



COMUNE DI ASCOLI PICENO

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONI AL PUMS

La redazione del piano è stata cofinanziata dalla Regione Marche a valere sui fondi
Statali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Perugia | Giugno 2026

[4223PRO]

Indice

1	Osservazioni pervenute	Errore. Il segnalibro non è definito.
2	Modifiche alla Relazione	9
	Appendice - Osservazioni	13

1 Controdeduzioni

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Ascoli Piceno è stato adottato con Delibera di Giunta Comunale n° 126 del 30/04/2026. Nel periodo dedicato alla pubblicazione del Piano e presentazione delle osservazioni, conclusosi il 30/05/2026, sono pervenute due osservazioni, disponibili integralmente in appendice.

Di seguito si riporta una sintesi delle osservazioni, le controdeduzioni, le direttive correlate e l'esito.

N°	Protocollo	Mittente	Rif. Oss.	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione	Direttive correlate e sintesi di integrazione	Esito (Accolta, Parzialmente accolta, Non accolta)
1	47359 del 28/05/2026	Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno Federata FIAB	1.1	Istituzione prioritaria di una Zona 30 nel Centro Storico all'interno del perimetro dei ponti;	L'istituzione della Zona 30 nel Centro storico è una previsione del Biciplan ed è quindi Scenario di Riferimento del PUMS	Si rimanda all'attuazione del Biciplan	Parzialmente accolta
			1.2	Spostamento prioritario del varco di Via Cairoli in Via Tamburini angolo Piazza Ventidio Basso;	Il varco di Via Cairoli nella Fase 1 di attuazione della ZTL verrà sostituito dal varco in Via Tamburini angolo Piazza Ventidio Basso, che passerà da ZTL a fascia ridotta a ZTL a fascia ampia. La previsione è già nel piano con questi tempi.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.3	Spostamento varco elettronico sito in Via XX Settembre dall'incrocio con Rua delle stelle a quello con via Pretoriana.	Lo spostamento del varco all'incrocio con Via Pretoriana impedirebbe la manovra di rientro su via Dino Angelini	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.4	Rendere disponibili ciclo-parcheggi capillarmente su tutto il territorio comunale e nei pressi dei punti di interesse;	La localizzazione degli stalli di sosta ciclabili in relazione ai punti di interesse è stata oggetto di analisi per individuare le aree in cui allocare tali stalli.	Si rimanda alla Tavola 3 - Qualità dello spazio pubblico e alle analisi presenti nella Relazione	Parzialmente accolta
			1.5	Realizzazione di grandi ciclo-parcheggi videosorvegliati, anche sotterranei o multipiano, sul piazzale della Stazione (o Autostazione), allo Stadio, e in centro storico in grado di ospitare centinaia di biciclette, spazi per ciclofficine, noleggio, servizi tecnici e di ristoro per i ciclisti	I flussi ciclabili attuali e potenziali, oltre alla dimensione urbana e della catchment area, non configurano uno scenario compatibile con la necessità di realizzare grandi ciclo-parcheggi sotterranei.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.6	Conversione delle vecchie stazioni di bike sharing in ciclo-parcheggi pubblici, anche con colonnine di manutenzione e ricarica per e-bike;	La proposta è una buona pratica attuabile.	Si inserisce come buona pratica	Accolta
			1.7	Installazione di ciclo-parcheggi e posti moto in prossimità degli incroci per garantire maggiore visibilità alle persone in procinto di attraversare.	In prossimità degli incroci e attraversamenti pedonali le buone pratiche prevedono la realizzazione di restringimenti di carreggiata e spazi liberi da qualsiasi ingombro per favorire la visibilità. Pertanto, prevedere stalli moto o ciclo-parcheggi risulta incompatibile con le buone pratiche.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.8	Nel PUMS va indicato e stabilito puntualmente in quali vie realizzare le strade urbane ciclabili E-bis e le F-bis;	La gerarchizzazione delle strade viene prevista dal Piano Generale del Traffico Urbano - PGTU e non dal PUMS.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.9	Prevedere un nuovo sottopasso ciclopedonale ferroviario su viale della Repubblica	L'adeguamento infrastrutturale del sottopasso in Viale della Repubblica sarebbe auspicabile ma non si configura come un intervento strategico da inserire nel PUMS: si rimanda al Piano Generale del Traffico Urbano - PGTU e al Piano delle Opere la valutazione e definizione del progetto.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			1.10	Prevedere un nuovo sottopasso ciclopedonale nei pressi della Stazione FS Marino del Tronto	La stazione di Marino del Tronto si trova in un punto strategico, ma un eventuale sottopasso dovrebbe collegarsi a Via della Tintura poiché Via del Commercio in quel punto è incompatibile con il transito delle biciclette in sicurezza, coprendo una distanza	Nessuna direttiva	Non accolta

N°	Protocollo	Mittente	Rif. Oss.	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione	Direttive correlate e sintesi di integrazione	Esito (Accolta, Parzialmente accolta, Non accolta)
					eccessiva.		
			1.11	Adozione del senso unico eccetto biciclette sul ponte di Porta Solestà, Via Elisabetta Trebbiani, Via delle Zeppelle e corso Trento e Trieste.	Il senso unico eccetto biciclette è attuabile in Zona 30. La proposta in Via delle Zeppelle e in Corso Trento e Trieste è tuttavia incompatibile con le ipotesi per la mobilità collettiva previste dal PUMS. Il dettaglio dei sensi unici e del potenziamento delle Zone 30 sarà curato dal Piano Generale del Traffico Urbano - PGTU.	L'istituzione del senso unico eccetto biciclette si esplicita come buona pratica	Parzialmente accolta
			1.12	Armonizzazione della colorazione delle ciclabili	L'armonizzazione della colorazione delle ciclabili è auspicabile per migliorare la comunicazione e la leggibilità della rete. Si rimanda al Piano delle Opere l'individuazione di un manto per le ciclabili con caratteristiche definite (RAL incluso) e la progressiva sostituzione dei percorsi disomogenei.	Nell'ambito degli interventi legati al depaving si inserisce l'esplicitazione dell'uniformità dei manti delle piste ciclabili.	Accolta
			1.13	Realizzazione di un parcheggio multipiano recuperando area Ex Carbon	I dati sulla domanda di sosta non giustificano la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.14	Area parcheggio grandi eventi	I dati sulla domanda di sosta non giustificano la realizzazione di un nuovo parcheggio	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.15	Potenziamento corse tpl scolastiche	L'azione C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani, prevede una riorganizzazione del servizio, tramite la realizzazione del servizio a chiamata e di ottimizzazione delle linee, incluse quelle scolastiche. Tale livello di dettaglio sarà oggetto del Piano del Trasporto Pubblico Locale come già inserito nelle direttive correlate dell'azione C1.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			1.16	Sostituzione pensiline autostazione con due pensiline di maggiori dimensioni	Sono già inserite nel Piano le indicazioni per il miglioramento delle pensiline del trasporto pubblico. Si rimanda al Piano delle Opere e al Piano del Trasporto Pubblico Locale la definizione del progetto di nuove pensiline.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			1.17	Aumentare offerta ferroviaria sulla linea Ascoli-San Benedetto con corse veloci	Il PUMS prevede all'intervento C2a il Potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale tramite l'apertura di un tavolo con gli enti competenti. Il servizio ferroviario è infatti di pertinenza regionale.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			1.18	Proposta di istituzione di un Ufficio Biciclette o di un Ufficio della Mobilità Sostenibile e Qualità della Vita	La proposta è una buona pratica attuabile.	Si inserisce come direttiva correlata nell'azione Q6.	Accolta
			1.19	Richiesta di modifica alla priorità degli interventi: R1a Ampliare le aree pedonali -> Breve periodo (0-2 anni) R1c Interventi di traffic calming -> Breve periodo (0-2 anni) R1e Nuovo perimetro ZTL Fase 2 -> Breve periodo (0-2 anni) R1f Porte telematiche Fase 2 -> Breve periodo (0-2 anni) R2c Potenziamento dei parcheggi scambiatori -> Breve periodo (0-2 anni) R3a Rete di colonnine di ricarica -> Medio periodo (2-5 anni) o	La definizione delle priorità di intervento e degli scenari temporali ha considerato la concatenazione dei vari interventi, la possibilità di accesso a bandi e fonti di finanziamento specifiche, le progettazioni già in itinere sul territorio, i tempi di attuazione dei singoli interventi. Il monitoraggio consente di stabilire come stia procedendo l'implementazione del Piano, quanto ci si stia discostando dagli obiettivi e dai target prefissati, con lo scopo di intervenire ed eventualmente modificare la Pianificazione. Si rimanda all'Allegato AP2 - Piano di Monitoraggio per approfondimenti.	Nessuna direttiva	Non accolta

N°	Protocollo	Mittente	Rif. Oss.	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione	Direttive correlate e sintesi di integrazione	Esito (Accolta, Parzialmente accolta, Non accolta)
				Lungo periodo (5-10 anni) R3b Incentivi alla mobilità elettrica privata -> Lungo periodo (5-10 anni) o ELIMINARE DEL TUTTO R4a Hub logistico di interscambio -> Breve periodo (0-2 anni) R4b Micro punti di scambio sul territorio -> Breve periodo (0-2 anni) R4c Politiche di incentivo alle cargo bike -> Breve periodo (0-2 anni) Q1b Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico -> Breve periodo (0-2 anni) Q4a Depaving e coperture vegetali -> Breve periodo (0-2 anni) Q4e Recupero di giardini storici, chioschi e spazi di risulta -> Breve periodo (0-2 anni)			
			1.20	Gli investimenti previsti appaiono insufficienti	I costi riportati sono da considerarsi valori indicativi e parametrici, basati sulle attuali condizioni di mercato e su standard tecnici di settore; tali importi dovranno essere necessariamente oggetto di ulteriori approfondimenti e dettagliati in fase di progettazione dei singoli interventi.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.21	PAG.143 Errore: si parla di ciclostazione presso la stazione FS di Ascoli già realizzata. Capire se sia quella piccolina, da 4 posti, già presente o correggere come "da fare".	Nei pressi della stazione FS di Ascoli esiste una ciclostazione, seppur di piccole dimensioni.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.22	PAG.144 Segnalazione: Pista ciclabile Stadio - Porta Maggiore (o meglio corsia ciclabile...). Nella direzione verso lo stadio manca la segnaletica orizzontale. La mancanza è stata più volte segnalata.	Tale segnalazione è esterna all'ambito di competenza del PUMS	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.23	PAG. 144 Pista ciclo-pedonale Lungo Castellano. Quanto realizzato sul marciapiede di Lungo Castellano NON può essere considerata una pista ciclopeditone, mancando di segnaletica puntuale e raccordi adeguati	Tale segnalazione è esterna all'ambito di competenza del PUMS	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.24	PAG.154 Errore: FIG.124: I dati non possono essere veritieri. Il contatore bici/ pedoni non ha funzionato correttamente. È impossibile che a Marzo 2025, in quegli orari, siano passate così poche biciclette. A conferma di ciò i dati del Biciplan dicono altro. Correggere.	I dati riportati sono corretti. Si rimanda all'Allegato AQ2 - Relazione conteggi automatici per le opportune verifiche	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.25	PAG. 232 Errore: Mancano tutte le caselle verdi nell'incrocio tra "Sostenibilità Energetica ed Ambientale" e "Aumentare il ricorso alla Mobilità Attiva". Correggere.	La tabella mostra le correlazioni tra gli Obiettivi del DM397 e i Macro Obiettivi degli Indirizzi Operativi. Si è tenuto conto della correlazione prevalente nell'individuazione delle corrispondenze.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.26	PAG 233 Errore: Nella tabella manca la casella verde tra Mobilità attiva e Migliorare la qualità dell'aria. Correggere.	La tabella mostra la coerenza tra Obiettivi di Piano e Macro Obiettivi degli Indirizzi Operativi. Si è tenuto conto della correlazione prevalente nell'individuazione delle corrispondenze.	Nessuna direttiva	Non accolta
			1.27	PAG. 234 Segnalazione: Tra le "Strategie" individuate del PUMS manca la Mobilità Ciclistica o Attiva. Dovrebbe essere una delle	Le strategie sono state oggetto di dibattito nei vari momenti di partecipazione e negli incontri, e sono state concordate con	Nessuna direttiva	Non accolta

N°	Protocollo	Mittente	Rif. Oss.	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione	Direttive correlate e sintesi di integrazione	Esito (Accolta, Parzialmente accolta, Non accolta)
				strategie chiave del PUMS.	l'amministrazione. Il potenziamento della mobilità attiva è già un Obiettivo di Piano, da attuare tramite le strategie di Design for all e accessibilità universale, Valorizzare le zone pedonali e le aree con limitazione al traffico veicolare, Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale.		
			1.28	PAG. 298 Segnalazione: Azione Q6 "Promozione del PIANO" deve prevedere incontri anche con gli studenti.	Nell'azione Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano, si individuano le caratteristiche generali minime delle attività di comunicazione. Si specifica la necessità di coinvolgere l'intera cittadinanza, di cui fanno parte anche gli studenti.	Si inserisce nell'azione Q6.	Accolta
2	49253 del 03/06/2026	Automobil Club Ascoli Piceno - Fermo	2.1	Inserire tra i principi attuativi del PUMS una clausola di accessibilità, prevedendo che ogni misura regolativa sia valutata rispetto a sicurezza, inclusione, alternative disponibili e impatti sugli utenti fragili	Il PUMS ha come fondamento il miglioramento dell'accessibilità e della qualità della vita, di tutti i cittadini. Le previsioni e valutazioni inserite nel Piano tengono conto della sicurezza e dell'inclusione soprattutto degli utenti fragili.	Nessuna direttiva	
			2.2	Istituire un Programma Sicurezza Stradale PUMS, con audit periodici, analisi annuale dell'incidentalità, interventi sui punti critici, campagne educative	Nell'azione Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano, si individua l'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell'Abitare come soggetto promotore e coordinatore di tutte le attività di promozione del PUMS, tra cui rientrano anche programmi di sicurezza stradale e campagne educative	Si inserisce nell'azione Q6 un riferimento alle campagne educative in merito di sicurezza stradale.	Accolta
			2.3	Prevedere per ZTL APU e zone 30 fasi sperimentali, comunicazione preventiva, segnaletica fisica e digitale chiara, regole omogenee, monitoraggio ex ante ed ex post, tutela dei residenti, dei disabili e delle attività economiche, nonché gestione ordinata di carico/scarico e accessi occasionali	ZTL, APU e Zone 30 sono previste in diverse fasi di attuazione proprio per facilitare la transizione. Nell'azione Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano, si individua l'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell'Abitare come soggetto promotore e coordinatore di tutte le attività di promozione del PUMS, tra cui rientrano anche sperimentazioni. L'attuazione delle ZTL, APU e Zone 30 sarà accompagnata inoltre da un regolamento attuativo che definirà segnaletica, regole e carico/scarico. Il PUMS nell'allegato AP2 - Piano di Monitoraggio definisce gli indicatori da valutare anche nell'attuazione delle ZTL e APU	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.4	Integrare il PUMS con un "Piano operativo della sosta", fondato su dati aggiornati, tariffe intelligenti, turnover, sosta breve, permessi residenti, stalli disabili, aree merci, informazioni in tempo reale, indirizzamento parcheggi disponibili e integrazione parcheggio-TPL/navetta.	Il PUMS può e deve essere approfondito tramite Piani Attuativi più dettagliati, tra cui un Piano della Sosta, come indicato anche nelle direttive correlate dell'azione R2 - Rimodulare l'offerta di sosta.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.5	Parcheggi scambiatori e hub intermodali. Definire standard minimi per ogni hub: collegamento TPL o navetta cadenzato, pensiline, videosorveglianza, illuminazione, stalli disabili, ricarica elettrica, rastrelliere sicure, informazioni in tempo reale, pagamento semplice e integrazione tariffaria	Tale livello di dettaglio potrà essere raggiunto in un Piano Attuativo, come il Piano della Sosta, come indicato anche nelle direttive correlate dell'azione R2 - Rimodulare l'offerta di sosta.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta

N°	Protocollo	Mittente	Rif. Oss.	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione	Direttive correlate e sintesi di integrazione	Esito (Accolta, Parzialmente accolta, Non accolta)
			2.6	Mobilità collettiva: attuare gli scenari più complessi per fasi verificabili, mantenendo una traiettoria strategica ma prevedendo interventi immediati su fermate, frequenze, coincidenze, priorità semaforica, informazioni digitali, accessibilità e integrazione con parcheggi e stazioni. Avviare con immediatezza la fase preliminare di studio di fattibilità, ricerca delle risorse, analisi dei costi, della intermodalità più avanzata, con particolare riferimento a quella su “ferro”.	Tale livello di dettaglio potrà essere raggiunto in un Piano Attuativo, come il Piano del Trasporto Pubblico Locale, come indicato anche nelle direttive correlate dell'azione C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani. L'intervento legato al tram-treno, per la natura infrastrutturale dell'opera, necessiterà di studi di fattibilità e di varie fasi di progettazione.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.7	Frazioni, aree collinari e connessione urbano-rurale: definire livelli minimi di accessibilità per frazioni collinari e montane, con fasce orarie garantite, prenotazione anche telefonica, coincidenze con i servizi principali e monitoraggio della domanda in-vasa. Potenziare il trasporto su “ferro” incrementando le corse, il numero di stazioni e riducendo i conflitti e le sovrapposizioni con il trasporto su “gomma”	Tale livello di dettaglio potrà essere raggiunto in un Piano Attuativo, come il Piano del Trasporto Pubblico Locale, come indicato anche nelle direttive correlate dell'azione C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.8	Inserire un progetto specifico “Accessibilità sanitaria”, con fermate accessibili, attraversamenti protetti, percorsi pedonali continui, stalli disabili adeguati, sosta breve, aree kiss and ride e collegamenti con parcheggi attestamento e stazione.	Tale livello di dettaglio è di competenza del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.9	Individuare itinerari prioritari accessibili verso centro storico, stazione, ospedale, scuole, uffici pubblici, parcheggi di attestamento e luoghi turistici, prevedendo rimozione di ostacoli, attraversamenti sicuri, percorsi ove necessari e manutenzione programmata e continua.	Tale livello di dettaglio è di competenza del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.10	Avviare progetti pilota su alcuni plessi scolastici, con misurazione prima/dopo, percorsi pedonali sicuri, aree di discesa protette, controllo della sosta irregolare, coinvolgimento delle famiglie e programmi di educazione stradale in collaborazione con AC.	Nell'azione Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano, si individua l'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell'Abitare come soggetto promotore e coordinatore di tutte le attività di promozione del PUMS, tra cui rientrano anche progetti pilota e sperimentazioni.	Si inserisce nell'azione Q6 un riferimento ai progetti pilota nelle scuole	Accolta
			2.11	Dare priorità ai collegamenti ciclabili casa-scuola, centro-stazione, centro-quartieri, Monticelli-Ospedale, parcheggi-centro e poli attrattori, prevedendo attraversamenti sicuri, rastrelliere, illuminazione, manutenzione monitoraggio dei flussi	Il Piano della Mobilità Ciclistica - Biciplan, in corso di attuazione e facente parte dello Scenario di Riferimento del PUMS, dettaglia i collegamenti ciclabili	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.12	Definire un modello progressivo di logistica urbana con finestre orarie razionali, permessi digitali, aree carico/scarico controllate, micro-hub, locker, veicoli a basse emissioni ove compatibili e deroghe motivate per attività non standardizzabili. Monitorare il commercio online.	Tale livello di dettaglio potrà essere raggiunto in un Piano Attuativo della Logistica	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.13	Predisporre una mappa comunale della ricarica integrata con il Piano della sosta e con gli hub intermodali, garantendo interoperabilità, informazioni sullo stato dei punti, manutenzione e tutela degli spazi riservati alle categorie fragili	Tale livello di dettaglio potrà essere raggiunto in un Piano delle Colonnine e dei Punti di Ricarica, come indicato dalle direttive correlate dell'Azione R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta

N°	Protocollo	Mittente	Rif. Oss.	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione	Direttive correlate e sintesi di integrazione	Esito (Accolta, Parzialmente accolta, Non accolta)
			2.14	Inserire un programma “Ascoli accessibile al visitatore”, con parcheggi consigliati per direttrice di provenienza, wayfinding, informazioni multilingue, navette per eventi, percorsi accessibili, gestione bus turistici comunicazione preventiva sulla mobilità nei giorni critici.	L’Azione Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica definisce le previsioni del PUMS per la mobilità dei visitatori.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.15	Istituire una dashboard pubblica del PUMS (anche mediante la creazione di un Ufficio dedicato) e una reportistica periodica (almeno semestrale per i primi anni di attuazione del piano), con indicatori su incidentalità, velocità, sosta, TPL, accessibilità, flussi pedonali e ciclabili, qualità dell'aria, avanzamento opere, costi, tempi, segnalazioni e grado di soddisfazione degli utenti.	La reportistica periodica sull’attuazione del PUMS è prevista nell’Allegato AP2 - Piano di monitoraggio, e può essere realizzata anche tramite dashboard. Nell’azione Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano, si individua l’Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell’Abitare come soggetto promotore e coordinatore.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta
			2.16	Prevedere per ogni intervento rilevante un “Piano della mobilità di cantiere”, con percorsi alternativi, tutela degli accessi, segnaletica, comunicazione preventiva, tempi certi, gestione di carico/scarico provvisorio, protezione dei pedoni e canale informativo dedicato.	La proposta è una buona pratica ma esula dal carattere pianificatorio e strategico proprio del PUMS rivolgendosi invece all’attuazione e alla gestione di casi specifici.	Nessuna direttiva	Parzialmente accolta

2 Modifiche alla Relazione PUMS

Di seguito si riportano le modifiche alla Relazione Generale sulla base delle osservazioni accolte. Si riporta il riferimento all'osservazione, la pagina della relazione nella versione adottata, la nuova pagina della relazione nella versione modificata a seguito delle osservazioni.

Rif. Oss.	Pag. V.Ad.	Pag. V.Os.	Testo originale	Testo modificato
1.1	280	281	Questa azione è coerente con i Piani della mobilità ciclistica locali, come il BiciPlan 2022, e la pianificazione su scala più ampia, come il Piano Regionale Infrastrutturale Marche 2032. Tali direttive sono integrate dalle Linee guida nazionali PUMS e dalle specifiche indicazioni per favorire la mobilità condivisa e intermodale. È inoltre fondamentale l'allineamento con la normativa vigente in materia di ZTL e aree pedonali per una gestione efficace della sosta e del traffico.	Questa azione è coerente con i Piani della mobilità ciclistica locali, come il BiciPlan 2022, e la pianificazione su scala più ampia, come il Piano Regionale Infrastrutturale Marche 2032. Tali direttive sono integrate dalle Linee guida nazionali PUMS e dalle specifiche indicazioni per favorire la mobilità condivisa e intermodale. È inoltre fondamentale l'allineamento con la normativa vigente in materia di ZTL e aree pedonali per una gestione efficace della sosta e del traffico. Il riferimento alle strategie e alle azioni del Biciplan è diretto; il Piano viene recepito integralmente e fa parte dello Scenario di Riferimento del PUMS: pertanto tutte le azioni del Biciplan si considerano integranti del PUMS stesso.
1.4	---	278	---	Inserimento Figura 244 - Analisi di dettaglio per l'individuazione delle aree per l'installazione di rastrelliere
1.6	281	282	Le strutture saranno progettate per ospitare sia biciclette tradizionali sia e-bike, con eventuali soluzioni innovative come sistemi di ancoraggio sicuri, punti di ricarica per bici elettriche e segnaletica dedicata. L'intervento si integra con le ciclostazioni esistenti e le piste ciclabili principali, creando un sistema coordinato di interscambio bici-trasporto pubblico. L'azione contribuisce alla strategia di riduzione del traffico veicolare nelle aree centrali e ZTL, migliorando la fruibilità dei parcheggi, aumentando la sicurezza dei percorsi ciclopeditoni e promuovendo	Le strutture saranno progettate per ospitare sia biciclette tradizionali sia e-bike, con eventuali soluzioni innovative come sistemi di ancoraggio sicuri, punti di ricarica per bici elettriche e segnaletica dedicata. L'intervento si integra con le ciclostazioni esistenti e le piste ciclabili principali, creando un sistema coordinato di interscambio bici-trasporto pubblico. Dove possibile, le stazioni di bike sharing dismesse saranno convertite e recuperate in ciclo-parcheggi, anche con colonnine di manutenzione e ricarica per e-bike. L'azione contribuisce alla strategia di riduzione del traffico veicolare nelle aree centrali e ZTL, migliorando la

Rif. Oss.	Pag. V.Ad.	Pag. V.Os.	Testo originale	Testo modificato
			una cultura di mobilità sostenibile tra residenti, lavoratori e turisti.	fruibilità dei parcheggi, aumentando la sicurezza dei percorsi ciclopeditoni e promuovendo una cultura di mobilità sostenibile tra residenti, lavoratori e turisti.
1.11	242	242	Oltre alla delimitazione con la segnaletica orizzontale e verticale prevista dal Codice della Strada, le Zone 30 andranno potenziate con interventi di traffic calming per costringere i veicoli a rallentare.	Oltre alla delimitazione con la segnaletica orizzontale e verticale prevista dal Codice della Strada, le Zone 30 andranno potenziate con interventi di traffic calming per costringere i veicoli a rallentare e implementate con i sensi unici eccetto biciclette dove la sezione stradale lo consente.
1.12	293	295	Tutti i futuri progetti di riqualificazione di piazze, marciapiedi e aree di sosta dovranno prevedere, ove tecnicamente fattibile, il Depaving , ovvero la rimozione delle superfici impermeabili in eccesso. Tali aree dovranno essere sostituite da pavimentazioni permeabili o drenanti (ad esempio, con ghiaia stabilizzata o cubetti con giunti erbosi) o convertite in aree verdi pubbliche per l'infiltrazione delle acque meteoriche. Si richiede l'integrazione di coperture vegetali (<i>green roofs</i> o <i>green facades</i>) nella progettazione di nuovi edifici pubblici o nella ristrutturazione di quelli esistenti in prossimità di nodi di mobilità, al fine di ridurre l'assorbimento termico e migliorare l'isolamento.	Tutti i futuri progetti di riqualificazione di piazze, marciapiedi e aree di sosta, oltre che la realizzazione e manutenzione delle piste ciclabili , dovranno prevedere, ove tecnicamente fattibile, il Depaving , ovvero la rimozione delle superfici impermeabili in eccesso. Tali aree dovranno essere sostituite da pavimentazioni permeabili o drenanti (ad esempio, con ghiaia stabilizzata o cubetti con giunti erbosi o con manti drenanti specifici per le piste ciclabili) o convertite in aree verdi pubbliche per l'infiltrazione delle acque meteoriche. Si richiede l'integrazione di coperture vegetali (<i>green roofs</i> o <i>green facades</i>) nella progettazione di nuovi edifici pubblici o nella ristrutturazione di quelli esistenti in prossimità di nodi di mobilità, al fine di ridurre l'assorbimento termico e migliorare l'isolamento. Tali interventi saranno definiti nel Piano delle Opere, da attuarsi progressivamente. Nel Piano delle Opere dovrà essere posta particolare attenzione alla scelta del manto drenante per le piste ciclabili: andrà individuato un unico manto per tutte le piste, con un unico colore, e provvedere all'adeguamento in occasione della manutenzione o realizzazione.
1.18	300	302	Questa azione si allinea a specifici principi di <i>governance</i> e trasparenza richiesti per la pianificazione strategica e la gestione	Questa azione si allinea a specifici principi di <i>governance</i> e trasparenza richiesti per la pianificazione strategica e la gestione

Rif. Oss.	Pag. V.Ad.	Pag. V.Os.	Testo originale	Testo modificato
			dei fondi pubblici. Inoltre, la comunicazione faciliterà la legittimazione del piano, riducendo le opposizioni alle misure più impattanti. La popolazione sarà a conoscenza dei benefici reali e dei risultati derivanti dall'attuazione del Piano, grazie alla restituzione chiara dei dati da parte dell'Osservatorio.	dei fondi pubblici. Inoltre, la comunicazione faciliterà la legittimazione del piano, riducendo le opposizioni alle misure più impattanti. La popolazione sarà a conoscenza dei benefici reali e dei risultati derivanti dall'attuazione del Piano, grazie alla restituzione chiara dei dati da parte dell'Osservatorio. Per potenziare tale azione di governance, si auspica l'istituzione di un Ufficio della Mobilità Sostenibile e Qualità della Vita.
1.28	300	301	L'azione mira a garantire la massima diffusione e comprensione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e delle sue azioni, assicurando che la comunicazione non sia un evento isolato, ma un processo continuo e bidirezionale integrato in tutte le fasi di attuazione e monitoraggio. È fondamentale coinvolgere in maniera costante gli stakeholder istituzionali, economici, associativi e l'intera cittadinanza , trasformandoli da meri destinatari a <i>partner attivi</i> del cambiamento. Questa azione è essenziale per costruire fiducia, facilitare l'accettazione delle misure (anche quelle meno popolari) e garantire la <i>governance</i> duratura del Piano.	L'azione mira a garantire la massima diffusione e comprensione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e delle sue azioni, assicurando che la comunicazione non sia un evento isolato, ma un processo continuo e bidirezionale integrato in tutte le fasi di attuazione e monitoraggio. È fondamentale coinvolgere in maniera costante gli stakeholder istituzionali, economici, associativi, studenti e l'intera cittadinanza , trasformandoli da meri destinatari a <i>partner attivi</i> del cambiamento. Questa azione è essenziale per costruire fiducia, facilitare l'accettazione delle misure (anche quelle meno popolari) e garantire la <i>governance</i> duratura del Piano.
2.2	299	302	Compito dell'Osservatorio sarà utilizzare i dati raccolti durante il monitoraggio, quali la qualità dell'aria, modal split, per creare report semplificati e georeferenziati, rendendo tangibili i risultati del Piano e dimostrando il valore delle azioni intraprese.	Compito dell'Osservatorio sarà utilizzare i dati raccolti durante il monitoraggio, quali la qualità dell'aria, modal split, per creare report semplificati e georeferenziati, rendendo tangibili i risultati del Piano e dimostrando il valore delle azioni intraprese. Tali dati potranno essere oggetto anche di seminari e campagne educative, per esempio sul tema della sicurezza stradale multimodale.
2.10	299	301	L'attuazione del PUMS sarà accompagnata da una campagna di comunicazione mirata a modificare i comportamenti individuali, promuovendo momenti quali inaugurazioni, attivazione di nuovi servizi, attività legate alla Settimana Europea	L'attuazione del PUMS sarà accompagnata da una campagna di comunicazione mirata a modificare i comportamenti individuali, promuovendo momenti quali inaugurazioni, attivazione di nuovi servizi, attività legate alla Settimana Europea

Rif. Oss.	Pag. V.Ad.	Pag. V.Os.	Testo originale	Testo modificato
			della Mobilità Sostenibile. Saranno impiegati gli strumenti di comunicazione più opportuni a seconda dell'evento.	della Mobilità Sostenibile. Nell'ambito delle attività di promozione, particolare attenzione dovrà essere posta nell'organizzazione di progetti pilota sui plessi scolastici, con misurazione prima/dopo, percorsi pedonali sicuri, aree di discesa protette, controllo della sosta irregolare, coinvolgimento delle famiglie e programmi di educazione stradale. Saranno impiegati gli strumenti di comunicazione più opportuni a seconda dell'evento.

Appendice - Osservazioni pervenute



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Aderente a:



OSSERVAZIONI AL PUMS

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente documento elenca osservazioni e proposte di modifica al **PUMS** redatto per rendere la mobilità urbana di Ascoli Piceno sostenibile, focalizzandosi su ciò che è in relazione con la mobilità ciclistica.

Ormai appare evidente come il futuro delle nostre città sarà caratterizzato in modo importante dalla crescita della mobilità ciclistica e dal potenziamento del trasporto pubblico. Prova ne sono le trasformazioni in atto nelle principali città europee. Chi prima affronta questo cambiamento avrà da subito i benefici che una mobilità dolce e sostenibile comporta.

Dal punto di vista della ciclabilità, riteniamo che il **BICIPLAN**, adottato nel 2022, sia stato poco attuato e per questo non incisivo per apportare profonde trasformazioni rispetto alla situazione pre-approvazione. In questo documento si propongono modifiche anche al BICIPLAN (da aggiornare ogni 5 anni). Bisogna accettare il fatto che **per rendere “sostenibile” la mobilità in città è necessario far spazio alle bici e ai pedoni togliendolo alle auto.**

Da un'analisi del PUMS, è evidente che per incrementare la **mobilità ciclistica**, ci si affidi in modo particolare alla realizzazione delle Zone 30 e alle corsie ciclabili, non prevedendo la realizzazione di nuove piste ciclabili in sede propria. Si esprime inoltre una forte perplessità per la realizzazione dell'ambizioso progetto “**Tram-Treno**”.

Quest'ultimo assorbirebbe di fatto la gran parte delle risorse progettuali ed economiche e bloccherebbe altri interventi infrastrutturali, anche di modestissima spesa, ma che nel concreto e in tempi rapidi e certi impatterebbero positivamente sulle abitudini e sulla qualità della vita della cittadinanza. Una scelta, quella del “Tram-Treno”, che riteniamo troppo di lungo periodo e non supportata da un'analisi costi-benefici (ACB), strumento fondamentale per determinare la sua capacità di generare valore e garantire che l'iniziativa si mantenga finanziariamente autonoma e resiliente nel lungo periodo.

Altra forte criticità del progetto Tram-Treno sarebbe di tipo tecnico, in quanto gli spazi stretti nelle vie della città non permetterebbero raggi di curvatura ampi, necessari a tali mezzi.



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1 MERGEFORMAT 2 /



Se tale progetto avesse esito positivo dal punto di vista tecnico e dal punto di vista dell'analisi costi benefici, auspichiamo che tale intervento rappresenti un'opportunità per ridisegnare lo spazio pubblico in un'ottica di rigenerazione urbana che consideri l'utilizzo di NBS (Nature Based Solutions) come i binari tranviari inerbiti. Si tratta di linee dedicate esclusivamente al tram ricoperte di erba o vegetazione, usate in molte città europee per rendere gli spazi urbani più sostenibili, che aiutano a ridurre l'isola di calore urbana, assorbono l'acqua piovana, diminuiscono rumore e vibrazioni e migliorano l'aspetto delle strade aumentando le aree verdi.

Come detto, per quanto riguarda la mobilità ciclistica, se ci si affida esclusivamente su Zone 30 e corsie ciclabili, ma con le prime non realizzate come dovrebbero e le seconde senza manutenzione e che svaniscono dopo pochi giorni, ecco che tali soluzioni perdono di efficacia e di incisività.

Infatti, le Zone 30 di Porta Maggiore, realizzate senza alcuna modifica strutturale delle vie coinvolte (arredo urbano, eliminazione stalli di sosta, traffic calming, ...), risultano del tutto inefficaci e NON rispettate, pertanto una illusoria soluzione che induce, tra l'altro, i tecnici a non considerarvi l'inserimento di altre ciclabili (piste o corsie). In queste Zone 30, così come sono state progettate e realizzate, nulla è cambiato, MANCANDO ANCHE UN COSTANTE CONTROLLO DELLA VELOCITA' E DELLA SOSTA ABUSIVA.

Lo stesso PUMS sottolinea che non bastano i cartelli stradali per realizzare una Zona 30. Si propone quindi di mettere come VINCOLO esplicito all'istituzione di una Zona 30 tutta una serie di "trasformazioni" preliminari e/o concomitanti della carreggiata (eliminazione di qualche parcheggio, traffic calming, barriere di accesso, nuove fioriere, cuscini berlinesi, chicane, intersezioni rialzate, zone di attestamento ciclabile su ogni incrocio, varchi con controllo elettronico della velocità, ...) per ridurre effettivamente la velocità delle auto.

Nelle altre zone, con limite di 50 km/h, sono previste **solo nuove corsie ciclabili**, come quelle realizzate nel quartiere di Porta Maggiore, ormai invisibili, costantemente occupate da auto in sosta, e pertanto inefficaci, mentre a parte la nuova pista ciclopedonale promiscua in via Kennedy, **NESSUNA ALTRA NUOVA PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA È PREVISTA**, come si evince dalla Tavola P3_Scenari_piano del Biciplan. Inoltre e, ancora peggio, nessun intervento per è previsto per collegare gli spezzoni di pista ciclabile esistenti, rinunciando così ad un percorso continuo e sicuro su pista ciclabile da ovest ad est della città, trascurando peraltro tutto l'asse industriale, rinunciando così ad un convinto passo in avanti per permettere di avviare un serio progetto di "BikeToWork".

In sintesi, nel PUMS vanno esplicitamente richiamate, enfatizzandole e dando loro la massima priorità, le strategie individuate nel Cap. 5.2 del BICIPLAN, in particolare:



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



- S1: Creare integrazione tra il sistema ciclabile già esistente e nuove piste e corsie, rendendolo continuo, sicuro e accessibile;
- S2: Modulare le soluzioni fisiche e di uso della rete ciclabile in base ai limiti di velocità presenti, anche con interventi temporanei;
- S4: Potenziare i nodi di interscambio tra la rete ciclabile e il TPL (bus, ferro);
- S6: Coinvolgere aziende pubbliche e private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti;
- S7: Favorire il cicloturismo creando ulteriori percorsi tematici connessi alla rete principale e prevedendo servizi nei luoghi di interesse;

così come anche le azioni di Progetto riferite ai Gruppi A, B, C menzionate nel Cap. 6 del BICIPLAN.

Anche l'incentivazione alla **mobilità elettrica** dei mezzi a motore riteniamo sia una soluzione illusoria per le problematiche evidenziate nel PUMS, in quanto NON risolve il principale problema della sicurezza, dell'occupazione dello spazio pubblico e della sosta, non essendo accompagnato da un piano infrastrutturale credibile per parcheggi, parcheggi di interscambio e riduzione del numero di autoveicoli circolanti (e, a livello nazionale, da una maggior produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili).

In generale, pur considerando credibili e realizzabili le suggestioni del PUMS, si ritiene indispensabile anche cambiarne le priorità di intervento.

Di seguito si riportano integralmente le nostre osservazioni al PUMS punto per punto.

2. ZONE 30 E CENTRO STORICO

Proponiamo di istituire da subito, come priorità, una **Zona 30 nel Centro Storico** all'interno del perimetro dei ponti. Il Centro Storico naturalmente si adatta ad essere una Zona 30, avendo già nelle sue vie quelle caratteristiche che inducono le persone che sono alla guida a moderare la velocità. Invece, per le vie principali congestionate dal traffico veicolare, come Corso Vittorio Emanuele, Via Dino Angelini, Lungo Castellano, Lungo Tronto Bartolomei, Viale De Gasperi vanno realizzati quegli interventi già citati di urbanistica tattica per moderare la velocità (arredo urbano, attraversamenti rialzati, restringimenti, nuovo verde, senso unico eccetto biciclette, ecc.). Quindi, NON SOLO SEGNALI STRADALI.



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



Si ritiene inoltre prioritario rendere definitivo il senso unico in uscita (verso il Ponte Romano) in Via Trebbiani, e **spostare da subito il "varco" di Via Cairoli in Via Tamburini** angolo Piazza Ventidio Basso, ampliando così la ZTL a orario esteso a Via Marucci, Via Clementi, Via delle Torri direzione sud, Corso Mazzini, direzione ovest, scambiando i parcheggi per residenti e a pagamento tra le aree ex Uffici Polizia Locale e via Marucci - via Clementi (soluzioni di dettaglio sono già state proposte all'Amministrazione).

Proponiamo di spostare il varco elettronico sito in via XX Settembre dall'incrocio con Rua delle stelle a quello con via Pretoriana, in modo da evitare un fenomeno diventato ormai di routine, che vede le persone in automobili incoraggiate a lasciare le proprie auto in divieto di sosta prima del varco elettronico e dentro l'area di Piazza Roma.

3. CICLOPARCHeggi E INTERMODALITÀ

Il PUMS non dà sufficiente enfasi ai **cicloparcheggi** (citati principalmente in corrispondenza dei punti intermodali e nelle scuole). È invece fondamentale rendere disponibili cicloparcheggi (archetti porta bici e non rastrelliere) capillarmente su tutto il territorio comunale ed in particolare nei pressi dei punti accentratori (ogni angolo del Centro Storico, uffici pubblici, piazze, stadio, ospedale, università ...). Una soluzione elegante e pratica è quella dell'utilizzo di **pedane rialzate** per la socialità con panchine e fioriere, con al di sotto box per bici, ideali soprattutto nelle Zone 30 (vedere esempio in Appendice). A pag. 143 si cita una "Ciclostazione presso la Stazione FS Ascoli Piceno" come già realizzata ... speriamo non si tratti della piccola pensilina per 4 biciclette!

Utile l'uso di archetti collegati tra loro con binari, facilmente rimovibili, in modo da poterne monitorare l'utilizzo per spostarli o aggiungerne di nuovi in base alla richiesta dell'utenza (come già proposto e realizzato da FIAB AdB).

Proponiamo inoltre per il PUMS la realizzazione di **grandi cicloparcheggi videosorvegliati, anche sotterranei o multipiano**, sul piazzale della Stazione (o Autostazione), allo Stadio (per evitare il congestionamento dell'intera area - e città! - durante le partite di calcio), e in centro storico (ad esempio in viale De Gasperi e Piazza Viola) in grado di ospitare centinaia di biciclette, spazi per ciclofficine, noleggio, servizi tecnici e di ristoro per i ciclisti.

Sempre a proposito di cicloparcheggi, si propone di inserire nel PUMS la conversione delle vecchie stazioni di **Bike Sharing** (Ascoli by bike) con cicloparcheggi pubblici, anche con colonnine di manutenzione e ricarica per e-bike.

Proponiamo inoltre cicloparcheggi per biciclette e/o per moto-scooter in prossimità degli incroci e adiacenti alle strisce pedonali, al posto di uno o due parcheggi auto, al fine di **GARANTIRE MAGGIORE VISIBILITÀ** alle persone che sono in procinto di attraversare.



4. PISTE CICLABILI, VIABILITÀ E SOTTOPASSI

Nel PUMS va indicato e stabilito puntualmente in quali vie realizzare le **strade urbane ciclabili E-bis** (nel Biciplan sono la tipologia CIC1 - Percorsi promiscui in area 30), a partire da Porta Maggiore suggerendo anche la segnaletica da adottare (prendendo esempio dalle città che lo hanno già fatto, come Trento, o dalle linee guida del MIT).

Prevedere un nuovo **sottopasso ciclopedonale** ferroviario su viale della Repubblica, al fine di eliminare il collo di bottiglia dello stretto, tortuoso e pericoloso attraversamento pedonale esistente.

Vanno anche indicate e stabilite puntualmente le strade periferiche che collegano le case sparse del Comune, declassarle a **strade urbane ciclabili F-bis**, suggerendo anche la segnaletica da adottare (prendendo esempio dalle città che lo hanno già fatto o dalle linee guida del MIT).

Altro **sottopasso ciclopedonale strategico** è quello della stazione FS di Marino del Tronto, che permetterebbe alle persone che si spostano a piedi e in bicicletta di accedere facilmente all'asse industriale.

Piste Ciclabili: peroriamo le **soluzioni presentate** e visibili anche sul nostro sito per **Viale Vellei** (due strade urbane ciclabili su strade laterali e corsie ciclabili sul Ponte Nuovo), **Via Erasmo Mari** (pista ciclabile bidirezionale e senso unico per auto), **Monticelli** (riduzione da 4 a 2 corsie e spazio recuperato per parco lineare), **Piazza Viola** (via la sosta, piazza per le persone), **via Dino Angelini** (pista ciclabile in sede propria bidirezionale), **Via Verdi** (pista ciclopedonale bidirezionale e senso unico per auto). In Appendice alcune soluzioni.

Adottare il “**Senso Unico eccetto Biciclette**” sul ponte di Porta Solestà (Ponte Romano) e lungo tutta Via Elisabetta Trebbiani. In questo modo sarà possibile sfruttare lo spazio per aumentare la larghezza dei marciapiedi sui quali realizzare dei dissuasori contro la sosta irregolare. Così facendo si potrà realizzare una zona di protezione sul ponte che consente il passaggio in sicurezza delle persone che si muovono a piedi e in bicicletta. In tal modo, si consente alle bici il collegamento tra Porta Cappuccina e il Centro Storico in una condizione di maggiore sicurezza.

Istituire il “**Senso Unico eccetto Bici**” anche in via delle Zeppelle e Corso Trento e Trieste (permesso di transito alle bici oltre ai veicoli già autorizzati), e in tutte quelle vie che lo permettono (velocità di 30 km/h e adeguata larghezza).

In Viale Marconi inserire **le ciclabili a senso unico su entrambi i marciapiedi**, in particolare aggiungere sul marciapiede del lato ovest la ciclabile direzione sud. Trasformare, restringendola,



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



l'attuale ciclabile del lato est, direzione nord, da doppio senso a senso unico. Mettere in sicurezza tutti gli attraversamenti ciclopeditoni esistenti eliminando paletti, gradini e inserendo la segnaletica corretta.

In generale correggere e dare omogeneità alla segnaletica orizzontale degli **attraversamenti ciclopeditoni e ciclabili esistenti**.

5. ARMONIZZAZIONE E SEGNALETICA

ARMONIZZAZIONE della **colorazione delle ciclabili** (piste e corsie): Le corsie ciclabili, essendo percorse anche dalle auto, tendono a scolorirsi velocemente. Per questo proponiamo di non colorarle tranne che nei punti di attraversamento. Prevedere una puntuale manutenzione della segnaletica ciclabile orizzontale, con una frequenza e una priorità maggiore rispetto alla segnaletica dedicata alle auto.

Le piste ciclabili in sede propria, possono invece essere colorate di color ROSSO MATTONE, essendo in tal caso la colorazione meno soggetta a svanire. Lo stesso colore va usato per gli attraversamenti sopra descritti. Riguardo l'azione strategica denominata **WayFinding**, concepita come un sistema integrato fisico e digitale per facilitare l'orientamento e la percezione delle distanze, specialmente per chi si muove in bicicletta, si suggerisce di non limitarsi solamente alle indicazioni turistiche, ma anche alle indicazioni utili per i cittadini (scuole, ospedali, uffici, stazioni...).

6. STRATEGIA PARCHEGGI AUTO

Il PUMS non prevede la realizzazione di altri **parcheggi per auto multipiano e/o interrati**. Una efficace strategia che miri alla riduzione dell'occupazione di suolo pubblico e del traffico veicolare in città, deve indirizzare gli investimenti futuri alla realizzazione di queste infrastrutture: ogni quartiere dovrebbe avere un parcheggio multipiano al fine di liberare sempre più le strade dalle auto per restituire lo spazio alle persone.

Recupero dell'area di parcheggio esistente nella Carbon (accesso da Via Privata Gualtierio Monini) - o altra area limitrofa - e suo rifacimento con una struttura multipiano o interrata, in un'ottica di **parcheggio funzionale di interscambio** nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria e dell'autostazione dei pullman extraurbani.



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



Un'altra proposta è di prevedere delle **aree di parcheggio Grandi Eventi** in occasione appunto di grandi eventi cittadini (Quintana, Sant'Emidio, Concerti in Piazza del Popolo, Carnevale...), ad esempio presso il piazzale dello stadio o il parcheggio del cimitero servite per l'occasione da Bus navetta diretti nel luogo dell'evento. Durante tali eventi, sui piazzali deve essere potenziata l'illuminazione e essere presenti delle volanti, per aumentare la percezione di sicurezza e favorire la sosta in queste aree. A nostro avviso ciò permetterebbe di aumentare la disponibilità delle aree di sosta per tutte quelle persone che raggiungono la città ma che non sono residenti ad Ascoli.

7. AREA INDUSTRIALE

Asse attrezzato del nucleo industriale: mancano previsioni per la realizzazione di piste ciclabili o ciclopedonali, fondamentali per consentire il BikeToWork. Inoltre vanno previsti collegamenti ciclabili tra l'asse attrezzato e il nuovo tratto di Ciclovia del Tronto - tratto B1 - in fase di avvio imminente dei lavori, con la realizzazione di **nuovi sottopassi ferroviari ciclopedonali** e videosorvegliati che colleghino la realizzanda ciclabile con l'Asse Industriale, come quello già citato di Marino del Tronto.

8. TRASPORTO PUBBLICO

Il PUMS di Ascoli Piceno pur prevedendo effettivamente un **potenziamento del servizio di trasporto pubblico urbano**, non specifica nulla relativamente alle corse dedicate agli studenti e all'**intermodalità bus-bicicletta (come indicato dal PGMG)**: negli incontri e nei sondaggi da noi effettuati negli istituti scolastici della secondaria - primo e secondo grado - gli studenti chiedono più corse negli orari di ingresso e uscita delle scuole.

Più in generale per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico tra i giovani anche al di fuori del periodo scolastico prevedere forme di abbonamento vantaggiose (come ad esempio a Trento dove hanno introdotto un abbonamento per tre mesi estivi al costo di soli 20 €).

L'AUTOSTAZIONE nei pressi della Stazione FS di Ascoli va implementata sostituendo le piccole pensiline di attesa con un'unica **grande pensilina** (una per lato) che dia un vero riparo alle persone.



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1 MERGEFORMAT 2 /



Sottolineando l'importanza del **potenziamento del Trasporto Pubblico**, seppur previsto nel PUMS, in un'ottica futura di città sostenibile, ci si auspica che vengano trovate le risorse per aumentare le tratte degli autobus e la loro frequenza, risorse che potrebbero essere però assorbite tutte dal progetto Tram-Treno.

Il progetto "**Tram-Treno**" ci lascia alquanto perplessi in quanto sostenibile, economicamente ed ambientalmente, solo laddove la domanda è talmente alta, che il trasporto pubblico tradizionale non è più in grado di soddisfare.

Sarebbe inoltre auspicabile prevedere alcune corse aggiuntive "veloci" del treno tra Ascoli e San Benedetto del Tronto con meno fermate lungo il percorso.

9. ALTRE AZIONI

Ulteriore suggerimento è l'istituzione di un "**UFFICIO BICICLETTE**" o "**UFFICIO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E QUALITA' DELLA VITA**", come struttura a capo dello Staff Tecnico del Sindaco, con lo scopo di incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato alternativo all'auto, che faccia da raccordo e armonizzazione di tutti i settori dell'Amministrazione Comunale sul tema della mobilità ciclistica, al fine di rendere omogenei e razionali gli interventi previsti nel PUMS. Per raggiungere l'obiettivo di un vero e proprio coordinamento dei progetti in tema di mobilità ed infrastrutture comunali, all'Ufficio dovrebbero essere sottoposte, per ogni investimento che interviene sulla struttura urbanistica e sulla mobilità ad Ascoli, le progettazioni definitive al fine di coordinarle e fornire contributi specialistici per una corretta definizione delle infrastrutture e delle "facilities", evidenziando eventuali prescrizioni, sulla coerenza della progettazione stessa in relazione al BiciPlan, al PUMS ed alle linee guida dell'Amministrazione in tema di Mobilità sostenibile e qualità della vita.

L'Ufficio Biciclette funge da vero e proprio "registra trasversale": ha canali di comunicazione diretti con l'Urbanistica (per i nuovi quartieri), i Lavori Pubblici (per i cantieri) e la Polizia Locale.

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (**PEBA**) va enfatizzato e promosso all'interno degli Uffici Comunali, dato che sembra esistere un piano di rifacimento dei marciapiedi in ambito urbano che NON ne tiene affatto conto.

Manca una chiara **pianificazione temporale** ed economica per la realizzazione delle varie fasi e relativa priorità, compresa la fase di monitoraggio.



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2/



10. MODIFICHE ALLE PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI

Facendo riferimento alla “Tabella 13 - Riepilogo interventi” si richiedono le seguenti modifiche alle priorità per le voci di seguito indicate

R1a Ampliare le aree pedonali -> Breve periodo (0-2 anni)

R1c Interventi di traffic calming -> Breve periodo (0-2 anni)

R1e Nuovo perimetro ZTL Fase 2 -> Breve periodo (0-2 anni)

R1f Porte telematiche Fase 2 -> Breve periodo (0-2 anni)

R2c Potenziamento dei parcheggi scambiatori -> Breve periodo (0-2 anni)

R3a Rete di colonnine di ricarica -> Medio periodo (2-5 anni) o Lungo periodo (5-10 anni)

R3b Incentivi alla mobilità elettrica privata -> Lungo periodo (5-10 anni) o ELIMINARE DEL TUTTO

R4a Hub logistico di interscambio -> Breve periodo (0-2 anni)

R4b Micro punti di scambio sul territorio -> Breve periodo (0-2 anni)

R4c Politiche di incentivo alle cargo bike -> Breve periodo (0-2 anni)

Q1b Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico -> Breve periodo (0-2 anni)

Q4a Depaving e coperture vegetali -> Breve periodo (0-2 anni)

Q4e Recupero di giardini storici, chioschi e spazi di risulta -> Breve periodo (0-2 anni)

11. STIMA DEI COSTI

La stima dei costi riportati nel PUMS (Tabella 14 - stime dei costi), pur considerati del tutto indicativi, danno però un'idea chiara della ripartizione delle risorse. Salta all'occhio la cifra dedicata alla voce **“Rete di rastrelliere per l'interscambio modale”** (NON “rastrelliere” ma serie di archetti, come meglio sopra descritto) che da sola copre oltre la metà dell'investimento previsto (50,66%) e sembra, nel titolo, non tenere in considerazione altri cicloparcheggi che non siano funzionali all'interscambio modale. Altri investimenti rilevanti sono destinati alla **rete di ricarica elettrica (15,59%)**, secondo noi sovrastimato per i motivi detti in precedenza, e alla logistica delle merci tramite l'**hub di interscambio (12,99%)**, mentre voci importanti come **“Progetto Pilota**



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



strade scolastiche” e “**Potenziamento delle Zone 30**”, rispettivamente **0,05%** e **2,18%** dell’investimento totale, sono DECISAMENTE SOTTOSTIMATE in percentuale.

Non sono presenti stime sulla realizzazione di altre **infrastrutture dedicate alle biciclette** (corsie, piste ...).

Più in generale la valutazione degli investimenti previsti per il decennio di vigenza del PUMS (10 anni) appaiono decisamente **insufficienti**.



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



ALTRE SEGNALEZIONI E ERRORI

Pagina	Descrizione Errore / Segnalazione	Proposta di Modifica
PAG. 143	Errore: si parla di ciclostazione presso la stazione FS di Ascoli già realizzata.	Capire se sia quella piccolina, da 4 posti, già presente o correggere come "da fare".
PAG. 144	Segnalazione: Pista ciclabile Stadio - Porta Maggiore (o meglio corsia ciclabile...). Nella direzione verso lo stadio manca la segnaletica orizzontale.	La mancanza è stata più volte segnalata.
PAG. 144	<i>Errore: La pista ciclabile del Ponte Nuovo (e viale Vellei) è stata proposta da noi ma mai realizzata. Anche nella mappa delle ciclabili già esistenti, FIG.114, è riportata!</i>	MODIFICA ACCOLTA
PAG. 144	Pista ciclo-pedonale Lungo Castellano	Quanto realizzato sul marciapiede di Lungo Castellano NON può essere considerata una pista ciclopeditonale, mancando di segnaletica puntuale e raccordi adeguati
PAG. 154	Errore: FIG.124: I dati non possono essere veritieri. Il contatore bici/ pedoni non ha funzionato correttamente. È impossibile che a Marzo 2025, in quegli orari, siano passate così poche biciclette.	A conferma di ciò i dati del Biciplan dicono altro. Correggere.
PAG. 232	Errore: Mancano tutte le caselle verdi nell'incrocio tra "Sostenibilità Energetica ed Ambientale" e "Aumentare il ricorso alla Mobilità Attiva".	Correggere.
PAG. 233	Errore: Nella tabella manca la casella verde tra Mobilità attiva e Migliorare la qualità dell'aria.	Correggere.
PAG. 234	Segnalazione: Tra le "Strategie" individuate del PUMS manca la Mobilità Ciclistica o Attiva.	Dovrebbe essere una delle strategie chiave del PUMS.
PAG. 298	Segnalazione: Azione Q6 "Promozione del PIANO" deve prevedere incontri anche con gli studenti.	

Ascoli Piceno 26/05/2026

F.to il Presidente
Enrico Calcinaro



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



APPENDICE

Possibile Segnaletica per Strada Urbana Ciclabile E-Bis:



Alcune proposte

Via Dino Angelini



OdV - Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno - federata FIAB - sede legale: Via dei Malaspina, 21 - 63100 Ascoli Piceno - CF 92039280448
Sito internet: www.adbascoli.it - email: info@adbascoli.it - PEC: adbascoli@pec.it
Iscritta (art. 54 DLgs n. 117/2017 - art. 31 c. 7 D.M. n. 106 del 15/09/2020) nella sezione "Organizzazioni di Volontariato" del RUNTS al n. r. 47903



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2/



Via Erasmo Mari



OdV - Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno - federata FIAB - sede legale: Via dei Malaspina, 21 - 63100 Ascoli Piceno - CF 92039280448
Sito internet: www.adbascoli.it - email: info@adbascoli.it - PEC: adbascoli@pec.it
Iscritta (art. 54 DLgs n. 117/2017 - art. 31 c. 7 D.M. n. 106 del 15/09/2020) nella sezione "Organizzazioni di Volontariato" del RUNTS al n. r. 47903



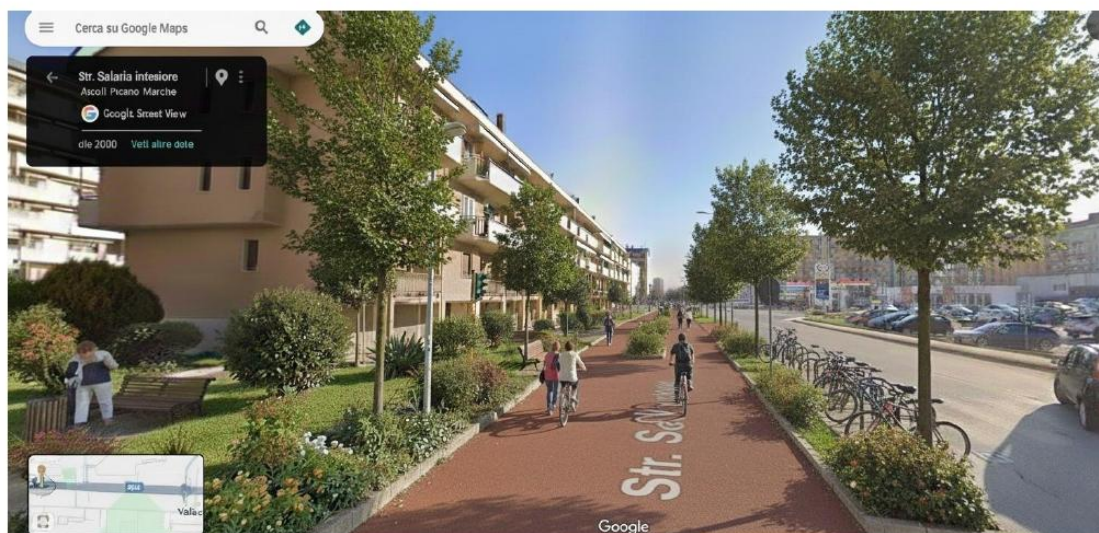
Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2/



Via Verdi



Monticelli



OdV - Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno - federata FIAB - sede legale: Via dei Malaspina, 21 - 63100 Ascoli Piceno - CF 92039280448
Sito internet: www.adbascoli.it - email: info@adbascoli.it - PEC: adbascoli@pec.it
Iscritta (art. 54 DLgs n. 117/2017 - art. 31 c. 7 D.M. n. 106 del 15/09/2020) nella sezione "Organizzazioni di Volontariato" del RUNTS al n. r. 47903



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



Via Parma Zona 30 (esempio)



OdV - Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno - federata FIAB - sede legale: Via dei Malaspina, 21 - 63100 Ascoli Piceno - CF 92039280448
Sito internet: www.adbascoli.it - email: info@adbascoli.it - PEC: adbascoli@pec.it
Iscritta (art. 54 DLgs n. 117/2017 - art. 31 c. 7 D.M. n. 106 del 15/09/2020) nella sezione "Organizzazioni di Volontariato" del RUNTS al n. r. 47903



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
pag. PAGE 1° MERGEFORMAT 2 /



Via Aosta Zona 30 (esempio)



Esempio di pedana rialzata con cicloparcheggio sottostante



OdV - Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno - federata FIAB - sede legale: Via dei Malaspina, 21 - 63100 Ascoli Piceno - CF 92039280448
Sito internet: www.adbascoli.it - email: info@adbascoli.it - PEC: adbascoli@pec.it
Iscritta (art. 54 DLgs n. 117/2017 - art. 31 c. 7 D.M. n. 106 del 15/09/2020) nella sezione "Organizzazioni di Volontariato" del RUNTS al n. r. 47903

Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo Protocollo Uscita AFAC62E/000034/26 Data 27/05/2026 Cod.Registro: AC_AP



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo

Ascoli Piceno, 22 maggio 2026

**Al Comune di Ascoli Piceno**

Settore 7 - Servizio Mobilità Sostenibile
Piazza Arringo, 7 - 63100 Ascoli Piceno
PEC: comune.ap@pec.it

e, p.c.

Al Sindaco
Agli Assessori competenti
Ai componenti dell'Osservatorio permanente sulla
mobilità sostenibile e sulla qualità dell'abitare

Oggetto: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 126 del 30 aprile 2026 - osservazioni dell'Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo.

Premessa

L'Automobile Club Ascoli Piceno – Fermo (in seguito, per brevità, AC), quale componente dell'Osservatorio permanente sulla mobilità sostenibile e sulla qualità dell'abitare e del gruppo di lavoro interdisciplinare costituito per la redazione del PUMS, formula le presenti osservazioni a seguito degli incontri dell'Osservatorio, l'ultimo dei quali tenutosi il 19 maggio 2026, e dell'esame della documentazione di Piano resa disponibile dal Comune di Ascoli Piceno.

In via preliminare si esprime apprezzamento per il lavoro svolto dall'Amministrazione comunale, dagli Assessorati competenti, dal Settore 7 - Servizio Mobilità Sostenibile, dalla Polizia Locale, dal Mobility Manager, dagli uffici coinvolti, dalla società incaricata alla progettazione del Piano, dall'Università, dal gestore del trasporto pubblico, dalle associazioni e da tutti i soggetti che hanno contribuito al percorso di elaborazione e partecipazione del Piano.

Il PUMS rappresenta, infatti, non un mero piano viabilistico, ma uno strumento strategico di governo della qualità urbana, della sicurezza, dell'accessibilità, della sostenibilità ambientale e della competitività del territorio.

L'AC riconosce il valore del percorso avviato e intende offrire un contributo costruttivo, orientato a rafforzare l'attuabilità delle misure, la loro accettabilità sociale e la coerenza con i bisogni reali di mobilità della comunità.

Posizione istituzionale dell'Automobile Club

L'intervento dell'AC non è volto alla difesa di una modalità di trasporto contrapposta alle altre, nè alla conservazione indiscriminata degli assetti esistenti.

La missione istituzionale dell'AC è la tutela del diritto a una mobilità sostenibile, intermodale, sicura e inclusiva, secondo principi di rispetto dell'ambiente, educazione stradale, piena accessibilità e valorizzazione del territorio.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it

**Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo**

In questa prospettiva, l'AC condivide gli obiettivi generali di riduzione della congestione, dell'incidentalità, delle emissioni e dell'occupazione impropria dello spazio pubblico, nonché il rafforzamento del trasporto collettivo, della mobilità pedonale e ciclabile, dell'intermodalità e della logistica urbana sostenibile.

Al tempo stesso, l'AC ritiene necessario che ogni misura di regolazione della mobilità sia accompagnata da alternative efficaci, gradualità attuativa, informazione chiara, monitoraggio pubblico e garanzie di accessibilità per residenti, lavoratori, studenti, persone anziane, persone con disabilità, operatori economici, frazioni, utenti dei servizi sanitari, visitatori e turisti.

Le presenti osservazioni hanno quindi natura collaborativa e propositiva: non mirano ad indebolire il PUMS, ma a rafforzarne la capacità di produrre risultati concreti e misurabili, evitando che le trasformazioni programmate siano percepite come meri divieti o penalizzazioni, anziché come miglioramenti complessivi della sicurezza, della vivibilità e della qualità dell'abitare.

Riferimenti istruttori e normativi considerati

- documentazione del PUMS adottato dal Comune di Ascoli Piceno con Deliberazione della Giunta Comunale n. 126 del 30 aprile 2026, comprensiva di relazione generale, allegati, analisi multicriteri, piano di monitoraggio e tavole di scenario;
- incontri dell'Osservatorio permanente sulla mobilità sostenibile e sulla qualità dell'abitare;
- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397, come modificato e integrato dal Decreto MIT 28 agosto 2019, n. 396;
- indirizzi europei in materia di Sustainable Urban Mobility Plan, integrazione modale, partecipazione, monitoraggio, sicurezza, accessibilità e indicatori di mobilità urbana;
- missione istituzionale dell'Automobile Club d'Italia in tema di mobilità sostenibile, intermodale, sicura e inclusiva.

Peculiarità del territorio ascolano

Ascoli Piceno presenta caratteristiche che richiedono un'attuazione particolarmente attenta del PUMS:

- centro storico esteso, di elevato pregio, di fragile equilibrio funzionale;
- morfologia urbana complessa;
- direttrici di accesso obbligate;
- relazione strutturale con i quartieri ampia ed articolata;
- circondario extra urbano esteso con frazioni collinari e montane distanti tra loro e dal centro urbano;
- rapporto articolato con la vallata del Tronto, la costa e il restante territorio provinciale;
- presenza di poli attrattori sanitari, scolastici, universitari, amministrativi, commerciali, culturali e turistici.

Ne consegue che il Piano deve essere letto in chiave di area funzionale e non solo di centro urbano.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



Le misure sul centro storico, sulla sosta, sulle ZTL, sulle Zone 30 e sul trasporto pubblico devono essere coordinate con le esigenze delle frazioni, dei quartieri periferici, dei pendolari, dell'ospedale, delle scuole, degli eventi e del turismo.

La transizione verso una mobilità più sostenibile dovrà pertanto essere progressiva, comprensibile e sostenuta da servizi alternativi realmente disponibili.

Sintesi delle richieste prioritarie

- assumere la sicurezza stradale e la protezione degli utenti vulnerabili come criterio trasversale di tutte le azioni del PUMS;
- subordinare l'estensione di ZTL, APU, Zone 30 e interventi di riordino della sosta a gradualità, sperimentazione, informazione, monitoraggio e disponibilità di alternative effettive;
- trattare la sosta come leva di accessibilità e non solo come riduzione quantitativa di stalli, distinguendo residenti, lavoratori, servizi, commercio, disabili, turismo e merci;
- trasformare i parcheggi di attestamento in veri hub intermodali, con collegamenti frequenti, sicurezza, accessibilità, informazione in tempo reale e integrazione tariffaria;
- attuare gli scenari più ambiziosi sul TPL e sull'intermodalità per fasi verificabili, con studi di fattibilità, coperture finanziarie, piano dei cantieri e indicatori di risultato;
- rafforzare accessibilità di frazioni, Monticelli/Ospedale, scuole, stazione, centro storico e poli turistici;
- rendere pubblico e periodico il monitoraggio del PUMS, valorizzando il ruolo stabile dell'Osservatorio.

Osservazioni puntuali

1. Diritto alla mobilità e accessibilità come criteri guida

Il PUMS deve temperare la riduzione degli impatti ambientali e della congestione con il mantenimento del diritto effettivo alla mobilità.

Tale diritto non coincide con l'uso illimitato del mezzo privato, ma richiede che ogni cittadino possa raggiungere servizi, lavoro, studio, salute e luoghi della vita sociale con soluzioni sicure, sostenibili e realisticamente disponibili.

La mobilità sostenibile, per essere inclusiva, deve considerare non solo chi vive nel centro storico, ma anche chi proviene dalle frazioni, dai quartieri periferici e dai comuni limitrofi per ragioni di lavoro, cura, studio, commercio o turismo.

Proposta: inserire tra i principi attuativi del PUMS una clausola di accessibilità, prevedendo che ogni misura regolativa sia valutata rispetto a sicurezza, inclusione, alternative disponibili e impatti sugli utenti fragili.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



2. Sicurezza stradale e obiettivo di riduzione dell'incidentalità

La sicurezza stradale deve costituire asse trasversale dell'intero Piano.

Interventi su ZTL, Zone 30, strade scolastiche, ciclabilità, attraversamenti, fermate del TPL, sosta e logistica devono essere progettati con la logica di sistema sicuro, non come misure isolate.

L'AC ritiene opportuno rafforzare la mappatura dei punti critici e dei conflitti tra utenti, con particolare attenzione a pedoni, ciclisti, motociclisti, bambini, anziani e persone con disabilità.

Proposta: istituire un Programma Sicurezza Stradale PUMS, con audit periodici, analisi annuale dell'incidentalità, interventi sui punti critici, campagne educative.

L'AC è disponibile a programmare le attività di formazione e di sensibilizzazione e a divulgarle, in particolare, presso le scuole a cominciare dalle primarie e dell'infanzia.

3. ZTL, APU e Zone 30: qualità urbana con gradualità

L'AC condivide l'obiettivo di restituire spazio pubblico alla vita urbana, alla pedonalità, alla sicurezza e alla qualità dell'abitare.

Tuttavia, in un centro storico che conserva funzioni residenziali, commerciali, amministrative e turistiche, ogni estensione di ZTL, APU o Zona 30 deve essere accompagnata da un disegno operativo chiaro.

La regolazione non deve essere percepita come misura meramente interdittiva o sanzionatoria, ma come parte di uno scambio riconoscibile: minore traffico improprio, maggiore sicurezza e migliore qualità urbana, a fronte di percorsi alternativi, informazioni comprensibili e servizi di accesso adeguati.

Proposta: prevedere fasi sperimentali, comunicazione preventiva, segnaletica fisica e digitale chiara, regole omogenee, monitoraggio ex ante ed ex post, tutela dei residenti, dei disabili e delle attività economiche, nonché gestione ordinata di carico/scarico e accessi occasionali.

4. Sosta come leva di accessibilità e governo della domanda

La sosta è uno dei temi più sensibili del PUMS.

Una sua riorganizzazione è necessaria per ridurre traffico di ricerca del posto, sosta irregolare e occupazione impropria dello spazio pubblico.

Tuttavia non deve tradursi in una perdita indistinta di accessibilità.

Occorre distinguere esigenze differenti: residenti, lavoratori, utenti dei servizi, commercio, persone con disabilità, merci, motocicli, biciclette, turisti, accompagnatori di persone fragili e utenti del sistema sanitario.

Proposta: integrare il PUMS con un "Piano operativo della sosta", fondato su dati aggiornati, tariffe intelligenti, turnover, sosta breve, permessi residenti, stalli disabili, aree merci, informazioni in tempo reale, indirizzamento ai parcheggi disponibili e integrazione parcheggio-TPL/navetta.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



5. Parcheggi scambiatori e hub intermodali

I parcheggi di attestamento sono decisivi per rendere credibili le misure di riduzione del traffico, in particolare nel centro storico.

Essi non devono essere semplici aree di sosta esterne, ma veri nodi di interscambio percepiti come comodi, sicuri, accessibili e convenienti.

Senza collegamenti frequenti, illuminazione, sicurezza, informazione e percorsi pedonali accessibili, il cittadino continuerà a cercare la massima prossimità alla destinazione, con effetti negativi su traffico e sosta.

Proposta: definire standard minimi per ogni hub: collegamento TPL o navetta cadenzato, pensiline, videosorveglianza, illuminazione, stalli disabili, ricarica elettrica, rastrelliere sicure, informazioni in tempo reale, pagamento semplice e integrazione tariffaria.

6. Mobilità collettiva e scenari di medio-lungo periodo

Aspetto prioritario è costituito dalla riorganizzazione dei collegamenti degli autobus urbani e, soprattutto, di quelli extraurbani, troppo spesso in concorrenza con il trasporto su ferro.

L'AC sostiene, ed è pronta a collaborare, al raggiungimento delle ipotesi, ambiziose ma obbligate, del potenziamento dell'asse ferroviario, di creazioni di nuove stazioni e di intermodalità avanzata.

Proprio per la rilevanza strategica di tali scenari è necessario definire:

- soggetti attuatori,
- fattibilità,
- costi di analisi e d'intervento,
- priorità.

Senza tralasciare che la qualità della mobilità collettiva, in particolare del TPL, si misura anche nel breve periodo:

- frequenze,
- puntualità,
- accessibilità delle fermate,
- coincidenze,
- informazioni all'utenza,
- integrazione tariffaria,
- affidabilità e leggibilità della rete.

Proposta: attuare gli scenari più complessi per fasi verificabili, mantenendo una traiettoria strategica ma prevedendo interventi immediati su fermate, frequenze, coincidenze, priorità semaforica, informazioni digitali, accessibilità e integrazione con parcheggi e stazioni. Avviare con immediatezza la fase preliminare di studio di fattibilità, ricerca delle risorse, analisi dei costi, della intermodalità più avanzata, con particolare riferimento a quella su "ferro".

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



7. Frazioni, aree collinari e connessione urbano-rurale

La sostenibilità della mobilità urbana non deve produrre marginalità territoriale.

Le frazioni, in particolare quelle collinari e montane, hanno bisogni di mobilità specifici, spesso non pienamente soddisfacenti con un modello rigido di linea tradizionale.

Servizi a chiamata, collegamenti con nodi principali e integrazione con il TPL urbano possono essere strumenti efficaci solo se semplici, accessibili anche a chi non usa strumenti digitali, affidabili negli orari e coordinati con scuole, sanità, uffici e stazione.

Il potenziamento del trasporto su "ferro", anche mediante la creazione di nuove stazioni, può costituire la soluzione per quartieri e frazioni che si trovano ad est della centro urbano, lungo la valle del Tronto.

Proposta: definire livelli minimi di accessibilità per frazioni collinari e montane, con fasce orarie garantite, prenotazione anche telefonica, coincidenze con i servizi principali e monitoraggio della domanda inevasa. Potenziare il trasporto su "ferro" incrementando le corse, il numero di stazioni e riducendo i conflitti e le sovrapposizioni con il trasporto su "gomma".

8. Monticelli e Ospedale come nodo prioritario

L'accessibilità sanitaria merita una trattazione dedicata.

L'ospedale e il quartiere di Monticelli generano una domanda di mobilità composta da pazienti, accompagnatori, persone anziane, persone con disabilità, operatori sanitari e utenti provenienti anche da fuori Comune.

In tali contesti la scelta modale non è sempre libera: molte persone hanno necessità di accompagnamento, soste brevi, percorsi protetti, informazioni chiare e connessioni sicure con TPL, parcheggi e viabilità principale.

Proposta: inserire un progetto specifico "Accessibilità sanitaria", con fermate accessibili, attraversamenti protetti, percorsi pedonali continui, stalli disabili adeguati, sosta breve, aree kiss and ride e collegamenti con parcheggi di attestamento e stazione.

9. Accessibilità universale e catene complete di viaggio

L'accessibilità non può essere valutata per singoli tratti, ma per catene complete di viaggio:

- abitazione,
- marciapiede,
- attraversamento,
- fermata,
- mezzo pubblico,
- parcheggio,

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



- destinazione finale.

Un solo punto critico può rendere impraticabile l'intero spostamento.

La qualità dell'abitare richiede che PUMS, PEBA, manutenzione urbana, controllo della sosta irregolare e progettazione dello spazio pubblico siano coordinati.

Proposta: individuare itinerari prioritari accessibili verso centro storico, stazione, ospedale, scuole, uffici pubblici, parcheggi di attestamento e luoghi turistici, prevedendo rimozione di ostacoli, attraversamenti sicuri, percorsi tattili ove necessari e manutenzione programmata e continua.

10. Scuole, educazione stradale e autonomia sicura

Le strade scolastiche e i percorsi casa-scuola possono produrre benefici importanti in termini di sicurezza, autonomia dei bambini, riduzione del traffico nelle ore di punta e qualità dell'aria.

Tuttavia devono essere accompagnati da progettazione partecipata e da misure operative coerenti.

L'AC può offrire un contributo specifico in materia di educazione stradale, formazione degli utenti vulnerabili, campagne informative e promozione di comportamenti corretti da parte di automobilisti, pedoni e ciclisti.

Proposta: avviare progetti pilota su alcuni plessi scolastici, con misurazione prima/dopo, percorsi pedonali sicuri, aree di discesa protette, controllo della sosta irregolare, coinvolgimento delle famiglie e programmi di educazione stradale in collaborazione con AC.

11. Ciclabilità e micromobilità: continuità prima della quantità

La rete ciclabile deve essere progettata privilegiando continuità, sicurezza agli incroci, leggibilità, manutenzione e integrazione con TPL e sosta.

Interventi frammentati o percepiti come sottrazione di spazio non accompagnata da benefici possono ridurre l'accettabilità del PUMS.

In un territorio con dislivelli e direttrici obbligate, è particolarmente importante concentrare le risorse sui collegamenti a maggiore utilità quotidiana e sui punti di conflitto tra utenti.

Proposta: dare priorità ai collegamenti casa-scuola, centro-stazione, centro-quartieri, Monticelli-Ospedale, parcheggi-centro e poli attrattori, prevedendo attraversamenti sicuri, rastrelliere, illuminazione, manutenzione e monitoraggio dei flussi.

12. Logistica urbana e tutela delle attività economiche

La logistica urbana incide su traffico, sosta, sicurezza e vitalità commerciale.

Regole più sostenibili sono necessarie, ma devono essere costruite con operatori economici, corrieri, esercenti e residenti.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



Una logistica mal regolata produce doppia fila, accessi impropri e conflitti con pedoni e ciclisti; una logistica eccessivamente rigida può invece penalizzare il commercio e i servizi, soprattutto del centro storico.

E' comunque prioritario intervenire con immediatezza. Vogliamo che vengano tutelate tutte le attività commerciali ma, se le nuove regole spingono verso un commercio sempre più online, la logistica urbana dovrà essere regolamentata anche con criteri severi quanto rigidi.

Proposta: definire un modello progressivo di logistica urbana con finestre orarie razionali, permessi digitali, aree carico/scarico controllate, micro-hub, locker, veicoli a basse emissioni ove compatibili e deroghe motivate per attività non standardizzabili. Monitorare il commercio online.

13. Infrastrutture di ricarica e transizione energetica

L'elettrificazione dei veicoli è parte della transizione, ma richiede una rete di ricarica pianificata, interoperabile, accessibile e mantenuta.

La semplice installazione puntuale di colonnine, senza logica di rete, rischia di produrre inefficienze o conflitti nell'uso dello spazio pubblico.

La localizzazione deve tenere conto di parcheggi scambiatori, aree residenziali, poli attrattori, veicoli commerciali leggeri, flotte pubbliche, taxi/NCC, persone con disabilità e utenti provenienti da fuori Comune.

Proposta: predisporre una mappa comunale della ricarica integrata con il Piano della sosta e con gli hub intermodali, garantendo interoperabilità, informazioni sullo stato dei punti, manutenzione e tutela degli spazi riservati alle categorie fragili.

14. Turismo, eventi e centro storico

Ascoli Piceno ha un centro storico di forte pregio culturale e turistico.

L'esperienza del visitatore deve essere semplice:

- arrivare,
- orientarsi,
- parcheggiare una sola volta,
- raggiungere il centro e muoversi a piedi, con navette o con servizi integrati.

Una gestione non coordinata degli accessi turistici e degli eventi può generare congestione, sosta impropria e disorientamento, soprattutto nei giorni di maggiore attrazione.

Proposta: inserire un programma "Ascoli accessibile al visitatore", con parcheggi consigliati per direttrice di provenienza, wayfinding, informazioni multilingue, navette per eventi, percorsi accessibili, gestione bus turistici e comunicazione preventiva sulla mobilità nei giorni critici.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo

**15. Monitoraggio pubblico e ruolo permanente dell'Osservatorio**

Il valore del PUMS dipenderà dalla capacità di attuarlo, misurarlo e correggerlo.

Il Piano di monitoraggio è quindi una componente essenziale e non accessoria.

Gli indicatori devono essere comprensibili, aggiornati e discussi periodicamente con gli stakeholder.

L'Osservatorio permanente può diventare la sede naturale di verifica dell'avanzamento, superando una logica solo consultiva e assumendo una funzione di accompagnamento tecnico e civico.

Proposta: istituire una dashboard pubblica del PUMS (anche mediante la creazione di un Ufficio dedicato) e una reportistica periodica (almeno semestrale per i primi anni di attuazione del piano), con indicatori su incidentalità, velocità, sosta, TPL, accessibilità, flussi pedonali e ciclabili, qualità dell'aria, avanzamento opere, costi, tempi, segnalazioni e grado di soddisfazione degli utenti.

16. Cantieri, transizione e comunicazione agli utenti

Le trasformazioni previste dal PUMS potranno comportare fasi di cantiere e modifiche temporanee alla circolazione.

Trasformazioni che già ora potrebbero entrare in conflitto con i tanti cantieri in corso, pubblici e privati, legati al sisma, al PNRR, ai PINQUA.

Una gestione non adeguata dei cantieri può indebolire il consenso verso il Piano, anche quando l'opera finale è condivisibile.

Residenti, attività economiche, disabili, scuole, utenti del TPL, turisti e operatori logistici devono ricevere informazioni tempestive e alternative chiare durante la fase transitoria.

Proposta: prevedere per ogni intervento rilevante un "Piano della mobilità di cantiere", con percorsi alternativi, tutela degli accessi, segnaletica, comunicazione preventiva, tempi certi, gestione di carico/scarico provvisorio, protezione dei pedoni e canale informativo dedicato.

Conclusioni

L'AC esprime una posizione di adesione critica e collaborativa al percorso del PUMS condividendone l'impostazione generale fondata sulla centralità della persona, sulla sicurezza, sull'integrazione modale, sulla qualità dello spazio pubblico e sulla riduzione degli impatti ambientali.

Chiede, al contempo, che l'attuazione delle azioni avvenga con gradualità, misurabilità, alternative concrete e garanzie di accessibilità.

Ma, allo tempo stesso, chiede che sia data priorità agli interventi strutturali e infrastrutturali previsti nel Piano destinando ad essi il massimo delle risorse intellettuali e finanziarie disponibili e creando un Ufficio dedicato a tale finalità.

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45820
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it



Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo



Le osservazioni sopra formulate sono finalizzate a rafforzare il Piano, a renderlo più efficace rispetto alle peculiarità del territorio ascolano e a consolidare il consenso dei cittadini attorno a una mobilità più sicura, sostenibile, intermodale e inclusiva.

L'AC conferma la propria disponibilità a continuare la collaborazione con il Comune attraverso l'Osservatorio, nelle attività di monitoraggio, educazione stradale, informazione agli utenti, sicurezza degli utenti vulnerabili, lettura dei dati di mobilità e valorizzazione turistica del territorio.

Distinti saluti.

Automobile Club Ascoli Piceno - Fermo

Il Presidente

Cav. Ivo Panichi

ascolipicenofermo.aci.it

Sede legale:
Viale Indipendenza, 58/A
63100 - Ascoli Piceno (AP)
telefono: 0736-45620
C.F. - P.I. 00153620448
✉ segreteria@ascolipicenofermo.aci.it
PEC: automobileclubascolipicenofermo@pec.aci.it