



QUADRO CONOSCITIVO

A. Sistema insediativo-infrastrutturale



PIANO URBANISTICO GENERALE

A.3.1 Relazione - Sistema della mobilità urbana e territoriale

Il Sindaco Prof.ssa Stefania Signorini
Il Segretario Generale Dott.ssa Carla Frulla
Il Dirigente del 1° Settore Ing. Eleonora Mazzalupi

Il Responsabile della UOC Urbanistica e Patrimonio Arch. Maria Alessandra Marincioni
Il Responsabile del Procedimento per il PUG Urb. Andrea Alcalini
Il Responsabile della Comunicazione e Partecipazione..... Arch. Serena Marinelli

Gruppo di Progettazione del PUG

Arch. Fabio Ceci Coordinatore
Esperto in materia urbanistica e pianificazione territoriale
Arch. Luca Pagliettini Esperto in rigenerazione urbana
Arch. Raffaella Gambino..... Esperto in materia ambientale (Responsabile della V.A.S.)
Avv. Annalisi Molinari Esperto in materia giuridica
Avv. Carlo Masi Esperto in materia giuridica
Dott. Samuel Sangiorgi Esperto in geologia ed idrologia
Dott. Emanuela Baistocchi Esperto in valutazioni di sostenibilità economico finanziaria

Collaboratori

Arch. Elisa Cantone..... Esperto in materia paesaggistica
Arch. Marta De Leo
Arch. Stella Fasciana
Arch. Beatrice Salati

Assunzione Proposta PUG
Del. C.C. n. ____
del __/__/__

Adozione Proposta PUG
Del. C.C. n. ____
del __/__/__

Approvazione PUG
Del. C.C. n. ____
del __/__/__

Data elaborazione
Ott. 2025



Indice

A3 SISTEMA DELLA MOBILITÀ URBANA E TERRITORIALE.....	3
A3.2 Carta delle infrastrutture della mobilità territoriale.....	4
a. Metodologia di costruzione	4
b. Contenuti conoscitivi.....	4
c. Sintesi diagnostica.....	5
A3.3 Carta del trasporto pubblico locale e territoriale	7
a. Metodologia di costruzione	7
b. Contenuti conoscitivi.....	7
c. Sintesi diagnostica.....	8
A3.4 Carta degli strumenti di pianificazione e programmazione comunali in tema di mobilità	9
a. Metodologia di costruzione	9
b. Contenuti conoscitivi.....	9
c. Sintesi diagnostica.....	10



A3 SISTEMA DELLA MOBILITÀ URBANA E TERRITORIALE

Il sistema della mobilità urbana e territoriale descrive l'insieme delle infrastrutture, delle reti e delle modalità di spostamento che strutturano e connettono il territorio comunale, interpretandone la funzionalità e il grado di integrazione rispetto ai contesti sovralocali. Gli elaborati che lo compongono permettono di leggere la relazione tra il sistema infrastrutturale principale – viario, ferroviario e aeroportuale – e la rete della mobilità locale, analizzando le condizioni di accessibilità e i livelli di servizio offerti.

La lettura della rete della mobilità si articola attraverso la ricognizione delle infrastrutture esistenti e programmate, l'analisi dei sistemi di trasporto pubblico e la valutazione delle connessioni tra i diversi nodi urbani e territoriali. Particolare attenzione è rivolta alle interazioni tra mobilità veicolare, ferroviaria, ciclabile e pedonale, nella prospettiva di una mobilità più sostenibile e intermodale.

Le carte tematiche dedicate rappresentano il quadro fisico e funzionale della mobilità, evidenziando i principali assi di scorrimento, le infrastrutture strategiche e i collegamenti di ultimo miglio, oltre agli elementi di criticità legati a congestione, sicurezza e impatto ambientale.

Nel complesso, il sistema della mobilità offre una lettura unitaria della rete degli spostamenti e delle relazioni spaziali che essa genera, riconoscendo nel tema dell'accessibilità uno degli elementi cardine per la qualità urbana, la coesione territoriale e la competitività locale. Tale quadro conoscitivo costituisce la base per orientare politiche di mobilità integrata, sicura e a basso impatto ambientale, coerenti con gli obiettivi di riequilibrio e sostenibilità del nuovo PUG.



A3.2 Carta delle infrastrutture della mobilità territoriale

L'elaborato rappresenta il sistema infrastrutturale di Falconara Marittima e del suo intorno territoriale, mettendo in relazione le reti della mobilità locale con quelle di livello regionale e nazionale. La carta fornisce una visione integrata della mobilità territoriale nelle sue diverse componenti – stradale, ferroviaria, aeroportuale e ciclabile – evidenziando le connessioni esistenti, i nodi di scambio e le direttrici di accesso alla città.

Questo elaborato consente di comprendere il ruolo strategico del comune all'interno della rete infrastrutturale marchigiana, in quanto nodo multimodale primario lungo il corridoio adriatico, e rappresenta la base conoscitiva per le politiche di mobilità sostenibile e di riequilibrio modale del PUG.

a. Metodologia di costruzione

La carta è stata elaborata in ambiente GIS attraverso la raccolta e l'integrazione di dati provenienti da differenti fonti istituzionali e cartografiche:

Le informazioni sono state georeferenziate e classificate secondo una gerarchia funzionale in base al livello di competenza e alla scala di servizio:

- Autostrade e raccordi principali (strade di rilevanza nazionale)
- Strade statali e regionali (strade di rilevanza provinciale)
- Viabilità di connessione comunale e intercomunale (strade di rilevanza comunale)
- Rete ferroviaria (esistente e di previsione) e stazioni ferroviarie
- Percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto

La carta è completata da un inquadramento territoriale sovracomunale, che estende la lettura alla conurbazione di Ancona e ai comuni di Chiaravalle e Montemarciano, con particolare attenzione ai corridoi di accesso all'autostrada A14 e all'aeroporto.

b. Contenuti conoscitivi

L'elaborato restituisce una rappresentazione dettagliata delle infrastrutture di mobilità che attraversano e servono il territorio comunale, mettendo in evidenza il ruolo strategico di Falconara Marittima nel sistema regionale dei trasporti.

Il nodo infrastrutturale di Falconara Marittima è costituito dall'intersezione tra autostrada A14, SS16 Adriatica, linea ferroviaria Bologna–Lecce e Aeroporto delle Marche, elementi che definiscono un sistema di mobilità fortemente interconnesso ma concentrato nella fascia costiera.

La rete autostradale e i raccordi di Ancona Nord garantiscono l'accessibilità sovracomunale e rappresentano un punto di convergenza per i flussi di lunga percorrenza.

La viabilità regionale e comunale si innesta su questo sistema con un assetto prevalentemente longitudinale (parallelo alla costa) e alcune connessioni trasversali lungo la valle dell'Esino e verso i rilievi collinari.

La rete ferroviaria attraversa il territorio lungo il margine costiero, con la stazione di Falconara come nodo strategico e interscambio con la linea Roma-Ancona.

Il progetto del bypass ferroviario, promosso da RFI, prevede la realizzazione di una nuova tratta a doppio binario di circa 6 km, destinata a collegare direttamente la linea Orte–Falconara con la linea Adriatica senza attraversare il centro urbano di Falconara. L'obiettivo è quello di:

- ridurre il traffico ferroviario pesante e merci nel tratto costiero urbano;



Piano Urbanistico Generale (PUG)

Comune di Falconara Marittima

- migliorare la sicurezza e il comfort acustico dei quartieri residenziali;
- liberare tratti di linea e spazi ferroviari centrali potenzialmente riutilizzabili per funzioni urbane e di mobilità dolce.

La nuova infrastruttura, che si sviluppa nella fascia meridionale della valle dell'Esino, avrà un impatto rilevante sull'assetto territoriale e dovrà essere accompagnata da interventi di mitigazione paesaggistica e di compensazione ambientale.

L'Aeroporto delle Marche "Raffaello Sanzio", situato nel territorio comunale, rappresenta un'infrastruttura di rango sovralocale, elemento qualificante ma anche fonte di pressione acustica e ambientale.

La mobilità dolce risulta limitata, con alcuni tratti ciclabili e percorsi pedonali in prossimità della costa e dei parchi fluviali, ma ancora discontinua e non integrata con i principali nodi di trasporto.

Nel complesso, Falconara Marittima si configura come nodo intermodale primario del sistema marchigiano, ma anche come territorio fortemente condizionato dalla concentrazione infrastrutturale e dagli impatti ambientali associati.

c. Sintesi diagnostica

QUADRO DIAGNOSTICO	
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none">• Posizione strategica lungo il corridoio adriatico, con alta accessibilità autostradale, ferroviaria e aerea;• Presenza di un nodo ferroviario di interscambio tra rete costiera e trasversale;• Buona dotazione di infrastrutture di collegamento intercomunale e regionale;• Potenzialità per lo sviluppo di forme di mobilità integrata e sostenibile.	<ul style="list-style-type: none">• Elevata concentrazione di infrastrutture nella fascia costiera, con effetti di frammentazione territoriale e impatto ambientale;• Scarsa integrazione tra mobilità veicolare, ferroviaria e ciclopedonale;• Deficit di accessibilità dei quartieri interni e collinari rispetto ai poli di servizio;• Assenza di un sistema coerente di parcheggi di interscambio e trasporto pubblico urbano.
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none">• Realizzazione del bypass ferroviario come occasione di ricucitura urbana e riduzione dell'impatto acustico;• Recupero e riuso delle aree ferroviarie dismesse a fini urbani e ambientali;• Potenziamento delle connessioni ciclopedonali e dei nodi intermodali;• Possibilità di valorizzare Falconara come hub logistico e di interscambio regionale.	<ul style="list-style-type: none">• Rischi di impatto ambientale e paesaggistico del bypass se non adeguatamente mitigati;• Incremento del traffico pesante e della congestione urbana;• Dipendenza strutturale dalla mobilità privata e veicolare.



INDICAZIONI OPERATIVE



Piano Urbanistico Generale (PUG)

Comune di Falconara Marittima

- Coordinare le strategie urbanistiche comunali con la progettazione del bypass ferroviario, garantendo coerenza tra tracciato, mitigazioni e prospettive di riuso urbano delle aree liberate;
- Promuovere la ricucitura urbana della fascia costiera attraverso il recupero degli spazi ferroviari dismessi e la creazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali di attraversamento;
- Valutare gli effetti cumulativi del sistema infrastrutturale su rumore, qualità dell'aria e frammentazione ecologica, integrando le azioni di mitigazione;
- Favorire l'integrazione modale tra stazione ferroviaria, aeroporto, porto di Ancona e rete stradale, anche tramite servizi di trasporto pubblico coordinato.



A3.3 Carta del trasporto pubblico locale e territoriale

L'elaborato rappresenta la rete del trasporto pubblico locale e territoriale che serve il territorio comunale di Falconara Marittima, mettendo in evidenza l'organizzazione dei collegamenti su gomma e ferro e le relazioni funzionali con il sistema infrastrutturale regionale.

La carta consente di leggere la distribuzione spaziale delle linee, le connessioni con i principali nodi intermodali (stazione ferroviaria, aeroporto, poli urbani) e il grado di accessibilità dei quartieri residenziali e produttivi.

In un contesto fortemente condizionato dalla mobilità veicolare privata e dalla presenza di grandi infrastrutture, il trasporto pubblico costituisce un elemento chiave per promuovere la sostenibilità e ridurre la pressione della mobilità individuale sul sistema urbano.

a. Metodologia di costruzione

L'elaborato è stato redatto attraverso la raccolta e la georeferenziazione dei tracciati delle linee e delle fermate del servizio di trasporto pubblico locale e territoriale.

Fonti dati:

- Rete dei servizi TPL di Conerobus S.p.A. (servizi urbani e suburbani);
- RFI – Rete Ferroviaria Italiana, per la localizzazione della stazione ferroviaria e delle connessioni intermodali.

Classificazione dei servizi rappresentati:

- Rete del trasporto pubblico locale e relative fermate;
- Rete del trasporto ferroviario e relative stazioni.

b. Contenuti conoscitivi

La carta mostra un sistema di trasporto pubblico caratterizzato da una rete principale su gomma che collega i nuclei abitati di Falconara Marittima con il centro di Ancona e con i comuni limitrofi della valle dell'Esino.

Le linee urbane servono i quartieri centrali e costieri, Castelferretti, la stazione ferroviaria e l'aeroporto. Il tracciato principale corre lungo la SS16 Adriatica, asse portante della mobilità locale.

I servizi extraurbani e intercomunali garantiscono i collegamenti con Chiaravalle, Montemarciano, Jesi e Ancona, con frequenze più ridotte e orari concentrati nelle fasce pendolari.

La stazione ferroviaria di Falconara M.ma costituisce il nodo di interscambio principale, sia per i servizi ferroviari regionali lungo la linea Adriatica, sia per la connessione con la linea trasversale Orte–Falconara.

L'Aeroporto delle Marche è servito da una stazione ferroviaria dedicata (Castelferretti–Aeroporto) e da linee di autobus urbane e interurbane.

I quartieri collinari e le aree periferiche risultano tuttavia parzialmente servite, con difficoltà di accessibilità in assenza di un sistema di circolazione interna capillare.

Non è ancora pienamente sviluppata una rete di trasporto pubblico integrata con la mobilità ciclopedonale, mentre permangono carenze di nodi di interscambio e di spazi di attesa adeguati.



Nel complesso, il sistema del trasporto pubblico di Falconara Marittima presenta una buona connettività territoriale lungo gli assi principali, ma mostra criticità nella distribuzione interna dei servizi, specialmente nei quartieri collinari e di margine.

c. Sintesi diagnostica

QUADRO DIAGNOSTICO	
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none">• Presenza di un nodo ferroviario di rilevanza regionale, con servizi passeggeri e interconnessione verso Ancona e la rete nazionale;• Collegamento diretto con l'aeroporto tramite linea ferroviaria e linee bus dedicate;• Integrazione con la rete del trasporto pubblico regionale lungo la valle dell'Esino.	<ul style="list-style-type: none">• Frequenze ridotte del servizio urbano e scarsa copertura nelle fasce serali e festive;• Accessibilità limitata dei quartieri collinari e delle aree produttive;• Mancanza di intermodalità con percorsi ciclopedonali e parcheggi di scambio;• Fermate spesso prive di adeguate dotazioni o connessioni pedonali sicure.
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none">• Potenziamento del servizio TPL come strumento di riequilibrio modale e riduzione del traffico veicolare privato;• Coordinamento con il progetto del bypass ferroviario, per ridefinire il ruolo della stazione e migliorare i collegamenti urbani;• Introduzione di navette elettriche o servizi a chiamata per i quartieri meno serviti;• Integrazione tariffaria e gestionale tra trasporto urbano, ferroviario e aeroportuale.	<ul style="list-style-type: none">• Incremento della mobilità privata a fronte della riduzione dell'offerta TPL;• Congestione del traffico lungo l'asse costiero con riduzione della regolarità dei servizi;• Difficoltà economiche nella gestione del trasporto pubblico in ambiti a domanda debole.



INDICAZIONI OPERATIVE
<ul style="list-style-type: none">• Promuovere un sistema integrato di mobilità pubblica, coordinando i diversi operatori (ferrovia, bus urbano e extraurbano, navette aeroportuali);• Definire nodi di interscambio modale presso la stazione ferroviaria, l'aeroporto e i principali poli di servizio (Castelferretti, Falconara centro);• Migliorare la copertura del servizio nelle aree periferiche e collinari, introducendo forme di mobilità flessibile e servizi a chiamata;• Integrare la pianificazione della mobilità con la rete ciclopedonale urbana, realizzando fermate accessibili e percorsi sicuri;• Incentivare l'uso del TPL attraverso politiche di sosta integrata (park & ride) e sistemi di bigliettazione unificata;• Valutare, in sinergia con il bypass ferroviario, la riqualificazione della stazione e delle aree ferroviarie come fulcro di rigenerazione urbana e di accessibilità sostenibile.



A3.4 Carta degli strumenti di pianificazione e programmazione comunali in tema di mobilità

L'elaborato, ancora in corso di elaborazione, rappresenta la sintesi delle informazioni derivanti dal Piano Urbano del Traffico (PUT), attualmente l'unico strumento di pianificazione comunale vigente in materia di mobilità.

L'analisi ha lo scopo di ricostruire il quadro programmatico locale, evidenziando gli obiettivi, le azioni e gli indirizzi operativi che il PUT individua per il miglioramento della mobilità urbana e per la riduzione degli impatti ambientali e sociali del traffico veicolare.

L'integrazione del PUT nel Quadro Conoscitivo del PUG consente di definire una base di coerenza tra le politiche di mobilità e la pianificazione urbanistica generale, in un'ottica di mobilità sostenibile e sicurezza stradale.

a. Metodologia di costruzione

L'elaborato è stato sviluppato attraverso l'analisi del Piano Urbano del Traffico vigente perché il **Comune di Falconara Marittima non è dotato di PUMS.**

b. Contenuti conoscitivi

Il Piano Urbano del Traffico di Falconara Marittima costituisce il riferimento operativo per la gestione della mobilità urbana.

Dall'analisi del documento emergono i seguenti elementi principali:

Il piano assume come obiettivo prioritario la razionalizzazione dei flussi veicolari lungo la SS16 Adriatica e nei quartieri costieri, attraverso una revisione della gerarchia viaria e un miglioramento della segnaletica e della sicurezza.

È prevista la riprogettazione di alcune intersezioni critiche, in particolare lungo la direttrice costiera e nei collegamenti con Castelferretti e la zona industriale.

Il PUT individua la necessità di limitare il traffico di attraversamento e di redistribuire i flussi veicolari tra le vie principali e secondarie, per ridurre la congestione nei quartieri centrali.

Tra gli obiettivi specifici rientrano:

- il miglioramento della sicurezza stradale in corrispondenza di scuole e poli di servizio;
- la valorizzazione della mobilità pedonale e ciclabile nei tratti urbani;
- l'ottimizzazione dei parcheggi di prossimità e delle aree di sosta lungo la costa e presso la stazione;
- la promozione di un uso più razionale del trasporto pubblico locale.

Il piano evidenzia alcune criticità strutturali, tra cui:

- la saturazione della viabilità costiera;
- la difficoltà di accesso ai quartieri collinari;
- la frammentazione tra rete principale e viabilità locale;
- la carenza di percorsi ciclabili continui e sicuri.

Il PUT riconosce il ruolo strategico dell'aeroporto e del nodo ferroviario di Falconara, prevedendo interventi di miglioramento della segnaletica e dell'accessibilità.



Nel complesso, il piano propone una visione di riequilibrio tra mobilità privata e collettiva, pur rimanendo impostato su azioni di breve-medio periodo di tipo gestionale e manutentivo, più che su una revisione strutturale del modello di mobilità urbana.

c. Sintesi diagnostica

QUADRO DIAGNOSTICO	
PUNTI DI FORZA <ul style="list-style-type: none">• Approccio orientato alla sicurezza e alla riduzione della congestione;• Riconoscimento del ruolo dei nodi intermodali principali (stazione, aeroporto).	PUNTI DI DEBOLEZZA <ul style="list-style-type: none">• Carattere prevalentemente operativo e limitato alla manutenzione della rete esistente;• Assenza di strategie integrate per la mobilità sostenibile e la riduzione delle emissioni;• Scarsa connessione con la rete ciclabile e con la pianificazione urbanistica generale.
OPPORTUNITÀ <ul style="list-style-type: none">• Aggiornamento e ampliamento del PUT verso un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in coerenza con le linee guida nazionali;• Possibilità di integrare le strategie del PUT con le azioni del bypass ferroviario e del sistema aeroportuale;• Riorganizzazione dei parcheggi e delle aree di sosta a supporto del trasporto pubblico.	MINACCE <ul style="list-style-type: none">• Incremento della domanda di mobilità privata senza adeguate alternative pubbliche;• Progressiva obsolescenza del PUT rispetto alle nuove tecnologie di mobilità;• Rischio di disallineamento tra le politiche di traffico e le future scelte urbanistiche del PUG.

INDICAZIONI OPERATIVE
<ul style="list-style-type: none">• Coordinare gli interventi previsti dal PUT con le opere infrastrutturali di rango sovralocale (bypass ferroviario, connessioni autostradali, mobilità dolce);• Integrare nel PUG criteri di mobilità sostenibile e riduzione della domanda veicolare, promuovendo parcheggi di interscambio, percorsi protetti e trasporto pubblico elettrico.