



**PROVINCIA DI ASCOLI PICENO**  
**Medaglia D'Oro valor militare attività partigiane**

**SETTORE IV - EDILIZIA SCOLASTICA E PATRIMONIO - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

**REGISTRO GENERALE N. 149 del 24/02/2026**

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE N. 13 del 24/02/2026**

**PROPOSTA N. 232 del 24/02/2026**

**OGGETTO: Comune di Ascoli Piceno.**

**Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).**

**IL TITOLARE DI INCARICO DI ELEVATA QUALIFICAZIONE  
DELEGATO DAL DIRIGENTE DEL SETTORE IV PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

**Visto** il D.Lgs. n.152/2006 concernente le norme in materia ambientale e nella parte seconda recante le disposizioni relative alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica;

**Visto** il D.Lgs. n.4/2008 recante ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. n.152/06;

**Visto** il D.Lgs. n. 128/2010 di modifica ed integrazione del D.Lgs. n.152/06;

**Vista** la LR n. 6 del 12 Giugno 2007, Capo II, concernente la disciplina della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;

**Viste** le Linee Guida Regionali per la Valutazione Ambientale Strategica approvate con DGR n. 179 del 17.02.2025;

**Vista** la LR n. 19 del 30.11.2023 "Norme della Pianificazione per il Governo del Territorio", in particolare l'art. 5 "Sviluppo sostenibile e valutazione ambientale" nella parte in cui individua l'autorità competente per la VAS;

**Vista** la nota del Comune di Ascoli Piceno a firma del Sindaco, agli atti dello scrivente Settore con prot. n. 3025 del 09.02.2024, con la quale è stato comunicato alla scrivente Amministrazione di non possedere i requisiti previsti dall'art. 5 comma 5 della sopracitata LR n. 19 del 30.11.2023;

**Ritenuto** pertanto che il ruolo di Autorità Competente debba essere assunto da questa Amministrazione;

**Vista** la richiesta avanzata dal Comune di Ascoli Piceno tramite pec con nota prot. n. 111111 del 19.12.2025, acquisita agli atti dello scrivente Settore in data 22.12.2025 con prot. n. 25918, di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S., ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii., relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

**Visto** e condiviso il parere istruttorio espresso dal competente Settore IV Pianificazione Territoriale in data 24.02.2026, di seguito integralmente trascritto:

\*\*\*\*\*

Con nota prot. n. 111111 del 19.12.2025, acquisita agli atti dello scrivente Settore in data 22.12.2025 con prot. n. 25918, il Comune di Ascoli Piceno, in qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso a questa Amministrazione Provinciale, quale Autorità Competente, la richiesta di parere di Verifica di Assoggettabilità a VAS di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), indicando altresì il link nel quale ha reso disponibile la documentazione costituita da:

- PUMS Ascoli Piceno Rapporto preliminare – SCA;

- PUMS Ascoli Piceno Rapporto preliminare;

Allegati:

- AQ1\_ Logodesign;
- AQ2\_ Relazione conteggi automatici;
- AQ3\_ Relazione indagini sosta;
- AQ4\_ Report partecipazione 27 maggio;

Tavole:

- Tav.1;
- Tav.2 – Scenari TPL extraurbano e urbano (10 tavole degli scenari);
- Tav.3.;
- Tavola strategica di sintesi.

Con nota prot. n. 26299 del 30.12.2025, lo Scrivente Settore ha comunicato al Comune di Ascoli Piceno l'avvio del procedimento ed ha richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) come di seguito individuati, l'espressione del parere di competenza, indicando il link nel quale il Comune ha reso disponibile la documentazione della pratica di cui in oggetto.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 12, comma 3 del D. Lgs. n.152/2006 e dal paragrafo A.4) delle linee guida regionali per la VAS approvate con delibera di GR n. 179 del 17.02.2025 sono stati individuati per le verifiche richieste ai sensi dell'Allegato I alla Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., i seguenti soggetti:

- ANAS S.p.A - Compartimento della viabilità per le Marche;
- Regione Marche:
  - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Marche ARPAM;
  - Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio;
  - Servizio infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico;
  - AST area vasta n. 5;
  - AATO n. 5 Marche Sud;
  - Servizio Genio civile Marche Sud;
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata;
- Provincia di Ascoli Piceno:
  - Settore II Tutela e Valorizzazione Ambientale.

Si riportano di seguito i contributi espressi dai soggetti competenti in materia ambientale ai sensi dell'art. 12, comma 2, del D Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

**L'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Marche ARPAM – Servizio Territoriale Provinciale di Ascoli Piceno**, con nota prot. n. 2956 del 02.02.2026, agli atti dello scrivente Settore con prot. n. 2436 in stessa data, ha ritenuto non sussistere le condizioni per l'assoggettamento alla procedura di valutazione ambientale strategica.

**La Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata**, con nota prot. n. 1388 del 29.01.2026, ha ritenuto che il PUMS non debba essere assoggettato alle procedure di valutazione ambientale strategica.

Il Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio, il Servizio infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico della Regione Marche, l'AATO n. 5 Marche Sud, AST area vasta n. 5, Servizio Genio civile Marche Sud della Regione Marche, il Settore II - Tutela e Valorizzazione Ambientale della scrivente Amministrazione e l'ANAS S.p.A - Compartimento della viabilità per le Marche, non hanno espresso alcun parere in merito alla pratica di cui in oggetto.

## **CONTENUTI DEL PIANO**

I PUMS costituiscono lo strumento di riferimento su cui basare l'organizzazione del generale sistema dei trasporti e della mobilità all'interno territorio comunale e su cui programmare nuovi interventi di mobilità sostenibile. I PUMS, poichè interagiscono con la pianificazione relativa ai trasporti, alla mobilità ed all'energia, costituiscono lo strumento guida per ridurre l'inquinamento dell'aria e il rumore, abbattere i consumi di energia proveniente dai combustibili fossili e

promuovere l'uso di energie alternative, tutelare la salute e la qualità di vita dei cittadini e migliorare gli spazi pubblici, incrementare la sicurezza stradale, promuovere nuovi stili di vita.

Il PUMS del Comune di Ascoli Piceno è uno strumento che nasce dalle esigenze del territorio e quindi dalle sue peculiarità morfologico-strutturali, ma anche demografiche e sociali, per tale motivo la realizzazione del Piano prevede una approfondita conoscenza delle criticità e dei punti di forza dell'area di competenza.

Si riporta di seguito la descrizione dei contenuti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) riportata al paragrafo 5 – “Descrizione dei presumibili effetti del Piano” del Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS, nella quale sono evidenziate le finalità e gli obiettivi dello stesso.

*“Le azioni del PUMS sono volte a potenziare la mobilità sostenibile, riequilibrando la ripartizione modale dello Stato Attuale caratterizzata da circa il 70% degli spostamenti che avvengono in automobile o con mezzi privati motorizzati. Il PUMS mira quindi a ridurre gli spostamenti in automobile andando verso una configurazione che preveda un aumento della mobilità sostenibile considerata come la somma fra gli spostamenti effettuati con i mezzi pubblici o con i mezzi di mobilità attiva e una corrispondente riduzione nel numero di spostamenti effettuati su mezzi inquinanti.*

**Per gli spostamenti interni al territorio comunale, l'obiettivo è perseguito attraverso le seguenti azioni:**

R1 - Potenziare le aree regolamentate,

R2 – Rimodulare l'offerta di sosta,

C1 – Migliorare i collegamenti autobus urbani,

Q1 – Integrare i sistemi di mobilità,

Q2 – Potenziare politiche di Mobility Management.

**Per gli spostamenti tra Ascoli Piceno e il resto della Provincia e di raggio maggiore (extraprovinciali) la diversione modale è perseguita attraverso:**

C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani,

Q1 – Integrare i sistemi di mobilità,

Q2 – Potenziare politiche di Mobility Management.

Q3– Favorire la mobilità lenta turistica.

Viene evidenziato nel suddetto paragrafo che il PUMS, in linea con le Direttive comunitarie, propone degli interventi volti alla riduzione di emissioni inquinanti e sonore, risultanti dalle misure tese a favorire lo spostamento modale verso la mobilità sostenibile, con ricadute positive sulla qualità dell'aria e il rumore nel centro abitato.

Tali misure avranno evidenti ricadute positive anche sulla riduzione delle emissioni climalteranti e dei consumi energetici, con effetti positivi sulla decarbonizzazione e rinnovo del parco veicolare.

**Nel Paragrafo 6 - Conclusioni si legge:**

*“Le azioni previste in attuazione delle strategie del PUMS sono ovviamente rivolte al comparto della mobilità e interessano principalmente il centro abitato.*

*Si possono distinguere due macro-tipologie di azioni, quelle “gestionali” e quelle “infrastrutturali”.*

*Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti e nell'implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuali. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano e quindi sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei mezzi, non hanno una espressione territoriale specifica e non hanno una interazione con le risorse naturali.*

*Le seconde riguardando invece interventi puntuali, finalizzati al miglioramento dell'ambiente urbano in particolare per quanto concerne l'aumento della sicurezza per pedoni e ciclisti nelle aree interne o prossime al tessuto urbano e la definizione di specifici hub di interscambio logistico in aree già urbanizzate e concentrate in corrispondenza di intersezioni. Tali azioni, inserendosi all'interno di contesti già ampiamente urbanizzati e non prevedendo ulteriori impermeabilizzazioni di suolo, non generano effetti sul sistema naturale e paesaggistico (paesaggio, biodiversità, acque...).*

*Per tale motivazione non è necessario prevedere specifiche misure di mitigazione o compensazione.”*

## **CONTENUTO DELLA SCHEDA DI SINTESI**

Nella Scheda di Sintesi predisposta dall'Autorità Procedente, trasmessa con nota prot. n. 17440 del 24.02.2026 agli atti dello scrivente Settore con prot. n. 4337 in stessa data, risulta che il PUMS:

- non contiene opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) o Valutazione d'Incidenza;
- ricade in area SIC e ZPS presenti nel territorio comunale all'interno delle quali non sono previsti interventi;
- non ricade all'interno del perimetro di Parchi o Riserve Naturali;
- può avere effetti significativi nei territori contermini: tutti i comuni confinanti con il Comune di Ascoli Piceno;
- ricade in zona soggetta a vincoli di P.P.A.R.: tutti i vincoli di PPAR presenti nel Piano Regolatore Generale in adeguamento al Piano Paesistico Ambientale Regionale;
- il piano riguarda tutto il territorio comunale e quindi è interessato tutto il PRG;
- l'intervento è conforme al P.R.G. vigente;
- comprende zone vincolate dal Decreto Legislativo n. 42/2004 e ss.mm.ii.: tutti i vincoli del Codice presenti nel territorio comunale;
- non interferisce con zone in dissesto e/o esondabili vincolate dal P.A.I.;
- non pertinente al Piano Operativo di Gestione dei Rifiuti Regionale e/o Provinciale;
- non comprende ambiti di tutela di cui al D.Lgs n. 152/06 relativamente all'attuazione della direttiva 80/778/CEE concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano;
- ricade in zona sottoposta a vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/23 e/o all'art. 11 della L.R. n. 6/2005: l'intero territorio comunale interessato dal vincolo;
- sull'area interessata dalla variante sono presenti elementi vegetazionali appartenenti a specie ad alto fusto e/o formazioni vegetali monumentali e/o siepi: elementi vegetazionali presenti nel territorio comunale;
- non ricade su aree appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato;
- non comporta modifiche alla viabilità esistente;
- non riguarda aree soggette ad erosione costiera;
- ricade in area sottoposta ai seguenti ulteriori vincoli: fascia di rispetto RFI, elettrodotti, fascia di rispetto stradale previsti dal PRG;
- non risulta pertinente al Regolamento del verde urbano e del paesaggio rurale approvato dal Comune con atto n.11 del 24.03.2016;
- nel contesto ambientale di riferimento non sono note altre criticità ambientali.

## **CONTENUTI E SCOPO DEL RAPPORTO PRELIMINARE**

Il Rapporto Preliminare in esame è finalizzato alla procedura di analisi di screening; la fase di screening verifica se le azioni previste dal Piano avranno verosimilmente un impatto significativo sull'ambiente e sulla salute pubblica. La fase di screening è da intendersi come preliminare all'avvio della procedura di VAS in quanto:

- consente di verificare se la variante possa avere potenzialmente effetti significativi sull'ambiente;
- consente di determinare se è necessario condurre un'analisi ed una valutazione ambientale di maggiore dettaglio.

Le informazioni ed i dati contenuti nel rapporto preliminare possono ritenersi sostanzialmente sufficienti a verificare gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PUMS anche se gli stessi, in considerazione delle caratteristiche del Piano, sono stati sviluppati in maniera diversa da quella indicata nel Capitolo 1, Parte II, dell'Allegato 1 al Decreto del Dirigente della PF Regionale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali n. 13 del 17.01.2020.

Il Rapporto Preliminare trasmesso analizza piani, programmi, aspetti e fattori che in qualche modo entrano in relazione con il PUMS; sulla base di tali analisi di tipo prevalentemente qualitativo e come prescritto all'art. 12 del D.Lgs. n. 156/2006 e ss.mm.ii., è stata quindi condotta la verifica della rispondenza del Piano con gli elementi ed i criteri di cui all'Allegato I, alla Parte Seconda del

D.Lgs. n.152/06, di seguito riportata, dalla quale risulta che il PUMS in argomento, non presenta criticità ambientali tali da giustificare l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Viene evidenziato inoltre che il PUMS si configura come uno strumento fortemente orientato al perseguimento degli obiettivi ambientali propri della pianificazione della mobilità sostenibile, con ricadute attese prevalentemente positive in termini di qualità dell'aria, contenimento delle emissioni climalteranti, riduzione del traffico veicolare privato e miglioramento della sicurezza stradale.

### **1° punto dell'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006**

#### Caratteristiche del piano o del programma:

- *In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.*

Il PUMS in argomento, redatto secondo le linee guida europee e nazionali (MIT), è un piano strategico di lungo periodo volto a soddisfare i bisogni di mobilità presenti e futuri, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita urbana; lo stesso individua obiettivi e indirizzi da cui discendono misure regolatorie ed opere, costituendo così un quadro di riferimento per i successivi provvedimenti attuativi. Il PUMS delinea comunque un assetto strutturale del sistema di mobilità urbana, orientando le scelte in merito all'ubicazione, alle priorità e alle condizioni operative degli interventi.

Esso si propone degli obiettivi specifici sia per gli spostamenti interni al territorio comunale che per gli spostamenti tra Ascoli Piceno ed il resto della Provincia e di raggio maggiore (extraprovinciale) con lo scopo di ridurre le emissioni inquinanti e sonore e favorire lo spostamento modale verso la mobilità sostenibile. Di conseguenza si avranno effetti positivi sulla qualità dell'aria, del rumore, con la riduzione delle emissioni climalteranti e dei consumi energetici.

- *In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.*

Il PUMS del Comune di Ascoli Piceno è stato elaborato secondo le Linee Guida del MIT che al punto 1 prevedono quanto segue: *"Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore."*; lo stesso pertanto è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle *Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico*, redatte dal Ministero dei Lavori Pubblici in attuazione dell'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – Nuovo Codice della Strada.

Viene quindi precisato al Capitolo 3 – Il progetto del PUMS, che lo stesso ha lo scopo di *"promuovere una serie di azioni finalizzate a rendere sempre più sostenibile la mobilità urbana, sia sul versante delle infrastrutture, che in quello della regolamentazione, informazione e promozione. Tale piano può contare sulla recente approvazione del biciplan e sulle numerose progettualità messe in campo dal Comune nello scorso triennio come il potenziamento della Ciclovia del Tronto, le ciclovie con l'istituzione di una estesa zona 30 a Porta Maggiore e le numerose ciclostazioni presso le stazioni ferroviarie del Comune l'interscambio bici-treno"*.

- *La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.*

Viene evidenziato che il PUMS è fortemente orientato alla diminuzione degli impatti ambientali e alla promozione dello sviluppo sostenibile, in particolare per quanto riguarda la riduzione del consumo di carburanti, il miglioramento della qualità dell'aria ed il decremento dell'inquinamento acustico; tale caratteristica del PUMS è ritenuta coerente con i principi previsti dalla Direttiva 2001/42/CE e dal D.Lgs. 152/2006 che promuovono l'integrazione delle considerazioni ambientali nei processi decisionali fin dalle fasi iniziali di pianificazione.

- *Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma.*

Il PUMS è strutturato prevalentemente su azioni regolatorie e gestionali volte a riequilibrare lo split modale verso forme di mobilità sostenibile, a ridurre l'uso del mezzo privato motorizzato e a migliorare la qualità dell'ambiente urbano e la sicurezza stradale.

Al Capitolo 5 – Descrizione dei presumibili effetti del Piano si legge:

*"Le azioni del PUMS sono volte a potenziare la mobilità sostenibile, riequilibrando la ripartizione modale dello Stato Attuale caratterizzata da circa il 70% degli spostamenti che avvengono in automobile o con mezzi privati motorizzati. Il PUMS mira quindi a ridurre gli spostamenti in automobile andando verso una configurazione che preveda un aumento della mobilità sostenibile considerata come la somma fra gli spostamenti effettuati con i mezzi pubblici o con i mezzi di mobilità attiva e una corrispondente riduzione nel numero di spostamenti effettuati su mezzi inquinanti".*

- *La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.*

Vengono descritte le caratteristiche del PUMS, il quadro normativo di riferimento ed elencate le principali politiche europee ambientali e climatiche a cui lo stesso da attuazione.

Considerata quindi la sua configurazione strategica, viene ritenuto che lo stesso non comporti effetti ambientali diretti e immediatamente valutabili.

## **2° punto dell'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs n. 152/2006**

- *Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi: probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.*

Gli impatti ambientali più probabili vengono valutati come di carattere positivo e riguardano principalmente:

- la riduzione delle emissioni di gas climalteranti e inquinanti atmosferici;
- il miglioramento della qualità dell'aria e della vivibilità urbana;
- la riduzione dell'inquinamento acustico;
- il potenziamento della sicurezza stradale e dell'accessibilità.

Tali effetti sono attesi in modo progressivo e durevole nel tempo, con impatti di medio-lungo periodo e tendenzialmente irreversibili, in quanto associati a un cambiamento strutturale nei comportamenti di mobilità e nelle scelte di pianificazione urbana; non sono previsti impatti ambientali negativi significativi, né per intensità né per estensione territoriale.

- *Carattere cumulativo degli impatti.*

Gli impatti ambientali potenzialmente cumulativi vengono ritenuti di carattere positivo e coerenti con gli obiettivi della transizione ecologica urbana; in particolare viene specificato che il piano contribuisce alla riduzione complessiva delle emissioni inquinanti e climalteranti, promuovendo sinergie con altri strumenti di pianificazione ambientale

- *Natura transfrontaliera degli impatti.*

Non è prevista nessuna possibilità di impatti transfrontalieri.

- *Rischi per la salute umana o per l'ambiente.*

Non vengono evidenziati rischi per la salute umana né per l'ambiente in quanto il PUMS ha come obiettivo la riduzione dei principali fattori di pressione ambientale e sanitaria, in particolare l'inquinamento atmosferico e acustico, attraverso il riequilibrio modale a favore di forme di mobilità sostenibile; tali obiettivi assicurano altresì la riduzione dell'incidentalità e la protezione delle utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, utenti del trasporto pubblico), contribuendo al miglioramento della qualità della vita e alla tutela della salute pubblica.

- *Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate).*

Gli impatti connessi all'attuazione del PUMS sono valutati di natura sostanzialmente positiva; viene indicato che tali impatti interessano l'intero territorio comunale, con particolare riferimento all'area urbanizzata, dove si concentrano le principali criticità di mobilità che il piano si propone di affrontare.

Con riferimento ai benefici attesi – in termini di accessibilità, qualità dell'aria, riduzione del traffico privato e miglioramento della sicurezza stradale – gli stessi riguardano l'intera popolazione residente, nonché i fruitori occasionali e stagionali del sistema urbano, contribuendo complessivamente al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente urbano.

- *Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo.*

Il territorio comunale di Ascoli Piceno presenta elementi di valore ambientale e culturale diffusi, oltre a un patrimonio urbano consolidato e che tali ambiti non risultano direttamente interessati dalle azioni previste dal PUMS, né dagli interventi infrastrutturali ipotizzati, i quali restano subordinati a successivi approfondimenti progettuali.

Si legge dalle analisi riportate che la qualità dell'aria monitorata dalla rete regionale ARPAM risulta generalmente buona, con valori entro i limiti normativi, anche se tuttavia, in alcune aree ad alta intensità veicolare si registrano condizioni localmente critiche.

- *Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

Al Paragrafo 5.2 – Paesaggio e biodiversità viene specificato che:

*“Le azioni previste dal PUMS non vanno ad alterare il sistema complesso del paesaggio. Gli interventi interni alle aree urbanizzate non impattano sul sistema suolo o sul sistema di relazioni fisiche percettive dei luoghi, ma incrementano invece una fruizione più a misura d'uomo del territorio.”*

Il Piano propone misure gestionali volte alla rifunzionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico, definizione di zone di traffic calming ed aree pedonali che non comportano dunque interventi infrastrutturali potenzialmente interferenti con il paesaggio.

Gli interventi strutturali previsti vengono effettuati su tracciati esistenti o in aree già ampiamente urbanizzate, evitando così di incrementare l'impermeabilizzazione del suolo.

Dall'esame del paragrafo 2.3.2, si rileva che il Comune di Ascoli Piceno presenta n. 4 siti Natura 2000, vari elementi (nodi e sistemi di connessione) della Rete Ecologica Regionale e un'area floristica; nel rapporto preliminare inviato si specifica comunque che *“Le azioni proposte dal piano sono per lo più di natura gestionale e si esplicano all'interno del tessuto urbano, senza coinvolgere le aree tutelate che si estendono lungo i confini amministrativi nelle aree della dorsale appenninica. Inoltre, considerando l'entità e la tipologia di azioni del PUMS si ritiene che queste non possano interferire in alcun modo con gli obiettivi di conservazione delle aree protette, né di alterare l'equilibrio dei sistemi di connessione ecologici che insistono sul territorio.”*

## **VALUTAZIONE DI SIGNIFICATIVITA' DEGLI IMPATTI AMBIENTALI**

Da quanto potuto verificare dalla documentazione prodotta, visti i pareri espressi dai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) - considerate le caratteristiche del Piano in argomento che si configura come uno strumento fortemente orientato al perseguimento degli obiettivi ambientali propri della pianificazione della mobilità sostenibile, con ricadute attese prevalentemente positive in termini di qualità dell'aria, contenimento delle emissioni climalteranti, riduzione del traffico veicolare privato e miglioramento della sicurezza stradale - si ritiene che non emergano particolari criticità ambientali tali da richiedere un assoggettamento alle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS).

## **CONCLUSIONI**

Per tutto quanto sopra premesso e alla luce di quanto esposto nei precedenti paragrafi, si propone di escludere dalla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell'art. 12 del

D.Lgs. n. 152/006 e ss.mm.ii., il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ascoli Piceno, con la seguente prescrizione:

1. qualora in sede di adozione e/o approvazione fossero introdotte modifiche sostanziali (quali ad esempio le variazioni conseguenti all'accoglimento di eventuali osservazioni), sarà necessario valutare la conformità rispetto all'esito della presente verifica di assoggettabilità; sarà onere dell'Amministrazione Comunale (Autorità Procedente) evidenziare tale circostanza attraverso apposita dichiarazione, da rendersi in calce alla deliberazione di adozione e/o approvazione, circa la portata delle modifiche introdotte.

\*\*\*\*\*

**Visto** l'art. 107 del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n. 267/2000;

**Visto** l'art. 6 della L. n. 241/90;

## **D E T E R M I N A**

- A. l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n. 152/006 e ss.mm.ii., del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ascoli Piceno, con la seguente prescrizione:
  - qualora in sede di approvazione fossero introdotte modifiche sostanziali (quali ad esempio le variazioni conseguenti all'accoglimento di eventuali osservazioni), sarà necessario valutare la conformità della proposta di variante modificata rispetto all'esito della presente verifica di assoggettabilità; sarà onere dell'Amministrazione Comunale (Autorità Procedente) evidenziare tale circostanza attraverso apposita dichiarazione, da rendersi in calce alla deliberazione di adozione e/o approvazione, circa la portata delle modifiche introdotte.
- B. gli atti deliberativi comunali di adozione e approvazione dovranno dare atto degli esiti della presente verifica;
- C. di trasmettere la presente determinazione al Comune di Ascoli Piceno quale Autorità Procedente; valuti il Comune l'opportunità di pubblicare tale provvedimento sul proprio sito web;
- D. di procedere alla pubblicazione della presente determinazione all'Albo Pretorio e sul sito web di questa Amministrazione ai sensi dell'art. 12, comma 5, del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.;
- E. di dare atto che il presente provvedimento non sostituisce nessun altro parere o autorizzazione richiesto dalle vigenti norme e che viene emesso fatti salvi eventuali diritti di terzi;
- F. di dare atto che l'adozione del presente decreto non comporta oneri a carico del Bilancio dell'Ente;
- G. di rappresentare, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. n. 241/90, che la presente determinazione può essere impugnata dinanzi al TAR entro 60 giorni con ricorso giurisdizionale oppure entro 120 giorni con ricorso straordinario amministrativo al Capo dello Stato.

Settore IV Pianificazione Territoriale  
Il Titolare di incarico di Elevata Qualificazione  
delegato dal Dirigente  
(Arch. Francesco Barra)

---

**VISTO DI REGOLARITA' TECNICA**

La Elevata Qualificazione con delega di firma, ai sensi dell'art 147/bis del TUEL 267/2000 e dell'art.11 del Regolamento sui controlli interni, in ordine alla proposta n.ro 232 del 24/02/2026, esprime parere **POSITIVO**.

Ascoli Piceno, lì 24/02/2026

La Elevata Qualificazione con delega di firma

BARRA FRANCESCO

---

Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.