

- D.M. 481 del 29/12/2016 - Finanziamento interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Utilizzazione graduatoria PNSS di cui al DDPF 114/TPL del 15/05/2014;
- Registrazione Corte dei Conti del D.M. 481 del 29/12/2016 in data 01/02/2017;
- DDPF n.220 del 27/06/2017 "D.M. 481 del 29/12/2016 - Attuazione art. 20 DL 69/2013. Assegnazione delle risorse alle regioni e province autonome per la realizzazione di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Accertamento di complessivi € 422.659,74 capitolo 1402010165/E - Bilancio 2017/ 2019";
- DGR n.784 del 10.07.2017 - Attuazione D.M.481/2016 - Approvazione programma per la realizzazione di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Schema di Convenzione da sottoscrivere con il MIT;
- Convenzione stipulata in data 13 ottobre 2017 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche (prot. reg.n.1025702);
- Decreto dirigenziale prot.n.335 del 25 ottobre 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che approva la suddetta Convenzione;
- DDPF n. 1731/TPL del 06.09.2018 "D.M. 468/2017 - comma 640, art.1 Legge 208 del 28/12/2015 - DGR n. 844/2018. Risorse destinate alla progettazione e realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Approvazione Graduatoria.";
- DDPF n. 957 del 05.08.2019 "D.M.481 del 29/12/2016 - Finanziamento interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Programma di cui alla DGR n.784/2017 - Comune di Chiaravalle (AN) - Riqualficazione sistema viario urbano. Rideterminazione del contributo di € 45.000,00 - Accertamento economia di € 195.159,74 - cap.2100520057 Bilancio 2019/2021 - annualità 2019".

Motivazioni:

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in attuazione della Legge 144 del 17/05/1999, in coerenza con gli indirizzi del Programma di azione comunitario 1997-2001 in materia di sicurezza stradale, ha istituito all'art.32 il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

La Legge del 9 Agosto 2013 n.98 di conversione del D,L, 21 giugno 2013 n. 69 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" ha previsto, al comma 1 dell'art. 20, la riprogrammazione degli interventi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, stabilendo che le risorse derivanti dalle revoche dei finanziamenti siano destinate alla realizzazione in cofinanziamento di un programma di interventi di sicurezza stradale, concernenti prevalentemente lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali.

Con D.M. n.440 del 10/11/2016 del MIT è stata individuata la somma di € 12.348.426,00, quale cofinanziamento da destinare alla progettazione e realizzazione di interventi di sicurezza stradale per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali.

Il D.M. n.481/MIT del 29/12/2016 (Registrazione Corte dei Conti del 01/02/2017) prevede la riprogrammazione delle risorse derivanti dalla revoca dei finanziamenti degli interventi non avviati del 1° e 2° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e stabilisce la ripartizione di tali fondi tra le Regioni e Province autonome, sulla base di una quota fissa ed una quota variabile, in proporzione al costo sociale dei pedoni e dei ciclisti morti e feriti per incidente stradale.

I fondi statali ripartiti dal D.M. 481/2016 costituiranno il cofinanziamento, pari al 50% del costo totale, da destinare all'attuazione di interventi funzionali, che, sulla base di analisi dell'incidentalità specifica



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

itinerari o percorsi ciclabili e/o pedonali. Gli interventi ammissibili a finanziamento dovranno essere preceduti da una analisi dell'incidentalità specifica e dovranno essere volti, in primis, alla eliminazione o superamento delle criticità che hanno generato problemi di sicurezza.

Le risorse destinate alla Regione Marche ammontano ad € 422.659,74 e costituiscono, come detto, un cofinanziamento pari al 50% del costo totale degli interventi da realizzare.

La Regione Marche, dovendo individuare le procedure finalizzate alla definizione del Programma di interventi, vista la tempistica prevista, consultato il MIT in sede di "Tavolo di coordinamento, valutazione ed indirizzo" del 09/03/2017, ha stabilito di individuare gli interventi da cofinanziare tra quelli ammessi in graduatoria, ma, ad oggi non finanziati, relativi al 3°, 4° e 5° PNSS, di cui alle graduatorie approvate con DDPF n. 114/IPL/2014, in quanto i criteri di selezione applicati ai Bandi relativi al Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (DDPF n.27/VDI/2013 e DDPF n.28/VDI/2013), rispondono pienamente alle finalità e ai principi richiesti dal D.M.481/2016.

L'amministrazione regionale, a seguito del riscontro da parte degli enti individuati ed alla successiva verifica dei progetti e dei dati specifici presenti nelle istanze, ha individuato gli interventi finanziabili, sulla base dei punteggi e quindi della graduatoria già approvata con DDPF n. 114/2014 e fino ad esaurimento dei fondi disponibili, pari ad € 422.659,74.

Pertanto, al fine di definire il Programma degli interventi da cofinanziare, sono stati individuati i progetti presentati dal Comune di Altidona e dal Comune di Chiaravalle, essendo gli stessi coerenti con i criteri previsti dal D.M. 481/2016.

I Comuni di Altidona e Pedaso (soggetto capofila e soggetto associato) ed il Comune di Chiaravalle, hanno confermato il proprio interesse all'accettazione del cofinanziamento per la quota del 50% del costo del proprio progetto presentato e dichiarato di cofinanziare, con risorse proprie, la restante parte della spesa dell'intervento stesso, come dai documenti acquisiti agli atti.

Con DDPF n.220 del 27/06/2017 è stata accertata la somma complessiva di € 422.659,74, quale trasferimento di contributi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT), con imputazione al capitolo di entrata n. 1402010165 del bilancio 2017/2019, per € 222.659,74 sull'annualità 2018 e per € 200.000,00 sull'annualità 2019.

Con deliberazione di Giunta Regionale n.784 del 10 luglio 2017 è stato approvato il suddetto programma di finanziamento a valere sui fondi stanziati con D.M.481/2016 secondo il seguente schema:

n.	Comune	Progetto	Costo totale progetto	Finanziamento a valere fondi MIT- DM 481/2016
1°	Altidona (capofila) Pedaso	RE.CI.PRO-CI Rete ciclopedonale protetta Collegamento intercomunale Altidona Pedaso	€ 365.000,00	€ 182.500,00
2°	Chiaravalle	Riqualificazione sistema viario urbano	€ 600.000,00	€ 240.159,74
totale				€ 422.659,74

In data 13 ottobre 2017 è stata stipulata e sottoscritta la Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche per il trasferimento dei fondi necessari per la realizzazione dei suddetti interventi.

Con decreto dirigenziale prot.n.335 del 25 ottobre 2017, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato la suddetta Convenzione stipulata, in data 13.10.2017, e registrata dagli Organi di Controllo.

Con decreto dirigenziale n.473/tpl del 29 marzo 2018 è stato concesso al Comune di Altidona, quale Comune capofila, un contributo per la realizzazione dell'intervento in questione pari ad € 182.500,00



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

realizzazione dell'intervento in questione pari ad € 240.159,74 quale cofinanziamento pari al 50% della spesa ammissibile di € 480.319,48.

Il Comune di Chiaravalle, titolare dell'intervento n. 2 "Riqualificazione del sistema viario urbano" con nota del 19 luglio 2018, pervenuta alla Regione Marche in data 01 agosto 2018 ID.0882566, ha richiesto una rimodulazione dello stesso, sia rispetto al costo previsto dell'intervento, ridotto ad € 90.000,00, che alla tempistica, chiedendo una proroga di sei mesi, rispetto alle scadenze previste.

A seguito di quanto comunicato dal Comune di Chiaravalle, la struttura regionale ha avvisato il Ministero e chiesto, ai sensi dell'art.7 della Convenzione stipulata, la possibilità di rimodulare il Programma di finanziamento integrando lo stesso con ulteriori interventi.

Considerato l'esaurimento della graduatoria inizialmente utilizzata è stata proposta la possibilità di individuare gli interventi da finanziare tra quelli ammessi in una seconda graduatoria, di cui al DDPF n 1731/TPL del 06/09/2018, ad oggi non finanziati, relativi alla "progettazione e realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina", in quanto gli stessi rispondono pienamente alle finalità e ai principi richiesti dal D.M. 481/2016.

Il Mit, con propria nota prot 6943 del 23/10/2018, ha condiviso tale scelta ed informato la Regione Marche rispetto a quanto necessario produrre ai fini della richiesta di ammissibilità dei nuovi interventi e quindi della rimodulazione del programma di interventi.

La Regione Marche, vista la graduatoria approvata con DDPF 1731/TPL/2018, valutati i progetti rispetto all'ammissibilità al finanziamento e sentiti i Comuni titolari di tali progetti, ha provveduto alla compilazione delle nuove schede (proposta di interventi, schede di analisi e prospetto aggiornato di copertura della spesa), ed ha pertanto trasmesso al MIT, contestualmente all'invio del rapporto di monitoraggio (30/11/2018), la nota di richiesta di rimodulazione e i relativi allegati.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota del 27 febbraio 2019 ha comunicato che a seguito della rimodulazione proposta dalla Regione Marche è possibile procedere all'ammissione a finanziamento degli ulteriori interventi presentati.

Il Ministero, pertanto, con la suddetta nota ha approvato, ai sensi dell'art.7 della Convenzione, il nuovo Programma di interventi e i rispettivi quadri economici.

Il nuovo Programma degli interventi rimodulato risulta essere il seguente:

N.	Denominazione dell'intervento	Ente Attuatore Comune	Costo totale	Costo a carico del Ministero	Scheda
1	RE.CI.PRO-CI Rete ciclopeditonale protetta Collegamento intercomunale Altidona Pedaso	ALTIDONA (FM) capofila	€ 365.000,00	€ 182.500,00	Non modificata
2	Riqualificazione sistema viario urbano	CHIARAVALLE (AN)	€ 90.000,00	€ 45.000,00	Rimodulata
3	Messa in sicurezza pista ciclabile esistente	PORTO SANT'ELPIDIO (FM)	€ 77.743,64	€ 38.871,82	Nuova
4	Nuovo tratto pista ciclabile via Cagiata	OSIMO (AN)	€ 120.000,00	€ 60.000,00	Nuova
5	Più bici più sicuri	JESI (AN)	€ 60.000,00	€ 30.000,00	Nuova
6	Realizzazione e messa in sicurezza di tratti di piste ciclabili nell'area Trave Badierio	FANO (PU)	€ 360.000,00	€ 66.287,92	Nuova



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Comuni interessati ed attivando le procedure necessarie per la concessione dei finanziamenti.

Con nota del 03 giugno 2019 ID.0676399 la Regione Marche ha comunicato al Comune di Porto Sant'Elpidio l'approvazione da parte del MIT del nuovo programma interventi, e che, pertanto, il proprio intervento può essere finanziato per la sua completezza ossia per l'importo di € 38.871,82 (50% del costo totale). Inoltre con la stessa nota si è chiesto al Comune di comunicare l'accettazione del finanziamento allegando anche il cronoprogramma relativo alla realizzazione dello stesso.

Il Comune di Porto Sant'Elpidio con nota del 11 giugno 2019 ha comunicato di accettare il finanziamento proposto allegando anche il cronoprogramma richiesto.

Con nota del 03 giugno 2019 ID.0676295 la Regione Marche ha comunicato al Comune di Osimo l'approvazione da parte del MIT del nuovo programma interventi, e che, pertanto, il proprio intervento può essere finanziato per la sua completezza ossia per l'importo di € 60.000,00 (50% del costo totale). Inoltre con la stessa nota si è chiesto al Comune di comunicare l'accettazione del finanziamento allegando anche il cronoprogramma relativo alla realizzazione dello stesso.

Il Comune di Osimo con nota del 05 giugno 2019 ha comunicato di accettare il finanziamento proposto allegando anche il cronoprogramma richiesto.

Con nota del 03 giugno 2019 ID.0676348 la Regione Marche ha comunicato al Comune di Jesi l'approvazione da parte del MIT del nuovo programma interventi, e che, pertanto, il proprio intervento può essere finanziato per la sua completezza ossia per l'importo di € 30.000,00 (50% del costo totale). Inoltre con la stessa nota si è chiesto al Comune di comunicare l'accettazione del finanziamento allegando anche il cronoprogramma relativo alla realizzazione dello stesso.

Il Comune di Jesi con nota del 12 giugno 2019 ha comunicato di accettare il finanziamento proposto allegando anche il cronoprogramma richiesto.

Con nota del 03 giugno 2019 ID.0676238 la Regione Marche ha comunicato al Comune di Fano l'approvazione da parte del MIT del nuovo programma interventi, e che, pertanto, il proprio intervento può essere finanziato parzialmente ossia per l'importo di € 66.287,92. Inoltre con la stessa nota si è chiesto al Comune di comunicare l'accettazione del finanziamento allegando anche il cronoprogramma relativo alla realizzazione dello stesso.

Il Comune di Fano con nota del 13 giugno 2019 ha comunicato di accettare il finanziamento proposto allegando anche il cronoprogramma richiesto.

Con decreto del dirigente della P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità n.957 del 05.08.2019 il contributo destinato al Comune di Chiaravalle, pari ad € 240.159,74, è stato rideterminato per un importo pari ad € 45.000,00, a seguito di una rimodulazione dell'intervento proposta dallo stesso Comune, e accertate delle economie per € 195.159,74.

Con le economie accertate, a seguito della rimodulazione dell'intervento del Comune di Chiaravalle, pari ad € 195.159,74 è possibile, pertanto finanziare gli ulteriori interventi dei Comuni di Porto Sant'Elpidio, Osimo, Jesi e parzialmente quello del Comune di Fano.

Una parte della quota disponibile per il finanziamento di cui sopra deriva da riduzione di impegni reimputati; la stessa viene utilizzata a copertura della spesa in quanto ricorrono le condizioni di cui al punto 5.4 dell'allegato 4/2 del d.lgs. 118/2011. Trattasi infatti di risorse statali di natura vincolata con termini e scadenze il cui mancato rispetto determinerebbe il venir meno delle entrate a favore dell'Ente, con conseguente danno per lo stesso e per il territorio.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

delibera
1293

Programma per la realizzazione di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali e Schema di Convenzione da sottoscrivere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti." sostituendo l'Allegato A) "Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali" con l'Allegato 1) di cui al presente atto, parte integrante e sostanziale dello stesso.

Si stabilisce infine che l'onere finanziario massimo derivante dall'attuazione del presente atto, con particolare riferimento ai nuovi interventi da finanziare, è pari a complessivi € 195.159,74 e trova copertura a valere sul capitolo di spesa 2100520057 del Bilancio regionale 2019/2021 annualità 2019, correlato al capitolo di entrata 1402010165, accertamenti nn. 3986/2017 - 82/2019 - 669/2019.

In sede di perfezionamento dell'obbligazione giuridica conseguente alla presente deliberazione, si provvederà, se necessario, a richiedere l'attivazione del Fondo Pluriennale Vincolato, al fine di provvedere alla corretta imputazione della spesa in termini di esigibilità, nel rispetto del principio della competenza finanziaria di cui all'art. 3 e all'allegato 4/2 del D.Lgs. 118/2011.

Con DGR 152 del 24/02/2017 la Regione Marche ha conferito l'incarico di direzione della Posizione di Funzione "Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità" nell'ambito del Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio, alla dott.ssa Letizia Casonato.

Successivamente con DDPF n.210/TP.L del 19/06/2017 è stato individuato quale RUP del presente procedimento l'arch. Michela Ferroni, funzionario assegnato alla P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità.

Pertanto tutto ciò considerato si propone alla Giunta regionale l'approvazione della presente deliberazione.

Il sottoscritto, in relazione al presente provvedimento, dichiara, ai sensi dell'art. 47 D.P.R. 445/2000, di non trovarsi in situazioni anche potenziali di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6bis della L. 241/1990 e degli artt. 6 e 7 del DPR 62/2013 e della DGR 64/2014.

Il presente atto è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'art. 26, comma 1 del d. lgs. 33/2013.

Il Responsabile del Procedimento

(arch. Michela Ferroni)

ATTESTAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA

Si attesta la copertura finanziaria intesa come disponibilità, pari a complessivi € 195.159,74 a valere sul capitolo di spesa 2100520057 del Bilancio regionale 2019/2021 annualità 2019, correlato al capitolo di entrata 1402010165.

23/10/2019

La Responsabile
della P.O. Controllo contabile della Spesa 1

(Stefania Dentaro)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

**PARERE DELLA DIRIGENTE DELLA
"P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità"**

La sottoscritta, considerata la motivazione espressa nell'atto, esprime parere favorevole sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica della presente deliberazione e dichiara, ai sensi dell'art. 47 D.P.R. 445/2000, che in relazione al presente provvedimento non si trova in situazioni anche potenziali di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6bis della L. 241/1990 e degli artt. 6 e 7 del DPR 62/2013 e della DGR 64/2014.

La Dirigente della P.F.
(*Letizia Casonato*)

**PROPOSTA DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
"TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO"**

Il sottoscritto propone l'adozione della presente deliberazione alla Giunta Regionale. in relazione alla quale dichiara ai sensi dell'art. 47 D.P.R. 445/2000, di non trovarsi in situazioni anche potenziali di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6bis della L. 241/1990 e degli artt. 6 e 7 del DPR 62/2013 e della DGR 64/2014.

Il Dirigente del Servizio
(*Nardo Coffi*)

La presente deliberazione si compone di n. ³⁶ pagine, di cui n. ²⁵ pagine di allegati che formano parte integrante della stessa.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
(*Deborah Giraldi*)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

ALLEGATO 1)

Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali

Regione: MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA
DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Scheda proposta di intervento – 1 *(non modificata)*

1. Ufficio della Regione richiedente: **Posizione di Funzione "Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità"**

Indirizzo P.E.C.: regione.marche.tpl@emarche.it

2. Denominazione dell'intervento: **RE.CI.PRO.CI Rete ciclopedonale protetta – Collegamento intercomunale Altidona - Pedaso**

3. Ubicazione dell'intervento: **In Provincia di Fermo (FM), in prossimità della foce del fiume Aso, al confine tra i comuni di Pedaso ed Altidona.**

4. Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione)/da progettare: **I Comuni di Altidona (capofila) e Pedaso, a seguito di un accordo intercomunale, hanno presentato una proposta progettuale congiunta denominata "RE.CI.PRO.CI Rete Ciclopedonale Protetta – Collegamento Intercomunale". L'intervento riguarda la creazione di una viabilità alternativa ciclopedonale prossima alla costa, da realizzarsi poco prima del ponte ferroviario, al fine di evitare l'interferenza con il traffico veicolare lungo la S.S. 16. Nello specifico si tratta della costruzione di un ponte con struttura in acciaio e relative rampe, di basso impatto ambientale, che permetterà di raccordare le sponde dei due Comuni. L'opera in esame è dunque un attraversamento ciclopedonale da realizzarsi in prossimità della foce del fiume Aso al confine tra i Comuni di Altidona e Pedaso, oltre che la realizzazione dei tratti di raccordo necessari ai percorsi esistenti nei due territori, ideato al fine di promuovere una mobilità compatibile con l'ambiente, attraverso la realizzazione di un collegamento che unisca in una unica "passeggiata ciclistica" i due Comuni. L'opera ideata è costituita da un ponte ciclopedonale in acciaio di lunghezza pari a 108 m composto tre campate avente ognuna luce pari a 36 m e situato ad una distanza di circa 80 m dal ponte ferroviario. Il livello progettuale, ad oggi, è quello del progetto preliminare.**

5. Stato iter autorizzativo: **Progetto preliminare, approvato con atto di Giunta Comunale Comune di Altidona n. 73 del 05.10.2013 e riapprovato con D.G.C. n.32 del 10.04.2017.**

6. Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale **Il progetto:**
- a. **prevede misure ed azioni per il miglioramento della sicurezza stradale;**
 - b. **non è in contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale per la sicurezza stradale;**
 - c. **è conforme con gli strumenti di pianificazione locale;**
 - d. **è conforme al PTC della provincia di Fermo;**
 - e. **ha caratteri di specificità ed è aggiuntivo rispetto all'azione corrente delle Amministrazioni coinvolte.**

7. Eventuali vincoli e criticità: **non vi sono vincoli e/o criticità specifici**

8. Fonte di finanziamento dell'intervento

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- Costo complessivo dell'intervento: **€ 365.000,00;**
- Costo a carico del Ministero: **€ 182.500,00;**
- Costo a carico dell'Ente attuatore (50% Altidona- 50% Pedaso): **€ 182.500,00;**



Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità – 1

DENOMINAZIONE INTERVENTO:

RE.CI.PRO-CI Rete ciclopeditonale protetta – Collegamento intercomunale Altidona - Pedaso

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

La popolazione residente nel Comune di Altidona al 31/12/2016 è di 3.411 abitanti. Nel territorio di Altidona nell'ultimo triennio vi è stato un notevole incremento della popolazione residente, confermando quanto già avvenuto negli anni precedenti (2008 n. 3077; 2012 n. 3268; 2013 n. 3.358). La popolazione residente nel Comune di Pedaso al 31/12/2016 è di 2.811 abitanti, leggermente diminuita rispetto all'anno 2013 (31/12/2013 n. 2.816). Il forte incremento demografico nel comune di Pedaso si è avuto nell'ultimo decennio, grazie ad un importante sviluppo urbanistico che ha interessato la zona lungo la S.P. Valdaso, quando la popolazione residente è passata dalle 2.498 unità del 31/12/2007 agli attuali 2.811 abitanti.

I Comuni interessati dal progetto sono Comuni costieri a forte valenza turistica, l'aumento di popolazione nei periodi estivi genera un incremento di popolazione e di riflesso un aumento dei flussi di traffico. Nel Comune di Altidona il turismo si sviluppa nella zona "Marina", dove sono presenti attività ricettive; l'aumento di popolazione stagionale genera un flusso di traffico con il limitrofo comune di Pedaso piuttosto che con il suo Capoluogo in collina. Per quanto sopra la necessità di migliorare il collegamento tra le due realtà urbane e territoriali, al fine di garantire la sicurezza stradale.

Il Comune di Altidona ha un'estensione di 12,99 kmq e quindi una densità media di circa 262 abitanti per kmq. Oltre al capoluogo, che è posto sulla collina a 224 mslm Altidona si sviluppa principalmente nella zona di Marina lungo la costa, infatti gli abitanti nel capoluogo sono circa 400 mentre i restanti sono nella zona di Marina. Il Comune di Pedaso ha un'estensione di 3,82 kmq e quindi una densità media di circa 735 abitanti per kmq. La falesia del Monte Serrone ha limitato lo sviluppo insediativo di questo piccolo territorio, costringendo l'edificato lungo la costa e lungo l'asse della strada Provinciale Valdaso. Le principali vie di comunicazione sono la Strada Statale 16 Adriatica, la Strada Provinciale 85 e l'Autostrada A14, inoltre esiste una rete di mobilità dolce che si estende lungo il mare e lungo il fiume.

Il Comune di Altidona si è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano nel 2004 dove vengono individuate le seguenti criticità: - presenza di un notevole flusso di traffico di attraversamento lungo l'asse Adriatico; - territorio a forte frequentazione stagionale; - Altidona nodo principale di comunicazione tra asse Adriatico (autostrada e statale) e rete di connessione locale (provinciale Valdaso).

Nel Comune di Altidona sono presenti circa 44 km di strade, di cui, circa 3,0 km di autostrada, circa 3,0 Km di strade statali, circa 14 Km di strade provinciali e circa Km 24 di strade comunali. Le strade comunali sono circa 6 km quelle interne al centro urbano del capoluogo e della zona di Marina, mentre circa 19 km sono strade extraurbane. La rete stradale del Comune di Pedaso è costituita da 12 km di strade comunali, 3 km di strada Statale, 1,5 km di strada provinciale. L'autostrada interviene pesantemente nella rete infrastrutturale abbastanza "povera" di questo territorio, immettendo traffico pesante sulla S.S.16 e sulla S.P. "Valdaso".

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Nel 2015 si sono verificati nelle Marche 5.333 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 93 persone e il ferimento di altre 7.606. Rispetto al 2014, anno in cui si sono verificati 5.422 incidenti di cui 100 mortali, diminuiscono sia gli incidenti (-1,6%) che i feriti (-3,3%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%); diminuisce anche il numero di vittime della strada (-7,0%) in controtendenza rispetto all'incremento registrato a livello nazionale, +1,4%.

Le Marche si posizionano tra le Regioni in cui il calo è stato superiore alla media nazionale. Rispetto al 2011, nel 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 58,1% contro il -51,7% della media Italia.

Nelle Marche, nel 2015, l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è superiore alla media nazionale (63,4% contro 45,6%); la differenza



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Guardando invece gli utenti vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), nel 2015 il loro peso relativo sul totale dei deceduti nella regione è superiore a quello nazionale (53,8% contro 50,5%). Peraltro, negli ultimi cinque anni l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta molto di più nelle Marche (da 20,2% a 25,8%) che nel resto del Paese (da 15,1% a 17,6%), così come l'incidenza di conducenti e passeggeri di biciclette, che nel 2015 arriva a superare la media nazionale (8,6% nelle Marche, 7,3% in Italia). Gli ultimi gravi episodi, avvenuti nel 2017, che vedono coinvolto pedoni e ciclisti, confermano tale tendenza.

Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro. In termini assoluti la regione incide per il 3,0% e risulta tra quelle con i maggiori costi pro-capite

Nel 2015 il maggior numero di incidenti (3.915, il 73,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 49 morti (52,7% del totale) e 5.333 feriti (70,1%).

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile

Nell'anno 2010 si sono verificati tra il Comune di Altidona ed il Comune Pedaso un totale 27 incidenti che hanno provocato 41 feriti ed 1 morto, con un danno sociale calcolato pari a 4.411.600,00 (n° morti \times € 1.394.000 + n° feriti \times € 73.600)

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio

Nel triennio 2009/11 sono stati rilevati 83 sinistri (45 ad Altidona e 38 a Pedaso) che hanno coinvolto 144 persone, di cui 142 feriti e 2 morti.

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

L'intervento di realizzazione del collegamento ciclopeditone si propone di decongestionare l'attuale ed unico, collegamento viario tra Altidona (Marina) e Pedaso (S.S. 16 – ponte sul fiume Aso) riducendo notevolmente il rischio di incidenti attraverso la realizzazione di un collegamento viario alternativo ad uso esclusivo della mobilità dolce (pedoni e ciclisti). L'attuale collegamento infatti è compromesso dall'uscita autostradale su Pedaso che immette nella viabilità traffico pesante. L'attuale ponte stradale sul fiume Aso non è dotato di una adeguata zona pedonale e per i ciclisti; il progetto presentato propone una viabilità alternativa, al fine di realizzare le condizioni di sicurezza necessarie.

3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Nel territorio del Raggruppamento si registrano ogni anno, in media, 28 incidenti stradali con lesioni. Il presente progetto vuole intervenire sulle componenti della mobilità maggiormente a rischio, pedoni e ciclisti, creando allo scopo una viabilità alternativa a loro riservata. Il traffico pedonale è quello più soggetto a specifici rischi nel nodo viario in questione, tanto più se si pensa al flusso degli studenti di Altidona che migrano su Pedaso per recarsi a scuola. La scuola secondaria (media) è infatti presente a Pedaso e non ad Altidona. Inoltre nel periodo estivo c'è un importante flusso di pedoni e ciclisti dettato dalla presenza di turisti; i turisti presenti a Marina di Altidona si spostano infatti verso Pedaso piuttosto che nel capoluogo in collina; così come i turisti presenti a Pedaso si spostano verso Marina di Altidona dove trovano le principali attività ricettive.

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

Le principali problematiche connesse alla viabilità tra il Comune di Altidona e quello di Pedaso è costituita dalla presenza del casello autostradale (uscita Pedaso) proprio sull'unica strada di collegamento tra i due Comuni. Infatti Pedaso ed Altidona sono unicamente congiunte dalla S.S.16 che collega i due territori comunali con un ponte sul fiume Aso. Lo svincolo autostradale a raso, con l'uscita degli automezzi su Pedaso, complica questo collegamento rendendo la viabilità molto pericolosa. In questa situazione, infatti, l'attraversamento per pedoni e ciclisti è quasi inibito, o di fatto molto pericoloso. Il flusso di studenti che da Altidona raggiunge il Plesso della scuola secondaria di Pedaso (nel comune di Altidona non c'è la scuola secondaria) impone una revisione della viabilità esistente, creando un'alternativa ciclistica e pedonale, al fine di percorsi stradali sicuri per i più giovani.

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

La realizzazione della pista ciclopeditone in prossimità della foce Aso, a monte della Ferrovia



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Altidona nel 2004 ha elaborato il Piano Urbano del Traffico.

Il Piano individua le seguenti criticità:

- presenza di un notevole flusso di traffico di attraversamento lungo l'asse Adriatico;
- territorio a forte frequentazione stagionale;
- Altidona nodo principale di comunicazione tra asse Adriatico (autostrada e statale) e rete di connessione locale (provinciale Valdaso).

Gli obiettivi generali del piano sinteticamente sono:

- riorganizzazione dei movimenti pedonali;
- riorganizzazione della circolazione dei veicoli;
- riorganizzazione del trasporto pubblico;
- riorganizzazione della sosta.

Ad oggi non sono stati eseguiti altri studi particolari

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Nella Provincia di Fermo, circa 3 veicoli ogni 4 appartengono alla categoria delle autovetture, il restante 25% vede una preponderanza di veicoli a due ruote (motocicli e biciclette) che ne ricopre circa la metà; i pedoni corrispondono al 4% degli utenti coinvolti. I rischi per l'utenza vulnerabile sono presenti anche sulla viabilità del Raggruppamento e, in particolare, sulle strade di collegamento tra i due Comuni; per tale motivo, le Amministrazioni di Altidona e Pedaso hanno posto quale primario obiettivo della presente proposta di progetto la protezione di tale tipologia di utenza, soprattutto quella pedonale e ciclabile. L'intervento proposto si inserisce nel quadro dei percorsi ciclopedonali protetti che interessano l'intero territorio dei Comuni di Pedaso ed Altidona ed è rappresentato principalmente dalla realizzazione di un attraversamento ciclopedonale in prossimità della foce del fiume Aso che rappresenta anche il confine tra i due territori comunali. L'opera ideata è costituita da un ponte in acciaio di lunghezza complessiva pari a 108 mt, composto da tre campate aventi ognuna luce pari a 36 m, situato ad una distanza di circa 80 mt dal ponte ferroviario.

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

Il principale strumento di pianificazione del Comune di Altidona è il Programma Annuale e Triennale delle Opere Pubbliche in cui confluiscono tutti gli interventi da eseguire sulla rete stradale, siano essi interventi di manutenzione/aggiornamento ovvero interventi di realizzazioni di nuove opere. Tutti gli interventi descritti al punto precedente e al punto successivo, sia quelli emersi dal piano della mobilità sia gli altri valutati utili e/o necessari dall'Amministrazione, sono stati programmati e finanziati negli anni attraverso il Piano Annuale e Triennale delle Opere. A riprova della continua pianificazione dell'Amministrazione sono alcuni interventi che fanno parte della presente proposta che sono una logica evoluzione degli altri interventi eseguiti negli ultimi anni.

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Nel triennio di riferimento del Bando: L'Amministrazione Comunale di Altidona è intervenuta in numerose situazioni a rischio, migliorando la sicurezza dell'utenza veicolare e pedonale attraverso interventi di manutenzione e di nuova realizzazione. Si elencano alcuni dei più significativi interventi:

- realizzazione della pista ciclopedonale lungo la Strada Provinciale n. 85;
- realizzazione della pista ciclopedonale lungo la Strada Provinciale n. 2 Altidonese;
- manutenzione dei marciapiedi di alcuni tratti, lungo la S.S. 16 Adriatica;
- progetto di videosorveglianza.

L'Amministrazione Comunale di Pedaso è intervenuta in numerose situazioni a rischio, migliorando la sicurezza dell'utenza veicolare e pedonale attraverso interventi di manutenzione e di nuova realizzazione. Si elencano alcuni dei più significativi interventi:

- realizzazione di dossi rallenta traffico nelle vie urbane;
- realizzazione della pista ciclopedonale lungo il mare e collegamento ciclopedonale con il Comune di Campofilone in alternativa alla S. S. 16;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Regione: MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA
DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Scheda proposta di intervento – 2 (rimodulata)

1. Ufficio della Regione richiedente: **Posizione di Funzione "Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità"**

Indirizzo P.E.C.: regione.marche.tpl@emarche.it

2. Denominazione dell'intervento: **Riqualificazione sistema viario urbano**

3. Ubicazione dell'intervento: **Centro urbano di Chiaravalle (AN)**

4. Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione)/da progettare: *Con la presentazione del progetto Cyclo nell'ambito del programma comunitario MED e con la conseguente elaborazione del Piano della Mobilità Sostenibile, l'Amministrazione Comunale di Chiaravalle ha inteso avviare un processo di cambiamento nella mentalità quotidiana di approccio alle problematiche della viabilità, dando priorità alle politiche volte alla promozione dell'uso della bicicletta nella pianificazione urbana e territoriale e con il fine ultimo di migliorare la sicurezza della rete viaria in generale ed in particolare per quanto riguarda le categorie più deboli degli utenti della strada (pedoni e ciclisti). Tale piano si configura come strumento strategico per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e per migliorare la sicurezza della mobilità in aree del centro urbano ad elevata densità residenziale. Il progetto proposto è uno stralcio di attuazione del Piano della Mobilità; perfettamente coerente con lo stesso, sia a livello pianificatorio che a livello strutturale, la progettazione risulta di livello preliminare. Il progetto per il quale viene richiesto il finanziamento riguarda le aree destinate alla Ciclo-pedonalità e l'intervento proposto riguarda, in particolare, la messa in sicurezza degli spostamenti ciclo pedonali mediante riduzione dei rischi da interferenza con la viabilità principale negli itinerari urbani ad elevata percorrenza.*

5. Stato iter autorizzativo: **Progettazione preliminare, approvazione atto di Giunta Comunale di Chiaravalle n. 135 del 09/09/2013.** L'approvazione del progetto definitivo in variante al progetto preliminare verrà approvato entro il 01/12/2018.

6. Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale

Il progetto:

- a. prevede misure ed azioni per il miglioramento della sicurezza stradale;
- b. non è in contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale per la sicurezza stradale;
- c. è conforme con gli strumenti di pianificazione locale;
- d. è conforme al PTC della provincia di Ancona;

7. Eventuali vincoli e criticità: **non vi sono vincoli e/o criticità specifici**

8. Fonte di finanziamento dell'intervento

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- Costo complessivo dell'intervento: **€ 90.000,00**
- Costo a carico del Ministero: **€ 45.000,00**
- Costo a carico dell'Ente attuatore: **€ 45.000,00**



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità - 2

DENOMINAZIONE INTERVENTO:
RIQUALIFICAZIONE SISTEMA VIARIO URBANO

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

La popolazione residente nel Comune di Chiaravalle al 31/12/2016 era di 14.800 abitanti. Nel territorio di Chiaravalle nell'ultimo triennio vi è stato un lieve decremento della popolazione residente che al 31/12/2013 risultava di 14.933 unità. Il Comune di Chiaravalle si colloca comunque all'ottavo posto nell'elenco dei comuni di maggiori dimensioni della provincia di Ancona. Con una superficie territoriale di 17,39 km², la densità media della popolazione si attesta a 851 abitanti/km². È il secondo comune più densamente abitato della provincia, dopo la vicina Falconara Marittima.

Per quanto riguarda il centro storico, si evidenzia una flessione dei residenti a partire dal 2008; ciò, tuttavia, il centro storico risulta abitato da poco più di 3.100 residenti, pari a circa il 20% della popolazione residente nel Comune. Il centro storico, e la città di Chiaravalle in generale, grazie alla presenza di una buona dotazione di esercizi commerciali conservano e vedono aumentare il livello di attrattività nei confronti dei Comuni contermini.

Il ruolo di Chiaravalle come città attrattrice di spostamenti, oltre che generatrice, emerge considerando la dotazione dei servizi alla popolazione ed in particolare di quelli di rango superiore (stazione ferroviaria, servizi educativi, socio-sanitari e culturali). Di seguito alcune elementi caratterizzanti la qualità urbana di Chiaravalle:

- la presenza della Fondazione Chiaravalle Montessori, che pone la città sotto una particolare luce in campo della sperimentazione e promozione culturale e scientifica;
- l'appartenenza alla rete delle città *slow*, "*perché (città, ndr) attenta ai bisogni dei suoi cittadini. Da qui l'erogazione di una pluralità di servizi che mantengono standard di qualità elevati, in tempi in cui le risorse provenienti da enti sovracomunali diminuiscono costantemente. Una città che offre aree verdi, spazi urbani e di socialità, dove la mobilità pedonale, ciclabile e veicolare è sostenibile in quanto integrata. Una città vivibile anche perché slow*" (www.comune.chiaravalle.an.it);
- la presenza dell'Abazia di Santa Maria in Castagnola, fondata nel XII secolo, attorno alla quale la città di Chiaravalle è nata e si è sviluppata.

Analizzando la localizzazione dei servizi di interesse pubblico (amministrativi e culturali) presenti a Chiaravalle emerge una forte concentrazione degli stessi nel cuore della città. La sede municipale è posizionata in pieno centro storico, con ingresso principale in piazza Risorgimento; gli uffici (compresa la Polizia Municipale) sono concentrati in questo edificio. Sempre nell'area centrale della città sono posizionati la biblioteca, la Fondazione Chiaravalle Montessori e lo storico Teatro "Valle".

La propensione all'uso dell'auto e della moto come mezzi di trasporto emerge considerando la composizione del parco veicolare e il tasso di motorizzazione.

La rete viaria che interessa il territorio comunale di Chiaravalle può essere rappresentata sulla base di tre tipologie di connessione:

- di tipo territoriale, a cui fa fronte il vecchio tracciato della Strada Statale 76 (ora Strada Provinciale) e il collegamento verso Morro d'Alba;
- principali, che assolvono il compito di attraversamento dell'area urbana e di collegamento con la viabilità di ordine superiore (es. verso il casello di Ancona Nord dell'Autostrada A14);
- secondarie, le strade di importanza comunale con funzione di distribuzione locale. Le principali arterie con andamento radiale che connettono Chiaravalle con i Comuni confinanti sono:
 - a nord-ovest, la direttrice per Montemarciano (via S. Bernardo, SP 2);
 - a nord-est, la direttrice per Rocca Priora (via Clementina, SP 38);



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

- a ovest, la direttrice per Monte San Vito e Morro d'Alba (via Fratelli Rosselli, SP 13).

Gli interventi sulla rete viaria realizzati negli ultimi anni hanno portato:

- alla sostituzione di gran parte degli incroci, semaforici o canalizzati, con rotatorie. Attualmente nel territorio del Comune di Chiaravalle è presente una sola intersezione regolata da impianto semaforico (Leopardi/Vittoria/Pace);
- all'inserimento nel centro storico di sensi unici di marcia, nonché alla semplificazione delle intersezioni tramite corsie di canalizzazione e confluenza del traffico, al fine di favorire e rendere più fluida la circolazione stradale.

La conformazione orografica di Chiaravalle (sostanzialmente pianeggiante) e la particolare struttura urbana (dimensioni compatte) sono i principali fattori a favore dell'uso della bicicletta.

La rete ciclabile della città di Chiaravalle consta di alcuni itinerari riconoscibili e, molto più spesso, di percorsi ciclabili "di quartiere" realizzati contemporaneamente all'espansione urbanistica. Tra i percorsi continui e riconoscibili si segnalano:

- l'itinerario ciclabile Nord-Sud proveniente da Rocca Priora e dal Mare Adriatico lungo il fiume Esino e le vie Marconi e della Rinascita; il percorso è sterrato nella tratta extraurbana/boschiva;
- il parallelo itinerario all'interno dell'area urbana realizzato lungo le vie Guevara e Nagy;
- l'itinerario verso il Cimitero lungo via San Bernardo;
- l'itinerario lungo via Sant'Andrea (quasi completamente sterrato) che, piegando a sud e attraversando il Parco Fantasy, costeggia il torrente Triponzio fino a raggiungere corso Matteotti.

Analizzando su base topografica la rete ciclabile esistente è possibile riscontrare una sostanziale discontinuità e frammentarietà dei percorsi. Anche lungo gli itinerari riconoscibili permangono interruzioni del percorso ciclabile nei pressi delle intersezioni stradali più ampie.

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Nel 2015 si sono verificati nelle Marche 5.333 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 93 persone e il ferimento di altre 7.606. Rispetto al 2014, anno in cui si sono verificati 5.422 incidenti di cui 100 mortali, diminuiscono sia gli incidenti (-1,6%) che i feriti (-3,3%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%); diminuisce anche il numero di vittime della strada (-7,0%) in controtendenza rispetto all'incremento registrato a livello nazionale, +1,4%.

Le Marche si posizionano tra le Regioni in cui il calo è stato superiore alla media nazionale. Rispetto al 2011, nel 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 58,1% contro il -51,7% della media Italia.

Nelle Marche, nel 2015, l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è superiore alla media nazionale (63,4% contro 45,6%); la differenza più ampia riguarda gli over 64 (Marche 47,3%, Italia 31,7%).

Guardando invece gli utenti vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), nel 2015 il loro peso relativo sul totale dei deceduti nella regione è superiore a quello nazionale (53,8% contro 50,5%). Peraltro, negli ultimi cinque anni l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta molto di più nelle Marche (da 20,2% a 25,8%) che nel resto del Paese (da 15,1% a 17,6%), così come l'incidenza di conducenti e passeggeri di biciclette, che nel 2015 arriva a superare la media nazionale (8,6% nelle Marche, 7,3% in Italia). Gli ultimi gravi episodi, avvenuti nel 2017, che vedono coinvolto pedoni e ciclisti, confermano tale tendenza.

Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro. In termini assoluti la regione incide per il 3,0% e risulta tra quelle con i maggiori costi pro-capite.

Nel 2015 il maggior numero di incidenti (3.915, il 73,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 49 morti (52,7% del totale) e 5.333 feriti (70,1%).

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile

Nell'anno 2010 si sono verificati in totale 93 incidenti che hanno provocato 36 feriti, il cui danno sociale calcolato risulta pari a 2.649.600,00 (n° morti x € 1.394.000 + n° feriti x € 73.600)

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio

Nel triennio 2009/11 sono stati rilevati 13 sinistri che hanno coinvolto almeno un pedone, mentre sono 12 gli incidenti che hanno visto un ciclista coinvolto. In totale, su un valore complessivo di 251 incidenti rilevati, 13 hanno coinvolto almeno un pedone e 12 un ciclista.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

È possibile rilevare come il numero dei sinistri risulti in aumento e quindi sia in atto una progressiva diminuzione della sicurezza stradale nei confronti degli utenti della strada meno tutelati:

- per i pedoni si passa da 4 (2009) a 6 (2011), con un incremento percentuale del 50%;
- per i ciclisti da 3 a 5, rispettivamente per il 2009 e il 2011, con un incremento del 67%.

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

La strada con il più elevato valore assoluto di sinistri risulta via Fratelli Rosselli, asse di collegamento tra il centro storico, la SP 76 e Monte San Vito, con un totale 29 incidenti rilevati nel triennio (2009/2011). Seguono il breve tratto di strada di collegamento con l'uscita della A14 (21 sinistri), via Verdi, via Marconi e via Gramsci (rispettivamente con 14, 12 e 12 incidenti). Confrontando i dati relativi al numero di sinistri per chilometro di asse stradale, la geografia dell'incidentalità di Chiaravalle non viene sostanzialmente modificata: tralasciando l'uscita autostradale, via Fratelli Rosselli (29 incidenti per km) rimane l'asse più insicuro della città. Si riscontrano valori superiori ai 25 sinistri/km anche in via Gramsci.

3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Nel triennio 2009/11 sono stati rilevati 13 sinistri che hanno coinvolto almeno un pedone, mentre sono 12 gli incidenti che hanno visto un ciclista coinvolto. In totale, su un valore complessivo di 251 incidenti rilevati a Chiaravalle nel triennio 2009-2011, 25 incidenti hanno coinvolto utenti deboli della strada (pari al 10%).

Nonostante si tratti di valori assoluti piuttosto bassi, il numero di sinistri in rapporto alla dimensione di Chiaravalle e la tendenza riscontrata negli ultimi anni evidenziano come il problema della sicurezza degli utenti deboli della strada sia sempre più attuale, anche nei centri urbani di piccole e medie dimensioni.

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

Presenza di forti flussi veicolari di relazione e scambio con le aree contermini

- Distribuzione oraria dei flussi veicolari di tipo tradizionale: concentrazione nelle fasce orarie di punta del mattino (8-9), del mezzogiorno (12-13) e della sera (18-19)
- Il disegno della rete viaria rimane povero e poco attento alla mobilità "dolce"
- Carente la manutenzione del manto stradale e della segnaletica orizzontale
- Discontinuità delle relazioni ciclabili, in particolare presso attraversamenti e intersezioni
- Mancanza di collegamenti tra i vari tratti esistenti di percorsi ciclabili
- Disagio legato alla pericolosità degli attraversamenti pedonali e ciclabili e dei percorsi promiscui (velocità delle auto)
- Incremento del numero di sinistri che coinvolgono gli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti)

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

Il piano della Mobilità di cui si sta dotando l'Amministrazione Comunale individua, tra l'altro, le linee di indirizzo ed obiettivi da attuare per contrastare i fattori di rischio evidenziati oltre che per delineare uno scenario di pianificazione correlato alla visione che la Città intende darsi nel prossimo futuro a partire dalla declinazione del Piano della Mobilità stesso secondo il criterio di sostenibilità. Le linee di indirizzo si muovono su un duplice livello: quello delle aspettative e della prefigurazione dei futuri orientamenti del settore della mobilità e quello dei vincoli imposti nell'uso di risorse scarse e non rinnovabili (suolo, risorse finanziarie, ecc.). In questo scenario di scala macro, la città ha affermato nel corso di questi ultimi anni alcune scelte strategiche che dal punto di vista della mobilità fanno perno su tre parole chiave:

- città vivibile e slow, in cui si gioca la relazione tra la qualità del vivere e dell'abitare e il modello di mobilità orientato alla sostenibilità;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

delibera
1293

- città della cura del territorio e della qualità, in cui l'attenzione è posta sulla necessità di mantenere e qualificare il capitale fisso sociale rappresentato dalla dotazione delle infrastrutture a servizio della mobilità (rete viaria, spazi di sosta, ecc.).

In tale contesto, tra gli obiettivi delineati dal Piano della Mobilità si vuole qui evidenziare la volontà di incidere sulle indicazioni messe in evidenza anche dalla popolazione locale nell'ambito dell'indagine qualitativa sulle caratteristiche della mobilità e dai risultati dell'analisi SWOT (tutte svolte ed elaborate nell'ambito degli studi effettuati per la redazione del P.M.S.) riguardo la messa in sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili (attraversamenti); la manutenzione della rete viaria e delle dotazioni infrastrutturali (spazi di sosta), comfort e qualità dei servizi.

In funzione anche di tali obiettivi, le linee di contrasto dei fattori di rischio che sono state individuate e poste in essere con il progetto presentato riguardano sostanzialmente:

- il completamento ed il ricollegamento di diversi e più importanti itinerari ciclabili per incrementare e migliorare qualitativamente l'offerta di percorsi alternativi alla viabilità carrabile per gli spostamenti dell'utenza;
- messa in sicurezza, il più possibile con la separazione e specializzazione delle corsie, degli itinerari ciclabili per diminuire le interferenze tra differenti categorie di utenze della strada (traffico carrabile);
- ove ciò non sia possibile per condizioni fisiche delle sedi stradali, riduzione del limite di velocità imposto e segnalazione di itinerari ciclabili che richiamino l'attenzione alle interferenze;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza delle sedi stradali in genere siano esse carrabili, miste o specializzate (piste ciclopedonali e marciapiedi con particolare riguardo agli attraversamenti)

6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

Nell'anno 2012 è stato redatto il Piano della Mobilità Sostenibile ed il Piano delle Piste Ciclabili, strumenti redatti in maniera integrata proprio per implementare il più possibile i criteri della sostenibilità. Il P.M.S. inoltre, contiene ed aggiorna il Piano Generale del Traffico Urbano che il Comune di Chiaravalle aveva adottato già dal 1990. Tali strumenti hanno alla base una serie di studi e rilievi specifici in ordine ai flussi di traffico, alla offerta e domanda di mobilità, alla offerta e domanda di sosta, e ad indagini mirate sull'utenza e su gruppi di portatori di interessi diffusi. Ad oggi tali strumenti sono in fase di istruttoria ed adozione dalla parte dell'Amministrazione Comunale che ha approvato apposita delibera di indirizzo in tal senso.

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Muovendo dalle premesse generali derivanti dalle indicazioni del Piano della Mobilità Sostenibile esposte nei punti precedenti, l'intervento proposto si pone come un primo stralcio di attuazione dello stesso con l'intento di dare concreta fattibilità al miglioramento della sicurezza stradale, soprattutto nei confronti delle categorie di utenza più a rischio quali ciclisti e pedoni. Per la scelta delle aree e delle vie oggetto dell'intervento, si sono utilizzati i criteri del volume di traffico relazionato con l'incidentalità insistente sulle singole vie e quello della messa in sicurezza e completamento degli itinerari ciclabili. A seguito della necessaria rimodulazione del progetto iniziale l'Amministrazione ha ritenuto di dare priorità alla realizzazione di interventi che garantiranno il collegamento ciclabile di percorsi già esistenti, al fine di creare una rete ciclabile minima cittadina.

Nello specifico gli interventi che si andranno a realizzare riguardano sia il collegamento est-ovest di itinerari ciclabili sulla viabilità principale costituita da via Rosselli-via Gramsci con via Repubblica di collegamento verso il centro città, sia il collegamento nord-est per Rocca Priora lungo l'itinerario via Nagy-via Che Guevara e viale Marconi. Ciò porterà, con la realizzazione dei lavori previsti, da un lato alla funzionalizzazione di una rete articolata ed organica di percorsi ciclabili, valida alternativa alla viabilità carrabile per una realtà territorialmente compatta e pianeggiante come il centro abitato di Chiaravalle; dall'altro al miglioramento della sicurezza in generale della viabilità interessata sia riguardo le varie categorie di utenza, sia in particolar modo riguardo i problemi di interferenza tra le



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

delibera
1293

8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

Il Piano della Mobilità Sostenibile ed il Piano delle Piste ciclabili costituiscono strumenti di pianificazione degli interventi inerenti la mobilità in quanto oltre a contenere il Piano Generale del Traffico Urbano ridisegnano un quadro organico della mobilità ciclabile.

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Negli ultimi anni sono stati realizzati interventi di manutenzione straordinaria che hanno riguardato:

- manutenzione della sede stradale di alcune vie del centro urbano;
- realizzazione sistema di dissuasori di velocità in corrispondenza della scuola materna di via S. Andrea;
- messa in sicurezza di un tratto della pista ciclabile di via S. Bernardo e collegamento della stessa verso il centro città.



Regione: MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN
SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Scheda proposta di intervento – 3 (nuova)

1. Ufficio della Regione richiedente: Posizione di Funzione "Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità"

Indirizzo P.E.C.: regione.marche.tpl@emarche.it

2. Denominazione dell'intervento:

MESSA IN SICUREZZA PISTA CICLABILE ESISTENTE

3. Ubicazione dell'intervento:

Comune di PORTO SANT'ELPIDIO - zona lungomare - via Trieste e via Faleria

4. Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione) da progettare:

L'intervento si divide in due tipologie di azione:

- Eliminazione dei cambi di direzione della ciclabile dovuti alle asole con palme abbattute
- Rifacimento manto stradale ciclabile per ripristinare tratti deteriorati e la complanarità con la zanella

Attualmente lo stato di progettazione è a livello definitivo

5. Stato iter autorizzativo:

in fase di approvazione progetto definitivo/esecutivo.

6. Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale.

Il progetto: l'intervento si pone l'obiettivo di migliorare la sicurezza della pista ciclabile attualmente esistente, pertanto la compatibilità con gli strumenti urbanistici è già in essere.

7. Eventuali vincoli e criticità: nessuno

8. Fonte di finanziamento dell'intervento

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- | | |
|--------------------------------------|-------------|
| - Costo complessivo dell'intervento: | € 77.743,64 |
| - Costo a carico del Ministero: | € 38.871,82 |
| - Costo a carico dell'Ente attuatore | € 38.871,82 |



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità - 3

DENOMINAZIONE INTERVENTO:
MESSA IN SICUREZZA PISTA CICLABILE ESISTENTE

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

L'Amministrazione comunale si pone l'obiettivo di qualificare ed integrare la dotazione della mobilità ciclistica in relazione alla sicurezza stradale dei percorsi ciclabili esistenti, attivando con il presente schema un processo di messa in sicurezza dei percorsi esistenti e di progetto.

Il percorso ciclabile ha una sezione costante con larghezza di ml 2,80 affiancato da un tratto pedonale con interposta aiuola in cui sono posizionate alcune palme. La preesistenza di quest'ultime, rispetto al percorso ciclabile, ha dato luogo alla realizzazione di asole verdi a tutela delle piante. Tale situazione ha determinato vari cambi di direzione lungo il tragitto, che a volte risultano particolarmente pericolose per i ciclisti.

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Nel 2015 si sono verificati nelle Marche 5.333 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 93 persone e il ferimento di altre 7.606. Rispetto al 2014, anno in cui si sono verificati 5.422 incidenti di cui 100 mortali, diminuiscono sia gli incidenti (-1,6%) che i feriti (-3,3%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%); diminuisce anche il numero di vittime della strada (-7,0%) in controtendenza rispetto all'incremento registrato a livello nazionale, +1,4%.

Le Marche si posizionano tra le Regioni in cui il calo è stato superiore alla media nazionale. Rispetto al 2011, nel 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 58,1% contro il -51,7% della media Italia.

Nelle Marche, nel 2015, l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è superiore alla media nazionale (63,4% contro 45,6%); la differenza più ampia riguarda gli over 64 (Marche 47,3%, Italia 31,7%).

Guardando invece gli utenti vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), nel 2015 il loro peso relativo sul totale dei deceduti nella regione è superiore a quello nazionale (53,8% contro 50,5%). Peraltro, negli ultimi cinque anni l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta molto di più nelle Marche (da 20,2% a 25,8%) che nel resto del Paese (da 15,1% a 17,6%), così come l'incidenza di conducenti e passeggeri di biciclette, che nel 2015 arriva a superare la media nazionale (8,6% nelle Marche, 7,3% in Italia). Gli ultimi gravi episodi, avvenuti nel 2017, che vedono coinvolto pedoni e ciclisti, confermano tale tendenza.

Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro. In termini assoluti la regione incide per il 3,0% e risulta tra quelle con i maggiori costi pro-capite.

Nel 2015 il maggior numero di incidenti (3.915, il 73,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 49 morti (52,7% del totale) e 5.333 feriti (70,1%).

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile

Nell'anno 2016 si sono verificati in totale 145 incidenti che hanno provocato 212 feriti ed 1 morto, il cui danno sociale calcolato risulta pari a 16.997.200,00 (n° morti x € 1.394.000 + n° feriti x € 73.600)

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio (eventuale)

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Dati relativi all'anno 2016

N° incidenti: 145

N° morti: 1

N° feriti: 212



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Numerosi cambi di direzione, manto stradale deteriorato, mancata complanarità tra asfalto e zanella. La mancata sistemazione della sede ciclabile comporta una rinuncia alla sua percorrenza da parte di una utenza che preferisce percorrere la strada carrabile che si snoda parallela alla ciclabile per evitare rischi di cadute.

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

Ripristini del manto superficiale in asfalto e rimozione di alcuni cambi di direzione oramai inutili

6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

Proteste della cittadinanza e constatazione degli incidenti anche non di gravi entità.

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Il progetto prevede alla luce dell'abbattimento delle alberature, per il punteruolo rosso, la ricostruzione lineare del tratto della ciclabile, eliminando in tal modo le pericolose anse per i ciclisti. Anche l'integrazione della segnaletica verticale, in alcuni tratti insufficiente ed il ripristino della segnaletica orizzontale aumenterà la sicurezza dell'infrastruttura. Infine la messa in quota dei pozzetti e delle caditoie posti sulla superficie della ciclabile, con il ripristino della complanarità delle superfici asfaltate e quelle oggetto di cunetta laterale eliminerà le situazioni puntuali di rischio.

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

Il comune di Porto Sant'Elpidio è dotato di strumento di pianificazione generale approvato, gli interventi proposti non interagiscono con tale pianificazione in quanto trattasi di interventi di manutenzione da realizzare sulla ciclabile esistente

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

L'amministrazione comunale da anni investe sulla qualità, l'efficienza e sulla sicurezza degli spazi pubblici. Sono stati realizzati importanti interventi che hanno limitato il traffico veicolare in alcune aree centrali del Comune, aumentando l'efficienza e la fluidità della mobilità carrabile. Sono stati realizzati percorsi pedonali separati dalla sede stradale aumentando così la percezione e l'effettiva sicurezza dell'utente debole.



Regione: MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA
DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Scheda proposta di intervento – 4 (nuova)

1. **Ufficio della Regione richiedente: Posizione di Funzione “Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità”**

Indirizzo P.E.C.: regione.marche.tpl@emarche.it

2. **Denominazione dell'intervento:**

Nuovo tratto di pista ciclabile – via cagiata

3. **Ubicazione dell'intervento:**

Comune di **Osimo** - via cagiata - frazione di campocavallo di osimo.

4. **Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione) / da progettare:**

La pista ciclabile si svilupperà in parallelo ed a raso con la sede stradale di via cagiata. Sara' realizzata con pavimentazione in conglomerato bituminoso con la debita segnaletica verticale ed orizzontale il tutto conforme al vigente nuovo codice della strada ed a protezione verra' installata una balaustra in legno lungo tutto il tratto in esame.
Il livello di progettazione e' quello esecutivo pronto per la realizzazione.

5. **Stato iter autorizzativo:**

Delibera di giunta comunale n. 220 del 08/11/2017

"approvazione del progetto esecutivo lavori di realizzazione nuovo tratto di pista ciclabile lungo via cagaita – 1 stralcio"

6. **Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale**

Il progetto in esame risulta coerente e conforme con le previsioni del vigente strumento urbanistico - piano regolatore generale approvato con delibera di c.c. n. 32 del 24/03/2008.

7. **Eventuali vincoli e criticità:**

NESSUNA

8. **Fonte di finanziamento dell'intervento**

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| - Costo complessivo dell'intervento | € 120.000,00 |
| - Costo a carico del Ministero: | € 60.000,00 |
| - Costo a carico dell'Ente attuatore | € 60.000,00 |



Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità - 4

DENOMINAZIONE INTERVENTO:

NUOVO TRATTO DI PISTA CICLABILE – VIA CAGIATA

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

Visto il forte afflusso ciclistico e pedonale in questa zona della frazione, la realizzazione della pista eviterà i rischi di investimento lungo questo tratto di via cagiata. Infatti la pista sarà realizzata con distacco medio dalla strada di circa 4 metri.

La pista collegherà il centro della frazione di campocavallo con tutta la zona dei laghi di pesca sportiva, il fiume musone e tutta l'area agricola circostante. Attualmente vi è un alto numero di persone che quotidianamente svolgono attività motoria - sportiva presso questa zona naturale.

La pista ciclabile correrà parallela alla strada di via cagiata, ovvero lungo il tratto rettilineo che si conclude con l'intersezione con via albanacci.

La pista sarà completamente rettilinea ed a raso con via cagiata.

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Nel 2015 si sono verificati nelle Marche 5.333 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 93 persone e il ferimento di altre 7.606. Rispetto al 2014, anno in cui si sono verificati 5.422 incidenti di cui 100 mortali, diminuiscono sia gli incidenti (-1,6%) che i feriti (-3,3%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%); diminuisce anche il numero di vittime della strada (-7,0%) in controtendenza rispetto all'incremento registrato a livello nazionale, +1,4%.

Le Marche si posizionano tra le Regioni in cui il calo è stato superiore alla media nazionale. Rispetto al 2011, nel 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 58,1% contro il -51,7% della media Italia.

Nelle Marche, nel 2015, l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è superiore alla media nazionale (63,4% contro 45,6%); la differenza più ampia riguarda gli over 64 (Marche 47,3%, Italia 31,7%).

Guardando invece gli utenti vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), nel 2015 il loro peso relativo sul totale dei deceduti nella regione è superiore a quello nazionale (53,8% contro 50,5%). Peraltro, negli ultimi cinque anni l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta molto di più nelle Marche (da 20,2% a 25,8%) che nel resto del Paese (da 15,1% a 17,6%), così come l'incidenza di conducenti e passeggeri di biciclette, che nel 2015 arriva a superare la media nazionale (8,6% nelle Marche, 7,3% in Italia). Gli ultimi gravi episodi, avvenuti nel 2017, che vedono coinvolto pedoni e ciclisti, confermano tale tendenza.

Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro. In termini assoluti la regione incide per il 3,0% e risulta tra quelle con i maggiori costi pro-capite.

Nel 2015 il maggior numero di incidenti (3.915, il 73,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 49 morti (52,7% del totale) e 5.333 feriti (70,1%).

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile

Nell'anno 2016 si sono verificati in totale 102 incidenti che hanno provocato 183 feriti ed 1 morto, il cui danno sociale calcolato risulta pari a 14.862.800,00 (n° morti x € 1.394.000 + n° feriti x € 73.600)

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio (eventuale)

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Gli incidenti rilevati sono riconducibili a tamponamenti lungo la sede stradale ed investimenti di pedoni e ciclisti.

Dati relativi all'anno 2016



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

L'intervento elimina complessivamente il rischio di investimenti da parte dei veicoli lungo il tratto rettilineo di via cagiata.

Inoltre, la pista ciclabile interseca a raso solo due accessi carrabili privati che conducono a due singoli fabbricati utilizzati solo in ambito agricolo.

5. Possibili linee di contrasto dei fattori di rischio

Nessun elemento di contrasto rilevabile.

6. Particolari elementi adottati per la valutazione dei fattori di rischio

La valutazione del rischio e' determinata dall'elevato numero di persone che quotidianamente effettuano attivita' sportive e di svago nella zona in esame.

Fino a pochi anni fa', tutto il tratto finale di via cagiata e tutta la zona agricola limitrofa al fiume musone, era frequentata principalmente da persone legate all'attivita' agricola.

La valenza naturalistica ed agricola della zona, ha portato un aumento progressivo del numero di persone che svolgono attivita' sportiva ai bordi della sede stradale di via cagiata.

Pertanto si e' reso necessario l'eliminazione del rischio di investimento di pedoni e dei ciclisti, nel presente tratto stradale, progettando un'idonea sede pedonale e ciclabile, nel rispetto dell'ambiente circostante.

C. Proposta e sue motivazioni

7. Breve descrizione dell'intervento e dei motivi che hanno condotto alla sua scelta

La motivazione principale e' l'eliminazione del rischio di investimento dei pedoni e dei ciclisti in questo tratto stradale.

La realizzazione della pista ciclabile si rende necessaria al fine di rispondere anche alla sempre piu' frequente richiesta di aree sicure in cui svolgere attivita' fisica all'aperto.

Inoltre il contesto agricolo e naturalistico della zona, funge da richiamo per molti cittadini anche dei comuni limitrofi aumentando esponenzialmente il rischio di investimenti.

D. Contesto tecnico e interventi nel precedente triennio

8. Strumenti di pianificazione/programmazione

Nel precedente triennio sono stati effettuati interventi programmati di manutenzione del tratto in esame ovvero:

- installazione di balaustre in legno a protezione verso la sede stradale.
- illuminazione pubblica in prossimita' dell'intersezione con via albanacci e della zona di parcheggio.
- installazione di elementi di decoro urbano come tavoli e panchine.
- installazione di un bagno chimico.
- installazione di una fontanella di acqua potabile.

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Rifacimento della segnaletica stradale sia orizzontale che verticale, al fine di evitare possibili incidenti nelle manovre degli autoveicoli e dei mezzi agricoli.

Installazione di un sistema di video sorveglianza nei pressi dell'intersezione di via cagiata con via albanacci al fine di evitare possibili incidenti, furti o danneggiamenti, oltre che ad una colonna di segnalazione di soccorso per eventuali emergenze.



Regione: MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA
DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**

(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Scheda proposta di intervento – 5 (nuova)

- **Ufficio della Regione richiedente: Posizione di Funzione “Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità”**

Indirizzo P.E.C.: regione.marche.tpl@emarche.it

- **Denominazione dell'intervento:**

PIÙ BICI PIÙ SICURI

- **Ubicazione dell'intervento:** Comune di **JESI**

- Intervento A: Via Molino – Parcheggio Zannoni
- Intervento B: Viale don Minzoni;
- Intervento C: Via del Prato

- **Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione) / da progettare:**

Intervento A: Realizzazione di percorso ciclo pedonale in sede propria – livello di progettazione: Definitivo;

Intervento B: Realizzazione di attraversamento ciclo/pedonale sicuro – livello di progettazione: da progettare;

Intervento C: Fornitura e posa in opera di “occhi di gatto” su pista in corsia riservata esistente – livello di progettazione: da progettare;

- **Stato iter autorizzativo:**

- Intervento A: Approvato progetto definitivo in linea tecnica;
- Intervento B: da Approvare;
- Intervento C: da Approvare;

- **Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale**

Il progetto, declinato su tre interventi è coerente con il Biciplan del Comune di Jesi e conforme al PRG vigente.

- **Eventuali vincoli e criticità:**

Intervento A: Criticità per realizzazione su proprietà privata – accordo bonario;

Intervento B: Criticità per interferenza potenziale con altro progetto in corso di approvazione;

Intervento C: nessuna Criticità;

- **Fonte di finanziamento dell'intervento**

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- Costo complessivo dell'intervento: € 60.000,00
- Costo a carico del Ministero: € 30.000,00
- Costo a carico dell'Ente attuatore € 30.000,00



Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità - 5

DENOMINAZIONE INTERVENTO:
PIÙ BICI PIÙ SICURI

- STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

I tre tipi di intervento A), B) e C) sono tutti finalizzati al miglioramento della sicurezza di percorsi ciclo pedonali già realizzati e previsti dal Biciplan del Comune di Jesi.

Il primo A) essendo progettato in sede propria in area verde consente di evitare il passaggio attuale in via Zannoni o via del Molino su strada carrabile, con un incremento totale della sicurezza.

L'intervento B) è fondamentale per la realizzazione di un attraversamento pedonale sicuro a norma di legge in viale Don Minzoni in quanto si prevede la costruzione di un'isola centrale, obbligatoria per attraversamenti accessibili da portatori di handicap. L'attraversamento è strategico per la collegamento con il percorso ciclabile previsto dal Biciplan come collegamento casa-lavoro verso la Zipa.

L'intervento C) consente invece un migliore visibilità soprattutto notturna delle corsie ciclabili realizzate in sede propria su strada. Gli occhi di gatto con il sistema di catarinfrangente garantiscono una migliore percezione notturna della pista oltre ad essere un segnale fisico per le auto.

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Nel 2015 si sono verificati nelle Marche 5.333 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 93 persone e il ferimento di altre 7.606. Rispetto al 2014, anno in cui si sono verificati 5.422 incidenti di cui 100 mortali, diminuiscono sia gli incidenti (-1,6%) che i feriti (-3,3%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%); diminuisce anche il numero di vittime della strada (-7,0%) in controtendenza rispetto all'incremento registrato a livello nazionale, +1,4%.

Le Marche si posizionano tra le Regioni in cui il calo è stato superiore alla media nazionale. Rispetto al 2011, nel 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 58,1% contro il -51,7% della media Italia.

Nelle Marche, nel 2015, l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è superiore alla media nazionale (63,4% contro 45,6%); la differenza più ampia riguarda gli over 64 (Marche 47,3%, Italia 31,7%).

Guardando invece gli utenti vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), nel 2015 il loro peso relativo sul totale dei deceduti nella regione è superiore a quello nazionale (53,8% contro 50,5%). Peraltro, negli ultimi cinque anni l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta molto di più nelle Marche (da 20,2% a 25,8%) che nel resto del Paese (da 15,1% a 17,6%), così come l'incidenza di conducenti e passeggeri di biciclette, che nel 2015 arriva a superare la media nazionale (8,6% nelle Marche, 7,3% in Italia). Gli ultimi gravi episodi, avvenuti nel 2017, che vedono coinvolto pedoni e ciclisti, confermano tale tendenza.

Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro. In termini assoluti la regione incide per il 3,0% e risulta tra quelle con i maggiori costi pro-capite.

Nel 2015 il maggior numero di incidenti (3.915, il 73,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 49 morti (52,7% del totale) e 5.333 feriti (70,1%).

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile

Nell'anno 2016 si sono verificati in totale 162 incidenti che hanno provocato 228 feriti e 3 morti, il cui danno sociale calcolato risulta pari a 20.962.800,00 (n° morti x € 1.394.000 + n° feriti x € 73.600)

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Dati relativi all'anno 2016.

- n. 3 per i morti,
- n. 162 per il numero di incidenti
- n. 228 per i feriti.

- **FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI**

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

1. elevati flussi di traffico;
2. mancanza di formazione relativa alla segnaletica ciclabile/pedonale;
3. scarsa visibilità percorsi e segnaletica;
4. mancanza di rispetto e cultura ciclo/pedonale ed in generale delle regole di convivenza civile sulle strade per tutti gli attori;
5. mancanza di controlli e sanzioni adeguati.

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

- A- formazione/informazione di tutti gli utenti della strada/piste aree pedonali;
- B - realizzazione di percorsi ciclo/pedonali possibilmente in sede propria;
- C - realizzazione di interventi finalizzati ad una migliore visibilità dei percorsi ciclo/pedonali.

6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

nessuno

- **PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI**

7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

A) Realizzazione di un percorso ciclo pedonale in sede propria - collegamento in sicurezza tra piscina Comunale e Parco del Vallato in conformità al Biciplan del Comune di Jesi - itinerario casa-scuola completamento del percorso previsto dal piano.

B) Realizzazione di attraversamento pedonale sicuro in Viale Don Minzoni - collegamento del percorso ciclabile esistente sul Granita ed il futuro percorso ciclabile in progetto e conforme al Biciplan fino alla Zipa itinerario di collegamento casa - lavoro.

C) Fornitura e posa in opera di "occhi di gatto" su percorso ciclabile in corsia riservata esistente in via del Prato e messa in quota di tombini nel tratto del parco di via Asiago - itinerario di collegamento casa - lavoro.

- **CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO**

8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

BICIPLAN del territorio comunale urbano ed extra urbano

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Pianificazione: Biciplan (2014) - PUMS in fase di realizzazione

Interventi:

In conformità al Biciplan, sono state realizzati itinerari ciclabili integrati e continui per circa 10 km;
E' stata integrata e migliorata la segnaletica in orizzontale che verticale in prossimità dei plessi scolastici;
E' in fase di sperimentazione una nuova rotatoria all'ingresso est della città lungo un asse di scorrimento ad alto rischio di incidenti.



Regione MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA
DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Scheda proposta di intervento – 6 (nuova)

- **Ufficio della Regione richiedente: Posizione di Funzione "Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità"**

Indirizzo P.E.C.: regione.marche.tpl@emarche.it

- **Denominazione dell'intervento:**

REALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DI TRATTI DI PISTE CICLABILI NELL'AREA TRAVE - PODERINO PER CONNETTERE LA PISTA CICLO PEDONALE DI FENILE AL CENTRO URBANO – COMUNE DI FANO (PU).

- **Ubicazione dell'intervento: Comune di FANO**

Quartieri Trave e Poderino della città di Fano - *Il progetto proposto prevede diversi interventi sia di nuova realizzazione che di riqualificazione, finalizzati principalmente a "ricucire" percorsi ciclabili esistenti, per garantire continuità e sicurezza a ciclisti e pedoni.*

- **Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione) da progettare:**

Il progetto complessivo è composto da (prevede) diversi interventi sia di nuova realizzazione che di riqualificazione, finalizzati principalmente a "ricucire" percorsi ciclabili esistenti, per garantire continuità e **sicurezza** a ciclisti e pedoni (vedi allegato – tav. 1 inquadramento generale interventi nel Piano rete percorsi ciclabili)

Ad oggi sono state già realizzate alcune porzioni del progetto complessivo (ponte su SP45 per un valore di ca.90.000€); altre porzioni sono in fase di realizzazione (via Piemonte, via Marche e parte di via Tagliamento), ed è in corso una sperimentazione in via della Fornace, relativa alle modifiche della viabilità (istituzione del senso unico di marcia) ed al percorso ciclabile di congiungimento. Al termine della sperimentazione e in caso concessione del contributo, si procederà con la progettazione esecutiva, il bando e la realizzazione dei percorsi da completare, e di quelli in via Fornace e in via della Giustizia.

- **Stato iter autorizzativo:**

E' stato approvato con delibera di Giunta Comunale n. 347 del 07.08.18 il progetto di fattibilità tecnica ed economica; è stato approvato con determinazione dirigenziale n. 2251 del 15.11.17 il progetto esecutivo di alcune porzioni del progetto complessivo, funzionali in particolare al progetto percorsi casa-scuola. In caso di concessione del contributo, si procederà al progetto esecutivo dell'intervento complessivo.

- **Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale**

Il progetto proposto, di interventi per la sicurezza dei percorsi ciclabili, è in linea e coerente con gli strumenti di programmazione sia regionale che comunale, in particolare con:

- a. LR Marche n. 38/2012
- b. PRG vigente
- c. Piano degli itinerari ciclabili del Comune di Fano (approvato con DG n. 77 del 09.03.2017) - gli interventi previsti dal progetto complessivo sono parte attuativa del Piano stesso, nel quale tra i criteri guida sono evidenziati proprio il completamento/"ricucitura" dei percorsi ciclabili esistenti e la loro messa in sicurezza.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

• **Eventuali vincoli e criticità:**

Gli interventi previsti prevedono modifiche alla viabilità, che necessitano di sperimentazione e comunicazione alla cittadinanza

• **Fonte di finanziamento dell'intervento**

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- Costo complessivo dell'intervento: € 360.000,00
- Costo a carico del Ministero: € 66.287,92
- Costo a carico dell'Ente attuatore € 293.712,08



Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità – 6

DENOMINAZIONE INTERVENTO:

REALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DI TRATTI DI PISTE CICLABILI NELL'AREA TRAVE -
PODERINO PER CONNETTERE LA PISTA CICLO PEDONALE DI FENILE AL CENTRO URBANO -
COMUNE DI FANO (PU).

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

Il progetto proposto prevede - nell'area della città denominata Trave-Poderino - diversi interventi sia di nuova realizzazione che di riqualificazione, finalizzati principalmente a "ricucire" percorsi ciclabili esistenti, per garantire continuità e sicurezza a ciclisti e pedoni. In particolare gli interventi consistono in:

- realizzazione nuovo percorso ciclabile in via Fornace, di connessione tra ciclabile Fenile e centro città; attraversamento rialzato protetto;
- realizzazione nuovo percorso ciclabile in via Giustizia, e riqualificazione parte dell'esistente (da cimitero centrale a via Kennedy) con protezione del percorso e attraversamenti rialzati;
- messa in sicurezza per la circolazione ciclo pedonale, lungo la strada provinciale n°45 Carignano, nella ciclo-pedonale Fenile-Fano (intervento già realizzato, quota parte cofinanziamento Comune di Fano- già liquidato parzialmente);
- realizzazione nuovo percorso ciclopedonale in via Marche (connessione da quartiere Fano 2, strada Interquartieri, quartiere Poderino) finalizzato a migliorare l'accessibilità sicura al quartiere ed in particolare al Polo scolastico Nuti

Si evidenzia che:

- in questa area della città è attivo dal 2016-17 il progetto sui percorsi casa-scuola (A scuola ci andiamo da soli), che coinvolge il polo scolastico Nuti (primaria e secondaria inferiore con ca.800 studenti) e intende incentivare la mobilità autonoma dei ragazzi
- i suddetti interventi rappresentano l'attuazione di quanto previsto nel Piano degli itinerari ciclabili, approvato con delibera di G.C. n. 77 del 09.03.2017

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

Nel 2015 si sono verificati nelle Marche 5.333 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 93 persone e il ferimento di altre 7.606. Rispetto al 2014, anno in cui si sono verificati 5.422 incidenti di cui 100 mortali, diminuiscono sia gli incidenti (-1,6%) che i feriti (-3,3%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -1,4% e -1,7%); diminuisce anche il numero di vittime della strada (-7,0%) in controtendenza rispetto all'incremento registrato a livello nazionale, +1,4%.

Le Marche si posizionano tra le Regioni in cui il calo è stato superiore alla media nazionale. Rispetto al 2011, nel 2015 le vittime della strada si sono ridotte del 58,1% contro il -51,7% della media Italia.

Nelle Marche, nel 2015, l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è superiore alla media nazionale (63,4% contro 45,6%); la differenza più ampia riguarda gli over 64 (Marche 47,3%, Italia 31,7%).

Guardando invece gli utenti vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), nel 2015 il loro peso relativo sul totale dei deceduti nella regione è superiore a quello nazionale (53,8% contro 50,5%). Peraltro, negli ultimi cinque anni l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta molto di più nelle Marche (da 20,2% a 25,8%) che nel resto del Paese (da 15,1% a 17,6%), così come l'incidenza di conducenti e passeggeri di biciclette, che nel 2015 arriva a superare la media nazionale (8,6% nelle Marche, 7,3% in Italia). Gli ultimi gravi episodi, avvenuti nel 2017, che vedono coinvolto pedoni e ciclisti, confermano tale tendenza.

Nel 2015, il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in circa 17,5 miliardi di euro. In termini assoluti la regione incide per il 3,0% e risulta tra quelle con i maggiori costi pro-capite

Nel 2015 il maggior numero di incidenti (3.915, il 73,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 49 morti (52,7% del totale) e 5.333 feriti (70,1%).

2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio (eventuale)

2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Dati relativi all'anno 2016.

- n. 1 per i morti,
- n. 267 per il numero di incidenti
- n. 385 per i feriti.

Nella zona interessata dalla proposta di intervento nel 2016 sono stati registrati n. 15 incidenti (con 8 feriti), in particolare nei tratti interessati dagli interventi di progetto; le cause risultano principalmente riconducibili a non continuità dei percorsi ed anche a comportamenti degli automobilisti (elevata velocità e disattenzione agli attraversamenti).

Le connessioni tra ciclabili esistenti, la messa in sicurezza e la garanzia di continuità dei percorsi che connettono il quartiere al centro città e i quartieri tra loro, saranno particolarmente efficaci per ridurre i rischi ed incrementare la sicurezza di ciclisti e pedoni

Si evidenzia che in questo quartiere è in corso di attuazione il piano spostamenti casa-scuola, (per incentivare la pedonalità e la ciclabilità), e che nel 2015 una bambina che si recava a scuola a piedi è stata coinvolta in un incidente con un'automobile.

Gli interventi proposti, risultano perciò funzionali a garantire maggior sicurezza, con particolare attenzione anche ai cittadini più piccoli, agli attraversamenti e agli interventi per moderare la velocità delle auto

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

Tra i principali fattori di rischio in questa area della città, risultano:

- la presenza di strade di scorrimento e attraversamento, ad alta densità di traffico (strada Interquartieri e SP 45),
- l'elevata velocità delle auto sulle strade di attraversamento del quartiere, che viene a volte mantenuta anche all'interno del quartiere stesso ed in prossimità del polo scolastico,
- la congestione di traffico attorno ai poli attrattori del quartiere; in particolare in prossimità del polo scolastico che accoglie ca.800 studenti, nel quale è in atto il progetto "A scuola ci andiamo da soli" che incentiva i ragazzi alla mobilità pedonale e ciclabile

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

Le linee di contrasto dei fattori di rischio sono:

- a) la garanzia di continuità/ricucitura dei percorsi esistenti
- b) la messa in sicurezza dei percorsi, sulle strade ad alto scorrimento
- c) la moderazione della velocità
- d) la "salvaguardia" e la protezione del polo scolastico dalla congestione del traffico e dalla velocità elevata

6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

- la realizzazione dei tratti mancanti nella rete ciclabile esistente (continuità/ricucitura)
- la istituzione di zone 30 km/h e interventi di moderazione del traffico
- la realizzazione di aree "protette" attorno alle scuole

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Il progetto complessivo proposto è finalizzato a migliorare le condizioni di sicurezza principalmente per ciclisti e pedoni, che risultano critiche soprattutto a causa della non continuità dei percorsi ciclabili, ad attraversamenti non protetti, alla disattenzione degli automobilisti e all'elevata velocità delle auto.

Gli interventi proposti così come sopra descritti risultano perciò funzionali a garantire maggior sicurezza



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

L'obiettivo assume particolare significato considerando che gli interventi riguardano non solo la circolazione interna al quartiere interessato, ma anche i percorsi ciclabili che i cittadini di quartieri più periferici e di frazioni limitrofe compiono ogni giorno (spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro) attraversando questa area per raggiungere il centro della città.

Inoltre poiché il Comune sta sviluppando il progetto sugli spostamenti casa-scuola (A scuola ci andiamo da soli - vedi mappa percorsi casa-scuola in tav.1), risulta quanto mai necessario intervenire per permettere a bambini e ragazzi di raggiungere la scuola in sicurezza ed autonomia (specie negli attraversamenti).

Considerando infine che questa Amministrazione ha avviato azioni per incentivare fortemente la mobilità ciclabile e pedonale a scala urbana (attuazione del Piano degli itinerari ciclabili ed azioni di promozione dell'uso della bici a scala urbana), tali interventi potranno qualificare sensibilmente -attraverso la sicurezza e la continuità- l'offerta di infrastrutture rendendola decisamente più appetibile e finalizzata al cambio di abitudini da parte di molti cittadini.

Le connessioni tra ciclabili esistenti, la messa in sicurezza e la continuità dei percorsi che connettono quartiere al centro città e alla zona mare, saranno particolarmente efficaci per ridurre i rischi ed incrementare la sicurezza di ciclisti e pedoni.

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE

- PRG vigente
- Piano degli itinerari ciclabili del Comune di Fano (approvato con DG n. 77 del 09.03.2017) - gli interventi previsti dal progetto complessivo sono parte attuativa del Piano stesso, nel quale tra i criteri guida sono evidenziati proprio il completamento/ricucitura dei percorsi ciclabili esistenti e la loro messa in sicurezza
- Piano spostamenti casa-scuola nel quartiere Poderino, già attivo dal 2016 – 17

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Il Comune di Fano ha elaborato, e sta attuando nell'ultimo triennio, i seguenti strumenti di pianificazione e interventi per la sicurezza stradale:

- Piano degli itinerari ciclabili (approvato con DG n. 77 del 09.03.2017)
- Piani mobilità casa-scuola in due quartieri della città (scuole primarie - 2015)
- Programmi di educazione stradale in collaborazione con la Polizia Municipale nelle scuole primarie della città
- Piano mobilità dolce nel quartiere S.Orso - quartiere a misura di bambino (progetto pilota in attuazione del programma Fano Città dei bambini)
- Interventi di moderazione del traffico e realizzazione zone 30km/h in alcuni quartieri della città (Bellocchi, Poderino, S.Orso)
- Master Plan Ciclovia Adriatica e progetto esecutivo (finanziamento POR FESR 2014-20 - delibere di Giunta comunale n. 93 e n.94 del 20.03.2018)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Regione: MARCHE
**PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN SICUREZZA
DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 5 DM 481 del 29/12/2016)

Prospetto di copertura della spesa complessiva

N°	Denominazione dell'intervento	Ente Attuatore Comune	Costo a carico del Ministero (euro)	Costo a carico dell'Ente attuatore (euro)	Costo totale	Scheda
1	RE.CI.PRO-CI Rete ciclopedonale protetta Collegamento intercomunale Altidona -Pedaso	ALTIDONA (FM) (capofila)	€ 182.500,00	€ 182.500,00	€ 365.000,00	Non modificata
2	Riqualificazione sistema viario urbano	CHIARAVALLE (AN)	€ 45.000,00	€ 45.000,00	€ 90.000,00	Rimodulata
3	Messa in sicurezza pista ciclabile esistente	PORTO SANT'ELPIDIO (FM)	€ 38.871,82	€ 38.871,82	€ 77.743,64	Nuova
4	Nuovo tratto pista ciclabile via Cagiata	OSIMO (AN)	€ 60.000,00	€ 60.000,00	€ 120.000,00	Nuova
5	Più bici più sicuri	JESI (AN)	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€ 60.000,00	Nuova
6	Realizzazione e messa in sicurezza di tratti di piste ciclabili nell'area Trave Poderino	FANO (PU)	€ 66.287,92 *	€ 293.712,08	€ 360.000,00	Nuova
		Totale	€ 422.659,74	€ 650.083,90	€ 1.072.743,64	

- * finanziato parzialmente per esaurimento risorse