



COMUNE DI ASCOLI PICENO

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

RELAZIONE GENERALE

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	Introduzione	7
2	Condivisione, comunicazione e promozione del Piano	9
2.1	Metodologia procedurale	9
2.2	Cronoprogramma e milestone del processo per la redazione del PUMS	11
2.3	Costruzione dell'immagine coordinata.....	13
2.4	Verso il PUMS di Ascoli Piceno	14
3	Quadro normativo pianificatorio e programmatico	15
3.1	Inquadramento normativo.....	15
3.1.1	<i>Le Linee Guida Eltis</i>	<i>15</i>
3.1.2	<i>Le Linee Guida nazionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile ..</i>	<i>18</i>
3.1.3	<i>Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per i Comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti.....</i>	<i>20</i>
3.1.4	<i>Mobility Management</i>	<i>24</i>
3.1.5	<i>Riferimenti normativi per la Valutazione Ambientale Strategica.....</i>	<i>26</i>
3.2	Inquadramento pianificatorio e programmatico	29
3.2.1	<i>Scala sovranaazionale e nazionale.....</i>	<i>29</i>
3.2.2	<i>Scala regionale</i>	<i>52</i>
3.2.3	<i>Scala provinciale.....</i>	<i>68</i>
3.2.4	<i>Scala comunale.....</i>	<i>68</i>
4	Inquadramento territoriale e socioeconomico.....	72
4.1	Struttura territoriale e insediativa.....	72
4.1.1	<i>Aspetti territoriali e demografici</i>	<i>72</i>
4.1.2	<i>Caratteristiche e dinamiche demografiche</i>	<i>88</i>
4.2	Imprese e dinamiche occupazionali.....	97
4.3	Istruzione scolastica e universitaria	104
4.4	Servizi e strutture sanitarie	106
4.5	Turismo	108
5	L'offerta di mobilità: reti e servizi di trasporto.....	115

5.1	I grandi nodi di trasporto	115
5.1.1	<i>L'Aeroporto di Ancona</i>	115
5.2	Rete stradale esistente e gerarchizzazione	116
5.3	Rete e servizi di Trasporto Pubblico e nodi di interscambio	118
5.3.1	<i>Rete ferroviaria</i>	118
5.3.2	<i>Rete del Trasporto Pubblico su gomma</i>	118
5.3.3	<i>I nodi di interscambio</i>	136
5.4	Mobilità condivisa	137
5.4.1	<i>Focus: Comune di Ascoli Piceno</i>	143
5.5	Rete ciclabile	143
5.6	Il sistema delle ZTL e delle aree pedonali	144
5.7	Il sistema della sosta	146
5.8	Il sistema della logistica	148
5.9	I sistemi ITS e di informazione, regolamentazione e controllo della circolazione	148
6	La domanda di mobilità	149
6.1	Rilievi di traffico.....	149
6.1.1	<i>Metodologia di indagine</i>	149
6.1.2	<i>Conteggi veicolari sulle sezioni correnti</i>	150
6.1.3	<i>Conteggi veicolari per manovra di svolta</i>	152
6.1.4	<i>Conteggi ciclo-pedonali</i>	153
6.1.5	<i>La domanda di sosta</i>	154
6.2	I dati Istat sulla mobilità delle persone	164
6.2.1	<i>Inquadramento</i>	164
7	Esternalità del sistema dei trasporti.....	181
7.1	Analisi dell'incidentalità	181
7.1.1	<i>Analisi per serie storica</i>	182
7.1.2	<i>Analisi per mese dell'anno</i>	183
7.1.3	<i>Analisi per giorno della settimana e per ora del giorno</i>	184
7.1.4	<i>Veicoli coinvolti</i>	186
7.1.5	<i>Ambito in cui sono avvenuti gli incidenti</i>	188
7.1.6	<i>Condizione metereologiche e del fondo</i>	188
7.1.7	<i>La distribuzione spaziale degli incidenti</i>	189
7.2	Il parco veicolare	193
7.3	Inquinamento atmosferico	198

8	Il processo partecipativo di co-progettazione	203
8.1	Autovalutazione interna	203
8.2	Il press mapping	206
8.3	AperiPUMS e coinvolgimento della popolazione.....	217
8.4	Il questionario.....	219
8.5	La co-progettazione con stakeholder e cittadini.....	222
8.5.1	<i>Primo Workshop di partecipazione.....</i>	<i>222</i>
8.5.2	<i>Secondo workshop di partecipazione</i>	<i>226</i>
9	Il progetto PUMS	228
9.1	Analisi SWOT	229
9.2	Macro Obiettivi e Obiettivi Specifici	231
9.3	Obiettivi specifici di piano	233
9.4	Filiera strategica	233
9.5	Azioni di Piano	235
9.5.1	<i>Regolamentazione dello spazio pubblico.....</i>	<i>237</i>
9.5.2	<i>Mobilità collettiva.....</i>	<i>263</i>
9.5.3	<i>Qualità dello spazio pubblico</i>	<i>277</i>
10	Valutazione degli scenari	302
10.1	Scenario Attuale	306
11.1.1	<i>Il modello di offerta.....</i>	<i>309</i>
11.1.2	<i>Il modello di domanda</i>	<i>312</i>
11.1.3	<i>La calibrazione del modello di traffico.....</i>	<i>312</i>
11.2	Scenario di riferimento.....	318
10.2	Scenari alternativi di Piano	325
11.2.1	<i>Scenario alternativo di Piano A0</i>	<i>326</i>
11.2.2	<i>Scenario alternativo di Piano A1</i>	<i>332</i>
11.2.3	<i>Scenario alternativo di Piano B1.....</i>	<i>338</i>
11.2.4	<i>Scenario alternativo di Piano C1</i>	<i>344</i>
10.3	Confronto tra gli scenari.....	350
11.3.1	<i>Ripartizione modale dello Scenario di Riferimento</i>	<i>351</i>
11.3.2	<i>Ripartizione modale dello Scenario alternativo di Piano A0</i>	<i>352</i>
11.3.3	<i>Ripartizione modale dello Scenario alternativo di Piano A1</i>	<i>353</i>
11.3.4	<i>Ripartizione modale dello Scenario alternativo di Piano B1</i>	<i>354</i>
11.3.5	<i>Ripartizione modale dello Scenario alternativo di Piano C1</i>	<i>355</i>

11.3.6	<i>Analisi di sintesi della ripartizione modale per gli scenari considerati</i>	356
11	Analisi multi-criteri	360
11.1	Introduzione e metodologia	360
11.1.1	<i>Aggregazione e valutazione degli scenari</i>	362
11.2	Risultati dell'analisi	365
12	Priorità degli interventi e stima preliminare dei costi	370
12.1	Riepilogo degli interventi e definizione delle priorità	370
12.2	Stima dei costi	371

Il Gruppo di Lavoro Interdisciplinare del Piano

Costituito con Delibera di Giunta Comunale n° 235 del 31/07/2025

Comune di Ascoli Piceno

Sindaco	Dr. Marco Fioravanti
Assessore all'Ambiente e alla Mobilità Sostenibile	Geom. Attilio Lattanzi
Assessore al Traffico, Viabilità, Trasporti	Dr. Giovanni Silvestri
Responsabile del Procedimento e Dirigente Settore 7 Urbanistica-mobilità sostenibile	Ing. Maurizio Piccioni
Comandante Polizia Locale	Dott.ssa Patrizia Celani
Mobility manager	Ing. Claudia Marconi
Un rappresentante di ciascun membro dell'Osservatorio permanente sulla mobilità sostenibile e la qualità dell'abitare	• UNICAM • START srl • FIAB- Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno • Automobil Club Ascoli Piceno Fermo • Apply Communication

Consulenti

TPS Pro:

Matteo SCAMPORRINO

Project Manager

Nicola MURINO

Debora GORETTI

Laura MONTIONI

Andrea COLOVINI

Leonardo DI PUMPO

Alessia GUAIANI

Giovanna MONTORO

Arturo REGOLI

Enrico FEDELI

Irene BUGAMELLI

Camilla ALESSI

Alessia NERI

Leonardo CAMELI

Gildo TOMASSETTI

**Gruppo di lavoro
VAS**



TPS Pro srl Società di Ingegneria
Bologna - Perugia | www.tpspro.it

1 Introduzione

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, secondo la definizione della Commissione Europea, sono piani strategici finalizzati a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone e delle imprese negli ambiti urbani e periurbani, con l'obiettivo generale di garantire una migliore qualità della vita.

I tre elementi cardine su cui si basano sono

- integrazione,
- partecipazione,
- valutazione.

In ambito internazionale è ormai da anni riconosciuta la necessità di gestire la crescente complessità della mobilità urbana attraverso un processo di pianificazione strategica sostenibile ed integrata.

Il dibattito sulla mobilità sostenibile è però in continua evoluzione, essendo legato a settori in costante trasformazione ed innovazione ad ogni livello, includendo le nuove soluzioni tecnologiche, i nuovi modelli di business e - ultimo ma non ultimo - la crescente attitudine delle persone alla condivisione dei mezzi di trasporto e alla ciclo-mobilità.

Nonostante i continui cambiamenti, rimangono però invariati i principi fondamentali che sono alla base di un moderno processo di pianificazione della mobilità e del trasporto sostenibile:

- estendere il Piano all'intera area urbana funzionale
- definire una visione di lungo periodo ed un chiaro programma di implementazione
- agire attraverso una cooperazione istituzionale trasversale
- sviluppare il sistema dei trasporti in maniera integrata
- coinvolgere i cittadini e gli stakeholder
- attivare le fasi di monitoraggio e valutazione
- assicurare sia l'attuale che la futura funzionalità
- assicurare un piano di qualità



Figura 1 - Gli otto principi fondamentali alla base di un PUMS - Fonte: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

Le Linee Guida della Commissione Europea rappresentano un riferimento per gli Enti che intendono **promuovere strategie di mobilità sostenibile delle aree urbane attraverso lo sviluppo e l'implementazione del PUMS**, descrivendo idealmente il processo di pianificazione attraverso una forma circolare, individuando **4 fasi e 12 step**, a loro volta articolati in diverse **specifiche azioni**. Al termine di ciascuna delle 4 fasi è previsto il raggiungimento di uno specifico risultato (*milestone*).

La struttura del processo intorno ai tre elementi cardine anticipati (la partecipazione, integrazione e valutazione) rende evidente l'approccio innovativo rispetto ai tradizionali modelli di pianificazione della mobilità, come sintetizzati nella tabella a seguire.

Pianificazione dei trasporti tradizionale		Sustainable Urban Mobility Planning
Incentrata sul traffico	→	Incentrata sulle persone
Obiettivi principali: Capacità dell'infrastruttura e velocità dei flussi di traffico	→	Obiettivi principali: Accessibilità e qualità della vita , compresi l'equità sociale, la qualità della salute e dell'ambiente e la redditività economica
Mincentrata sui modi di trasporto	→	Sviluppo integrato di tutti i modi di trasporto e passaggio alla mobilità sostenibile
Le infrastrutture sono l'aspetto principale	→	Combinazione di infrastrutture, mercato, regolamentazione, informazione e promozione
Documento di pianificazione settoriale	→	Documento di pianificazione coerente con i settori d'intervento correlati
Piano di attuazione a breve e a medio termine	→	Piano di attuazione a breve e a medio termine inserito in una visione e in una strategia a lungo termine
Copre una zona amministrativa	→	Copre un' area urbana funzionale definita sulla base dei flussi degli spostamenti da e verso il luogo di lavoro
Di competenza degli ingegneri del traffico	→	Team di pianificazione interdisciplinari
La pianificazione è svolta da esperti	→	La pianificazione prevede la partecipazione di portatori di interesse e cittadini utilizzando un approccio trasparente e partecipativo
Valutazione d'impatto limitata	→	Valutazione sistematica degli impatti per agevolare l' acquisizione degli insegnamenti e il miglioramento

Figura 2 - Differenze tra la pianificazione dei trasporti tradizionale e la pianificazione della mobilità urbana sostenibile - Linee guida per lo sviluppo e l'attuazione del Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile, Seconda Edizione

Il **PUMS** rappresenta pertanto un **processo di integrazione e messa a sistema di strumenti e procedure**, che ha come punto di riferimento costante i **cittadini**, intesi come **fruitori dei mezzi di trasporto**, attori della vita sociale ed economica delle aree urbane e, in estrema sintesi, obiettivo e parte della soluzione progettuale.

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

Il Documento Preliminare si articola in 12 capitoli, di cui il primo è la presente introduzione con l'elenco degli allegati al Documento, per favorire la consultazione.

Il Capitolo 2 - Condivisione, comunicazione e promozione del Piano descrive la metodologia utilizzata nella stesura del documento, il cronoprogramma di redazione del Piano e la costruzione dell'immagine coordinata.

Il Capitolo 3 - Quadro normativo pianificatorio e programmatico descrive inquadramento normativo a livello europeo e nazionale per quanto riguarda i PUMS e le procedure VAS; presenta inoltre una rassegna di tutti i piani e programmi nazionali, regionali, provinciali e comunali che contengono indirizzi, obiettivi, strategie e interventi che il PUMS può recepire e inserire nello scenario di riferimento.

Il Capitolo 4 - Inquadramento territoriale e socioeconomico descrive lo stato attuale del territorio di Ascoli dal punto di vista strutturale, demografico, occupazionale, oltre che analizzando le scuole, le strutture sanitarie e l'offerta e domanda turistica.

Il Capitolo 5 - L'offerta di mobilità: reti e servizi di trasporto descrive lo stato attuale del territorio di Ascoli dal punto di vista delle infrastrutture presenti, dei servizi di trasporto di vario livello attivi sul territorio, le previsioni di intervento per i sistemi di mobilità e l'innovazione.

Il Capitolo 6 - La domanda di mobilità descrive gli esiti delle indagini effettuate sui flussi di traffico e sulla domanda di sosta, tramite sistemi di conteggio automatico e con operatori sul territorio.

Il Capitolo 7 - Esternalità del sistema dei trasporti descrive l'analisi di tre fattori legati al sistema della mobilità, quali l'incidentalità e la distribuzione spaziale degli incidenti sul territorio; la composizione e le tendenze relative al parco veicolare; l'inquinamento atmosferico secondo i report ARPA Marche.

Il Capitolo 8 - Il processo partecipativo di co-progettazione descrive gli esiti dei numerosi incontri di partecipazione che si sono svolti durante l'iter di redazione del Piano, partendo dalle interviste di autovalutazione con l'amministrazione e il gruppo di lavoro. Per favorire la partecipazione sono stati organizzati degli eventi chiamati AperiPUMS, in cui era possibile confrontarsi con il gruppo di lavoro e compilare il questionario sulle abitudini di mobilità. Sono stati organizzati due momenti di confronto formale con stakeholder e cittadini, in cui dopo la presentazione del piano sono state raccolte criticità e desiderata. Sono state effettuate inoltre indagini sociali tramite press mapping.

Il Capitolo 9 - Il progetto PUMS raccoglie gli esiti del Quadro Conoscitivo in una analisi SWOT di sintesi, punto di partenza insieme agli obiettivi sovraordinati ministeriali per la definizione degli obiettivi specifici del PUMS.

Il Capitolo 10 riporta le valutazioni modellistiche sugli scenari attuale, di riferimento e alternativi elaborati nel progetto PUMS. Le valutazioni modellistiche permettono di definire un primo scenario di piano, validato anche nel capitolo 11 dall'analisi multi-criteri.

Infine, il capitolo 12 definisce le priorità di intervento e una stima preliminare dei costi per l'attuazione del PUMS.

2 Condivisione, comunicazione e promozione del Piano

2.1 Metodologia procedurale

La metodologia procedurale per il processo partecipativo e di campagna di comunicazione del PUMS del Comune di Ascoli Piceno è quella di perseguire quattro scopi principali:

- informare;
- ascoltare;
- confrontarsi;

- coinvolgere attivamente.

La metodologia poggia sulla progettazione di un percorso di coinvolgimento esteso a tutta la comunità e diversificato rispetto alle molteplici realtà che la compongono attraverso eventi di divulgazione e informazione, laboratori di partecipazione per l'elaborazione condivisa del PUMS, tavole rotonde con gli stakeholders, a partire dal quadro conoscitivo e dalle indagini che saranno assunte come base di partenza da verificare nello sviluppo del processo stesso.

La parola chiave della proposta è **integrazione**:

- Integrazione tra amministrazione e cittadinanza, superando la settorialità e l'eccessiva specializzazione che sovente ha generato poca chiarezza e coerenza dei Piani di Governo del territorio, come il PUMS, verso l'esterno e invitando a partecipare come cittadini, stakeholders, associazioni, soggetti economici, organi di stampa;
- Integrazione tra le attività di comunicazione e le altre attività del PUMS, allo scopo di facilitare sia la costruzione del quadro conoscitivo e delle criticità, sia la componente strategica e progettuale, attraverso la raccolta dati e contributi e un'analisi sociale;
- Integrazione con le attività, progettualità e piani già messi in campo dal comune di Ascoli Piceno e/o da altri enti/soggetti locali, dalla Regione Marche, dallo Stato o dalla Comunità Europea, così da facilitare lo scambio di buone pratiche e aumentare l'efficacia dei singoli piani o azioni.

Come riferimento ci si affida ai principi generali (di valenza teorica e di portata operativa) promossi dalla "Carta della Partecipazione" (INU - Istituto Nazionale di Urbanistica, AIP2 - l'Associazione Italiana per la Partecipazione Pubblica):

- a) cooperazione,
- b) fiducia,
- c) informazione,
- d) inclusione,
- e) efficacia,
- f) integrazione costruttiva,
- g) equità,
- h) armonia (o riconciliazione),
- i) render conto,
- j) valutazione.

La struttura del percorso partecipativo, calibrata su step implementali di lavoro, sarà condivisa nella sua applicazione operativa con l'amministrazione pubblica per:

- non trattare questioni già affrontate in altri dibattiti pubblici e/o già risolte mediante altri piani/progetti e per evitare così la sovraesposizione di alcune tematiche;
- delineare un'azione congiunta affine e complementare alle progettualità in corso e alle politiche urbane già attive (rif. PAES, PAT e P.I.);
- modulare la struttura del percorso partecipativo rispetto:
 - alle specificità e alle caratteristiche del territorio,
 - alle evidenze e alle necessità provenienti da parte dell'amministrazione locale,
 - alle questioni di maggior interesse e conflittualità.

L'individuazione dei partecipanti al percorso partecipativo dovrà essere quanto più inclusiva possibile, poiché chi partecipa attivamente al percorso, inevitabilmente, influenza il processo, il suo esito e la sua legittimità. Perciò è necessario definire momenti partecipativi differenziando tra quelli di coinvolgimento più ampio e aperto a tutti i cittadini interessati (che intervengono a titolo personale) e quelli di coinvolgimento ristretto ai cosiddetti stakeholders, quali rappresentanti di associazioni di categoria, rappresentanze sindacali, operatori economici, terzo settore e mondo dell'associazionismo.

In coerenza con le linee guida ELTIS e Ministeriali, e ispirandosi ai principi del Patto di Amsterdam e dell'Agenda Urbana dell'Unione Europea, metodologia intende trarre da quella di partecipazione con quello di "co-creazione" riconoscendo il ruolo della "società civile nel co-creare soluzioni innovative alle sfide urbane". Per questo, come ricordano in particolare le linee guida ELTIS, il cittadino non deve essere più visto come un utente, ma piuttosto come un attore che concorre attivamente ad un cambiamento di paradigma. Lo sharing, l'incentivazione dei mezzi sostenibili, la ciclabilità (ect.) non possono essere progettualità o azioni "imposte" o "somministrate" al cittadino ma devono essere condivise e riconosciute da questo come nuove soluzioni più efficienti, sostenibili e funzionali di quelle previste e realizzate fino ad oggi. Le progettualità incluse nel PUMS dovranno quindi essere accompagnate da momenti di partecipazione e confronto con la popolazione che, da lato informino/formino sull'importanza di queste nel quadro generale del piano, e dall'altro permettano alla società civile di contribuire al successo di progetti e politiche sentendosi appunto "co-creatori". In questo nuovo approccio risulta molto importante il coinvolgimento e la partecipazione delle giovani generazioni attraverso modalità di comunicazione e interazione ad essi affini quali i social-media.

2.2 Cronoprogramma e milestone del processo per la redazione del PUMS

L'articolazione del processo è riconducibile 4 fasi:

- Impostazione del processo
- Definizione del Quadro Conoscitivo e degli indirizzi di Piano
- Definizione della Proposta di Piano
- Definizione del Documento finale

Impostazione del processo. In questa fase preliminare di programmazione dei lavori e cronoprogramma delle attività, l'obiettivo è definire al meglio l'impostazione da conferire al processo e di predisporre i prodotti e i format di informazione e comunicazione del PUMS.

Le azioni:

- a) Definizione dei componenti del Gruppo di lavoro interdisciplinare del PUMS
- b) Mappatura ragionata dei portatori di interesse: Enti, Associazioni di categoria, organizzazioni sindacali e referenti aziendali e scolastici.
- c) Elaborazione del rapporto di "auto-valutazione" interna all'amministrazione (come da linee guida ELTIS) effettuato con il coinvolgimento degli uffici tecnici e restituito mediante analisi SWOT.
- d) Presentazione e condivisione con l'amministrazione delle proposte grafiche e di comunicazione comprensive del logo PUMS, dello slogan di riferimento, dei template e format base per i prodotti grafici e di comunicazione, della pagina web dedicata sul sito istituzionale del Comune di Ascoli Piceno
- e) Predisposizione del processo partecipativo e cronoprogramma delle azioni e degli incontri, definizione della roadmap

- f) Comunicazione e diffusione del Piano effettuata prevalentemente attraverso la progettazione e definizione dei contenuti della pagina Web e diffusioni di materiali divulgativi non tecnici quali Smartbook e/o “card grafiche” per i social.
- g) Press mapping. Su temi portanti del dibattito pubblico comunale si analizza con metodo rigoroso e scientifico cosa emerge da una analisi sistematica degli ultimi cinque anni di quotidiani cartacei e online: quali sono le parole e i temi ricorrenti? quali i soggetti/enti più attivi o propositivi? quali i territori più citati? Gli esiti saranno presentati e divulgati alla cittadinanza.
- h) Incontri con organi politici della Stazione appaltante di preparazione al lancio del PUMS per informazioni e raccolta primi contributi.
- i) Evento di lancio iniziale quale primo momento pubblico della comunità (cittadini, stakeholders ed enti) con finalità informativa (cosa è un PUMS, obiettivi/strategie/azioni richiesti dalle LL.GG con esempi e buone pratiche, cronoprogramma e luoghi di informazione/interazione online).
- j) Raccolta e mappatura criticità e contributi, tramite questionario alla cittadinanza. I contributi saranno sintetizzati e raccolti in report, resi pubblici durante gli incontri pubblici per favorire il confronto e il dialogo continuo e inclusivo da parte della comunità.

Definizione del quadro conoscitivo e delle linee di indirizzo. Informazione, ascolto e raccolta: questa fase ha l'obiettivo di informare la cittadinanza e i portatori di interesse circa il percorso intrapreso con la redazione del PUMS, di raccogliere informazioni, opinioni, segnalazioni, percezioni, questioni critiche e conflittuali provenienti da cittadini sui temi inerenti alla mobilità, di condividere gli obiettivi generali e specifici del piano. Le tematiche di approfondimento affrontate nella fase conoscitiva saranno: mobilità collettiva, mobilità attiva, mobilità privata, mobilità e rigenerazione urbana, mobilità e innovazione.

Le azioni:

- a) Incontri con organi politici della Stazione appaltante di presentazione del Quadro Conoscitivo e condivisione proposte di interventi strategici
- b) Somministrazione del Questionario online su Criticità e Obiettivi. Il questionario cambia nelle domande attraverso specifici “punti di scelta” che permettono la personalizzazione dello stesso in base ad abitudini e profilo del soggetto che lo compila
- c) Eventi di partecipazione rivolti a Stakeholders e cittadini di informazione, ascolto e raccolta: dopo una prima parte plenaria di presentazione degli esiti del quadro conoscitivo e di commento da parte dei progettisti di piano degli stessi, si procederà alla suddivisione in tavoli tematici o geografici per la elaborazione condivisa delle Matrici SWOT intermedie utili alla creazione di quella finale di sintesi.
- d) Comunicazione e diffusione esiti della 1° fase del Piano effettuata prevalentemente attraverso l'aggiornamento della pagina Web con i materiali elaborati.

Definizione della proposta di piano. Co-progettazione e confronto: sulla base degli esiti scaturiti dalla fase precedente, questa fase ha l'obiettivo di restituire e informare la popolazione in merito al quadro conoscitivo e alle risultanze della fase di ascolto; di affrontare i temi della mobilità secondo un approccio progettuale place based condiviso dei cittadini attivando momenti di co-progettazione; di definire e consolidare assieme alla cittadinanza una visione strategica condivisa sulla mobilità sostenibile.

Le azioni:

- a) Eventi di partecipazione sugli scenari di Piano di coprogettazione e confronto rivolto a Stakeholders e cittadini. Verrà presentata all'interno di una Plenaria la proposta di piano, per poi permettere di nuovo la divisione tematica o geografica dei partecipanti così da ricevere un feedback su importanza e priorità delle azioni strategiche proposte.
- b) Incontri con organi politici della Stazione appaltante con condivisione delle azioni.
- c) Comunicazione e diffusione esiti della 2° fase del Piano effettuata prevalentemente attraverso

l'aggiornamento della pagina Web con i materiali elaborati.

Definizione del Documento finale. Nella fase post-adozione del Piano si svolge il supporto alla raccolta delle osservazioni di piano. Una volta adottato il piano si intende supportare a livello partecipativo e comunicativo la fase di osservazione da parte di stakeholder e cittadini. Tale attività è estremamente utile, in primis per gli uffici e per la politica, oltreché la giusta conclusione dell'iter di consultazione.

- a) Predisposizione di un form online per la raccolta delle osservazioni che permetta una catalogazione ordinata ed efficace dei contributi di cittadini e stakeholders
- b) Evento di presentazione del piano adottato e di supporto alle osservazioni da parte di cittadini e stakeholders
- c) Incontri con organi politici della Stazione appaltante di presentazione delle controdeduzioni alle osservazioni di piano da parte di cittadini, stakeholders e enti. Preparatorio all'approvazione.
- d) Evento finale di presentazione ufficiale del Piano approvato con conferenza stampa e dibattito dopo la presentazione del piano approvato.
- e) Redazione del documento finale con le modifiche successive alle osservazioni e controdeduzioni.

Le azioni di comunicazione che accompagneranno e supporteranno il PUMS sono ideate, pianificate e programmate, per far raggiungere e conoscere le attività verso l'esterno in termini di informazione sulle attività in corso e promozione dei risultati raggiunti.

Il Piano di comunicazione darà in particolare efficacia e coerenza al processo di partecipazione, con l'obiettivo sostanziale di raggiungere tutti i pubblici del Piano, a partire da quelli individuati come "target" in fase di programmazione del percorso di partecipazione. La progettazione avviene contestualmente alla fase preliminare della partecipazione.

La **realizzazione della identità visiva** apre la Fase Preliminare con la progettazione e realizzazione digitale dell'immagine. La messa a punto dell'immagine coordinata vedrà la progettazione e la realizzazione dei supporti necessari per la fase di lancio del Piano e che accompagneranno tutto il processo:

il contenitore web (pagina web e pagine sui canali social-network, descritti in dettaglio nei paragrafi successivi), e

i modelli digitali per la reportistica e la carta intestata (.doc), per le presentazioni (.ppt), per la newsletter digitale, per i poster, roll-up, brochure, locandine degli eventi, per le cartelline.

La comunicazione di avvio del PUMS si concentrerà quindi nell'ideazione e realizzazione della prima campagna mirata a comunicare l'avvio del processo di Piano per la massima partecipazione e coinvolgimento della cittadinanza. La campagna promozionale sarà ancorata ai valori e ai **messaggi chiave del Piano**, nonché alle componenti territoriali che si intendono promuovere. Particolare cura sarà dedicata alla compilazione di una accurata mailing-list che integrerà gli indirizzi già in uso dall'Ente, con ulteriori contatti creati e profilati ad-hoc per il Piano, da usare in particolare per l'ingaggio degli stakeholders (istituzionali e non) per l'invito e la partecipazione ai workshop.

2.3 Costruzione dell'immagine coordinata

La costruzione di un'immagine coordinata per il PUMS è finalizzata a rendere più efficace la comunicazione nelle diverse fasi della pianificazione nelle quali saranno coinvolti i cittadini e portatori di interesse. Grazie all'immagine coordinata si rendono riconoscibili il PUMS, i suoi prodotti e gli eventi correlati. Per il PUMS di Ascoli Piceno, le parole chiave emerse dai confronti con l'amministrazione sono **Persone, Qualità e Condivisione**: la partecipazione della cittadinanza è vista come garanzia dell'attuazione delle

decisioni prese per migliorare la qualità urbana e della vita, raggiungibile solo con una mobilità per tutti.

Questi concetti sono stati affinati nella definizione della Vision, della Mission e dello Slogan. Possiamo considerare la Vision come l'obiettivo generale che il Piano si propone di raggiungere a lungo termine. La Mission invece è calata nella realtà, è compatibile con il territorio e i fondi disponibili e va già a considerare le criticità e difficoltà che si incontrano. La Mission è quindi una concretizzazione della Vision, più a breve termine. Lo Slogan è la frase che accompagna il Piano ed è breve e concisa, facile da ricordare e sintetizza il messaggio finale.

Per il presente piano la Vision individuata è:

RIPORTARE AL CENTRO DEL SISTEMA DI MOBILITÀ LA PERSONA, RECUPERANDO SPAZIO PUBBLICO E MIGLIORANDO LA QUALITÀ DELLA VITA

La Mission individuata è:

REALIZZARE UN SISTEMA DI MOBILITÀ INTEGRATO, CHE RISPONDA ALLE ESIGENZE DI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI DELLA CITTADINANZA E CHE INCENTIVI IL TURISMO

Lo Slogan è:

PER UNA MOBILITÀ CONDIVISA

Il logo vuole essere una rappresentazione iconografica delle parole chiave individuate, e un richiamo ad elementi identitari del panorama di Ascoli quali archi, bifore e dettagli costruttivi medievali.

La costruzione del logo è dettagliata nell'allegato AQ1_Immagine coordinata.



Figura 3 - Logo del PUMS di Ascoli Piceno

2.4 Verso il PUMS di Ascoli Piceno

Il Comune di Ascoli Piceno ha affidato l'incarico alla società TPS Pro con Determinazione Dirigenziale in data 27 dicembre 2024, per dotarsi di uno strumento di pianificazione mediante il quale promuovere una serie di azioni finalizzate a rendere sempre più sostenibile la mobilità urbana, sia sul versante delle infrastrutture, che in quello della regolazione, 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 Ciclovía 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'intercambio bici-treno.

Lo strumento individuato per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità sopra indicati è identificato nel Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), adeguato alla realtà di un Comune di circa 45.000 abitanti. Il Comune di Ascoli presenta le seguenti peculiarità:

- è capoluogo di Provincia, va quindi presa in considerazione la catchment area per gli spostamenti sistematici oltre al territorio comunale;
- nel 2021 ha approvato il Piano per la Mobilità Ciclistica BiciPlan;
- è presente un Osservatorio permanente per la mobilità sostenibile e la qualità dell'abitare.

Con delibera di Giunta n. 1898 del 12/12/2023 la Regione Marche ha approvato i criteri per la concessione di contributi ai Comuni marchigiani, con popolazione residente tra 10.000 e 100.000 abitanti, finalizzati alla redazione dei propri Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS), all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dei PUMS, in attuazione all'ACCORDO DI PROGRAMMA PER L'ADOZIONE DI MISURE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NELLA REGIONE MARCHE sottoscritto in data 16/01/2023 tra la Regione Marche e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica¹, di cui alla Scheda n. 1- Art. 2 Comma 1 Lettera e) dell'Accordo stesso. Il Comune di Ascoli è risultato idoneo alla concessione del contributo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS.

3 Quadro normativo pianificatorio e programmatico

3.1 Inquadramento normativo

3.1.1 LE LINEE GUIDA ELTIS

Il documento ***“Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”***, ovvero **“Linee Guida per lo Sviluppo e l'Attuazione del Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile”** comunemente conosciuto come **“Linee Guida ELTIS”**, è stato approvato, nella sua **prima edizione**, dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea **nel 2013¹** e successivamente **aggiornato nel 2019**, con l'intento iniziale di **delineare i passi principali per la definizione di politiche di mobilità** che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo dei principali stakeholder.

Le Linee Guida per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile sono il risultato di un lungo processo di ricerca e studio dei principi di sostenibilità applicati alla pianificazione e alla mobilità che l'Unione Europea ha intrapreso sin dal 2005 con la pubblicazione della strategia tematica sull'ambiente

¹ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

urbano (COM/2005/0718 def 2005)² e con il Libro verde sulla mobilità urbana (COM/2007/0551 def.)³ sino al piano d'azione per mobilità urbana (COM/2009/0490 def.)⁴. **Un passaggio chiave in questo processo è stata la pubblicazione del pacchetto dell'UE per la mobilità urbana nel 2013 (COM(2013) 913 final)⁵, in cui viene definito il concetto di "Piano di Mobilità Urbana Sostenibile".**

Il concetto di PUMS scaturisce quindi da un processo lungo e articolato che ha trovato la sua prima e più completa elaborazione con la pubblicazione delle Linee Guida ELTIS. Nell'accezione riconosciuta dalle Linee Guida e in generale accettata a livello internazionale, il concetto di PUMS si può riassumere come *"un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione"* (Linee Guida ELTIS 2nd Edition).

Le Linee Guida nascono con il preciso scopo di introdurre la nozione di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile individuando gli obiettivi e la metodologia per sviluppare ed implementare un PUMS, e sono rivolte sia ai professionisti della pianificazione e gestione del trasporto urbano e della mobilità, ma anche a tutti coloro che sono interessati allo sviluppo del concetto di mobilità urbana sostenibile o che per diversa ragione sono parte attiva nel suo sviluppo, compresi i decisori politici.

Il concetto chiave alla base della pianificazione della mobilità urbana sostenibile, ovvero del processo di pianificazione (di cui il PUMS è uno dei risultati) risiede nella sua **natura strategica e integrata il cui obiettivo principale è il miglioramento dell'accessibilità e della qualità della vita**. A differenza degli approcci di pianificazione tradizionali basati su una visione più tattica e risolutiva di problemi imminenti, quali la capacità della rete, la sua infrastruttura e il traffico che su di essa insiste e incentrata sui singoli modi di trasporto, **la pianificazione strategica è prima di tutto lungimirante e orientata allo sviluppo di scelte che guardino alle tendenze future e sappiano anticipare le problematiche proponendo soluzioni strutturali sostenibili**.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM%3AI28171>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM%3AI24484>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A52009DC0490>

⁵ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_3&format=PDF



Figura 4 - Linee Guida ELTIS, Le 12 tappe della pianificazione della mobilità urbana sostenibile

I principi guida su cui si basa la pianificazione della mobilità urbana sostenibile sono i seguenti:

- **Pianificare la mobilità urbana sostenibile nella cosiddetta Area Urbana Funzionale**, ovvero quell'area all'interno del quale ricadono la maggior parte degli spostamenti giornalieri di persone e di merci in riferimento ad un contesto urbano, includendo sia la città che la sua area periurbana e potendo raggiungere anche i confini regionali laddove le relazioni si estendano su una scala sovrallocale.
- **Cooperare superando i confini istituzionali** al fine di garantire coerenza e complementarità del PUMS con le politiche e i piani di settore connessi ai trasporti e sviluppando obiettivi e strategie attraverso intensi scambi con le amministrazioni ai diversi livelli di governance.
- **Coinvolgere i cittadini e i portatori di interesse** attraverso un approccio trasparente e partecipativo durante lo sviluppo e l'attuazione del piano che permetta a chiunque di essere coinvolto attivamente e sostenere direttamente le politiche e le strategie che il piano sviluppa.
- **Definire una visione di lungo termine e un piano di attuazione chiaro** che attraverso pacchetti di misure permetta di calendarizzare sul breve, medio e lungo periodo un percorso di attuazione costante e continuo e coerente con gli sviluppi della società a cui si rivolge.
- **Sviluppare tutti i modi di trasporto in maniera integrata** mirando al miglioramento della qualità, della sicurezza, dell'accessibilità ed economicità dell'intero sistema di trasporti come un unicum in cui persone e merci possono muoversi nella maniera più funzionale e sostenibile possibile.
- **Organizzare monitoraggio e valutazione** affinché gli obiettivi di piano vengano rispettati e le misure adottate vengano valutate con cadenza regolare al fine di verificarne l'efficacia
- **Garantire la qualità del processo** di redazione e attuazione in tutte le sue fasi.
- Il processo di redazione e attuazione di un PUMS, indicato dalle linee guida, è composto da

quattro fasi articolate in dodici tappe principali, a loro volta suddivise in 32 attività.

Un aspetto significativo del processo di redazione e attuazione è la sua natura ciclica in cui il processo di pianificazione costante e teso al miglioramento continuo per fasi successive.

Le quattro fasi consecutive possono essere così riassunte:

- **Fase 1. Preparazione e analisi:** durante la quale si definiscono i fattori che incidono sul processo di pianificazione, quali i piani esistenti o i requisiti giuridici, si procede quindi la ricognizione degli strumenti di pianificazione da considerare e si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto. Inoltre, è necessario determinare con chiarezza sin dalle prime fasi quale sia la copertura geografica (area urbana-funzionale) a cui il piano farà riferimento.
- **Fase 2. Sviluppo delle strategie:** sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano. In questa fase la domanda a cui si vuole rispondere riguarda il futuro del contesto urbano di riferimento e la sua trasformazione per garantire una maggiore vivibilità e sostenibilità del sistema della mobilità.
- **Fase 3. Pianificazione delle misure di piano:** una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano. Si sposta quindi il piano dal livello strategico a quello operativo, individuando nel dettaglio i pacchetti di misure per contribuire al raggiungimento di uno o più obiettivi strategici e per superare uno o più problemi individuati.
- **Fase 4. Implementazione e monitoraggio:** questa fase si concentra sull'attuazione delle misure e delle azioni definite nel Piano, accompagnate da monitoraggio, valutazione e comunicazione sistematica degli indicatori al fine di comprendere se le azioni intraprese da Piano sono efficaci alla risoluzione delle problematiche evidenziate nell'analisi del Quadro Conoscitivo.

Il raggiungimento della quarta e ultima fase del ciclo segna un importante traguardo nel processo di attuazione del Piano ma, al contempo, non costituisce la conclusione della sua attuazione. Infatti, proprio per la natura ciclica della metodologia applicata, il traguardo rappresenta piuttosto l'inizio di un nuovo processo basato sui risultati scaturiti da questo primo round segnato dalle quattro fasi del Piano, orientando strategie e nuove azioni sul miglioramento continuo degli indicatori e della sostenibilità delle scelte di Piano.

3.1.2 LE LINEE GUIDA NAZIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il D.M. 397 del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, recante *“Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”*, successivamente aggiornate con D.M. 396 del 28 agosto 2019, nasce con l'intento di **favorire l'applicazione omogenea e coordinata delle Linee Guida sviluppate in ambito europeo per la redazione e attuazione dei PUMS sul territorio nazionale.**

In particolare, le linee guida sono costituite da (Art. 2)

- ✓ una **procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS di cui all'Allegato 1.**

Il punto 2 dell'Allegato1, in particolare, fornisce le Indicazioni per la redazione e l'approvazione del PUMS i cui passi procedurali utili alla redazione ed approvazione risultano essere:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) **Predisposizione del Quadro Conoscitivo;**

- c) Avvio del percorso partecipato;
 - d) Definizione degli obiettivi;
 - e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
 - f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
 - g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
 - h) Monitoraggio.
- ✓ **individuazione delle strategie di riferimento**, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, di cui all'Allegato 2.

Una chiara individuazione degli obiettivi consente di delineare le strategie e le azioni prope-
deutiche alla costruzione partecipata dello scenario di Piano.

Aree di Interesse	Macro Obiettivi
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del trasporto pubblico locale; A2. Riequilibrio modale della mobilità; A3. Riduzione della congestione; A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci; A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio; A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano.
B. Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi; B2. Miglioramento della qualità dell'aria; B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.
C. Sicurezza della mobilità stradale;	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale; C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti; C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti; C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli.
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale; D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza; D3. Aumento del tasso di occupazione; D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Figura 5 Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali

Il PUMS potrà distinguere (cfr. Allegato 2) fra macro-obiettivi che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ed obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi. La gerarchia degli obiettivi permette di riconoscere e proporre strategie del Piano per gli anni di valenza dello stesso (10 anni).

3.1.3 INDIRIZZI OPERATIVI PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) PER I COMUNI DAI 50.000 AI 100.000 ABITANTI

Pubblicato a Luglio 2024, il documento *“Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti”* è stato predisposto dalla Struttura tecnica di missione del MIT e dalla Direzione generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la mobilità pubblica sostenibile, ed è stato condiviso con il Tavolo Tecnico PUMS istituito con DM n.232 del 08/5/2018.

Il documento si compone, oltre alla Premessa ed una parte iniziale in cui vengono approfonditi sia l'ambito di applicazione che l'integrazione tra lo strumento di Piano ed altri strumenti di pianificazione, di sue sezioni articolate in:

PARTE I - OBIETTIVI, INDICATORI DI RISULTATO E INTERVENTI

Indirizzi Generali

Macro-Obiettivi

Indicatori Di Risultato E Target

Caratteristiche Degli Interventi

Ambiti Di Intervento

PARTE II - PASSI PROCEDURALI PER LA REDAZIONE E L'ATTUAZIONE DEL PUMS

FASE I - preparazione e analisi del contesto

FASE II - Obiettivi, Target e Scenario di Piano

FASE III - Definizione E Adozione

FASE VI - Attuazione E Monitoraggio

Il Documento si completa poi con le Tabelle:

TABELLA A | principi e raccomandazioni a livello europeo

TABELLA B | macro-obiettivi di riferimento e relativi indicatori di risultato.

	Reg./Racc./ Normativa PUMS	
Bruxelles, 17.12.2013 - COM(2013) 913 final Con l'Urban Mobility Package - UMP vengono introdotte misure e raccomandazioni per migliorare la mobilità urbana sostenibile nelle città europee, e con esse i PUMS	2013	
	2016	D.lgs. 257/2016 L'Art. 3 Disciplina del Quadro Strategico Nazionale introduce i PUMS annunciando le successive Linee Guida per la redazione DM 397/2017
	2017	Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257
	2018	DM 232/2018

	Reg./Racc./ Normativa PUMS	
	2019	Con il Decreto il Ministero istituisce il Tavolo Tecnico di Lavoro per la valutazione dei PUMS DM 396/2019 Il Decreto il Ministero aggiorna il DM 397/2017 ed introduce l'obbligatorietà del PUMS per le Città con più di 100.000 ab
Sustainable & Smart Mobility Strategy "we need to make all modes of transport more sustainable" Introduce un piano di azione per rendere il Sistema dei trasporti UE più sostenibile entro 2050 Reg. 2021/1153 CEF – Connecting Europe Facility	2020	
Programmazione 21-27 istituita con Regolamento (UE) n. 1153/2021 del Parlamento e del Consiglio del 7 luglio 2021 (Il Reg. è abrogativo dei Regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014) con l'obiettivo di accelerare gli investimenti nel settore delle reti Transeuropee	2021	
Rac. 2023/550 sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile Verso un nuovo concetto di PUMS	2023	Settembre 2023 MIT Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per i Comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti (*)
Reg. 1679/2024 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013	2024	Luglio 2024 (*) Pubblicazione

Tabella 1 Le Milestone Normative/Indirizzo, Europee e Nazionali, per la redazione dei PUMS - TPS PRO

In termini di principi di riferimento, l'atto di indirizzo si fonda su quelli indicati a livello europeo, ovvero:

Principio	Elemento chiave	Raccomandazione
1. Pianificare la mobilità sostenibile nell'area urbana funzionale	Perimetro geografico della pianificazione	Il perimetro geografico della pianificazione è quello della 'area urbana funzionale', composta da una città e dalla propria area del pendolarismo per motivi di lavoro e studio, che rappresenta un contesto urbano integrato in cui i territori sono interconnessi da un punto di vista economico.
	Sostenibilità del sistema dei trasporti	La sostenibilità riguarda diverse caratteristiche del sistema dei trasporti: • è accessibile e soddisfa i fabbisogni di mobilità elementari di tutti gli utenti; • bilancia e risponde alla domanda di mobilità e servizi di trasporto dei cittadini e delle imprese; • guida uno sviluppo equilibrato e un efficace integrazione dei diversi modi di trasporto; • soddisfa i requisiti di sostenibilità, bilanciando le esigenze di sostenibilità economica, equità sociale, salute e qualità ambientale; • ottimizza l'efficienza e l'efficacia dei costi;

Principio	Elemento chiave	Raccomandazione
		• fa un uso efficace dello spazio urbano e delle infrastrutture e dei servizi di trasporto esistenti; • migliora l'attrattività dell'ambiente urbano, la qualità della vita e la salute pubblica; • migliora la sicurezza stradale; • riduce l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia; • contribuisce a migliorare le prestazioni complessive della rete di trasporto transeuropea e del sistema di trasporto europeo nel suo insieme.
2. Cooperare superando i confini istituzionali	Ampia cooperazione interistituzionale	Il coinvolgimento di soggetti terzi deve tener conto di: • coerenza e complementarità del PUMS con politiche e piani in settori legati ai trasporti (es. pianificazione territoriale, servizi sociali, salute, energia, istruzione, polizia); • coordinamento delle politiche tra diversi livelli di autorità e tra autorità vicine; • coordinamento con i fornitori di servizi di trasporto del settore pubblico e privato.
3. Coinvolgere i cittadini e i soggetti interessati	Intensità del coinvolgimento di cittadini e stakeholder	Definizione di un piano per il coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholder, attraverso un'ampia gamma di strumenti di partecipazione durante l'intero processo di redazione del PUMS e nelle fasi di implementazione e monitoraggio
	Integrazione dei risultati del processo partecipativo	I feedback di cittadini e gli stakeholder raccolti durante le diverse fasi del processo di redazione del PUMS devono essere integrati nel piano in modo chiaro e trasparente.
4. Valutare l'efficienza attuale e futura	Analisi della situazione attuale	Fornire un quadro completo della situazione esistente e definire un livello base del valore degli indicatori rispetto al quale misurare i progressi
	Misurabilità dei target di performance futura	Definire obiettivi e target misurabili basati su valutazioni realistiche delle prestazioni attuali e future del sistema di trasporto urbano e delle risorse disponibili
5. Definire una visione a lungo termine e un piano di attuazione chiaro	Esplicitazione di una visione di lungo periodo	Inquadramento del PUMS in una visione a lungo termine (20-30 anni). Orizzonte di pianificazione 10 anni, con definizione di un piano d'azione dettagliato per i primi 2-3 anni
	Definizione del piano di implementazione	Il piano deve precisare: • le priorità di intervento e il loro contributi alla sostenibilità; • le responsabilità e le fonti di finanziamento degli interventi; • un chiaro orizzonte temporale per l'attuazione delle azioni e degli interventi; • valutare i rischi e identificare preventivamente le cause di eventuali possibili ritardi.

Principio	Elemento chiave	Raccomandazione
6. Considerare tutti i modi di trasporto in una visione integrata	Integrazione delle modalità di trasporto	Le componenti di mobilità da considerare sono: trasporto pubblico, trasporto non motorizzato, intermodalità, mobilità porta a porta, sicurezza stradale urbana, trasporto su gomma e punti di stazionamento, logistica urbana, gestione della mobilità, Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS), nuovi servizi basati sulla condivisione dei mezzi di trasporto (compresi nuovi modelli di business), trasporto merci e servizi di consegna.
7. Organizzare monitoraggio e valutazione	Definizione di un piano di monitoraggio	• Definire le attività di monitoraggio, revisione e rendicontazione periodici (comprese le responsabilità e il budget, che in genere dovrebbe essere almeno il 5% del budget totale per lo sviluppo dei PUMS e l'eventuale fabbisogno di dotazioni strumentali) basati sul quadro degli indicatori. • Definire una serie di indicatori di misura quantitativi e qualitativi che forniscano informazioni sufficienti con uno sforzo di raccolta dati ragionevole • Misurare regolarmente i propri indicatori, stabilendo metodi di raccolta dati e frequenza definiti ed in particolare, utilizzare gli indicatori strategici per monitorare i progressi verso i target del PUMS (di solito ogni 1-2 anni).
8. Garantire la qualità	Qualità del PUMS e chiara comunicazione	Finalizzare il documento che costituisce il PUMS in modo che sia pronto per l'adozione da parte degli organi politici e la diffusione pubblica

Tabella 2 Principi e raccomandazioni a livello europeo Fonte: Tabella A INDIRIZZI OPERATIVI PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) PER I COMUNI DAI 50.000 AI 100.000 ABITANTI

Agli otto principi si aggiunge la **Raccomandazione della Commissione Europea 2023/550 dell'8 marzo 2023** sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile (C/2023/1524) che sottolinea come il PUMS deve integrare in modo adeguato aspetti correlati al clima e all'energia nell'affrontare questioni di sicurezza, inclusività e accessibilità, oltre che aspetti riguardanti il trasporto delle merci e la logistica del trasporto locale.

In termini di I macro-obiettivi del PUMS si focalizza l'attenzione sugli aspetti dell'attuale assetto della mobilità urbana e periurbana da migliorare per meglio rispondere ai bisogni di mobilità della popolazione e delle imprese del territorio e per accrescere la qualità della vita, in una prospettiva di lungo termine e perseguendo gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Sulla base delle Linee guida europee e della Raccomandazione CE, i PUMS dei comuni con popolazione compresa tra i 50.000 e i 100.000 non ricompresi nel territorio di città metropolitana e le città individuate quali nodi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) con popolazione inferiore ai 100.000 abitanti, dovrebbero essere orientati al perseguimento di quattro macro-obiettivi di riferimento:

- Accrescere la sicurezza stradale, con particolare attenzione per le categorie a maggior rischio di lesioni gravi e in riferimento al Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 (PNSS);
- Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico;
- Aumentare il ricorso alla mobilità attiva;
- Migliorare la qualità dell'aria, in accordo con gli obiettivi del PNIEC (Piano Nazionale Energia e Clima) e i piani regionali di miglioramento della qualità dell'aria.



L'insieme di questi macro-obiettivi si collega direttamente all'obiettivo 11.2 individuato dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, ovvero **Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili**, che si propone di assicurare a tutti, entro il 2030, l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, economici e sostenibili, migliorando la sicurezza stradale e potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di coloro che si trovano in situazioni vulnerabili.

3.1.4 MOBILITY MANAGEMENT

Il **Mobility Management** è uno strumento di gestione della domanda di mobilità quotidiana delle persone promosso da aziende pubbliche e private ed il cui iter normativo nel nostro Paese ha avuto è stato avviato con il *Decreto Ronchi*, DL 27 Marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente.

Il Decreto, insieme al successivo del 2000, oltre ad introdurre le politiche connesse al Mobility Management, che ha introdotto la figura professionale del **responsabile della mobilità**: il **Mobility Manager** (MM).

Nell'ambito dei Decreti si delineano due figure professionali:

- Mobility Manager di azienda;
- Mobility Manager di Area.

Il Mobility Manager di azienda ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata adottando, tra l'altro, strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PSCL) con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (car pooling, car sharing, bike sharing, trasporto a chiamata, navette, etc.). Ogni azienda deve comunicare la nomina del Mobility Manager aziendale al Mobility Manager di Area del rispettivo Comune. Lo strumento attuativo dei PSCL è l'accordo di Mobility Management tra azienda e MM di Area.

Il **Mobility Manager di Area**, introdotto dalla normativa nazionale nel 2000, è invece la figura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, istituita presso l'**Ufficio Tecnico del Traffico di ogni Comune** (ad esclusione dei più piccoli). Il Mobility Manager di Area ha i seguenti compiti principali:

- mantenere i collegamenti fra la struttura comunale e le aziende di trasporto locale;
- assistere le aziende nella redazione dei piani spostamento casa-lavoro;
- collaborare alla realizzazione dei PSCL aziendali fornendo ausilio tecnico e supporto informativo;
- promuovere iniziative di mobilità sostenibile di area.

La **legge 221 del 28 dicembre 2015**, "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*" istituisce negli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, la figura del **Mobility Manager scolastico**.

Il Mobility Manager scolastico è scelto tra il personale docente su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa e con l'ordinamento scolastico, e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. Il Mobility Manager scolastico ha i seguenti compiti:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi;
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.

In merito alle **condizioni di riferimento per l'obbligo di nomina del MM Aziendale**, il Decreto Interministeriale del 1998 ammetteva la figura per le imprese e gli enti pubblici con più di 300 dipendenti per "unità locale" e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti devono individuare un responsabile della mobilità del personale.

Tali soglie sono state superate con il **Decreto-Legge 19 maggio 2020 n. 34 (Decreto Rilancio)** che ha stabilito che (art. 229, comma 4) *al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.*

Non solo, lo stesso Decreto Rilancio stabilisce che il **Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del Piano di Mobilità Sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo.**

Con successivo Decreto del Ministero per la Transizione ecologica, viene data attuazione all'art. 229, comma 4 del Decreto Rilancio e introdotto il riferimento alle **Linee Guida per la redazione dei Piani degli Spostamenti casa-lavoro.**

La normativa nazionale non introduce un sistema di valutazione o sanzionatorio per verificare il corretto adempimento alla normativa. Tuttavia, per raggiungere gli obiettivi di Piano, si ritiene necessario un coinvolgimento maggiore da parte delle aziende e dei cittadini tutti, da raggiungere attraverso politiche incentivanti e promuovendo la cultura della mobilità sostenibile a partire dalle aziende e dalle scuole.

Da osservare che l'**art. 8 del Decreto 179 del 12 maggio 2021** Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager, introduce la **premialità** per cui ***nell'ambito dei programmi di finanziamento per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero della transizione ecologica, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero congiuntamente dai medesimi Ministeri, può essere assegnata una premialità ai comuni che presentano un***

progetto derivante dalla integrazione e dal coordinamento di più PSCL relativi al proprio territorio, adottati e aggiornati ai sensi del presente decreto.

Nel 2022 il DM n.231 esplicita l'importanza del Mobility Management per il quale il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili istituisce con l'art.1 il **Tavolo Tecnico sul Mobility Management** composto da rappresentanti del MIMS, del Ministero della transizione ecologica, dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI) e dai mobility manager d'area di una selezione di città di diversa dimensione demografica (città metropolitane e città medie grandi). Il Tavolo tra le attività per cui è preposto prevede anche l'elaborazione delle linee guida per i mobility manager d'area (art.2).

Nello stesso anno, con la Legge 5 agosto 2022 vengono previste *specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile*, Linee Guida che saranno adottate dal Ministro dell'Istruzione, sentiti il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano 'Rigenerazione Scuola' di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196.

Inoltre, pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fine Luglio 2024, gli **Indirizzi Operativi per le attività dei Mobility Manager d'Area** forniscono una guida operativa efficace dedicata ai soggetti incaricati di svolgere le funzioni di Mobility Manager d'Area.

L'obiettivo è quello di supportare le figure preposte nell'attuazione dei compiti loro assegnati dal Decreto del Ministro della transizione ecologica (attuale Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (attuale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del 12 maggio 2021, n. 179.

Il documento⁶ si articola in **tre parti**:

- nella prima è richiamato il contesto di riferimento e descritti i **requisiti dei Mobility Manager di Area**,
- nella seconda parte vengono trattati gli aspetti relativi alla **nomina della figura ed alla sua collocazione organizzativa all'interno dell'Ente di riferimento**,
- nella terza si descrive nel dettaglio le **attività da svolgere**.

Relativamente alla procedura di redazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro Casa-Scuola il riferimento è costituito dalle Linee guida⁷ per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5 (pubblicato in G.U. - Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021).

3.1.5 RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Il principale riferimento normativo per la Valutazione Ambientale Strategica è costituito dalla **Direttiva Europea 2001/42/CE (detta direttiva VAS)** la quale ha l'obiettivo "*di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando*

⁶ <https://www.mit.gov.it/documentazione/indirizzi-operativi-per-le-attivit -dei-mobility-manager-darea>

⁷ https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/mobilit _sostenibile/2021-05-12_linee_guida_pscl.pdf

che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (ex art. 1).

La direttiva VAS risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri:

- diritto alla informazione,
- diritto alla partecipazione alle decisioni
- accesso alla giustizia

La Direttiva 2001/42/CE (art. 3) individua specificatamente una serie di piani e programmi che devono essere sottoposti a VAS e ne esclude altri.

In particolare, devono essere sistematicamente sottoposti a VAS i piani e programmi che:

siano elaborati nei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei **trasporti**, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della **pianificazione territoriale** o della destinazione dei suoli e che definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (direttiva concernente la Valutazione di Impatto Ambientale)

i piani e programmi "per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE" (cosiddetta direttiva "habitat")

La Direttiva definisce inoltre che non devono essere sottoposti a VAS:

- i piani e programmi "destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile";
- i piani e programmi "finanziari e di bilancio"
- piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- modifiche minori dei piani e dei programmi che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS;
- piani e i programmi diversi da quelli che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti;

Per i Piani e Programmi non rientranti nelle tipologie indicate dalla Direttiva è necessario procedere, secondo criteri definiti all'art. 3, par. 3, 4 e 5 e dall'Allegato II della Direttiva ad una verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica.

Il PUMS è quindi assoggettato alla procedura di VAS.

Essa prevede una fase di **Consultazione preliminare**, per condividere con le **Autorità con competenze ambientali** le decisioni sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio.

La Direttiva VAS, inoltre, all'art. 5 stabilisce che "*Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 ("per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi") devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio*".

A **livello nazionale** il regime legislativo sta recentemente evolvendo secondo un orientamento in cui la dimensione ambientale è effettivamente integrata all'interno dei piani e dei programmi, si è infatti recepita di recente la Direttiva Europea 2001/42/CE, esplicitando le procedure da adottarsi per la VAS. Il principale riferimento normativo è costituito dal **Testo Unico Ambientale (D.Lgs. 152/06)** e le sue successive modifiche.

Il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 afferma che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione dei piani e dei programmi per cui è prevista, in quanto preordinata a garantire che gli effetti, derivanti dall'attuazione dei piani stessi, siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

La VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma, comunque prima della sua approvazione, ed integrata alle procedure ordinarie previste per l'adozione dei piani e dei programmi.

La realizzazione della VAS è concretizzata nel Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del piano o programma da approvare. Per la stesura dello stesso si può fare riferimento all'allegato I al D.Lgs. 152/'06, che rappresenta una guida delle informazioni da inserire nel rapporto. Tali informazioni devono comunque essere valutate con l'autorità competente e le altre autorità che, per specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti legati all'attuazione del piano stesso, sia per la portata delle informazioni da inserire che per il loro livello di dettaglio. Aspetti importanti da non tralasciare nel **rapporto ambientale** sono quindi:

- I contenuti ed i principali obiettivi del piano o del programma, ed il rapporto con altri piani o programmi pertinenti;
- lo stato attuale dell'ambiente e la sua possibile evoluzione senza l'attuazione del piano o programma;
- le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere interessate in modo significativo dall'attuazione del piano o programma;
- i problemi ambientali esistenti e pertinenti al piano o programma, compresi quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, a zone di protezione speciale e di interesse per la flora e la fauna;
- gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario o nazionale pertinenti al piano o programma;
- i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi quelli secondari o cumulativi, siano essi a breve o lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi;
- le misure previste per ridurre o compensare gli effetti negativi indotti dall'attuazione del piano o programma;
- la sintesi delle ragioni che motivano la scelta delle alternative e la descrizione dei criteri di valutazione, delle difficoltà incontrate nella raccolta dei dati;
- le misure previste per il monitoraggio ed il controllo degli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma;
- una sintesi non tecnica del documento.

Il rapporto ambientale, prima della sua adozione o approvazione, deve essere messo a disposizione delle autorità, che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o del programma stesso, e del pubblico, con le forme di pubblicità previste dalla normativa vigente, per la presentazione di eventuali osservazioni.

Una volta scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni, è previsto che l'autorità competente si pronunci con un giudizio di compatibilità ambientale: il parere positivo, anche se subordinato alla presentazione di modifiche o integrazioni da valutarsi, è necessario per il proseguo del procedimento di approvazione del piano o programma.

L'approvazione del piano o programma tiene conto del parere dell'autorità competente, ed è pubblicata accompagnata da una sintesi che illustra come sono state integrate le considerazioni ambientali nel piano o programma stesso e come è stato tenuto in considerazione il rapporto ambientale nel processo

autorizzativo, i risultati delle consultazioni e le motivazioni della scelta di quella adottata tra le alternative possibili, infine, le misure di monitoraggio.

Il controllo sugli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma, viene effettuato dall'autorità competente per l'approvazione del piano, che si avvale del sistema delle Agenzie ambientali.

Sempre nel D. Lgs. 152/'06 e s.m. ed i., al capo III si leggono le "disposizioni specifiche per la VAS in sede regionale o provinciale". In questa sezione si specifica che sono le Regioni e le Province a stabilire, con proprie leggi e regolamenti, le procedure per la valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi; qualora non vengano specificate altrimenti, le procedure da seguire sono quelle statali.

3.2 Inquadramento pianificatorio e programmatico

3.2.1 SCALA SOVRANAZIONALE E NAZIONALE

3.2.1.1 DEF - Documento di Economia e Finanza 2025 - Allegato Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica

Il documento "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" fornisce le linee di indirizzo per lo sviluppo degli investimenti infrastrutturali di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in coerenza con il quadro programmatico europeo e contiene la ricognizione dei principali interventi in corso e programmati, con l'aggiornamento dei costi, delle risorse disponibili e dei fabbisogni residui. Negli ultimi anni, il panorama europeo ed italiano ha assistito a una profonda trasformazione, dettata dall'urgenza di una transizione verso modelli economici e sociali efficienti, sostenibili e resilienti.

La necessità di promuovere la crescita economica e l'innovazione tecnologica, garantendo allo stesso tempo un'adeguata tutela del territorio e dei diritti sociali ha portato alla definizione di strategie integrative e multidimensionali e, in questo contesto, **lo sviluppo infrastrutturale e il miglioramento del sistema di mobilità e logistica, in Italia, si configurano non solo come un volano per la crescita economica, ma anche come uno strumento fondamentale per la realizzazione degli obiettivi di transizione verde e digitale**, in linea con il quadro di riferimento europeo.

Il percorso intrapreso, in questo senso, da istituzioni pubbliche e stakeholder privati è caratterizzato da una visione sinergica, che mira a realizzare investimenti accompagnati da riforme strutturali, capaci di rispondere in maniera adeguata alle sfide poste dal cambiamento climatico e dalla crescente domanda di servizi efficienti e a basso impatto ambientale. Allo stesso tempo, le innovazioni digitali rappresentano un elemento centrale per il consolidamento di infrastrutture resilienti e di una mobilità intelligente; il contrasto alla precarietà abitativa e il miglioramento del sistema del trasporto locale inducono cambiamenti profondi nel funzionamento delle città; l'incremento degli standard di fornitura e di riserva idrica rispondono alle emergenze indotte dai cambiamenti climatici.

L'approccio strategico allo sviluppo degli investimenti infrastrutturali, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta perseguendo, si basa su principi di inclusività e sul rispetto dei diritti sociali, con il contemporaneo sviluppo del tessuto produttivo ed imprenditoriale, ponendo al centro della pianificazione il benessere della collettività e la tutela delle fasce più vulnerabili e adottando politiche che garantiscano pari opportunità e accesso equo ai benefici derivanti dalla transizione verde e digitale.

L'investimento in infrastrutture all'avanguardia si traduce, dunque, in una doppia opportunità: da un lato, il potenziamento delle capacità produttive e la creazione di occupazione; dall'altro, il

consolidamento di un modello di sviluppo sostenibile, che metta al centro l'uomo e l'ambiente.

Lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della logistica (SNIT) continua ad essere di assoluta priorità nelle politiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche considerando la scadenza del 2026 per il completamento delle opere finanziate dal PNRR e dal Fondo complementare al PNRR, e con una particolare focalizzazione:

- sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, anche sfruttando l'innovazione tecnologica e le opportunità offerte dalla transizione digitale per studiare soluzioni atte a gestire e a ottimizzare i flussi di traffico, a promuovere l'integrazione con il territorio e ad aumentare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici;
- sul potenziamento degli assi ferroviari nazionali per il trasporto delle persone e delle merci, consentendo a tutte le aree del Paese l'accessibilità ai servizi di trasporto veloce per i passeggeri e migliorando le interconnessioni fra porti, interporti e valichi alpini per le merci;
- sulla definizione e attivazione delle procedure di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali, anche allo scopo di ottenere tariffe equilibrate per l'utenza e la certezza degli investimenti sulla rete concessa;
- sulla sicurezza stradale, rivedendo le norme vigenti e ripristinando la certezza dell'irrogazione e della riscossione delle sanzioni;
- sulla valorizzazione della catena logistica, sfruttando le potenzialità della digitalizzazione per produrre miglioramenti tangibili sulla vita delle aziende e delle persone;
- su una riforma del sistema portuale, nella convinzione che i porti debbano rimanere pubblici e nell'ottica di una centralizzazione della governance, favorendo l'innovazione tecnologica e rendendo più efficienti i processi della logistica;
- sul potenziamento del trasporto marittimo e sulla riqualificazione funzionale dell'offerta portuale;
- sull'efficientamento del trasporto pubblico locale, consentendo a ogni cittadino un agevole accesso ai servizi di mobilità e proseguendo nel rinnovo del parco mezzi e nello sviluppo degli investimenti sulle reti;
- sullo sviluppo del trasporto aereo, valorizzando gli aeroporti che svolgono, per la loro collocazione geografica, una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci.

IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA - LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO TEN-T

La Commissione europea ha programmato ormai da decenni, in piena condivisione con gli Stati membri, una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative, prefiggendosi come obiettivi:

- *la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi membri;*
- *il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità di trasporto;*
- *il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti;*
- *la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.*

Tali obiettivi rappresentano un tassello fondamentale dell'azione dell'Unione europea per promuovere la libera circolazione di merci, servizi e cittadini, rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale tra tutti gli Stati membri e le loro regioni, oltre che al di fuori dell'UE, garantendo una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile, la crescita economica e la competitività in una prospettiva globale.

In questo momento storico, tale approccio si evolve ulteriormente e giunge alla fase più impegnativa: completare la realizzazione del piano prefissato e raggiungere gli obiettivi previsti. Per le reti transeuropee dei trasporti, nel prossimo periodo di programmazione 2028-2034 è prevista la prima fondamentale scadenza realizzativa: il completamento della rete Centrale, la cosiddetta Core Network, al 2030.

La Commissione europea ha deciso, inoltre, di pubblicare nel 2021 una proposta legislativa modificativa che ha portato alla revisione della rete di trasporto transeuropea con l'entrata in vigore, lo scorso 18 luglio 2024, del Regolamento 1679/2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n.913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. **Il Regolamento ha introdotto una nuova configurazione delle reti TEN-T e dei Corridoi di trasporto europei**, nuove visioni di governance, nuove sfide ambiziose sui requisiti tecnici da realizzare per tutte le modalità di trasporto, un nuovo concetto di spazio marittimo europeo, obiettivi innovativi per una rete resiliente, sicura, sostenibile, tecnologica e performante con orizzonti di attuazione sempre più compressi associati a cospicui necessari fabbisogni finanziari.

Assume, quindi, un ruolo essenziale l'impegno congiunto degli Stati membri e, per la prima volta, anche dei Paesi terzi localizzati nell'area dei Balcani Occidentali (entrati a pieno diritto nella strategia dei grandi assi dei Corridoi), guidati dagli organismi europei e supportati sia tecnicamente che finanziariamente, per cogliere i frutti di una pianificazione pluriennale strutturata e trasformare in realtà un disegno creato da decenni e perseguito con sforzi e investimenti considerevoli.

La nuova rete transeuropea di trasporto ha come obiettivo quello di essere affidabile, continua e di alta qualità, per garantire una connettività sostenibile in tutta l'Unione europea senza interruzioni fisiche e strozzature.

Il testo del Regolamento contempla, dunque, nuovi requisiti e misure, particolarmente sfidanti e rigorosi, per il completamento della rete transeuropea dei trasporti in tre orizzonti temporali stabiliti: **2030 per la rete di rango Centrale (Core), 2040 per la rete Centrale estesa (extended Core) di nuova introduzione** - che insieme costituiscono i tracciati dei Corridoi - **e 2050 per la rete di rango Globale (Comprehensive)**. I parametri tecnici rafforzati saranno fondamentali per contribuire alla riduzione delle emissioni dei trasporti del 90% e sono monitorati dai Coordinatori nell'ambito del Piano di Lavoro che dovrà essere redatto nel 2025, di concerto con gli Stati membri, per poi essere pubblicato nel 2026 a seguito dell'approvazione dei Ministri. I Coordinatori europei, infatti, nel loro ruolo di "facilitatori" del processo di pianificazione degli investimenti e del monitoraggio delle misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di completamento, continuano a sostenere l'attuazione coordinata dei Corridoi.

Riconoscendo, inoltre, l'importanza della coerenza dei piani nazionali con gli impegni assunti a livello UE per realizzare la rete TEN-T in modo coordinato e tempestivo, l'articolato prevede, altresì, l'allineamento dei piani nazionali con la politica dei trasporti dell'Unione, garantendone la coerenza con le priorità del regolamento stesso, ivi incluse quelle stabilite nei piani di lavoro dei Coordinatori europei.

Quale conseguenza del Regolamento, si è di fatto accelerato il completamento della rete TEN-T anticipando la scadenza per l'implementazione di alcuni requisiti e il completamento di alcune tratte della rete dal 2050 al 2040.

Inoltre, l'impatto del conflitto in territorio ucraino ha indotto le seguenti modifiche:

- estendere quattro corridoi europei di trasporto all'Ucraina e alla Repubblica moldova;
- rimuovere la Russia e la Bielorussia dalle mappe indicative TEN-T;
- adottare misure per un piano di migrazione delle linee ferroviarie, verso lo standard europeo per lo scartamento ferroviario e costruirne di nuove già adeguate.

Ovviamente, per far fronte a tali obblighi sono previsti ingenti investimenti che non possono prescindere da un significativo supporto atteso e auspicato da parte dell'Unione europea. Nell'appendice dell'Allegato è riportata una ricognizione aggiornata dei principali interventi in corso e programmati, con la quantificazione delle risorse finanziarie già a disposizione e degli ulteriori fabbisogni stimati.

3.2.1.2 PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** è il piano di investimenti predisposto dal **Governo italiano** per far fronte alla crisi indotta dalla pandemia di COVID-19 ed è **parte del programma di investimenti e riforme della Commissione Europea denominato Next Generation EU (NGEU)**.

Il **NGEU**, approvato nel luglio 2020 dal Consiglio Europeo, nasce come un **fondo per il sostegno delle economie degli stati Membri in risposta alla crisi economica e sociale indotta dalla crisi sanitaria** e prevede **ingenti investimenti e riforme** per accelerare la **transizione ecologica e digitale**; migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori; e conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale. Tutti i progetti finanziati dal NGEU dovranno essere appaltabili entro il 2023, completati entro giugno 2026.

I due principali strumenti del NGEU sono il **Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF)** e il **Pacchetto di assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d'Europa (REACT EU)**.

Il dispositivo **RRF** richiede agli Stati membri di presentare un **pacchetto di investimenti e riforme: il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**.

Il **PNRR dell'Italia**, la cui versione definitiva presentata nell'aprile 2021 e approvata dalla Commissione Europea è avvenuta nel giugno 2021, si sviluppa intorno a **tre assi strategici condivisi a livello europeo ovvero la digitalizzazione e innovazione, la transizione ecologica e l'inclusione sociale** e si sviluppa lungo **16 Componenti (C)**, quali gli ambiti in cui aggregare progetti di investimento e riforma dei Piani stessi, raggruppate in **6 missioni (M)**:

- **Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo**
 - M1C1: Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA
 - M1C2: Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo
 - M1C3: Turismo e cultura 4.0
- **Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica**
 - M2C1: Economia circolare e agricoltura sostenibile
 - **M2C2: Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile**
 - M2C3: Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici
 - M2C4: Tutela del territorio e della risorsa idrica
- **Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile**
 - M3C1: Investimenti sulla rete ferroviaria
 - M3C2: Intermodalità e logistica integrata
- **Missione 4: Istruzione e ricerca**
 - M4C1: Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università
 - M4C2: Dalla ricerca all'impresa
- **Missione 5: Coesione e inclusione**
 - M5C1: Politiche per il lavoro
 - M5C2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
 - M5C3: Interventi speciali per la coesione territoriale
- **Missione 6: Salute**

- M6C1: Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale
- M6C2: Innovazione, ricerca e digitalizzazione del servizio sanitario nazionale

3.2.1.3 PTE - Piano per la Transizione Ecologica

In data 8 marzo 2022 il CITE - Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica ha approvato il **Piano per la Transizione ecologica**.

Come si legge nella premessa del Documento, il Piano intende fornire un **inquadramento generale sulla strategia per la transizione ecologica italiana** e dà un quadro concettuale che anche accompagna gli interventi del piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), promuovendo una riflessione estesa sui temi di grande impatto culturale, tecnologico e socioeconomico.

Il Piano per la transizione ecologica (PTE) si integra con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e coordina, integrandole con la digitalizzazione e la transizione energetica, le politiche ambientali che porteranno, attraverso un cronoprogramma di misure e di azioni, alla trasformazione del sistema Paese al fine di renderlo capace di centrare gli obiettivi fissati a livello internazionale ed europeo al 2050, consentendo la ripartenza e il rilancio della competitività italiana sia nel contesto europeo che mondiale.

Il PTE prevede di agire su più **macro-obiettivi condivisi a livello europeo**:

Neutralità climatica: portare avanti a tappe forzate il processo di azzeramento delle emissioni di origine antropica di gas a effetto serra fino allo zero netto nel 2050, in particolare attraverso la progressiva uscita dalle fonti fossili e la rapida conversione verso fonti rinnovabili nella produzione di energia, nei trasporti, ecc...

Azzeramento dell'inquinamento: portare l'inquinamento sotto le soglie di attenzione indicate dall'Organizzazione mondiale della sanità.

Adattamento ai cambiamenti climatici: rendere operative le diverse misure di adattamento ai cambiamenti climatici che stanno già producendo delle conseguenze sul territorio, sulla biodiversità e sulle diverse attività economiche.

Ripristino della biodiversità e degli ecosistemi: in collegamento con gli obiettivi di mitigazione e adattamento, ci si propone di potenziare il patrimonio di biodiversità nazionale con misure di conservazione (aumento delle aree protette terrestri e marine), e di implementazione di soluzioni basate sulla natura ("*nature based solutions*") al fine di riportare a una maggiore naturalità aree urbane, degradate e ambiti fondamentali come i fiumi e le coste

Transizione verso l'economia circolare e la bioeconomia: passare da un modello economico lineare a un modello circolare, ripensato in funzione di un modello di produzione additiva, in modo da permettere non solo il riciclo e il riuso dei materiali ma anche il disegno di prodotti durevoli, improntando così i consumi al risparmio di materia e prevenendo alla radice la produzione di rifiuti.

Le principali misure avanzate dal Piano per la transizione ecologica (PTE) sono:

01 - Decarbonizzazione

Le tappe della decarbonizzazione italiana sono scandite dagli impegni europei: "*net zero*" al 2050 e riduzione del 55% al 2030 delle emissioni di CO₂ (rispetto al 1990), con obiettivi nazionali per il 2030 allineati con il pacchetto di proposte "*Fit for 55*" presentato dalla Commissione Europea nel luglio 2021. Il Paese deve affrontare contestualmente un problema diffuso di povertà energetica, reso più evidente dalla pandemia e che interessa il 13% delle famiglie.

Il sistema energetico conoscerà una **profonda trasformazione**, in termini di minori consumi finali, indotti da crescita di efficienza concentrata in particolare sul patrimonio edilizio pubblico e privato, e sui trasporti.

La quota di elettrificazione del sistema dovrà progressivamente tendere e superare quota 50%. L'ac-

celerazione del contributo delle energie rinnovabili diventa un fattore cruciale. Il loro apporto alla generazione elettrica dovrà raggiungere almeno il 72% al 2030 e coprire al 2050 quote prossime al 100% del mix energetico primario complessivo. A tal fine saranno decisivi lo sviluppo conseguente delle reti di trasmissione e distribuzione e degli accumuli nonché la diffusione delle comunità energetiche, e di connesso il ruolo dei *prosumers*, semplificando le procedure di connessione alla rete dell'energia autoprodotta. Nei settori industriali a più alta intensità di emissioni l'utilizzo di idrogeno, bioenergie e cattura dei gas climalteranti servirà ad avvicinare gli obiettivi di decarbonizzazione. Un'attenzione particolare andrà rivolta inoltre al settore agricolo e forestale vista la loro importanza determinante per l'economia nazionale e la loro potenzialità in termini di stoccaggio di carbonio e di riduzione delle emissioni.

02 - Mobilità sostenibile

I trasporti sono responsabili del 30% del totale nazionale delle emissioni e sia la Strategia europea che le misure nazionali coincidono nel riportare la mobilità all'interno di un quadro sostenibile, con almeno 30 milioni di veicoli elettrici in Europa e 6 milioni in Italia al 2030. Di rilievo in prospettiva anche l'obiettivo "net zero" per trasporto navale ed aereo e la spinta su alta velocità e traffico merci su rotaia. Il PNRR rappresenta un cambio di passo verso la mobilità sostenibile, con investimenti nel periodo 2021-26 per circa 38 miliardi di euro nelle Missioni 2 e 3 focalizzate su rete ferroviaria nazionale (alta velocità/capacità) e regionale, trasporto intermodale e mobilità elettrica, ciclabile e pedonale, trasporto pubblico e più di 31 mila punti di ricarica elettrica per veicoli. Nel periodo successivo al 2030, per centrare l'obiettivo di decarbonizzazione completa almeno il 50% delle motorizzazioni dovrà essere elettrico. Un peso analogo dovranno avere idrogeno, biocarburanti e carburanti sintetici ad impatto zero. In un quadro coordinato a livello europeo i sussidi ai combustibili fossili dovranno essere progressivamente eliminati mentre al trasporto aereo, marittimo e dei veicoli su strada dovrà essere valutata la possibilità di estendere il sistema ETS.

03 - Miglioramento della qualità dell'aria

Molte misure previste dal PNRR avranno effetti positivi sulla qualità dell'aria entro il 2026. Il Piano predispone una serie di misure per rispettare gli obiettivi di riduzione degli inquinanti al 2030 stabiliti dalla Direttiva *National Emission Ceilings (NEC)* e le ambizioni poste dal Piano *Toward Zero Pollution* della Commissione europea e costituisce il necessario insieme di iniziative per accelerare il rientro nei limiti di qualità dell'aria nel più breve tempo possibile attraverso un approccio multisettoriale e multilivello. Un'attenzione particolare andrà riservata all'impiego di biomasse, neutre dal punto di vista climatico e a una progressiva riduzione delle emissioni del settore agricolo (come l'ammoniaca). Gli obiettivi al 2050 prevedono il rispetto dei valori molto più cautelativi stabiliti dall'Organizzazione mondiale della sanità. Misure verranno prese anche per il contrasto dell'inquinamento indoor.

04 - Il contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico

L'8% cento circa del territorio italiano è impermeabilizzato e una porzione molto più ampia è interessata da fenomeni di degrado naturale e frammentazione degli habitat, con considerevoli danni anche economici. Dopo un rallentamento durante gli anni della crisi economica, il consumo di suolo è ripreso a un tasso di 2 metri quadrati al secondo.

L'obiettivo del Piano è arrivare a un consumo zero netto entro il 2030, sia minimizzando gli interventi di artificializzazione, sia aumentando il ripristino naturale delle aree più compromesse, quali gli ambiti urbani e le coste. Frane, smottamenti e fenomeni alluvionali riguardano il 90% dei Comuni, con quasi un quinto del territorio a rischio medio-alto. Il Piano prevede di mettere in sicurezza il territorio rafforzando la governance e un sistema di monitoraggio avanzato che diano coerenza a un programma nazionale di prevenzione e contrasto, che porti alla valorizzazione del patrimonio culturale del Paese e del suo paesaggio.

05 - La tutela delle risorse idriche e delle relative infrastrutture

Il sistema delle acque destinate agli usi civili, industriali e agricoli è ampiamente migliorabile sia per quanto riguarda la qualità, la sicurezza di approvvigionamento e la riduzione delle perdite di rete, sia per gli scarichi fognari e la depurazione.

Entro il 2026, gli interventi previsti dal PNRR, per 4,3 miliardi di euro, intendono potenziare infrastrutture di approvvigionamento idrico primario, reti di distribuzione, fognature e depuratori, soprattutto nel Meridione; digitalizzare e distrettualizzare le reti di distribuzione; ridurre del 15% le dispersioni in 15.000 km di reti idriche (oggi pari al 42%), e ottimizzare i sistemi di irrigazione nel 15% delle aree agricole.

Per la stessa data sono previste riforme per rafforzare il Piano nazionale degli interventi nel settore idrico e rendere più efficiente la gestione delle acque con la formazione di consorzi pubblico-privato a livello sovracomunale. **Entro il 2040 si prevede il completamento dei lavori di potenziamento e rinnovo e aumento di qualità ed efficienza delle principali infrastrutture idriche.**

06 - Il ripristino e il rafforzamento della biodiversità

In linea con la strategia europea si prevede un consistente potenziamento delle aree protette (dal 10 al 30%), l'adozione di "soluzioni basate sulla natura" per il ripristino degli ecosistemi degradati e una forte spinta nel monitoraggio a fini scientifici su habitat e specie a rischio, migliorando lo stato di conservazione per almeno il 30% degli habitat e delle specie il cui stato non è soddisfacente, si tratta in sostanza di dare effettiva applicazione ai Piani d'azione, ai Piani di gestione e alle Linee guida già predisposti da parte di ISPRA. I parchi nazionali e le aree marine protette verranno digitalizzati entro il 2026 per monitorare pressioni e stato delle specie, semplificare le procedure amministrative e migliorare i servizi ai visitatori, portando a compimento l'istituzione dei Parchi nazionali in via di costituzione e rafforzando gli strumenti che consentano un pieno sviluppo delle potenzialità di sviluppo territoriale sostenibile. Le foreste coprono il 40% della superficie del Paese e contribuiscono in modo cruciale alla decarbonizzazione e allo stato della biodiversità. È essenziale, pertanto, promuovere una loro tutela attiva attraverso forme di gestione sostenibile, una loro espansione in aree residuali e degradate e la valorizzazione nazionale del legname quale duraturo stoccaggio di carbonio.

Il Piano prevede inoltre il rafforzamento della biodiversità nelle 14 aree metropolitane attraverso un programma di forestazione urbana (con la piantagione di 6,6 milioni di alberi) e di ripristino degli habitat degradati. Anche i fiumi verranno interessati da massicci interventi di rinaturalizzazione, a partire dal Po, per garantire la loro funzione essenziale di corridoi ecologici.

07 - La tutela e lo sviluppo del mare

I mari e gli 8.000 km di coste che contornano il Paese sono fonti straordinarie di biodiversità ma anche di attività economiche e pressioni antropiche.

Primi essenziali provvedimenti del PNRR investono nelle attività di ricerca e osservazione dei fondali e degli habitat marini, anche attraverso il potenziamento di una flotta dedicata. Obiettivo delle ricerche è avere il 90% dei sistemi marini e costieri mappati e monitorati, e il 20% restaurati. Gli obiettivi di conservazione prevedono di portare al 30% l'estensione delle aree marine protette, di cui il 10% con forme rigorose di protezione entro il 2030. Altre misure al 2030 riguardano il contrasto della pesca illegale, azioni coordinate con altri Paesi per la minimizzazione dei rifiuti marini (*marine litter*) e la promozione del turismo sostenibile.

08 - La promozione dell'economia circolare, della bioeconomia e della agricoltura sostenibile

L'economia circolare è una sfida epocale che punta all'eco-progettazione di prodotti durevoli e

riparabili per prevenire la produzione di rifiuti e massimizzarne il recupero, il riutilizzo e il riciclo. A questo fine è stata pubblicata la nuova “Strategia nazionale per l’economia circolare”.

3.2.1.4PSNMS - Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile

Il **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile** è stato approvato con il DPCM 30 aprile 2019. Il Piano era previsto dalla legge di Bilancio 2017 (articolo 1, commi 613- 615, della L. 232/2016) che prevedeva che la realizzazione di un *Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile* destinato al *rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale*, alla promozione e al miglioramento della qualità dell’aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa dell’Unione europea.

La normativa prevedeva, quindi, una dotazione finanziaria, rilevante e duratura nel tempo, per il rinnovo del parco degli autobus utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale su gomma, **l’introduzione di veicoli ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture**.

Gli obiettivi generali che il Piano si pone sono:

- il miglioramento della qualità del parco veicoli attraverso la sostituzione di quelli maggiormente inquinanti ed energivori;
- migliorare la qualità dell’aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato;
- sostenere una politica di infrastrutturazione dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica.

La dotazione finanziaria prevista dal Piano ha un orizzonte temporale al 2033 e suddivide in tre quinquenni i finanziamenti da impiegarsi per nuovi mezzi e relative infrastrutture di supporto, per studi e ricerche e per il sostegno alla filiera produttiva. In particolare, il Piano ha previsto risorse statali per l’acquisto di veicoli adibiti al trasporto pubblico locale e delle relative infrastrutture di supporto, destinate a:

- comuni capoluogo delle città metropolitane ed i comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e biossido di azoto;
- comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti;
- **regioni.**

Per i finanziamenti a diretta gestione regionale, al fine di produrre effetti significativi e di sistema, benché la quota annuale sia predeterminata per un periodo quindicennale, il Piano prevede che l’utilizzo delle risorse sia subordinato ad un piano di investimenti quinquennale con lo scopo di consentire la destinazione dei contributi a tipologie di autobus individuate in base alle novità tecnologiche ed industriali eventualmente. Le risorse attribuite alle regioni sono suddivise come previsto nella tabella in Figura 6 : PNMS (Tabella 12.1 - risorse disponibili per le regioni).

Le suddette risorse verranno assegnate alle Regioni in base ai parametri, di seguito riportati, con riferimento e con riferimento all’intero territorio regionale:

- *numero di residenti;*
- *numero di passeggeri trasportati;*
- *numero di mezzi circolanti;*
- *livello di inquinamento medio del territorio regionale;*
- *quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi.*

Quinquenni	Finanziamento (mln di euro)
2019-2023 (5 anni)	700
2024-2028 (5 anni)	750
2029-2033 (5 anni)	750
totale 2019-2033	2.200

Figura 6 : PNMS (Tabella 12.1 - risorse disponibili per le regioni)

3.2.1.5 PNIEC - Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (2024)

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), previsto dal Regolamento europeo (UE) 2018/1999, è il documento programmatico che definisce la **politica energetica e ambientale del Paese**. A Luglio 2024 i Ministeri dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno inviato alla Commissione europea il testo definitivo del Piano Nazionale integrato Energia e Clima.

Il PNIEC conferma gli obiettivi raggiunti nella prima proposta trasmessa a giugno 2023, superando in alcuni casi anche i target comunitari, in particolare sulle energie rinnovabili.

Oltre alle fonti rinnovabili elettriche, il Piano punta⁸ su:

- produzione di combustibili rinnovabili come il biometano e l'idrogeno insieme all'utilizzo di biocarburanti che già nel breve termine possono contribuire alla **decarbonizzazione del parco auto esistente**,
- diffusione di auto elettriche,
- riduzione della mobilità privata,
- cattura e stoccaggio di CO₂,
- ristrutturazioni edilizie ed elettrificazione dei consumi finali, in particolare attraverso un **crecente peso nel mix termico rinnovabile** delle pompe di calore.

L'area con performance più alte è quella delle FER, dove è ribadito che **l'Italia dovrà raggiungere al 2030 una potenza da fonte rinnovabile di 131 Gigawatt**. Si prevede che quasi ottanta (79.2) di questi deriveranno dal solare, 28.1 dall'eolico, 19.4 dall'idrico, 3.2 dalle bioenergie e 1 Gigawatt da fonte geotermica (quota quest'ultima che potrebbe anche aumentare al raggiungimento di un adeguato livello di maturità di alcune iniziative progettuali in via di sviluppo).

L'Italia condivide pienamente l'orientamento comunitario teso a **rafforzare l'impegno per la decarbonizzazione dei sistemi energetici ed economici europei**, e a portare l'Europa ad essere la prima area regionale ad avere una **dimensione sociale, economica e produttiva totalmente ad emissioni nette nulle**, anche al fine di ottenere una leadership in tale settore in ambito internazionale e quindi ad essere una guida delle altre economie mondiali.

Il percorso da compiere richiederà uno sforzo estremo, in particolar modo per quanto attiene la riduzione dei consumi e delle emissioni nei settori legati agli impegni dell'*Effort Sharing Regulation* (di seguito ESR1), cioè in settori quali **trasporti**, civile, agricoltura, rifiuti e piccola-media industria. Questo significa che, oltre **alle azioni di decarbonizzazione dei settori industriali energivori e termoelettrici legati agli obiettivi dell'Emission Trading Scheme (di seguito ETS)**, per i quali sarà importante sfruttare

⁸ <https://www.mase.gov.it/comunicati/clima-energia-litalia-ha-inviato-il-pniec-bruxelles>

tutte le tecnologie disponibili, occorrerà agire diffusamente con misure drastiche anche nella riduzione dei consumi e delle emissioni carboniche del terziario, del settore residenziale, e **in particolare del trasporto attraverso un deciso shift modale verso il trasporto pubblico (TPL), e la riduzione dei fabbisogni di mobilità, senza trascurare il ricambio dei mezzi pubblici e privati verso veicoli più efficienti e a ridotte emissioni di CO₂.**

Sarà pertanto necessario un sostanziale mutamento degli stili di vita e di consumo verso comportamenti caratterizzati da **maggior efficienza energetica e minori emissioni**, verso i quali le nuove generazioni sono certamente più sensibili, agendo attraverso le fonti di formazione e informazione del pubblico, unite a forme di promozione/disincentivazione dei comportamenti in funzione della loro sostenibilità.

Per fornire una base analitica al Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima sono stati realizzati:

- uno scenario di riferimento, che descrive l'evoluzione del sistema energetico con politiche e misure correnti;
- uno scenario di policy, che considera gli effetti sia delle misure ad oggi già programmate che di quelle ancora in via di definizione nel percorso verso gli obiettivi strategici al 2030.

Si riportano a seguire:

- la tabella relativa alle **principali misure vigenti o programmate** per il raggiungimento degli obiettivi del Piano direttamente o indirettamente connesse al sistema dei trasporti e della mobilità (Fonte: Tabella 2 PNIEC 2024)
- la tabella (Tabella 1 PNIEC 2024) in cui sono illustrati i **principali obiettivi del piano al 2030** su emissioni e assorbimenti di gas serra, fonti energetiche rinnovabili (FER), efficienza energetica.

Tabella 3 Principali misure previste per il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC - Focus Trasporti e Mobilità

NOME SINTETICO DELLA POLITICA o MISURA	Dimensione					
	Emissioni	Rinnovabili	Efficienza	Sicurezza	Mercato, infrastrutture, consumatori	Ricerca, Innovazione, Competitività
Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti - Green Ports (PNRR)						
Rafforzamento ruolo e adozione del patto dei sindaci e della mission <i>climate neutral cities</i>						
Agevolazioni per l'acquisto di veicoli leggeri per il trasporto merci alimentati da carburanti low carbon o elettrici						
Obbligo per le PA all'utilizzo di <i>low carbon fuels</i> (biocarburanti in purezza) o di alimentazione elettrica per le proprie flotte						
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (PNRR)						
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (PNRR)						
Nuove stazioni di ricarica in città e autostrada per favorire l'utilizzo di veicoli elettrici (PNRR)						
Potenziamento infrastrutturale del trasporto ferroviario regionale e dei sistemi di trasporto rapido di massa (PNRR)						
Elettificazione banchine, <i>cold ironing</i> (PNRR)						

NOME SINTETICO DELLA POLITICA o MISURA	Dimensione					
	Emissioni	Rinnovabili	Efficienza	Sicurezza	Mercato, infrastrutture, consumatori	Ricerca, Innovazione, Competitività
Agevolazione ricarica elettrica privata						
Piani urbani per la mobilità sostenibile - PUMS						
Piano infrastrutturale nazionale per la ricarica dei veicoli elettrici - PNIRE						
Programma Cargo Bike						
Programma di incentivazione per la mobilità urbana sostenibile (PrIMUS)						
Programma sperimentale casa-scuola casa-lavoro						
Rinnovo mezzi per trasporto merci						
Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci						
Shift modale nell'ambito del trasporto passeggeri						
Standard emissivi per le auto nuove						
Sviluppo GNL nei trasporti marittimi e servizi portuali						
TPL: rinnovo parco mezzi						
Trasporto scolastico sostenibile						
TPL: misure per il TPL e la mobilità pubblica sostenibile						
Fondo per la strategia di mobilità sostenibile per gli anni 2023-2034 (D.L. 347 del 21/10/2022)						
Investimenti per l'intermodalità delle merci (D.L. 347 del 21/10/2022: ambito 6)						
Misure per la decarbonizzazione del settore aereo (D.L. 347 del 21/10/2022: ambito 4)						
Misure per la decarbonizzazione del settore ferroviario (D.L. 347 del 21/10/2022: ambito 3)						
Misure per la decarbonizzazione del settore navale (D.L. 347 del 21/10/2022: ambito 5)						
Promozione dello shift modale e intermodalità delle persone						
Risorse per la rete metropolitana e il trasporto rapido di massa (D.L. 97/2022)						
Supporto alle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici all'interno della rete TEN-T (D.L. 347 del 21/10/2022: ambito 2)						
Supporto alle iniziative per la riduzione delle emissioni climateranti dovute alla mobilità urbana (D.L. 347 del 21/10/2022: ambito 1)						
TPL: decreto riparto risorse (D.M. 409/2022)						
Trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie, BRT)						

NOME SINTETICO DELLA POLITICA o MISURA	Dimensione					
	Emissioni	Rinnovabili	Efficienza	Sicurezza	Mercato, infrastrutture, consumatori	Ricerca, Innovazione, Competitività
Mobilità urbana sostenibile e gestione degli spazi urbani						
Promozione reti ciclabili e pedonali urbane						
Estensione e potenziamento dei biglietti unici intermodali per aree geografiche (Treno, bus, trasporto leggero)						
Misure per la riduzione dei costi di ricarica per le colonnine di ricarica elettriche pubbliche						
Modulazione delle aliquote dei benefici fiscali (detrazioni, deduzioni, ecc.) per l'acquisto di veicoli aziendali sulla base di fattori emissivi CO2 veicoli						
Ulteriore incremento e modulazione fringe benefit sulla base di fattori emissivi veicoli						
Finanziamento interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano						
Rinverdimento capillare delle città						

Tra le politiche attuali riconosciute fondamentali dal PNIEC 2024, la **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)**, approvata dal CIPE nel dicembre 2017 e aggiornata con Delibera del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica n.1 del 2023 a valle di un processo di revisione insieme al sistema di attori istituzionali, territoriali e non statali che fanno parte del processo di attuazione.

Ai sensi dell'art. 34, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la SNSvS rappresenta il quadro di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi e definisce la necessità di attivazione di un monitoraggio integrato tra i diversi livelli territoriali della capacità di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità posti dalla Strategia, nonché di valutazione del contributo che i diversi piani e programmi forniscono al loro raggiungimento.

Il programma per la coerenza delle politiche per lo sviluppo sostenibile, allegato alla nuova SNSvS, è finalizzato ad accompagnare le amministrazioni in questo esercizio, attraverso il disegno di strumenti e meccanismi di governance per la sostenibilità, definiti insieme a OCSE e alla DG REFORM (Directorate-General for Structural Reform Support) della Commissione europea. La coerenza delle politiche per lo sviluppo sostenibile è dunque una delle condizioni abilitanti della nuova SNSvS, definite come i “vettori di sostenibilità”, tra cui figurano anche l'educazione e la formazione per lo sviluppo sostenibile, oltre che la partecipazione dei cittadini e la collaborazione istituzionale.

Il ruolo dei territori è centrale nel processo di attuazione della SNSvS: 18 strategie di Regioni e Province autonome risultano a oggi approvate, in continuità e coerenza con SNSvS, oltre che 9 agende metropolitane per lo sviluppo sostenibile.

In molti casi, le strategie regionali per lo sviluppo sostenibile integrano le linee di azione su energia, clima e in particolare adattamento al cambiamento climatico come ambiti prioritari di intervento, ponendosi come strategie integrate.

In ottica di **neutralità climatica al 2050**, l'Italia ha presentato alla Commissione europea a febbraio del 2021 la propria **Strategia di lungo termine**, in attuazione dell'articolo 15 del Regolamento (UE) Governance. La Strategia, che sarà aggiornata una volta finalizzato il PNIEC e conterrà anche la previsione del possibile ricorso all'energia nucleare da fissione e da fusione, individua possibili percorsi di decarbonizzazione, prendendo in considerazione diverse opzioni tecnologiche, comprese quelle più innovative, non ancora completamente sviluppate, al fine di raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica al 2050.

	unità di misura	Dato rilevato 2022	PNIEC 2024: Scenario di riferimento 2030	PNIEC 2024: Scenario di policy ¹ 2030	Obiettivi FF55 REPowerEU 2030
Emissioni e assorbimenti di gas serra					
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	%	-45%	-58%	-66%	-62% ²
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori ESR	%	-20%	-29,3%	-40,6%	-43,7% ^{3,4}
Emissioni e assorbimenti di GHG da LULUCF	MtCO ₂ eq	-21,2	-28,4	-28,4	-35,8 ³
Energie rinnovabili					
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi di energia (criteri di calcolo RED 3)	%	19%	26%	39,4%	38,7%
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi di energia nei trasporti (criteri di calcolo RED 3)	%	8%	15%	34%	29% ⁵
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi per riscaldamento e raffreddamento (criteri di calcolo RED 3)	%	21%	24%	36%	29,6% ³ - 39,1%
Quota di energia da FER nei consumi finali del settore elettrico	%	37%	53%	63%	non previsto
Quota di idrogeno da FER rispetto al totale dell'idrogeno usato nell'industria	%	0%	4%	54%	42% ³
Efficienza energetica					
Consumi di energia primaria	Mtep	140	133	123	111
Consumi di energia finale	Mtep	112	111	102	93
Risparmi annui cumulati nei consumi finali tramite regimi obbligatori di efficienza energetica	Mtep	3,8		73,4	73,4 ³

1. scenario costruito considerando le misure previste a giugno 2024
2. vincolante solo per le emissioni complessive a livello di Unione europea
3. vincolante
4. vincolante non solo il 2030 ma tutto il percorso dal 2021 al 2030
5. vincolante per gli operatori economici

Figura 7 Principali indicatori di scenario e obiettivi su energia e clima al 2030

Il PNIEC, inoltre, avanza come *in vista degli obiettivi al 2030, e successivamente al 2050, è inoltre necessario stimolare un ruolo più attivo degli Enti territoriali più vicini al cittadino. In particolare, attraverso la valorizzazione e il potenziamento delle azioni che tali Enti stanno portando avanti nell'ambito dei propri Piani di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e Piani di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC), strumenti operativi del "Patto dei Sindaci"*.

Relativamente alla **Dimensione della Decarbonizzazione**, e delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra, il Consiglio Europeo del 10-11 dicembre 2020 ha adottato l'obiettivo di riduzione UE delle emissioni nette pari ad almeno il 55% entro il 2030 rispetto al 1990.

Il 29 luglio 2021 è entrata in vigore la Legge europea sul clima (Regolamento (UE) 2021/1119) che rende coerente l'obiettivo UE al 2030, *"stabilisce l'obiettivo vincolante della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050"* e *"istituisce un quadro per progredire nel perseguimento dell'obiettivo globale*

di adattamento”.

L'Unione europea intende raggiungere l'obiettivo di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra al 2030 di almeno il 55% rispetto al 1990, che include anche gli assorbimenti e le emissioni di gas a effetto serra del settore LULUCF (uso del suolo, cambiamento di uso del suolo e silvicoltura).

Il pacchetto di proposte legislative, noto come **Fit for 55**, consiste in una serie di proposte atte a riformare l'insieme di **direttive e regolamenti** che stabiliscono gli **obiettivi in materia di ETS** (Emission Trading Scheme), **ESR** (Effort Sharing Regulation), **LULUCF**, **efficienza energetica e rinnovabili** per gli Stati Membri.

A seguire il quadro sintetico del PNIEC 2024 del peso di ciascun settore in termini di **emissioni di GHG (Mt CO₂eq)** nel periodo 1990-2022.

	1990	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DA USI ENERGETICI, di cui:	426	488	430	360	356	351	346	336	300	332	338
Industrie energetiche	138	160	137	106	105	105	96	92	82	86	95
Industrie manifatturiere e costruzioni	92	92	70	56	54	53	54	50	46	55	55
Trasporti	102	128	116	107	106	102	105	106	87	103	110
Civile	79	96	96	82	83	83	84	81	79	82	73
Altro energia e fuggitive	15	12	10	9	8	8	8	7	7	6	6
DA ALTRE FONTI, di cui:	96	107	92	83	83	81	82	80	79	79	75
Processi industriali e f-gas	39	48	37	30	29	29	29	28	25	26	24
Agricoltura (allevamenti e coltivazioni)	38	35	33	32	34	33	33	32	34	33	31
Rifiuti	19	24	22	20	20	20	20	20	20	20	20
TOTALE	522	596	522	443	439	432	428	416	379	411	413

Figura 8 Evoluzione delle emissioni per settore nel periodo 1990-2022 (Emissioni di GHG, Mt di CO₂eq) [Fonte: ISPRA] 1990 2005 2010 2015 2016 (Tab.6 PNIEC 2024

Riguardo specificamente al settore dei trasporti, il Piano individua misure, politiche e interventi che contribuiscano alla decarbonizzazione del settore dei trasporti traguardando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050.

Tra le Politiche e misure volte a conseguire la mobilità a basse emissioni (compresa l'elettrificazione dei trasporti) il PNIEC 2024 individua:

➤ **LA MOBILITA' A BASSE EMISSIONI E IL POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE**

RINNOVO DEL PARCO AUTO

POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

➤ **LE MISURE DI RIDUZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITA'**

MISURE PER LA PROMOZIONE DELLO SHIFT MODALE, sostenute tramite:

Rafforzamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Divieto progressivo di circolazione di autobus più inquinanti

Fondo per la mobilità sostenibile

Sistemi di trasporto rapido di massa

- TRASPORTO FERROVIARIO
- SHIFT MODALE NELL'AMBITO DEL TRASPORTO DELLE MERCI
- MISURE DI MOBILITÀ DOLCE
- LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ, ovvero:

PUMS: PIANI URBANI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

LE LINEE GUIDA SUI BICI PLAN

LE LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE E L'IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

TAVOLO TECNICO SUL MOBILITY MANAGEMENT

3.2.1.6 PNSS - Piano Nazionale di Sicurezza Stradale 2030

Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2021-2030 (PNSS 2030) ha come obiettivo quello di fornire un documento di programmazione, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 ed un successivo rallentamento negli anni più recenti.

Il PNSS 2030 si colloca a valle dei due documenti precedenti: Piano PNSS 2010 e relativo aggiornamento PNSS Orizzonte 2020, che hanno permesso di ottenere importanti risultati nel processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

Il Ministero delle Infrastrutture ha elaborato una prima versione del PNSS 2030, oggetto di Consultazione fino al mese di Luglio 2021 e nel novembre 2021 il MIMS ha trasmesso alle Camere il PNSS recante gli indirizzi generali e linee guida di attuazione per la sicurezza stradale.

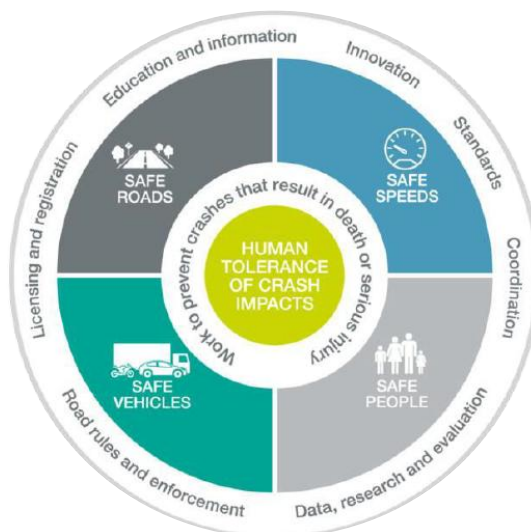


Figura 9 - I principi del Safe System⁹ (Fonte: Australian National Road Safety Strategy, 2011) - Fonte: PNSS 2030

⁹ L'OCSE ha adottato nel 2016²² l'approccio Safe System, osservando che i principi alla sua base rappresentano un cambiamento fondamentale rispetto al modo tradizionale con cui la sicurezza stradale è stata concepita e gestita. Nel giugno 2019 la Commissione Europea ha pubblicato un documento di lavoro sul tema "Sicurezza stradale: prossimi passi verso «Vision Zero»"²³, impiegando per la prima volta sistematicamente a livello UE l'approccio Safe System. Il Safe System rappresenta un cambiamento importante rispetto all'approccio seguito nel passato. Il Safe System funge da quadro unificante per le politiche e i piani di sicurezza stradale che ogni Stato membro delle Nazioni Unite è chiamato a predisporre e si basa su quattro principi guida:

1. i guidatori commettono errori che possono portare a incidenti;

Il Piano fissa come obiettivo generale quello di **pervenire a dimezzare il numero di morti** (da 3000 a 1500) **entro il 2030 e individua quali soggetti a maggior rischio** e, dunque, meritevoli di particolare tutela i seguenti: **i ciclisti; i pedoni; i conducenti di ciclomotori e motocicli; i bambini; le persone di età superiore a 65 anni.**

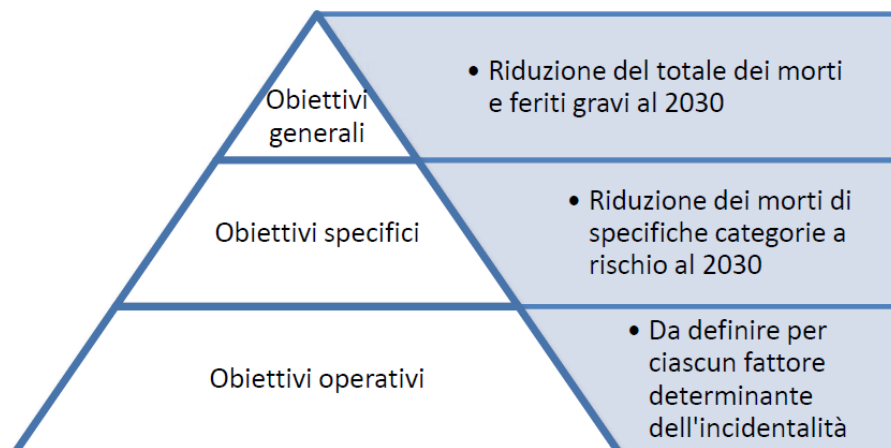


Figura 10 Gerarchia degli obiettivi del PNSS 2030 - Fonte: PNSS 2030

Per ciascuna di queste categorie, il Piano detta **linee strategiche specifiche** costituite dall'analisi dei fattori di rischio e dalle azioni da intraprendere. In via di estrema sintesi:

- per i **ciclisti e i pedoni**, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, carenze uditive o cognitive, la mancata osservanza della segnaletica, condizioni metereologiche avverse e condizioni dell'infrastrutturali carenti. Tra le azioni, migliorare la visibilità e l'illuminazione, introdurre corsie e piste ciclabili e responsabilizzare i conducenti sia delle automobili sia degli stessi ciclisti e pedoni;
- per i **conducenti delle due ruote a motore**, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, la mancata osservanza della segnaletica e delle distanze di sicurezza, l'assunzione di rischi eccessivi e la velocità non consentita e il non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, responsabilizzare i conducenti, irrigidire i controlli sulla velocità dei ciclomotori e motocicli, favorire la circolazione di veicoli più sicuri;
- per i **bambini**, tra i fattori di rischio sono inseriti il non corretto uso dei dispositivi di protezione e le caratteristiche progettuali dei veicoli. Tra le azioni, intensificare l'educazione stradale, responsabilizzare i genitori (o i tutori) e munire i percorsi casa-scuola di speciali iniziative di gestione del traffico;
- per gli **utenti over 65**, tra i fattori di rischio sono inseriti la distrazione e la disattenzione, che include il sovraccarico cognitivo, le caratteristiche del traffico, non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, per esempio, progettare delle strade auto-esplicative, che riducano il rischio di manovre pericolose come la guida contromano e che mitigino le conseguenze degli errori, attraverso misure di miglioramento della visibilità e dell'illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale, di informazione e avviso ai conducenti, delle banchine e del margine laterale; favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggiore protezione degli occupanti e aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva.

2. il corpo umano ha una capacità fisica limitata per tollerare le azioni di impatto senza subire danni;

3. esiste una responsabilità condivisa tra coloro che progettano, costruiscono, gestiscono e utilizzano il sistema stradale nelle sue componenti (uomo, infrastruttura, veicolo) nel prevenire incidenti che provocano lesioni gravi o morte;

4. tutte le parti del sistema devono essere rafforzate per moltiplicare i loro effetti in una visione olistica, in modo tale che, se una parte si guasta o fallisce, gli utenti della strada siano comunque protetti. Cinque sono gli elementi essenziali che riflettono una visione olistica della sicurezza stradale: strade e margini stradali più sicuri; veicoli più sicuri; uso della strada più sicuro da parte degli utenti; velocità adatte alla funzione e al livello di sicurezza della strada; assistenza post-incidente.

3.2.1.7PGMC - Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed extraurbana 2022 - 2024

Il riferimento a livello nazionale per lo sviluppo della mobilità ciclistica è il Piano¹⁰ Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) urbana e extraurbana 2022 - 2024 che è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed è finalizzato a realizzare il Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC).

Il PGMC è articolato con riferimento a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica:

- ambito urbano e metropolitano;
- ambito extra-urbano (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

Il Piano, articolato in sei Capitoli e tre Documenti Allegati, definisce:

- 1) *il quadro economico e delle risorse, per ciascuno degli anni del periodo di riferimento, degli stanziamenti di bilancio da ripartire per il finanziamento degli interventi identificati nel PGMC, come declinati anche nei piani della mobilità ciclistica delle Regioni e Province autonome delle Città metropolitane e dei Comuni;*
- 2) *gli obiettivi annuali, su ciascuno degli anni del periodo di riferimento, per realizzare un effettivo sviluppo del SNMC. Gli obiettivi sono fissati per ciascuno dei due richiamati settori di intervento avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;*
- 3) *il complesso degli interventi volti a realizzare progressivamente i tracciati di interesse nazionale, a partire dal Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN) che sono parte della Rete Ciclabile Nazionale (RCN) Bicalitalia, di cui all'articolo 4 della legge n. 2/2018. Si fissano altresì gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa.*
- 4) *gli interventi prioritari nell'ottica di definire un modello intermodale nazionale e di integrazione tra sistemi di viabilità stradale, ferroviaria e con il trasporto pubblico locale, pianificando le linee di azione per la realizzazione a livello locale di ciclovie che integrino il disegno della RCN;*
- 5) *le linee di indirizzo amministrativo e regolamentare necessarie per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa del governo, delle Regioni e Province autonome, delle Città metropolitane e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;*
- 6) *le modalità per promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete ciclo-viaria e le azioni necessarie a sviluppare una cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile;*
- 7) *l'identificazione delle linee di azione che dovranno essere poste per conseguire gli obiettivi stabiliti dal PGMC e sostenere lo sviluppo del SNMC in ambito urbano (con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale - TPL);*
- 8) *la definizione del modello di verifica di obiettivi e azioni per consentire il controllo Piano.*

¹⁰ Il Piano della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022 - 2024 è stato pubblicato il 3 agosto 2022 - <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mims-libera-della-conferenza-unificata-al-prim-piano-generale-della-mobilita> Il Piano, di durata triennale, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), oggi MIT, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), sentiti il Ministro della transizione ecologica (MITE), il Ministro della cultura (MIC), il Ministro del turismo (MITUR), previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

In termini di **Obiettivi Strategici, Generali e specifici** il Piano individua

- **obiettivi strategici**, *finalizzati a ispirare il complesso di azioni promosse dallo Stato, dalle Regioni e Province autonome e dagli Enti Locali*, compresa la redazione del Piano stesso;
- **obiettivi generali** che, discendendo dagli obiettivi strategici, *definiscono, nel medio periodo, l'azione che il Governo (nello specifico il MIT e i Ministeri concertanti) esercitano per lo sviluppo della mobilità ciclistica*. In questo primo PGMC gli obiettivi generali assumono necessariamente il carattere di "obiettivi di processo";
- **obiettivi specifici**, *che derivano dagli obiettivi generali e si articolano nei tre anni di validità del Piano e generano le azioni operative definite dal PGMC*.

Relazione gerarchica tra obiettivi strategici, generali e specifici			
Obiettivi strategici	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni
Riassumono la missione di lungo periodo che la legge n. 2/2018 assegna allo Stato in termini di sviluppo della mobilità ciclistica	Determinano la declinazione di medio periodo degli obiettivi strategici, nei due ambiti di sviluppo individuati, l'ambito della mobilità urbana e metropolitana e l'ambito della mobilità extra-urbana (regionale, nazionale ed europea)	Obiettivi di breve periodo legati alla verifica degli strumenti tecnici ed economici disponibili nell'arco dei tre anni di validità del Piano	Attività che il Piano prevede per raggiungere gli obiettivi specifici

Figura 11 PGMC 2022 - 2024; Quadro di sintesi delle relazioni tra obiettivi

In particolare, l'**Allegato C) LA PIANIFICAZIONE RETE CICLABILE NAZIONALE** del Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica Urbana ed extraurbana 2022 2024 detta il reticolo nel complessivo disegno della Rete Ciclabile Nazionale RCN-Bicitalia composto da:

- **Tavola 1** - il primo elemento essenziale di questa rete è costituito del **sistema EuroVelo** (come elaborata dall'European Cyclists Federation) che vede uno sviluppo nel nostro Paese dei tracciati n.5; n.7; n.8.



Figura 12 Rete Eurovelo: 16 itinerari per un'estensione Ciclovie complessiva di circa 80 mila km nell'intero territorio europeo

- Tavola 2 - Il secondo segmento della rete è costituito dal Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche "SNCT"



Figura 13 Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche SNCT

- Tavola 3 - sono descritti gli ulteriori interventi che riguardano specificatamente quattro ambiti territoriali che interessano in particolare la Regione Campania, la Regione Umbria, la regione Valle d'Aosta è la provincia autonoma di Bolzano. Su questi quattro territori è stata già decisa in sede amministrativa la realizzazione di specifiche nuove ciclovie che saranno oggetto di finanziamento nell'ambito dei prossimi interventi di attribuzione delle risorse.

• **Tavola 4 - Rete BICITALIA aggiornata al 2022**

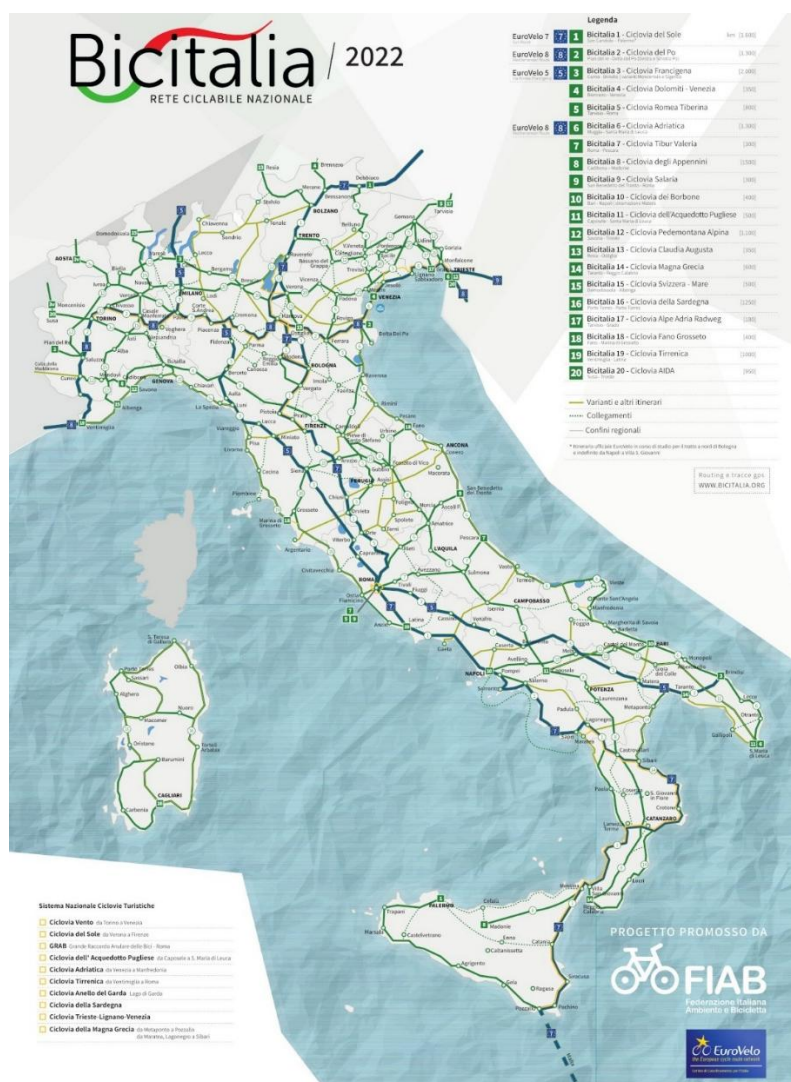


Figura 14 Rete BICITALIA aggiornata al 2022

Per la **Regione Marche** Si confermano i seguenti itinerari riportati nella mappa Bicitalia 2022:

- **Bicitalia 06:** Ciclovía Adriatica itinerario Muggia -Santa Maria di Leuca (EuroVelo 8)
- **Bicitalia 09:** Ciclovía Salaria itinerario San Benedetto del Tronto - Ascoli Piceno - Roma
- **Bicitalia 18:** Ciclovía Fano Grosseto itinerario Fano - Urbino- Gubbio- Marina di Grosseto
- **Bicitalia 8:** Ciclovía degli Appennini itinerario Cadibona -Madonie anche se non interessa direttamente il territorio regionale risulta un utile collegamento tra gli itinerari trasversali nell'ambito dei territori interni

In aggiunta a tali itinerari, si propone, di far rientrare nella rete nazionale anche i seguenti tracciati:

- Ciclovía "Civitanova Marche - Monte Argentario" si sviluppa attraverso le regioni Marche (Civitanova Marche- Macerata- Colfiorito- Confine Regione Umbria) Umbria e Toscana, si connette con la Ciclovía Adriatica, la Ciclovía del Sole e la Ciclovía degli Appennini.
- Ciclovía "Ancona- Civitavecchia" (Ancona- Jesi - Fossato di Vico- Foligno- Spoleto - Terni-Orte Civitavecchia) si precisa che a Fossato di Vico si interconnette con Bicitalia 8 e 18.
- Integrazione a Bicitalia 06 con la "Biciclovía del Conero" da Porto Recanati, Camerano, Offagna Polverigi, Chiaravalle, Jesi, Falconara Marittima. Tale percorso risulta anche approvato nel PFTE della Ciclovía Adriatica (Venezia-Gargano) e già individuato nella rete Bicitalia 2022 come

variante/collegamento a Bicitalia 6.

3.2.1.8PC - Piano Commerciale RFI - Novembre 2024

Con il Piano Commerciale, redatto¹¹ in coerenza con la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita dal MIT, Rete Ferroviaria Italiana adempie agli obblighi derivanti dall'art. 15 comma 5 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 - Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico¹².

In particolare, ai sensi dell'art. 8 comma 1 della direttiva 34/2012, **gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale, attraverso lo strumento della "strategia¹³ indicativa di sviluppo dell'infrastruttura" al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario.**

Gli scenari di attivazione indicati nei documenti del PC RFI sono suscettibili di variazioni a valle della chiusura delle fasi di progettazione e della programmazione effettiva dei lavori interferenti con l'esercizio, da rendere compatibili con l'offerta commerciale e con la correlata pianificazione dei richiedenti. Inoltre, i modelli di esercizio che vengono rappresentati come obiettivo del relativo progetto di investimento, si basano sugli Accordi Quadro stipulati con le regioni.

Il processo di digitalizzazione del Piano Commerciale ha portato ad un significativo incremento delle informazioni messe a disposizione e, anche nella rinnovata edizione 2024, il PC RFI si articola nelle quattro parti:

- Trasporto Pubblico Locale
- Lungo Percorso
- Merci
- Piani Nazionali, in cui sono rappresentati tutti i programmi di investimento trasversali ai tre business.

Il sistema di trasporto ferroviario delle Marche si caratterizza per una concentrazione del traffico lungo la **direttrice Adriatica**, ove si integra con i servizi a mercato, e la **direttrice Orte - Falconara** per i collegamenti con Roma e con l'Umbria.

Il resto del bacino marchigiano è costituito da **due appendici dell'Adriatica**. Una si dirama da Civitanova e, passando da Macerata, si congiunge con la direttrice romana ad Albacina; l'altra, **diramandosi da Porto d'Ascoli, arriva ad Ascoli Piceno**. I servizi presenti, ad eccezione di pochi casi, **non presentano ancora una struttura strettamente cadenzata**.

Sulla linea Orte - Falconara si prevede di sistematizzare i servizi extraurbani veloci Ancona - Roma al fine di garantire opportunità di interscambio anche con i servizi della Regione Umbria.

Lungo la direttrice Adriatica si osservano principalmente i servizi di carattere extraurbano:

- Piacenza - Ancona (120') con rinforzi;

¹¹ Il Piano Commerciale è redatto anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 quinquies del D.lgs. 112/2015

¹² Rifusione

¹³ Nell'ambito di tale strategia, riferita a un periodo di almeno cinque anni, lo Stato, attraverso lo strumento del Contratto di Programma, eroga al Gestore dell'Infrastruttura finanziamenti sufficienti in funzione dei compiti del Gestore della rete

- Bologna/Rimini - Pesaro/Ancona (1 treno/ora);
- Ancona - Pescara (120').

L'interscambio è garantito con i servizi a mercato sia in direzione nord che sud nella stazione di Ancona. La direttrice Falconara - Orte è caratterizzata da servizi extraurbani:

- Ancona - Roma (120');
- Ancona - Fabriano (1 treno/ora).

A completamento dei servizi regionali di natura extraurbana si segnalano le **relazioni Ancona - Ascoli e Ascoli - San Benedetto del Tronto** con un'offerta di 1 treno l'ora con rinforzi nelle ore di punta.

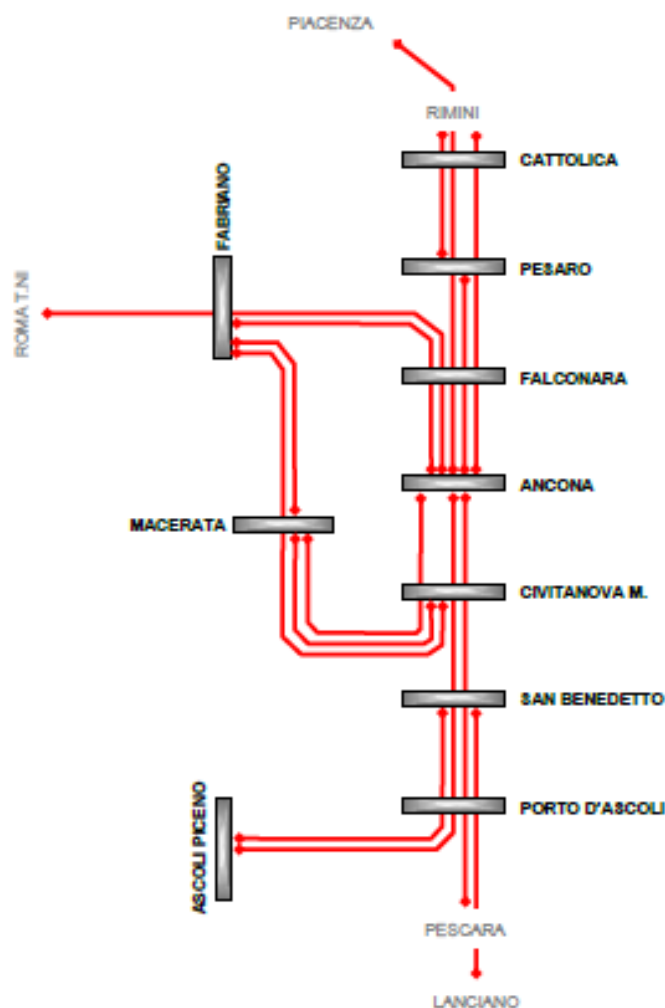


Figura 15 - Il Sistema Ferroviario Marchigiano - Fonte: PC RFI Ottobre 2024

In Termini di sviluppo, l'Accordo Quadro tra RFI e Regione Marche è stato aggiornato nel 2022.

Lo sviluppo dei servizi riguarda soprattutto la linea Orte - Falconara, sulla quale sono previsti numerosi interventi di potenziamento. In particolare, oltre al potenziamento dei collegamenti tra Ancona e Roma, verrà cadenzato ogni 60' il servizio Ancona - Fabriano via Macerata.

Sulla direttrice Adriatica verrà perseguita, in armonia con le possibili variazioni dei servizi a mercato conseguenti alla velocizzazione della linea, la costante integrazione con gli stessi per gli spostamenti a lungo raggio. Sulla linea Civitanova - Albacina, attraverso un accordo fra Regione Marche, Comune di Tolentino e RFI verrà realizzata la nuova fermata di Tolentino Campus fra Tolentino e San Severino.

Nell'ambito del progetto di elettrificazione della linea Civitanova - Albacina, l'attuale fermata di

Urbisaglia sarà trasformata in stazione. Gli interventi di potenziamento tecnologico sono volti all'incremento della regolarità del servizio.

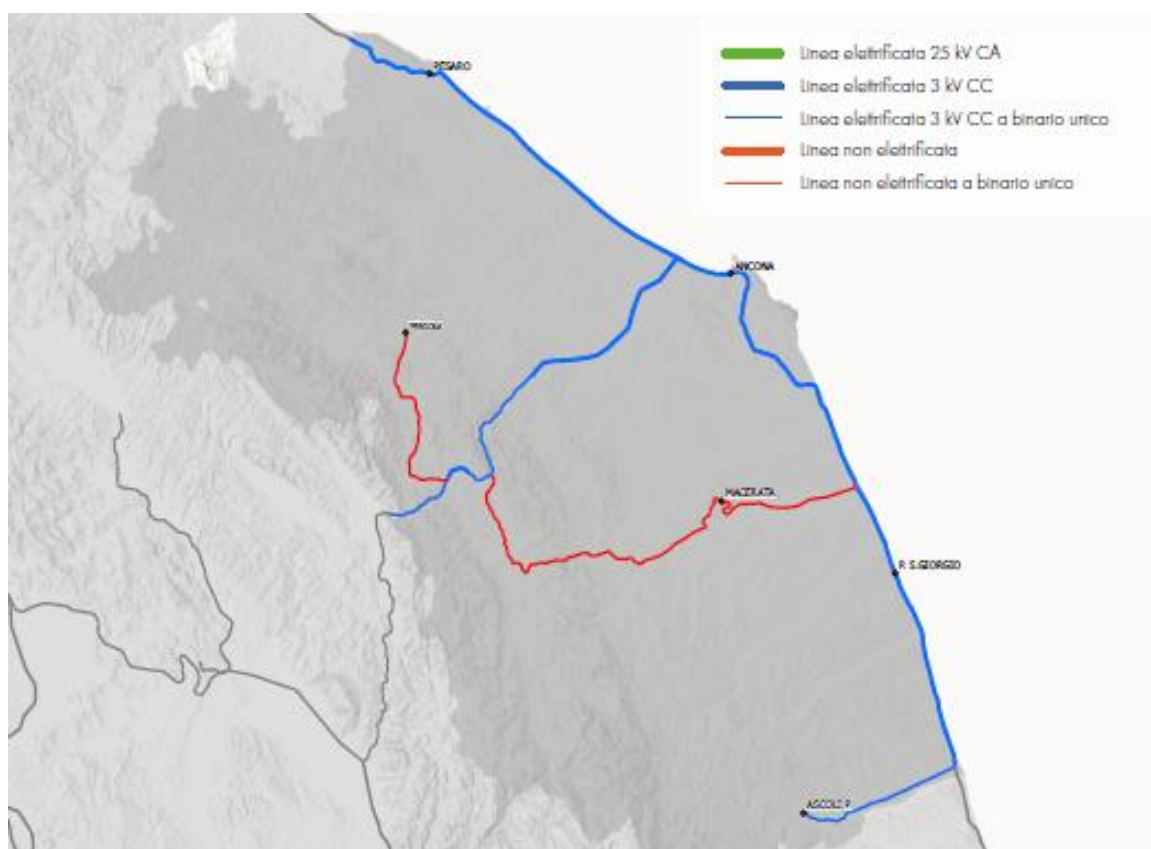
La Regione Marche si estende per 9.694 km² e conta 1,5 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 229 comuni distribuiti in 5 province. La Regione si posiziona all'11° posto per densità abitativa, al 13° posto per popolazione e al 15° posto in Italia per superficie e numero di enti locali. In Termini di infrastrutture e tecnologie, risulta:

ALIMENTAZIONE

Linee elettrificate	270 km
› Linee a doppio binario	204 km
› Linee a semplice binario	66 km
Linee non elettrificate (diesel)	118 km

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

Sistemi di telecomando della circolazione	357 km
---	--------



L'Overview delle azioni 2024 - 2028 prevede:

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
 Nuova Fermata di Tolentino Campus		2025
 Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Civitanova - Macerata - Albacina		2026
 Potenziamento direttrice Orte - Falconara (fase)		2026 fase oltre 2028 co.

È inoltre previsto l'adeguamento della stazione FS di Ascoli Piceno tramite il Programma Integrato Stazioni. I lavori sono in corso al momento di redazione del presente Quadro Conoscitivo ed è prevista l'attivazione della nuova stazione nel 2027. Le azioni principali riguardano incrementare la funzionalità e il decoro, abbattere le barriere architettoniche, potenziare l'informazione al pubblico, migliorare l'accessibilità al treno.

3.2.2 SCALA REGIONALE

3.2.2.1 PPAR - Piano Paesistico Ambientale Regionale

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche PPAR, approvato con D.A.C.R. n° 197 del 3 novembre 1989 si configura come piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non a specifiche aree. L'obiettivo del PPAR è quello di "procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni". Per raggiungere questo obiettivo il PPAR elabora una descrizione dell'intero territorio regionale visto come:

- Insieme di sottosistemi tematici (geologico-geomorfologico-idrogeologico; botanico-vegetazionale; storico-culturale): per ognuno vengono evidenziati condizioni di rischio, obiettivi e indirizzi della tutela;
- Insieme di sottosistemi territoriali, distinti per diverso valore: aree A (aree eccezionali), aree B e C (unità di paesaggio di alto valore o che esprimono qualità diffusa), aree D (resto del territorio), aree V (aree ad alta percezione visuale)
- Insieme di categorie costitutive del paesaggio, insieme cioè degli elementi base del paesaggio che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici. Il Piano riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

Compito dei PRG comunali, nel processo di adeguamento al PPAR, è quello di definire con uno sguardo più ravvicinato gli ambiti definitivi di tutela, eventualmente variandone il livello. In questo senso il PPAR tutela i beni individuati attraverso le "prescrizioni di base" che sono suddivise in transitorie, che cessano l'effetto quando il piano regolatore avrà concluso il processo di adeguamento, e permanenti, intese come soglia minima e inderogabile anche in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici generali.

3.2.2.2 PIT - Piano di inquadramento territoriale

Il Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n° 295 del 08/02/2000, definisce come obiettivi:

- La coesione interna dei sistemi territoriali sovralocali;
- Il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;

- La localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
- La valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
- Il consolidamento dei territori fragili;
- Il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
- Lo sviluppo dei territori transfrontalieri.

Nel tradurre questi orientamenti il PIT propone una strategia di pianificazione fundamentalmente orientata all'azione piuttosto che al vincolo e ai principi di sussidiarietà e partenariato piuttosto che di affermazione gerarchizzata dei poteri di utilizzo. Il Piano si impegna quindi a promuovere un insieme di strategie intersettoriali localizzate e di progetti territoriali fondati su una visione d'insieme dello spazio regionale e del suo futuro.

3.2.2.3 PEAR - Piano Energetico Ambientale Regionale

Con Deliberazione n. 42 è stata approvato il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR 2020). Decreto Legislativo 3 Marzo 2011, N. 28.

Il Documento rappresenta l'aggiornamento del Piano Energetico-Ambientale Regionale (PEAR) della Regione Marche. Il PEAR, approvato dal Consiglio regionale il 16 febbraio 2005.

I motivi che hanno reso necessario l'aggiornamento del PEAR sono principalmente due:

- la regionalizzazione degli obiettivi del "Piano europeo per l'Energia e il Clima", approvato con Decisione n. 406/2009/CE2 e Direttiva 2009/28/CE3, denominato "Strategia 20.20.20" e recepito con D.lgs. 28/20114. In Italia gli obblighi assegnati dall'Unione Europea sono stati suddivisi tra le diverse Regioni con il D.M. 15 marzo 20125, noto come Decreto "Burden Sharing" (letteralmente: condivisione dell'onere), e sono diventati cogenti per le Regioni stesse.
- il mutato contesto socio-economico, il quale modifica di fatto, rispetto al PEAR2005, parte degli obiettivi e le modalità per raggiungerli. Ciò impone una revisione di alcune delle azioni del PEAR2005 e un'analisi critica delle linee strategiche che costituivano le fondamenta applicative di quello strumento di pianificazione, per capire se possa essere ribadita la loro validità e attualità o se esse vadano riviste alla luce delle mutazioni intervenute nel contesto.

Gli obiettivi che l'aggiornamento del PEAR persegue sono pertanto:

- la definizione delle modalità con cui la Regione Marche intende far fronte agli obblighi cogenti previsti dal D.M. 15 marzo 2012 in termini di adeguamento della percentuale di energia rinnovabile sui consumi finali lordi;
- la revisione della Strategia Energetica Regionale al 2020, alla luce del mutato contesto socio-economico.

In questa sede, per opportunità di trattazione, vengono riportati i tratti salienti della Strategia regionale 2020 e le Linee guida al 2030.

La strategia energetica che le Marche sono chiamate ad adottare non può prescindere dalle opportunità offerte dal recente processo di riconversione ecologica dell'economia in chiave green e dalla sempre più forte necessità di innovazione del tessuto manifatturiero e produttivo regionale e più in generale del "sistema Marche". Le Marche sono chiamate a competere in un contesto sempre più globale in cui qualità e sostenibilità sono aspetti che hanno dimostrato di poter fare la differenza.

Una strategia che dunque deve coniugare in maniera "intelligente" il perseguimento degli obiettivi di crescita economica con quelli di sostenibilità ambientale e più in particolare con gli obiettivi di contrasto del fenomeno dei cambiamenti climatici e quindi di riduzione delle emissioni di gas climalteranti.

Sulla base delle considerazioni relative al contesto, svolte qui di seguito, vengono analizzate e definite le linee strategiche regionali al 2020.

Al fine, poi, di delineare un percorso fin da ora condiviso per le strategie energetiche regionali sul medio-lungo periodo vengono definite le linee guida della politica energetica regionale al 2030; ciò al fine di indirizzare la pianificazione in un contesto che si ritiene virtuoso e che consentirà il rispetto degli obiettivi che l'Unione Europea ha già portato al 2030.

Relativamente al settore trasporti vengono dettati gli indirizzi per le Reti per la mobilità elettrica¹⁴, per le quali le stesse vengono introdotte come *un utile complemento alla realizzazione della smart grid*¹⁵.

La mobilità elettrica, realizzata sia con veicoli ibridi che con veicoli equipaggiati con il solo motore elettrico, soprattutto se alimentata da fonte rinnovabile, al momento sembra la migliore risposta alle esigenze di ridurre l'inquinamento da traffico nei centri urbani, di ridurre le emissioni di gas climalteranti e di ridurre, quindi, i consumi di energia da fonte fossile (carburanti) così come richiesto dal perseguimento degli obiettivi Burden Sharing.

La diffusione della mobilità elettrica è strettamente legata alla diffusione di una rete adeguata per la ricarica dei veicoli. Questa rete, organizzata in modo opportuno, potrebbe funzionare anche come una sorta di accumulo diffuso per l'energia elettrica prodotta in surplus e quindi diventare di diritto una componente fondamentale della smart grid.

La legge 7 agosto 2012 n. 134267, che al Capo IV-bis contiene "Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive", ha portato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad approvare il "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica"²⁶⁸.

Il Piano nazionale, viste le odierne caratteristiche del mercato della mobilità elettrica (ancora non consolidata ma bensì in fase di sviluppo e sperimentazione sia lato infrastrutture di ricarica che lato veicoli) individua la necessità di dividere il periodo di sviluppo in due fasi principali e consequenziali che portino, attraverso aggiornamenti annuali del Piano, ad una politica consolidata e condivisa della mobilità elettrica con un orizzonte temporale fino al 2020.

¹⁴ Cfr. PEAR 2020, pag. 166

¹⁵ La *smart grid* utilizzerà prodotti e servizi innovativi assieme a tecnologie intelligenti di monitoraggio, controllo, comunicazione, riparazione automatica al fine di:

- facilitare la connessione e l'operatività di generatori elettrici eterogenei di qualunque dimensione e tecnologia;
- fornire ai consumatori strumenti per contribuire ad ottimizzare il funzionamento del sistema globale;
- dare ai consumatori maggior informazione e potere di scelta;
- ridurre significativamente l'impatto ambientale dell'intero sistema elettrico;
- aumentare il grado di affidabilità e sicurezza del sistema elettrico

Fase	Periodo temporale	Obiettivi generali
Fase 1 Definizione e Sviluppo	2013-2016	- Introduzione di una dimensione minima di veicoli elettrici; - Introduzione di infrastrutturazione di base di punti di ricarica pubblici e privati; - Concertazione e definizione di standard tecnologici; - Definizione, sviluppo e implementazione di policy che favoriscano lo sviluppo della mobilità elettrica; - Incentivo allo sviluppo tecnologico.
Fase 2 Consolidamento	2017-2020	- Emanazione di norme comuni e condivise tra Stati Membri; - Diffusione su larga scala di veicoli elettrici; - Completamento e consolidamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica (e privata); - Incentivo allo sviluppo tecnologico.

Figura 16 Traiettorie temporale di implementazione del Piano per le infrastrutture di ricarica

3.2.2.4 Piano Regionale Infrastrutture 2032

Gli obiettivi fissati dal Piano Marche 2032 sono:

- 1) Riconnettere Ancona alle Marche e le Marche all'Italia e all'Europa.
- 2) Costruire un nuovo Corridoio europeo Ten-T diagonale che colleghi i Balcani e l'Oriente con la Penisola Iberica e l'Atlantico.
- 3) Creare una rete infrastrutturale "a maglia" su gomma e su ferro.
- 4) Realizzare infrastrutture moderne ed efficienti per garantire lo sviluppo sostenibile.

Gli investimenti in infrastrutture sono la più grande opportunità, non solo per ridurre le disuguaglianze territoriali, ma anche per creare nuova occupazione e frenare lo spopolamento, soprattutto della fascia subappenninica e in quella medio-collinare dei territori interni, nonché per migliorare la vivibilità della popolazione che vive nella fascia costiera, oltre a valorizzare in Italia e nel mondo le eccellenze naturalistiche, culturali e imprenditoriali della nostra regione.

Il nucleo centrale di Marche 2032 è sostenuto da quattro concetti chiave

- 5) Sostenibilità,
- 6) Sicurezza,
- 7) Inter- Multimodalità,
- 8) Interconnessione

Ed anche un orientamento strategico - il passaggio dall'attuale struttura di collegamenti "a pettine" ad una "a maglia".

INPUT	OUTPUT
 Sostenibilità ambientale, economica e sociale	Infrastrutture che alimentino la crescita industriale, rispettino l'ambiente e valorizzino le ricchezze paesaggistiche, artistiche, storiche e culturali delle Marche.
	Infrastrutture che creino nuove opportunità per imprese e attività commerciali e riducano le disuguaglianze territoriali, sociali ed economiche.
	Infrastrutture alla base di un modello di sviluppo che non comprometta le capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni.
 Sicurezza	Infrastrutture che garantiscano spostamenti rapidi e sicuri, per i cittadini marchigiani, le imprese e i loro dipendenti, gli studenti, i visitatori ed i turisti che scelgono le Marche come meta delle loro vacanze.
 Inter e Multimodalità	Infrastrutture che offrano a passeggeri e merci più di una modalità di trasporto combinato mare-gomma-ferro-aria, al fine di ottimizzare tempi e risorse, ridurre i costi e abbattere le emissioni di CO2 nell'ambiente.
 Interconnessione	Infrastrutture che siano in grado di connettere tra loro i territori delle Marche, da nord a sud, dalla costa all'entroterra, tra i grandi e i piccoli centri.
	Infrastrutture che siano in grado di riconnettere le Marche con l'Italia e l'Europa, diventando, non solo nodo fondamentale dei Corridoi Europei che dal Vecchio Continente scendono verso il Mediterraneo, ma anche "piattaforma logistica naturale" per i traffici provenienti dal lontano Oriente, attraversano l'Est Europa e si spingono oltre la Penisola Iberica verso l'Atlantico, il Nord Europa e le Americhe.

Il cambio di paradigma "pettine-maglia" dovrà assicurare un maggior grado di servizio e di accessibilità a tutto il territorio regionale, moltiplicando, in una logica di intermodalità e multimodalità, le opportunità di connessione per tutti i soggetti, dalle famiglie alle imprese, dai turisti ai lavoratori e ai giovani studenti, contribuendo in maniera decisiva ad abbattere le disuguaglianze territoriali, sociali ed economiche.

Allo stesso tempo, la rete di collegamenti sarà funzionale ad incrementare i flussi sulle principali direttrici nazionali e soprattutto europee, composte dai corridoi TEN-T esistenti e da quello che vorremmo aprire in direzione est-ovest.

L'obiettivo principale di Marche 2032, infatti, è quello di connettere le province marchigiane tra loro, e riconnettere le Marche all'Italia e all'Europa.

Questo si traduce, in sintesi:

- collegarsi ai corridoi europei TEN-T esistenti (Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, che si sviluppano lungo la dorsale adriatica Nord-Sud in direzione Ancona, che fino al 2020 si arrestavano a Ravenna e, grazie all'intervento della Regione Marche sono stati prolungati fino al Capoluogo regionale offrendo l'opportunità di collegare anche Bari);
- creare le condizioni per aprirne di nuovi, in grado di collegare in maniera trasversale, attraverso il tracciato Adriatico-Tirreno, l'Estremo e il Medio Oriente, l'Est Europa, la Penisola Iberica e i porti europei dell'Atlantico, valorizzando il Porto del Capoluogo regionale, autentico fulcro della piattaforma logistica naturale insieme a Interporto di Jesi e Aeroporto di Falconara.

La struttura "a maglia" contribuirebbe ad abbattere l'attuale marginalizzazione sofferta da ampie porzioni a bassa densità del territorio regionale: area subappenninica, aree rurali e in generale tutte le aree poco servite dal "pettine" dell'attuale rete di infrastrutture e di collegamenti.

Assi e obiettivi specifici di Marche 2032:

A Asse A “Marche Connesse - Accessibilità, efficacia ed efficienza”

A1. Incrementare l'accessibilità regionale attraverso i servizi di TPL

A2. Aumentare l'accessibilità stradale alle grandi arterie in connessione con il sistema pedemontano-intervallivo

A3. Aumentare l'accessibilità ferroviaria nazionale in connessione con l'Anello delle Marche

A4. Incrementare l'accessibilità ai nodi intermodali e alle porte di ingresso e scambio con le reti nazionali e internazionali

A5. Aumentare l'accessibilità infrastrutturale e le connessioni alla scala nazionale

A6. Incrementare l'accessibilità infrastrutturale e le connessioni alla scala europea e internazionale

A7. Efficientare e modernizzare i sistemi ferroviari

A8. Efficientare i sistemi aeroportuali

A9. Incrementare l'accessibilità regionale attraverso le connessioni digitali

A10. Rendere più attrattivo, efficiente ed efficace il TPL

B Asse B “Marche Sostenibili - Sviluppo socio-economico e rispetto dell'ambiente”

B1. Incentivare l'utilizzo del sistema di mobilità collettivo intermodale

B2. Sviluppare un sistema di mobilità collettivo su gomma a basse emissioni

B3. Sviluppare un sistema di mobilità collettivo ferroviario a basse emissioni

B4. Sviluppare le mobilità attive

B5. Incentivare un sistema di mobilità privata a basse e nuove vie di comunicazione più efficienti

B6. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili utilizzata nel settore trasporti

B7. Ridurre gli impatti da traffico navale

C Asse C “Marche in Sicurezza - Modernità e interconnessione per spostamenti rapidi e sicuri”

C1. Garantire la prevenzione sismica e idrogeologica, con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto

C2. Ridurre l'incidentalità stradale e le vittime della strada

C3. Ridurre l'incidentalità ferroviaria

C4. Ridurre l'incidentalità nei nodi portuali e intermodali

D Asse D “Marche in Crescita - nuove opportunità per una crescita socio-economica sostenibile”

D1. Promuovere una rete moderna transnazionale europea

D2. Completare i corridoi TEN-T e migliorare le connessioni

D3. Favorire lo sviluppo ed efficientare i nodi aeroportuali e le connessioni

D4. Efficientare i sistemi logistici

D5. Valorizzare l'impresa e il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto

D6. Favorire le connessioni fisiche con gli attrattori turistici e culturali

D7. Integrare i percorsi turistici ciclopedonali con il trasporto su ferro

D8. Favorire le connessioni digitali con gli attrattori turistici e culturali: Sviluppo reti digitali a supporto dell'offerta turistica

D9. Rivitalizzare le aree colpite dal sisma

D10. Stimolare la crescita economica e la competitività

D11. Connettere la rete dei sistemi regionali vocati a particolari specializzazioni

Il Capitolo cinque del documento di Piano contiene l'insieme delle azioni che sostanziano e danno attuazione a Marche 2032. Si tratta di azioni articolate su diverse scale territoriale e temporali, in parte già facenti parte della programmazione regionale, almeno in termini di linee di indirizzo e in parte di nuova determinazione.

Per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture nella zona di Ascoli Piceno, si riportano le seguenti azioni:



Figura 17 - Interventi di Piano Infrastrutture Ferroviarie. Fonte: Regione Marche - Elaborazione Dipartimento Infrastrutture Territorio e Protezione Civile

INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA FONDAMENTALE DELLE DIRETTRICI INTERREGIONALI

A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11
NUMERO E DESCRIZIONE INTERVENTO																				SCENARIO											
5.	Nodo di Falconara 1 ^a fase. Variante a doppio binario tra Montemarciano e Falconara di 4,4 km (variante di Falconara) e di una Bretella di 1,5 km a semplice binario di collegamento tra la "Variante Falconara" e la linea Orte-Falconara																			SR 2027											
6.	Nodo di Falconara Completamento. Nuova stazione di Montemarciano con la dismissione dell'attuale stazione (finanziata); trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai singoli impianti di sicurezza e segnalamento, e altri lavori residui																			SR 2027											
7.	Velocizzazione tratte della linea Orte Falconara. Incremento dei livelli di regolarità e velocizzazione fino a circa 20', previa verifica opere d'arte, per alcuni servizi Roma-Ancona																			SR 2027											
8.	Linea Orte - Falconara: Raddoppio nel tratto tra Castelplanio e PM228. Lotto 3 Serra S. Quirico - Castelplanio																			SR 2027											
9.	Linea Orte - Falconara: Raddoppio nel tratto tra Castelplanio e PM228. Lotto 2 Genga - Serra S. Quirico																			SR 2027											
10.	Linea Orte - Falconara: Raddoppio nel tratto tra Castelplanio e PM 228. Lotto 1 P.M. 228 - nuovo bivio Nord Albacina																			SR 2032											
11.	Linea Orte - Falconara: Raddoppio PM 228 - Albacina																			SR 2027											
11b.	11b. Linea Orte - Falconara: Raddoppio nel tratto tra Fabriano e Foligno																			SP 2032											
15.	Ferrovia dei due mari - Tratta tra Antrodoto e Ascoli Piceno																			SP 2032											

INTERVENTI SULLA RETE COMPLEMENTARE DELLE DIRETTRICI REGIONALI

A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11
NUMERO E DESCRIZIONE INTERVENTO																				SCENARIO											
2.	Anello ferroviario: Linea Fano Urbino. Attivazione della linea sia ad uso turistico che ad uso commerciale e modello di esercizio pari a 4 coppie/giorno con frequenza di servizi per ogni senso di marcia di circa 2 ore.																			SR 2032											
3.	Anello ferroviario: Linea Pergola Fermignano Urbino. Attivazione della linea sia ad uso turistico che ad uso commerciale e modello di esercizio pari a 4 coppie/giorno con frequenza di servizi per ogni senso di marcia di circa 2 ore.																			SP 2032											
4.	Anello ferroviario Linea Fabriano Pergola. Attivazione della linea ad uso commerciale e modello di esercizio pari a 4 coppie/giorno con frequenza di servizi per ogni senso di marcia di circa 2 ore.																			SR 2027											
12.	Elettrificazione della linea Civitanova Marche - Macerata - Albacina																			SR 2027											
14.	Potenziamento Ascoli - Porto d'Ascoli																			SR 2032											
16.	Programma soppressione dei passaggi a livello priorità 1 sulle linee ferroviarie della Regione Marche: Interventi di priorità 1 individuati dalla DGR n. 1174 del 3 agosto 2020																			SR 2027											
17.	Programma soppressione dei passaggi a livello priorità 2 sulle linee ferroviarie della Regione Marche: Interventi di priorità 2 individuati dalla DGR n. 1174 del 3 agosto 2020																			SR 2032											

INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELL'INTERMODALITÀ FERROVIARIA

A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11
NUMERO E DESCRIZIONE INTERVENTO																				SCENARIO											
20.	Stazioni: Miglioramento/Adeguamento sismico e riqualifica FV e aree esterne (Macerata, Ascoli Piceno, Fabriano, Tolentino, Jesi, Pesaro, Loreto)																			SR 2027											
21.	Stazioni: Adeguamento alla normativa STI PRM e riqualifica aree esterne (Macerata, Ascoli Piceno, Jesi, Pesaro, Loreto)																			SR 2027											
13.	Nuova Fermata Tolentino Campus (TPL) fra le stazioni di Tolentino e San Severino della linea Civitanova - Albacina																			SR 2027											
22.	Stazioni: Miglioramento/Adeguamento sismico, riqualifica FV e aree esterne, adeguamento normativa STI PRM (Ancona, San Benedetto del Tronto)																			SR 2032											
23.	Stazioni: Miglioramento/Adeguamento sismico, riqualifica FV e aree esterne, adeguamento normativa STI PRM (Falconara Marittima, Fano, Porto San Giorgio - Fermo, Senigallia, Porto Recanati, Fabriano, Loreto)																			SP 2032											
29.	Ultimo/penultimo miglio ferroviario - Intervento Lungomare Nord per la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini																			SR 2027											

Per quanto riguarda gli interventi sulla mobilità ciclistica nella zona di Ascoli Piceno, si riportano le seguenti azioni:



Figura 18 - Interventi infrastruttura ciclabile. Fonte: Regione Marche - Elaborazione Dipartimento Infrastrutture Territorio e Protezione Civile

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLA RETE CICLABILE REGIONALE																															
A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11
NUMERO E DESCRIZIONE INTERVENTO																									SCENARIO						
13a.		Ciclovía del Tronto (di interesse interregionale): tratto San Benedetto del Tronto (intersez. Ciclovía Adriatica) - Riserva della Sentina - Montepandone																							SR 2027						
13b.		13b. Ciclovía del Tronto (di interesse interregionale): tratto Spinetoli (fraz. Paggiare del Tronto) - Ascoli Piceno (Z.I. Campolungo)																							SR 2027						
13c.		13c. Ciclovía del Tronto (di interesse interregionale): tratto Ascoli Piceno - Arquata del Tronto (fino al confine regionale)																							SP 2032						
14.		Ponte ciclopedonale sul Fiume Cesano																							SR 2027						
15.		Ponte ciclopedonale sul Fiume Chienti																							SR 2027						
16.		Ponte ciclopedonale sul Fiume Tronto																							SR 2027						

Per quanto riguarda gli interventi sul trasporto pubblico locale, non sono specificati interventi per la zona di Ascoli Piceno, ma interventi generalizzati:

INTERVENTI PER L'ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI DI PIANIFICAZIONE DEL TPL PREVISTI DALLA L.R. 45 /98 E DI INNOVAZIONE DEI SERVIZI																															
A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11
NUMERO E DESCRIZIONE INTERVENTO																									SCENARIO						
1.			Gerarchizzazione della rete con riferimento al ferro e alle linee portanti su gomma dove assente																						SR 2027						
2.			Promozione dell'integrazione tariffaria (analisi degli impatti sulle risorse economiche regionali) e modale																						SR 2032						
3.			Potenziamento delle connessioni del TPL verso le aree interne e le aree a bassa densità attraverso servizi innovativi																						SP 2027						
4.			Disegno di lotti per l'affidamento dei servizi in grado di ottimizzare l'utilizzo delle risorse pubbliche																						SR 2027						
5.			Efficientamento dei servizi di TPL nella prospettiva del MaaS																						SP 2032						
6.			Definizione di centrali di controllo, acquisizione ed elaborazione dei dati del TPL																						SP 2027						
7.			Individuazione di strumenti efficaci e innovativi per fornire informazioni, anche in tempo reale, all'utenza																						SP 2027						
8.			Incentivazione all'uso dei servizi di trasporto pubblico anche attraverso campagne di comunicazione e informazione																						SP 2027						
9.			Definizione di linee guida per la progettazione integrata dei servizi di TPL in ambito urbano																						SP 2027						
10.			Promozione di servizi innovativi (es. sharing) e dell'infomobilità in ambito urbano																						SP 2027						
11.			Redazione e approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale																						SR 2027						
INTERVENTI PER IL RINNOVO E IL POTENZIAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE E DELLE INFRASTRUTTURE A SERVIZIO																															
A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	D11
NUMERO E DESCRIZIONE INTERVENTO																									SCENARIO						
12.			Promozione di infrastrutture per la transizione ecologica nei servizi di trasporto pubblico																						SR 2032						
13.			Potenziamento delle infrastrutture a servizio del TPL nelle aree interne e nelle aree colpite dal sisma																						SP 2027						
14.			Realizzazione di nuove fermate e riqualificazione di quelle esistenti, anche per l'eliminazione delle barriere architettoniche, per potenziare il servizio di TPL extraurbano																						SR 2027						
15.			Sostituzione e adeguamento progressivo del parco mezzi su gomma in senso ecologico e di accessibilità per persone a mobilità ridotta																						SR 2032						
16.			Sostituzione e adeguamento progressivo del parco mezzi su ferro in senso ecologico e di accessibilità per persone a mobilità ridotta																						SR 2032						
17.			Adeguamento tecnologico del materiale rotabile del TPL (bigliettazione elettronica) e sviluppo di sistemi di bigliettazione elettronica anche nella prospettiva del MaaS																						SR 2032						
18.			Promozione di aree di interscambio tra servizi di TPL extraurbani e urbani (e altri servizi locali di "ultimo miglio")																						SP 2032						
19.			Miglioramento delle infrastrutture esistenti per la promozione di nuovi corridoi veloci di TPL su gomma																						SP 2032						

3.2.2.5 Strategia regionale di sviluppo sostenibile

Con la Deliberazione n. 25 approvata dall'Assemblea legislativa regionale nella seduta del 13 dicembre 2021, n. 49, è stata approvata La Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile.

Gli aspetti ambientali, economici e sociali nello sviluppo sostenibile si integrano tra loro e si sostengono reciprocamente allo scopo di costruire una società più equa, sana e armoniosa per tutti.

Con la Risoluzione "Agenda 2030 sullo Sviluppo Sostenibile¹", adottata il 25 settembre 2015, i 193 Paesi delle Nazioni Unite hanno individuato 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals o SDGs) da raggiungere entro il 2030, articolati in 169 Target.

L'Agenda 2030 abbandona la visione settoriale degli obiettivi a favore dell'inquadrimento di una moltitudine di target per i quali è fondamentale comprendere e valorizzare le interconnessioni tra obiettivi e settori diversi per sviluppare strategie e politiche più efficaci e coerenti.



Figura 19 - 17 Sustainable Development Goals dell'Agenda ONU 2030

Ciascun Paese ONU è chiamato a implementare questo percorso e, per questa ragione, è periodicamente valutato attraverso il monitoraggio dello stato di attuazione di Goal e Target, tramite un set di oltre 240 indicatori di riferimento. Coerentemente con gli impegni sottoscritti nel settembre del 2015, l'Italia ha declinato gli SDGs nell'ambito della **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)**, presentata al Consiglio dei Ministri il 2 ottobre 2017 e approvata dal CIPE il 22 dicembre 2017), **nella quale è disegnata la visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla sostenibilità, quale valore condiviso e imprescindibile per affrontare le sfide globali del Paese.**

La Regione Marche ha avviato il processo di definizione della Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS), attraverso adeguati processi informativi e partecipativi, in attuazione dell'art. 34 del D.lgs 152/2006. La SRSvS definisce il contributo a livello territoriale per la realizzazione della SNSvS e dell'Agenda 2030 ed è sviluppata in linea con l'innovazione di processo richiesta che riguarda la forte connessione di 4 ambiti d'azione: sociale, ambientale, economico ed istituzionale, al fine di superare l'approccio "per settori".

Le scelte strategiche della Regione Marche per lo sviluppo sostenibile sono:

- prevenire e ridurre i rischi di catastrofi riducendo l'esposizione ai pericoli e la vulnerabilità, aumentando la capacità di risposta e di recupero, rafforzando così la resilienza
- affrontare i cambiamenti climatici e le dissimmetrie sociali ed economiche correlate
- riconoscere il valore dei servizi ecosistemici e quindi tutelare la biodiversità
- perseguire l'equità tendendo verso l'eliminazione della povertà, della sperequazione dei benefici dello sviluppo e la realizzazione di condizioni di dignità per la vita di ogni persona
- promuovere la ricerca industriale e l'innovazione tecnologica verso lo sviluppo di nuove soluzioni produttive sostenibili, in termini di innovazione ed efficienza energetica, riduzione delle emissioni nell'ambiente, recupero e riutilizzo di sottoprodotti e scarti, sviluppo di produzioni biocompatibili.

In Particolare,

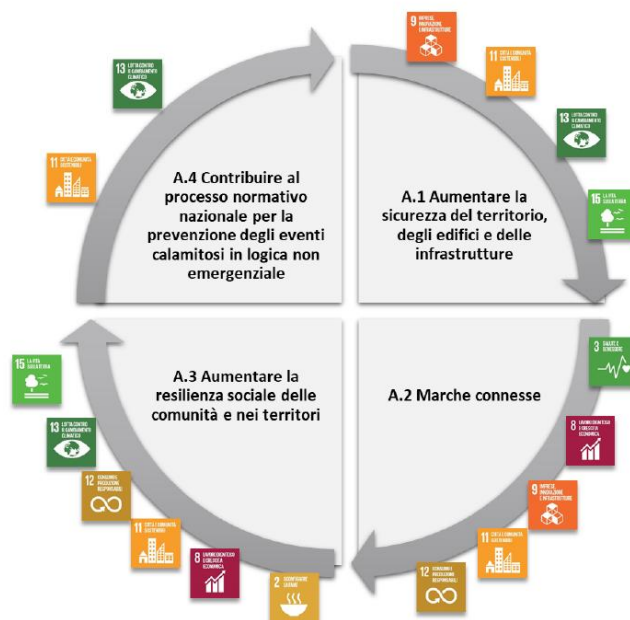
Scelta strategica A: Obiettivi Territorio Resiliente

A.2 Marche connesse

A.2.1 Implementare un sistema di mobilità interconnesso e intermodale che limiti l'isolamento delle aree interne, faciliti le connessioni al di fuori della regione e garantisca una mobilità urbana sostenibile

Per sviluppare un territorio "connesso" è importante favorire la mobilità intermodale sia delle persone che delle merci; **attivare la transizione verso una mobilità urbana ciclabile e pedonale anziché a**

motore; coniugare infrastruttura verdi e mobilità dolce; garantire i collegamenti utili a interconnettere le aree interne. Inoltre, occorre prevedere una stretta integrazione tra le diverse infrastrutture (ad esempio ciclovie e Ferrovia Adriatica che sono contigue e si intersecano in vari punti della fascia costiera), al fine di favorire la funzionalità per il cittadino (es. facilitando il pendolarismo) ma anche giovando al territorio sotto il profilo turistico, sviluppando nuove opportunità di visita e di conoscenza



Scelta Strategica D: Obiettivi Equità tra persone

D.2 Migliorare gli insediamenti urbani, attraverso spazi e servizi adatti alle esigenze di tutte le fasce della popolazione

D.2.2. Realizzare servizi e infrastrutture per la mobilità a favore delle persone con bisogni speciali.

È importante investire in infrastrutture e progettualità a supporto della mobilità dirette all'adeguamento del trasporto pubblico e allo sviluppo di servizi dedicati alle categorie più fragili (es. progetto mobilità sostenibile non vedenti, ecc.), non solo nelle aree urbane ma in tutto il territorio regionale, così da superare l'isolamento delle aree interne e favorire l'accessibilità per la popolazione locale e i turisti.

3.2.2.6 PR FESR della Regione Marche 2021-2027

Il Programma¹⁶ Regionale del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (PR FESR) 2021-2027 della Regione Marche, approvato con Decisione della Commissione Europea C(2022) 8702 del 25 novembre 2022, ha una dotazione finanziaria di 585.685.326 milioni di euro e prevede **4 priorità di intervento in linea con la strategia di coesione per la programmazione 2021-2027.**

Gli assi prioritari e gli obiettivi specifici:

Asse 1 - Ricerca, innovazione, digitalizzazione e competitività - Dotazione € 307.353.000,00

OS 1.1 - Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate

¹⁶ <https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Fondi-Europei/Programmazione-2021-2027/FESR-21-27/Obiettivi-e-dotazione>

OS 1.2 - Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione

OS 1.3 - Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI

Asse 2 - Energia, clima e rischi, risorse idriche e biodiversità - Dotazione € 173.920.000,00

OS 2.1 - Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra

OS 2.2 - Promuovere le energie rinnovabili

OS 2.4 - Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza

OS 2.5 - Promuovere l'accesso all'acqua e la sua gestione sostenibile

OS 2.7 - Rafforzare la protezione e la preservazione della natura, la biodiversità e le infrastrutture verdi

Asse 3 - Mobilità urbana sostenibile - Dotazione € 50.000.000

2.8 - Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Asse 4 - Promozione dello sviluppo sostenibile e integrato - € 33.915.000

OS 5.1 - Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

OS 5.2 - Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree diverse da quelle urbane.

3.2.2.7 Piano per lo sviluppo e la diffusione della mobilità elettrica nella Regione Marche - eMOBILITY ReMa

Con DGR n.1151 del 21 dicembre 2015 e successiva DACR n.75 del 17 luglio 2018, è stato approvato il Piano per lo sviluppo della mobilità elettrica nella Regione Marche - eMOBILITY ReMa.

Il Piano si articola in nove capitoli strutturati in tre fasi quali:

- **Fase 1**, nella quale viene riportato un inquadramento normativo, dello stato dell'arte comunitario, nazionale e regionale della mobilità elettrica;
- **Fase 2**, che individua le caratteristiche di sviluppo della rete di ricarica regionale, comprensive dei requisiti tecnici e dei possibili modelli di gestione della rete di ricarica;
- **Fase 3**, dove sono identificate le misure di attuazione per la diffusione della mobilità elettrica, stime e scenari economici, oltre che alcune disposizioni per gli enti locali per una realizzazione coerente e coordinate delle Infrastrutture di ricarica sul territorio regionale.

Il Piano riconosce dapprima come la mobilità sostenibile sia diventata un obiettivo importante per molti Paesi, e che tra le forme possibili *quella elettrica è considerata la più idonea a soddisfare le esigenze di mobilità e di tutela ambientale grazie ad una riduzione delle emissioni inquinanti e dell'inquinamento acustico.*

Relativamente alla Fase 1, in particolare, il **Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica**, costituisce uno dei principali documenti di programmazione nazionale per lo sviluppo della mobilità elettrica.

Il Piano individua due fasi principali con un orizzonte temporale fino al 2020:

- la Fase 1 - Definizione e Sviluppo (2013-2016) che pone le basi per l'introduzione di una dimensione minima di veicoli ad alimentazione elettrica in Italia e nell'UE anche grazie ad una infrastrutturazione di base che garantisca gli spostamenti all'interno della città e gli spostamenti pendolari che coinvolgono le aree metropolitane nazionali;
- la Fase 2 - Consolidamento (2017- 2020) che emana norme comuni e condivise tra Stati Membri in accordo con le case automobilistiche e gli enti di standardizzazione e normazione.

Tra le **"Policy di sviluppo"** previste dal Piano si richiama il concetto di **integrazione del Piano della Mobilità elettrica nell'ambito dei Piani di settore e/o delle politiche da essi attese**. Il disegno della rete infrastrutturale di ricarica deve essere inserito come parte integrante di una pianificazione integrata del trasporto locale. Gli enti locali dovranno predisporre un Piano ad hoc relativo alla mobilità elettrica. Inoltre, ogni Piano della Mobilità dovrà essere integrato da una sezione dedicata alla mobilità elettrica; tale Sezione dovrà essere altresì coerente con i contenuti dei Piani della mobilità e/o i Piani sulla Qualità dell'Aria redatti a livello regionale. **Il Piano Regionale della Mobilità Elettrica dovrà seguire le indicazioni riportate nel Piano Nazionale, allo stesso modo gli indirizzi del Piano redatto a livello regionale dovranno essere richiamati all'interno dei Piani Comunali (cfr Piano Urbano dei Trasporti, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile).**

L'elettrificazione del parco veicoli rappresenta una rilevante opportunità per realizzare la decarbonizzazione dei trasporti ed è sempre più vista come una delle politiche più promettenti da seguire; in particolare il panorama europeo e nazionale sta evidenziando in maniera sempre più incalzante il ruolo delle infrastrutture di ricarica come elemento nodale per lo sviluppo della mobilità elettrica.

Il mercato degli Electric Vehicle (EV) sta crescendo di anno in anno e grazie alle incoraggianti previsioni i produttori stanno aumentando gli sforzi nel campo della ricerca ed i volumi di produzione dei veicoli elettrici puri e veicoli ibridi, favorendo così l'abbattimento dei costi e pianificando l'uscita di nuovi modelli.

Il Cap. 8 del Piano introduce le *misure di attuazione per lo sviluppo della mobilità elettrica* e riconosce come *l'implementazione organica di una diffusa rete di infrastrutture di ricarica ha un ruolo centrale nello sviluppo della mobilità elettrica sul territorio regionale*.

La Regione Marche ha quindi individuato un **set coordinato ed integrato di misure atte a promuovere lo sviluppo di una mobilità a zero emissioni elettrica sul territorio marchigiano**, in sinergia con gli sviluppi delle altre regioni, in particolar modo con quelle limitrofe (ad es. Emilia Romagna, Umbria, Toscana) che hanno già sviluppato programmi per la diffusione della mobilità elettrica. Tali misure coprono i temi:

- della pianificazione,
- del supporto alla diffusione delle infrastrutture e dei veicoli,
- delle agevolazioni relative all'accessibilità,
- dell'uso del suolo per chi dispone di un veicolo elettrico, oltre che il coinvolgimento della popolazione sulle tematiche della mobilità elettrica. Le misure da intraprendere per lo sviluppo della mobilità elettrica nel contesto regionale possono essere racchiuse nei seguenti **ambiti di intervento**:
 - **1. Sviluppo Infrastrutture di ricarica (IdR):** l'ambito riguarda l'insieme delle misure atte allo sviluppo della rete infrastrutturale;
 - **2. Sviluppo Parco Veicolare:** riguarda le misure a sostegno dello sviluppo del parco elettrico, eventualmente anche in termini di incentivi all'acquisto di nuovi veicoli (pri-

vati e flotte). In parte tale azione già attuata attraverso l'estensione della misura relativa all'esenzione della tassa di circolazione;

- **3. Uso del Suolo:** è l'insieme agevolazioni di cui far disporre il veicolo elettrico, relative all'accessibilità territoriale e all'uso dell'infrastruttura stradale (ZTL, corsie preferenziali, sosta)
- **4. Coinvolgimento e Partecipazione dell'Utenza:** è l'ambito delle misure direttamente rivolte all'utenza in termini di sensibilizzazione all'utilizzo della mobilità elettrica, e si declina in misure relative ad eventi di formazione, programmi di incentivi premianti sull'uso della mobilità elettrica (sia privata che attraverso le sue forme di servizi in sharing), ecc.;
- **5. Ricerca e sviluppo:** è l'ambito delle misure a sostegno della ricerca e lo sviluppo di tecnologie e infrastrutture dedicate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;
- **6. Monitoraggio:** sono misure volte al monitoraggio dell'efficienza e dell'efficacia delle azioni intraprese sui diversi ambiti ed il monitoraggio delle azioni previste dal D.lgs. 257/16.

Ciascuna Misura, può essere poi attuata attraverso una o più Azioni.

3.2.2.8 Piano del trasporto pubblico della regione Marche

Con la proposta di atto amministrativo n. 132/09 a iniziativa della Giunta regionale presentata in data 9 novembre 2009, è stato approvato l'allegato **"Piano regionale del trasporto pubblico locale**. Legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45, articoli 10 e 11" e i relativi allegati.

Il Piano costituisce lo strumento strategico per la programmazione decennale della mobilità integrata su ferro e su gomma. Il documento mira a superare la frammentazione storica dei servizi, promuovendo un sistema basato sul cadenzamento degli orari e sulla riorganizzazione territoriale per assi vallivi.

Il Piano riconosce il ruolo della ferrovia come "ossatura" del TPL regionale, puntando a trasformare l'attuale offerta (spesso basata su treni "spot") in un servizio strutturato e mnemonico attraverso il cadenzamento dell'offerta, l'aumento della produzione di treni*km e il rinnovo del materiale rotabile.

Ascoli Piceno è identificata come uno dei principali poli generatori e attrattori di mobilità della regione. Per l'area ascolana era prevista l'elettrificazione Ascoli-Porto d'Ascoli (che era già finanziato con fondi FAS per oltre 13 milioni di euro), poi attivata nel 2013.

Il Piano dedica inoltre una sezione specifica alla fattibilità di servizi di trasporto di massa su ferro per relazioni di corto raggio, con l'area Ascoli - San Benedetto del Tronto - Grottammare indicata come uno degli ambiti prioritari. Il modello di esercizio proposto a regime prevede:

- **Linea base:** Collegamento Ascoli-San Benedetto (estendibile a Grottammare) con cadenzamento a 60' e rinforzi in punta, per un totale di 18 coppie di corse giornaliere.
- **Servizio Urbano Ascolano:** Una linea ferroviaria interna tra Marino del Tronto e Ascoli centrale con frequenza a 30' (30 coppie di corse giornaliere).
- **Penetrazione Urbana:** In prospettiva di lungo termine, si ipotizza un collegamento prototipale che dalla stazione ferroviaria raggiunga il centro storico di Ascoli e l'area dell'ospedale (zona via dei Girasoli), sfruttando la tecnologia Tram-Treno per circolare in sede urbana. Tale soluzione è vista come compatibile con l'infrastrutturazione proposta dal Piano e potrebbe ulteriormente valorizzarla con importanti ricadute dal lato urbano, considerata l'importanza sovra-comunale dei poli che verrebbero serviti.

L'applicazione sulla relazione Ascoli-Porto d'Ascoli-S. Benedetto-Grottammare si presta in modo particolare in quanto:

- la penetrazione urbana ad Ascoli comporta un'estensione minima in termini di lunghezza ma garantisce l'accessibilità diretta al centro storico;
- il modello di esercizio complessivo è agevolato dal fatto che insiste quasi per intero su una linea secondaria;
- vengono massimizzati i benefici dell'elettrificazione sulla linea anche in ragione della possibile penetrazione in campo urbano;
- si attua una positiva sperimentazione della circolazione in promiscuo:
 - su una tratta molto breve (S. Benedetto-Grottammare) della linea Adriatica tra i servizi di tipo treno-tram e i servizi ad alta intensità;
 - sulla linea Ascoli S. Benedetto, tra servizi innovativi di tipo treno-tram e i servizi regionali "spot" di media percorrenza (ad es. sulla relazione Ascoli-Ancona);
 - si attua una sperimentazione di diverse modalità di rendez-vous: da un lato tra diversi servizi ferroviari e treno-tram (a Porto d'Ascoli, S. Benedetto e Grottammare), e dall'altro tra servizi treno-tram e servizi automobilistici (alle fermate interne).

La figura successiva riporta lo schema progettuale integrato del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), ipoteticamente di tipo tram-treno, con il sistema ferroviario (regionale, interregionale e di lunga percorrenza) per il bacino di Ascoli Piceno.

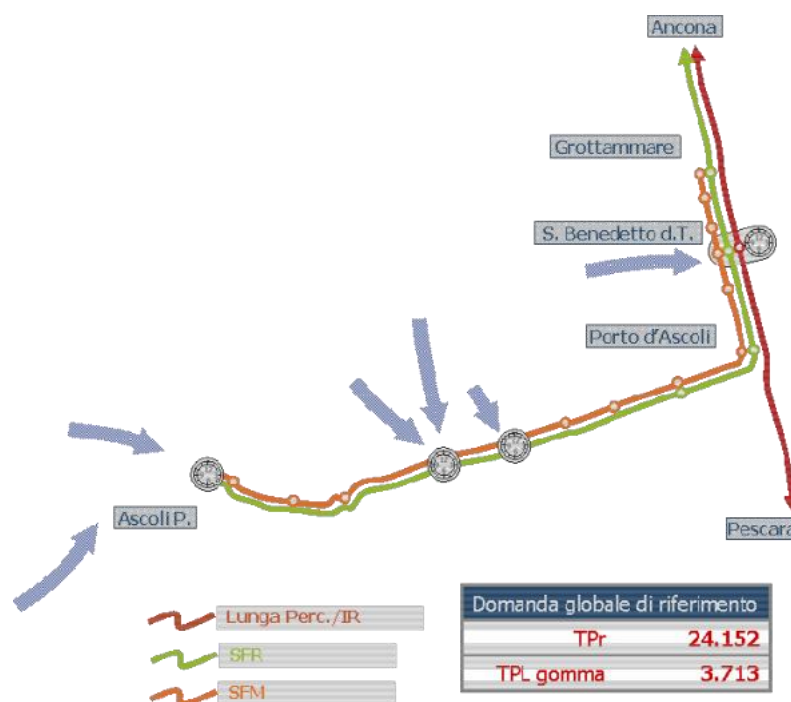


Figura 20. Schema del Servizio Ferroviario del bacino di Ascoli. Fonte: Regione Marche

3.2.3 SCALA PROVINCIALE

3.2.3.1 PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ascoli Piceno è stato approvato con atto di Consiglio Provinciale n° 209 del 17 dicembre 2002. Il PTC è un piano di carattere processuale e di indirizzo basato sulla copianificazione, chiamando i Comuni e gli Enti competenti in materia di governo del territorio a definire consensualmente gli interventi e le opere coerenti con gli obiettivi strategici formulati. L'impostazione del Piano della Provincia di Ascoli Piceno comporta un'azione efficace e continua della Amministrazione per affrontare, unitamente ai Comuni, i principali temi di governo del territorio e per definire proposte progettuali coerenti.

Questa azione deve principalmente fondarsi su:

- la costruzione di strumenti che permettano concretamente la "condivisione" e la "concertazione" delle scelte territoriali tra soggetti pubblici diversi, e tra soggetti pubblici e privati
- la elaborazione di sistemi di valutazione di scelte alternative, che consentano di fornire supporto documentato alle decisioni e di definire le e priorità degli interventi;
- la definizione di linee di azione per affrontare in modo omogeneo, nel quadro provinciale, le tematiche relative alla Edilizia residenziale pubblica (PEEP), alla disciplina del traffico (PUT), al controllo dell'inquinamento acustico, alla disciplina urbanistica del commercio, alla disciplina urbanistica delle zone agricole, al Regolamento Edilizio, all'utilizzo della "Agenda XXI locale" per il controllo unitario delle condizioni ambientali, ecc.

Per quanto riguarda la mobilità nella zona della Valle del Tronto, il sistema longitudinale della mobilità è costituito da un tracciato ferroviario e da tre tracciati viari (S.S. n° 4 Salaria, Superstrada Ascoli-mare, strada di bonifica), con l'asse attrezzato del nucleo industriale che arricchisce il tratto Ascoli Piceno-Castel di Lama. Il tratto superstrada Ascoli-Mare non presenta problemi di funzionalità; sono aperti problemi di tipo funzionale, relativi ai rapporti tra S.S. Salaria e rete di strade provinciali ad essa perpendicolare. E' stato ammodernato anche il tratto Ascoli-Acquasanta negli ultimi anni.

Il tratto della S.S. n.4 Acquasanta-Trisungo (lotto 1 e 2) è inserito nel Piano triennale ANAS (60 Mld.) 97/99. Il tratto S.S. Ascoli-Teramo, d'interesse interregionale, ha perso valore strategico in rapporto al tracciato transcollinare che da Castel di Lama scende nella Val Vibrata. Il quadro fornito per la viabilità locale mostra che la rete della viabilità provinciale si presenta con caratteristiche di rete diffusa per quanto riguarda ogni valle ed i suoi collegamenti con i versanti relativi, con collegamenti delle stesse valli verso il mare che in alcuni casi necessitano di potenziamenti (Valle del Tenna, Valle dell'Aso).

Emerge peraltro l'assoluta impermeabilità tra le valli stesse, per il superamento della quale assume importanza la realizzazione del collegamento già ricordato parallelo al mare, strada "mezzina", che completa i collegamenti Nord-Sud, operando la ricucitura della viabilità esistente.

3.2.4 SCALA COMUNALE

3.2.4.1 Il PRG di Ascoli Piceno

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Ascoli Piceno è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n° 2 del 26 gennaio 2016.

Per quanto riguarda la mobilità, il Piano non fornisce indirizzi progettuali, ma pone il principio della "sostenibilità" quale interesse comune e convergente nella composizione degli interessi pubblici e privati, in particolare nei suoi aspetti ambientali ed energetici. La **sostenibilità ambientale** è intesa come principio finalizzato alla diffusione e realizzazione delle metodologie e tecnologie capaci di apportare benefici

per la qualità ambientale, tra cui il sistema dei trasporti e della mobilità. Tutti gli interventi dovranno pertanto essere rivolti a precisi criteri di compatibilità ambientale, ovvero si dovrà puntare alla massima permeabilità delle aree e visitabilità, minimizzando quanto più possibile il tasso di motorizzazione, incentivando il trasporto pubblico e la mobilità ciclo-pedonale, in un'ottica di mobilità sostenibile e accessibilità universale.

Inoltre, il Piano individua il sistema dei **parchi urbani** come fondamentale nello sviluppo della mobilità privata, in particolar modo il PRG promuove la formazione di due nuovi parchi urbani, il Parco fluviale delle aree protette del Tronto e del Castellano e il Parco delle aree protette delle pendici del Colle San Marco.

3.2.4.2 PINQUA

Con Decreto Interministeriale n. 395 del 16.09.2020, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, il ministero dell'economia e il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo hanno pubblicato le "Procedure per la presentazione delle proposte, i criteri per la valutazione e le modalità di erogazione dei finanziamenti per l'attuazione del "Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare". Con Delibera di Giunta n° 103 del 06/04/2021 il Comune di Ascoli Piceno ha approvato la proposta progettuale denominata "formedellAbitare#inAscoli" e la relativa candidatura quale progetto pilota ad alto rendimento, ai sensi dell'articolo 14 del Decreto Interministeriale n° 395 del 16/09/2020. Con decreto n° 383 del 7 ottobre 2021 il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile ha approvato l'elenco delle proposte ammesse a finanziamento previa accettazione dei termini recati dal PNRR; il Comune, è stato ammesso a finanziamento per la realizzazione della strategia urbana della città di Ascoli Piceno "formedellAbitare#inAscoli" per un importo complessivo di risorse PINQUA pari ad euro € 75.087.853,90; il progetto "formedellAbitare#inAscoli" concorrerà al soddisfacimento del target di livello europeo M5C2-20 consistente nel sostegno a 86 unità abitative (in termini sia di costruzione che di riqualificazione), coprendo circa 57.252,50 metri quadrati di spazi pubblici.

Elenco Interventi compresi all'interno del programma PINQUA "formedellAbitare#inAscoli":

- PQ75-2301 - Housing Sociale edificio via Giusti
- PQ75-2302 - Housing Sociale e polo educativo di eccellenza Caserma Vecchi
- PQ75-2303 - Housing intergenerazionale Convento San Domenico
- PQ75-2304 - Residenza Pubblica Cornacchietto
- PQ75-2305 - Residenza Pubblica ex caserma vigili del fuoco
- PQ75-2306 - Residenza Pubblica ex caserma dei carabinieri - via Manilia
- PQ75-2307 - Headquarter Welfare Urbano Palazzo Saladini Pilastri
- PQ75-2308 - Polo Scientifico Tecnologico e Culturale Complesso Sant'Angelo Magno - Ala Nord
- **PQ75-2309 - Ciclopedonale Lungo Castellano e Rete Ciclopedonale urbana**
- PQ75-2310 - Riqualificazione multifunzionale Piazza San Tommaso
- PQ75-2311 - Riqualificazione multifunzionale Parco Saladini Pilastri
- PQ75-2312 - Digitalizzazione dei servizi amministrativi e delle Banche dati
- PQ75-2314 - Sviluppo di tecnologie A.I.T.A. per gestione e manutenzione patrimonio edilizio urbano

3.2.4.3 Progetto ITI

Gli Investimenti Territoriali Integrati ITI sono previsti dalla programmazione comunitaria e sono finalizzati a sostenere azioni integrate nelle aree urbane, permettendo di coniugare finanziamenti connessi a obiettivi tematici differenti, prevedendo anche la possibilità di combinare fondi di assi prioritari e programmi operativi supportati da FESR, FSE e Fondo di Coesione.

Tramite la strategia POR FESR 2021-2027 della Regione Marche, il Comune di Ascoli Piceno ha ricevuto il finanziamento per la realizzazione dei seguenti interventi infrastrutturali, per un totale di 5.740.000,00€:

- ITI3-01-24 - Parco della Salute: una nuova generazione di infrastrutture verdi urbane
- ITI3-02-24 - Parco di villa ex-Pacifici: dove biodiversità urbana e cultura si fondono
- ITI3-03-24 - Spazi urbani per l'active ageing
- ITI3-04-24 "formedellabitare#inAscoli" - Housing sociale per una città inclusiva - Arredi Pinqua 75
- ITI3-08-24 - Rifunionalizzazione di Parco Saladini Pilastri.

3.2.4.4 Il Piano della Mobilità Ciclistica Biciplan

Il Piano della Mobilità Ciclistica Biciplan di Ascoli Piceno è stato adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n° 415 del 13/12/2022.

L'ideazione e progettazione del BiciPlan è avvenuta in parallelo alla redazione di un Progetto per le Ciclovie Ministeriali e un Progetto per le Ciclostazioni. Il documento si sviluppa secondo le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica individuate dalla Legge 2/2018. Le linee guida ministeriali non prevedono la possibilità all'interno del piano di andare a normare e progettare in maniera spaziali gli interventi, ma di restare sul livello strategico. Il BiciPlan si struttura su tre assi di Intervento: A - Qualità della vita, B - accessibilità scolastica, C - Turismo lento e sostenibile; la distinzione in tali gruppi ha permesso di sviluppare dei filoni logici di intervento e pianificazione. Il gruppo A racchiude tutte le azioni che direttamente e indirettamente vanno a mitigare l'incidentalità ciclabile, a migliorare le connessioni dei percorsi, a incentivare modalità di trasporto di persone e merci più ecologiche e sostenibili. Le azioni previste sono:

- A1 - Istituire le Isole Ambientali e Commerciali
- A2 - Realizzare interventi di organizzazione delle intersezioni in favore dei ciclisti prevedendo fra gli altri Diagonal Diverter, corridoi evidenziati per le svolte dei ciclisti, casa avanzata
- A3 - Ricucitura dei percorsi previsti con i progetti in itinere
- A4 - Realizzare la rete di percorsi ciclabili di connessione tra le aree industriali/commerciali, le zone scolastiche e le zone più densamente abitate
- A5 - Attrezzare ciclostazioni e zone di posteggio con telecamere di sicurezza
- A6 - Realizzare uno skatepark e strutture adeguate per il pattinaggio
- A7 - Istituire un servizio di trasporto disabili con bici attrezzate
- A8 - Potenziare il servizio di Cargo-Bike per il Last Mile Delivery (UCC)
- A9 - Mettere a bando un servizio di sharing mobility

- A10 - Realizzare con tattiche temporanee nelle Isole Ambientali progetti di riqualificazione dello spazio urbano, rendendolo disponibile per pedoni e ciclisti
- A11 - Istituire tavoli permanenti di gestione del piano
- A12 - Inserire nel piano di comunicazione del Comune la promozione del Biciplan e degli interventi come tema ricorrente.

Il gruppo B racchiude tutte le azioni che vanno a migliorare l'accessibilità scolastica e la sicurezza nei pressi delle scuole, oltre che avere un ruolo indirettamente formativo sulle nuove generazioni. Le azioni previste sono:

- B1 - Istituzione di ZTLS Zone a traffico limitato scolastiche al servizio delle scuole per evitare il congestionamento del traffico nelle ore di punta
- B2 - Fornire le scuole di punti di sosta ciclabile protetti all'interno degli spazi scolastici
- B3 - Istituire servizi di bicibus e pedibus per le scuole dell'infanzia e primarie
- B4 - Utilizzare l'asphalt paint come indicazione e orientamento per la segnalazione di bicibus e pedibus.

Il gruppo C racchiude le azioni necessario allo sviluppo de cicloturismo come risorsa per il territorio e per gli abitanti. Le azioni previste sono:

- C1 - Differenziazione di alcuni tratti della Ciclovía del Tronto in base al target, conservando comunque il tracciato regionale ipotizzato
- C2 - Punti di ricarica leggeri per bici elettriche e micromobilità
- C3 - Predisposizione di CicloPod e Punti di Servizio Multiservice in corrispondenza dei luoghi di interscambio
- C4 - Predisporre un sistema di WayFinding bilingue, online e fisico.

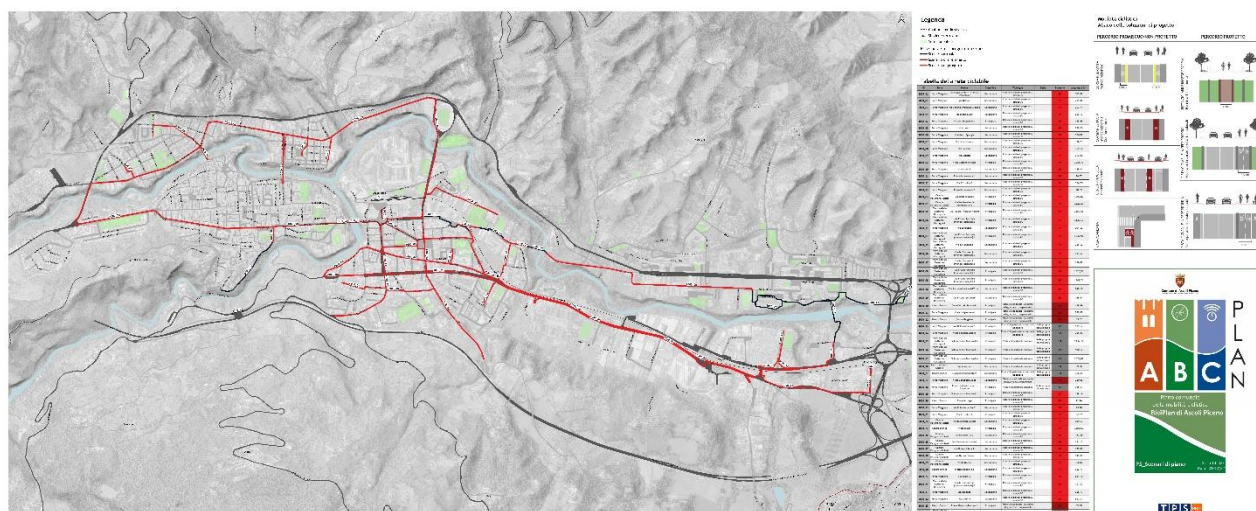


Figura 21 - Tavola P3 Scenario di Piano del Biciplan

4 Inquadramento territoriale e socioeconomico

4.1 Struttura territoriale e insediativa

4.1.1 ASPETTI TERRITORIALI E DEMOGRAFICI

Il territorio nazionale è stato ripartito in zone omogenee derivanti dall'aggregazione di comuni contigui sulla base di valori soglia altimetrici. Si distinguono zone altimetriche di montagna, di collina e di pianura. Le zone altimetriche di montagna e di collina sono state divise rispettivamente in interne e litoranee, comprendendo in questa classe i territori, esclusi dalla zona di pianura, bagnati dal mare o in prossimità di esso. L'81% dei comuni della provincia di Ascoli Piceno (pari a 33 comuni) risulta classificato come collina, di cui il 36% interni e il 45% litoranei. Del restante 19% fanno parte i comuni di montagna, mentre non ci sono comuni di pianura. **Il comune di Ascoli Piceno rientra tra i comuni di collina interna.**

Il 95% della popolazione residente nella provincia di Ascoli Piceno è concentrato nei 27 comuni della fascia altimetrica di collina ed ammonta a 191'918 abitanti di cui 45'483 nel comune di Ascoli Piceno (comune più popoloso dopo San Benedetto del Tronto). Solo il 5% della popolazione risiede nelle zone di montagna (interna). Considerando solo i primi 4 comuni più popolosi della Provincia (San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, Grottammare e Montepiccolo), insieme raggiungono circa il 60% di tutta la popolazione provinciale residente: tutti i Comuni, eccetto Ascoli Piceno, rientrano nella classe collina litoranea.

In termini di estensione territoriale, i comuni in zone altimetriche di collina occupano il 62% dell'intero territorio provinciale (di cui il 33% in zone interne), con il restante 38% occupato dai comuni di montagna. **I comuni di collina occupano in totale 766 km² di territorio, di cui circa 158 km² (20,6%) sono del comune di Ascoli Piceno.**

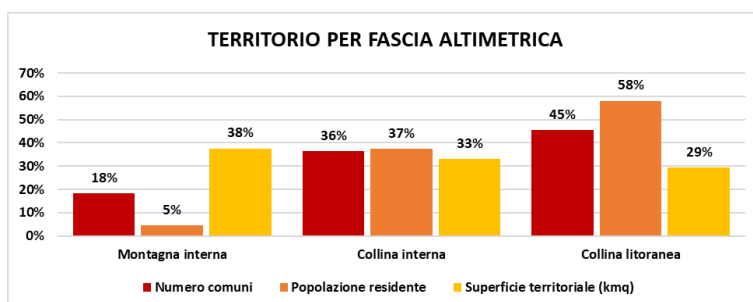


Figura 22 Classificazione del territorio per fascia altimetrica [Fonte dati: ISTAT]

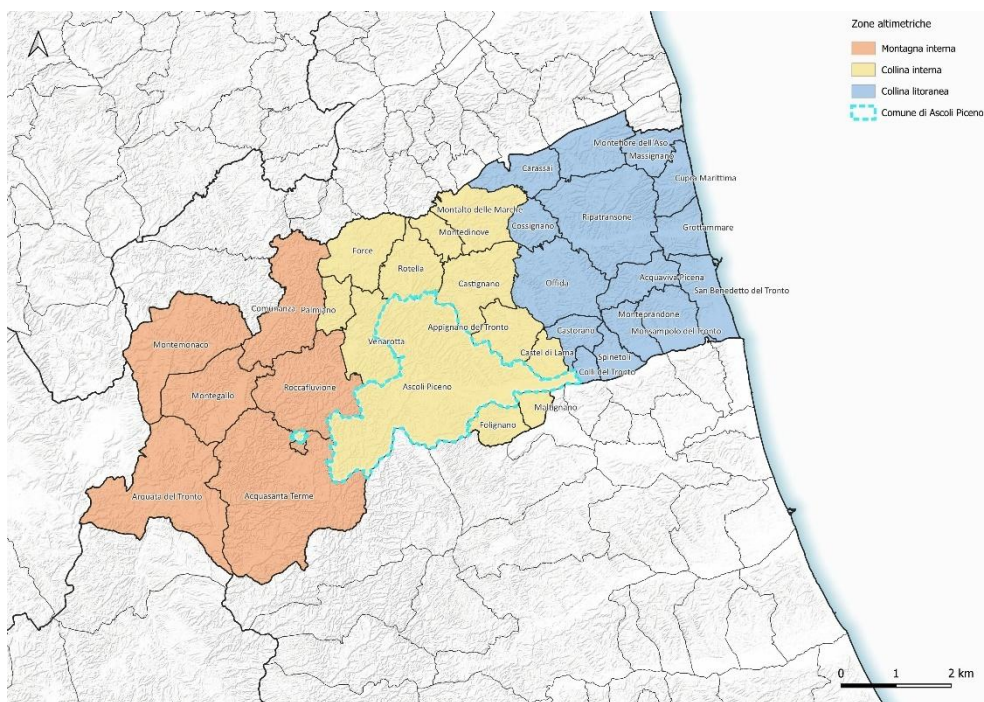


Figura 23 Rappresentazione cartografica dei comuni per zona altimetrica [Fonte dati: ISTAT 2024]

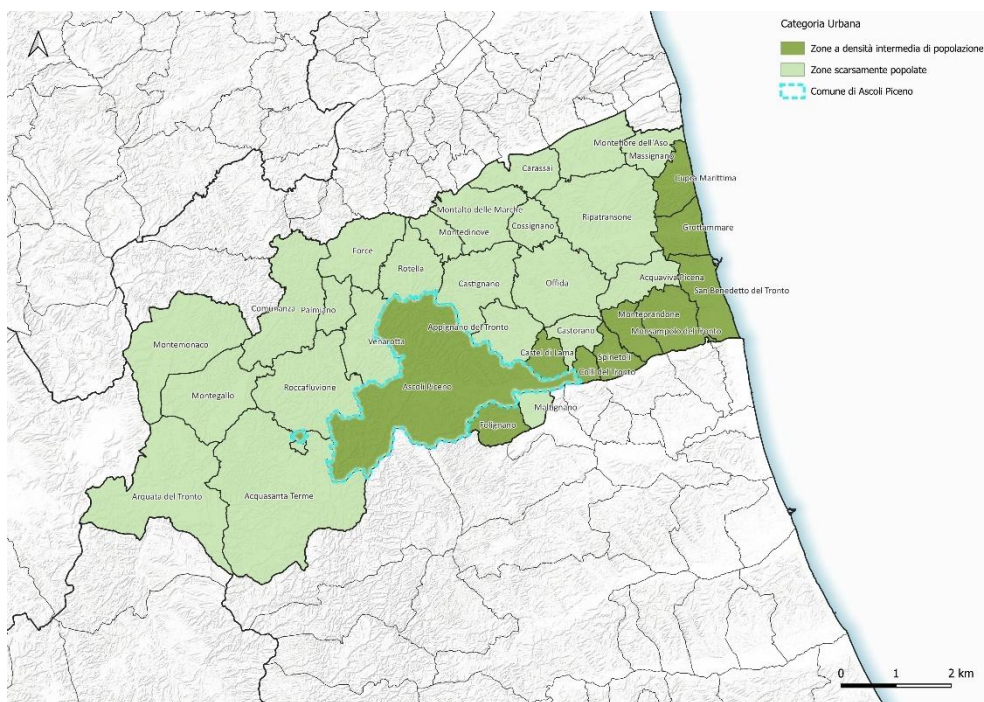


Figura 24 Rappresentazione cartografica dei comuni per grado di urbanizzazione [Fonte dati: ISTAT 2024]

Nell'ambito della definizione delle strategie per le aree interne, **il territorio è stato classificato in base alle funzioni presenti in ogni comune ed alla sua accessibilità** e sono state definite le seguenti classi: A - Polo; B - Polo intercomunale; C - Cintura; D - Intermedio; E - Periferico; F - Ultraperiferico.

Secondo la vigente classificazione del 2014, in provincia di Ascoli Piceno si distingue una preponderanza di comuni di cintura e di tipo intermedio (C-D) con un relativo 94% (61% di cintura e 33% intermedi), in cui risiede il 54% degli abitanti della popolazione provinciale (di cui solo il 7% nella fascia intermedia), su un'estensione territoriale pari al 85% di tutta la provincia di Ascoli Piceno.

Tra i comuni di tipo polo (A) troviamo solo i comuni di Ascoli Piceno e di San Benedetto del Tronto ai quali è associato il 46% della popolazione con un'estensione territoriale pari al 17.1%.

Gli abitanti risiedono nel comune di Ascoli Piceno (45'483 abitanti) sono il 49% della popolazione totale dei comuni A e il 23% di tutti i residenti a livello provinciale. La superficie territoriale del comune di Ascoli Piceno (158 kmq) rappresenta l'86% dell'estensione territoriale dei 2 comuni polo e il 13% di tutto il territorio provinciale.

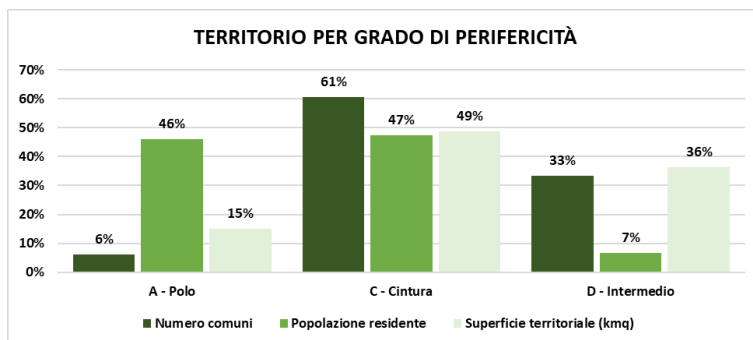


Figura 25 Classificazione del territorio secondo i livelli di perifericità [Fonte dati: ISTAT]

Nella carta seguente si riporta la classificazione di cui sopra.

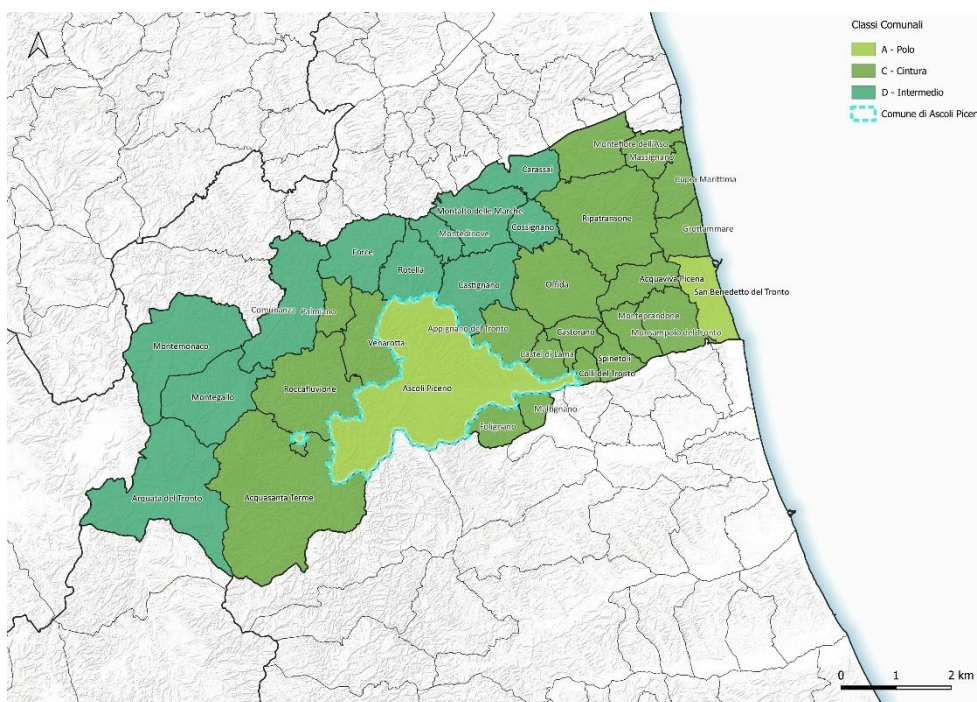


Figura 26 Rappresentazione cartografica dei comuni per livelli di perifericità [Fonte dati: ISTAT 2024]

A partire dalla precedente classificazione sono state definite anche le seguenti macro categorie:

- **Centri:** ovvero i comuni classificati come Polo e Cintura (A+B+C),
- **Aree interne:** tutte le altre classi (D+E+F).

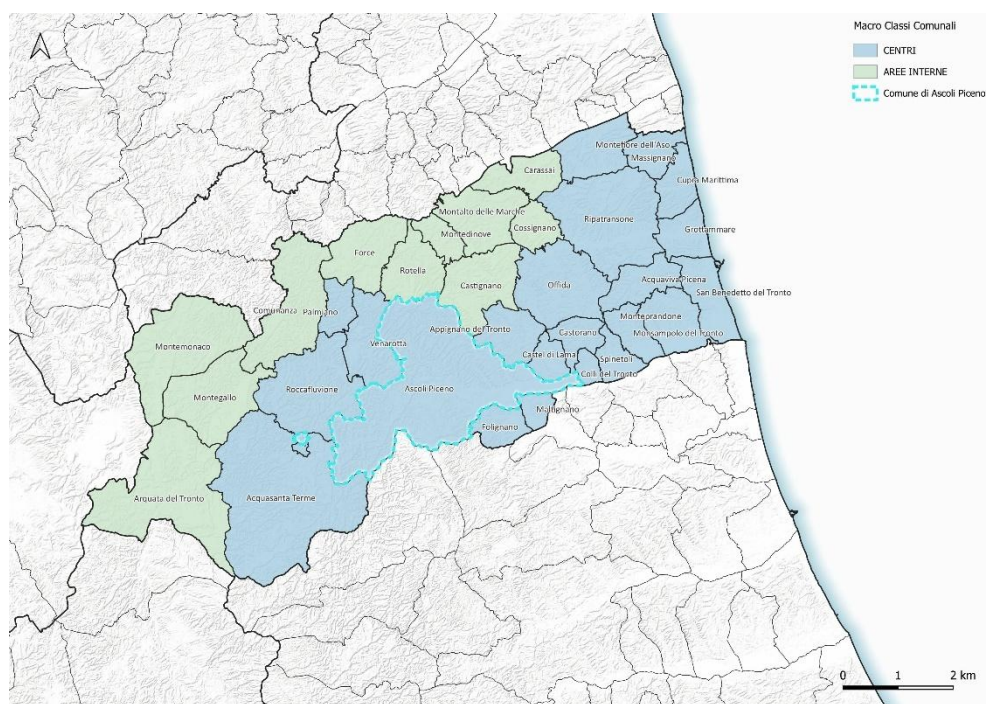


Figura 27 Rappresentazione cartografica dei comuni per categoria di perifericità [Fonte dati: ISTAT 2024]

La popolazione residente a Ascoli Piceno è stata clusterizzata nelle seguenti **8 classi dimensionali**:

- Fino a 1'000 abitanti
- Da 1'000 a 2'500 abitanti
- Da 2'500 a 5'000 abitanti
- Da 5'000 a 10'000 abitanti
- Da 10'000 a 20'000 abitanti
- Da 20'000 a 40'000 abitanti
- Da 40'000 a 100'000 abitanti
- Oltre 100'000 abitanti

In provincia di Ascoli Piceno si delinea un quadro di città medio-piccole con l'81% di comuni con popolazione inferiore a 10'000 abitanti di cui il 77% sono comuni con popolazione sotto i 5'000. Sopra i 10'000 abitanti troviamo solo 4 comuni, di cui la metà risultano sotto i 40'000 (Grottammare e Montepreandone). I 2 comuni sopra i 40'000 (Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto) non superano comunque la soglia dei 100'000 abitanti.

IL 40% della popolazione risiede in comuni con popolazione inferiore ai 10'000 abitanti, occupando l'81.5% dell'estensione territoriale complessiva della Provincia di Ascoli Piceno. In comuni con popolazione superiore a 10'000 abitanti vi abita il restante 60% della popolazione provinciale, di cui il 76% oltre i 40'000, occupando il 18.5% di tutto il suolo provinciale.

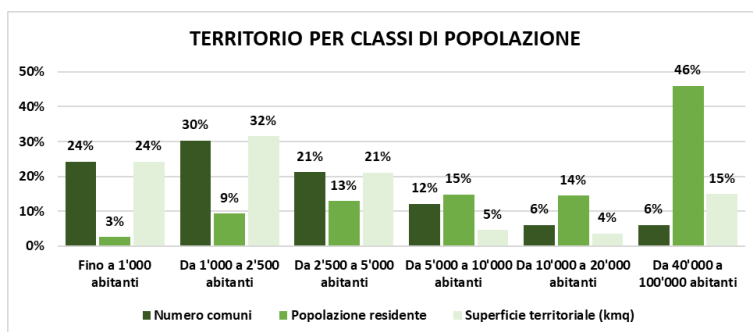


Figura 28 Classificazione del territorio per classi dimensionali di popolazione [Fonte dati: ISTAT]

La seguente carta rappresenta la classificazione dei comuni della Provincia di Ascoli Piceno in base alla popolazione residente al 1° gennaio 2023.

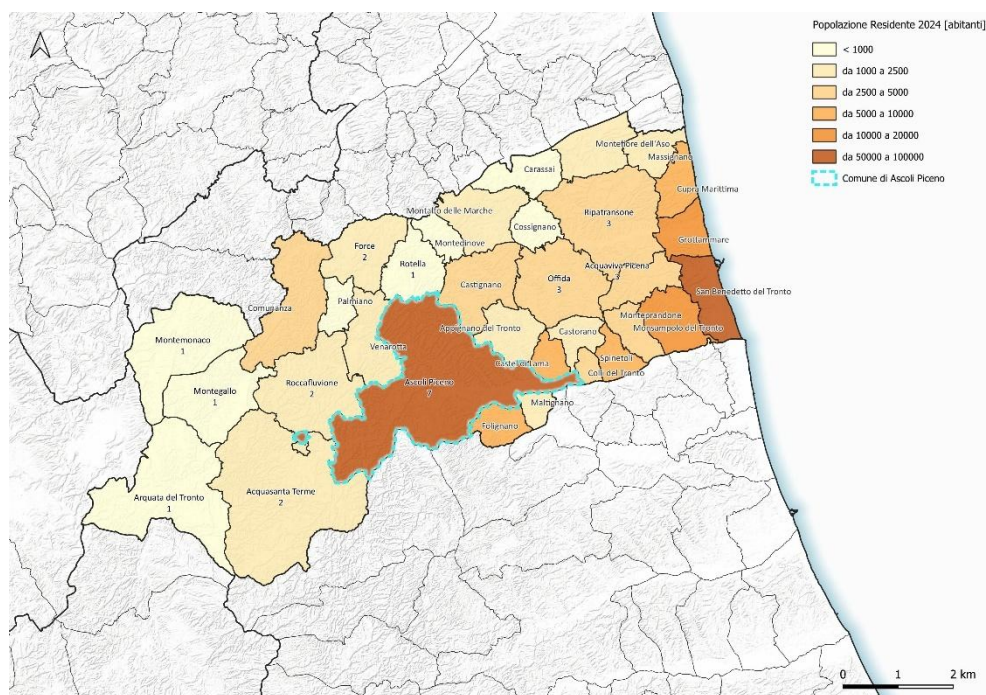


Figura 29 Rappresentazione cartografica per classi dimensionali di popolazione [Fonte dati: ISTAT 2024]

La densità abitativa media provinciale è pari a 163.65 ab/km². Il 63.6% dei comuni ha una densità abitativa inferiore alla media, pari a 21 comuni che si estendono per il 72.8% del territorio e in cui abita il 17.8% della popolazione. Il Comune di Ascoli Piceno ha una densità abitativa di 287.83 ab/km², mentre il comune con la più alta densità è San Benedetto del Tronto media con 1'851.34 ab/km².

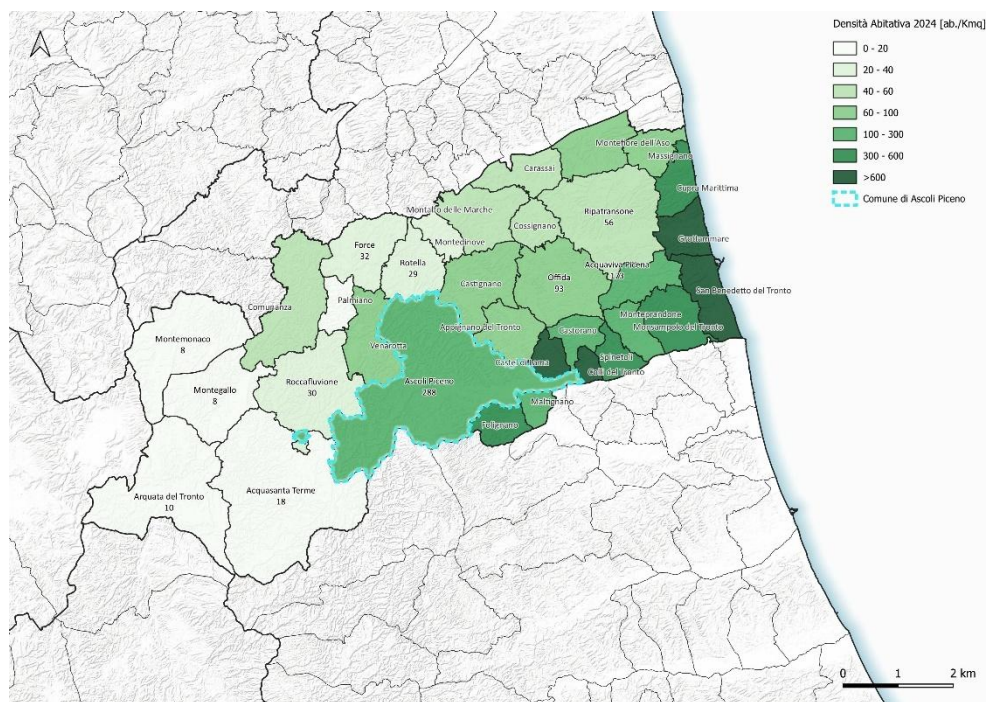


Figura 30 Rappresentazione cartografica dei comuni per densità abitativa [Fonte dati: ISTAT 2024]

La seguente tavola mostra la variazione percentuale di popolazione residente nei comuni della provincia di Ascoli Piceno tra gli anni 2002 e 2024 (dati al 1° gennaio). Per il Comune di Ascoli Piceno si rileva una leggera decrescita (-10%) passando da 51'345 abitanti nel 2002 a 45'483 abitanti nel 2024.

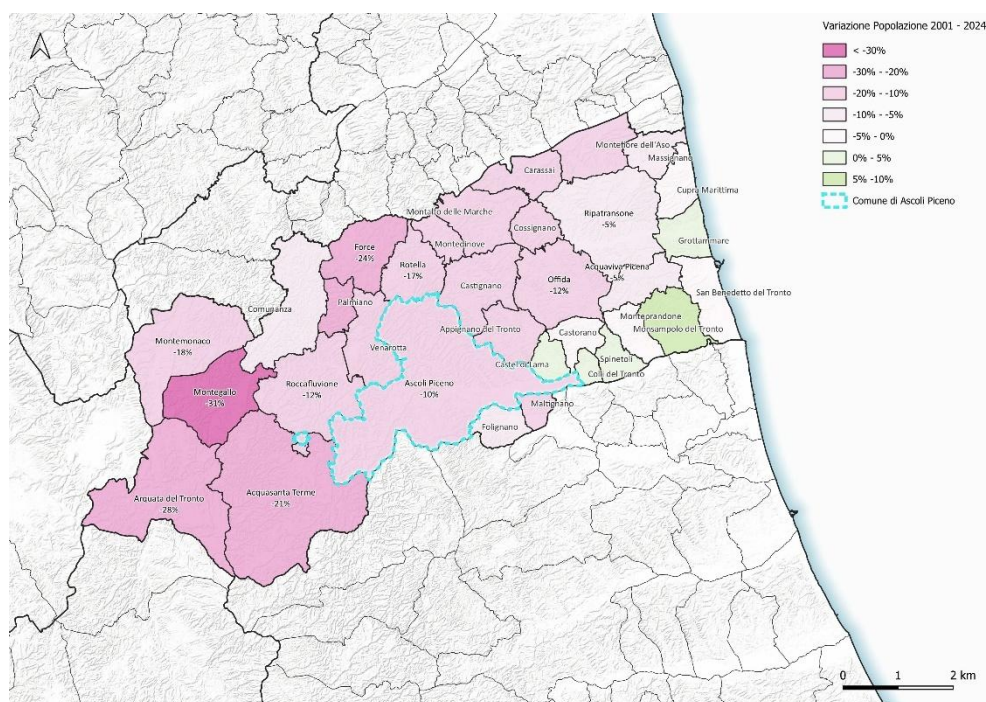


Figura 31 Rappresentazione cartografica della variazione di popolazione 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione ed è pari al rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni e quello dei giovani fino ai 14 anni. In Provincia di Ascoli Piceno si registra un consistente aumento dell'indice che è passato da 177 nel 2011 a 243 nel 2024 (+37%), ovvero da 177 anziani ogni 100 giovani a 243. Per il comune di Ascoli Piceno si evidenzia tendenzialmente lo stesso aumento registrato per la provincia, ma con valori assoluti più alti, infatti si passa da 215.9 nel 2011 a 297.9 nel 2024 (+38%).



Come si evince dalla carta riportata di seguito, l'aumento dell'indice di vecchiaia è territorialmente diffuso verso le aree più interne della provincia.

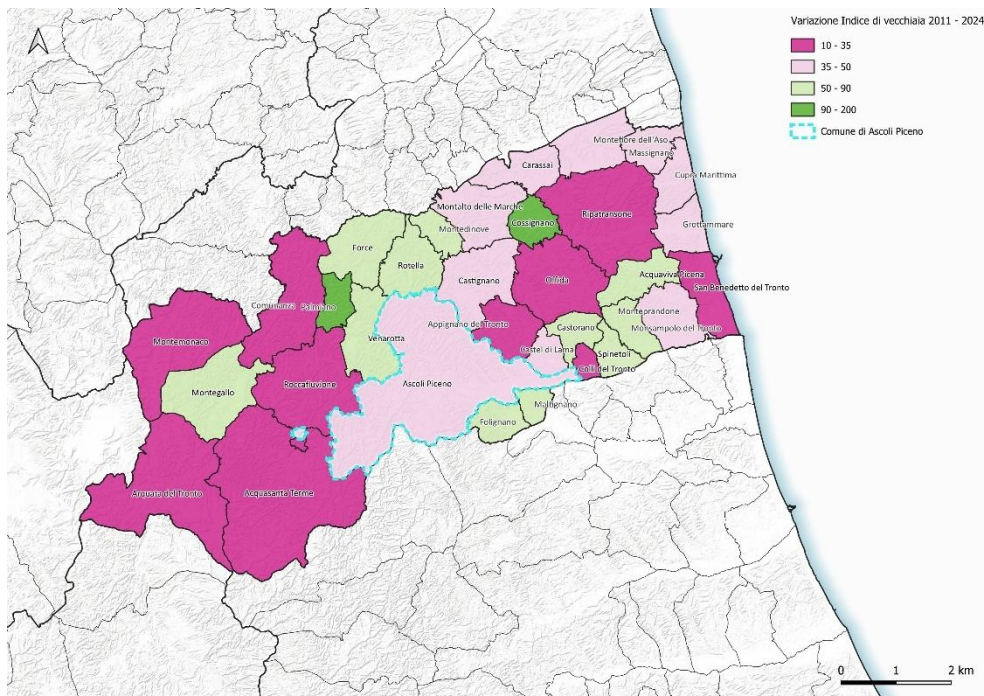


Figura 34 Rappresentazione cartografica variazione indice di vecchiaia 2011-2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

L'indice di dipendenza strutturale, che rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e oltre 65 anni) su quella attiva (15-64 anni), a livello provinciale è aumentato del 5.3%, da 58.3 nel 2011 (ovvero 100 persone attive si fanno carico di 58 non attive) a 61.4 nel 2024. Nello stesso periodo anche il comune di Ascoli Piceno ha registrato un aumento dell'indice, passando da 61.7 nel 2011 a 65.4 nel 2024 (+6.0%).

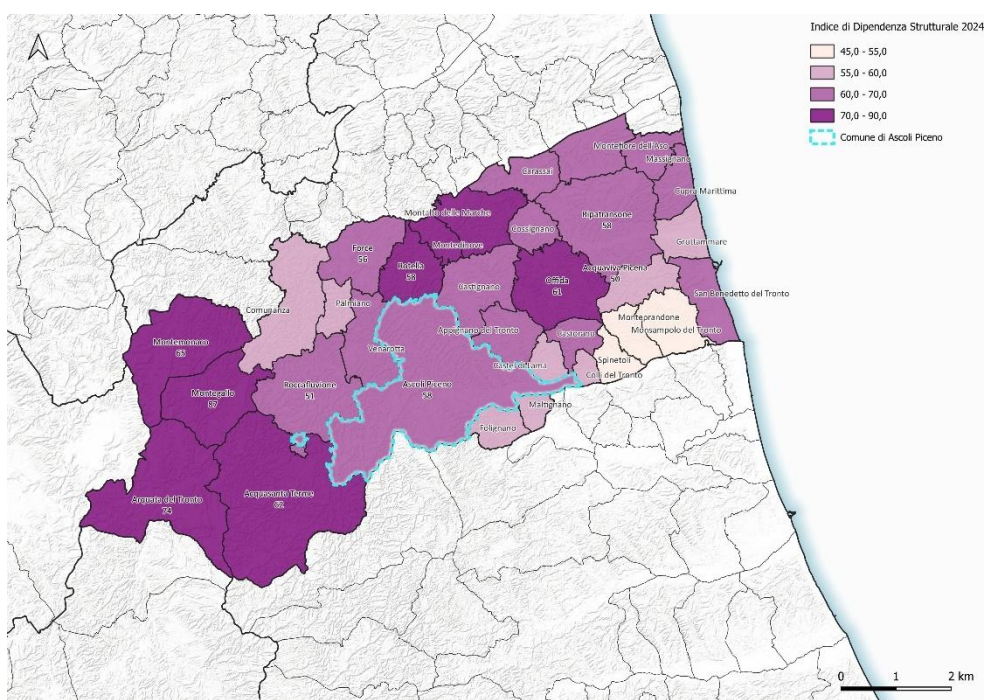


Figura 35 Rappresentazione cartografica dell'indice di dipendenza strutturale 2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

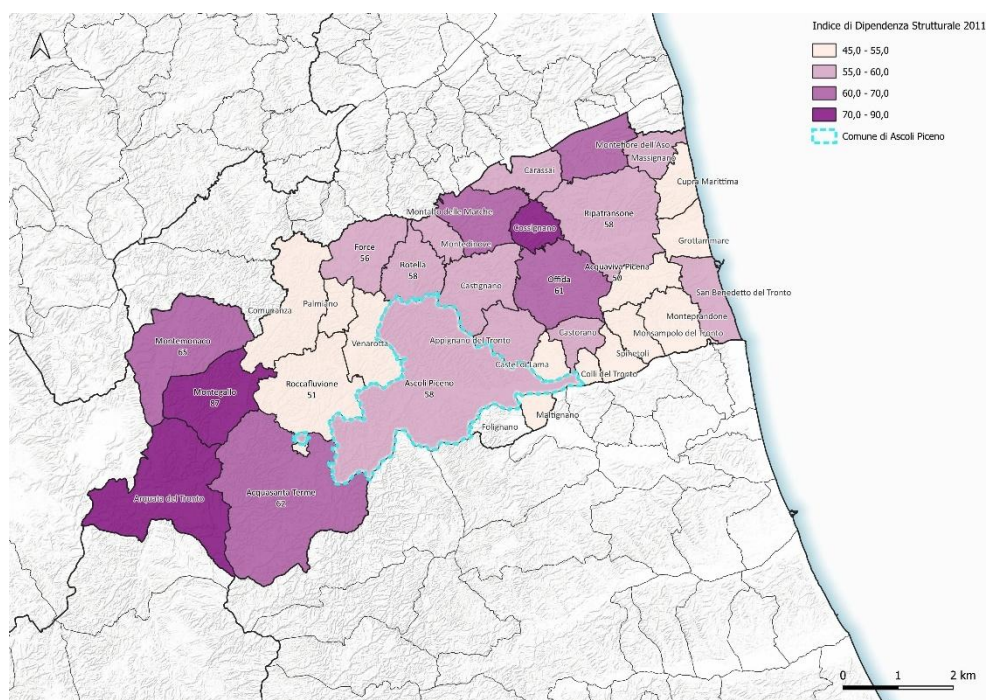


Figura 36 Rappresentazione cartografica dell'indice di dipendenza strutturale 2011 [Fonte dati: ISTAT 2024]

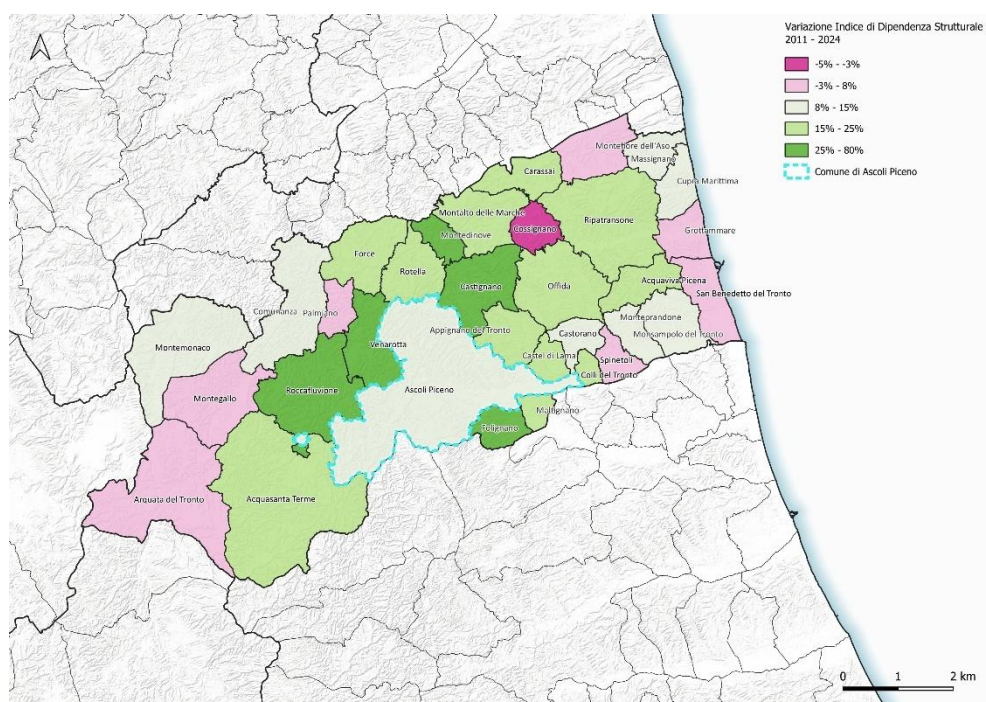


Figura 37 Rappresentazione cartografica variazione dipendenza strutturale 2011-2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

L'indice di ricambio della popolazione attiva rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. A livello provinciale si registra un aumento dello 18% (da 141 nel 2011 a 166.4 nel 2024). Il Comune di Ascoli Piceno registra un aumento più consistente (38.5%) passando da 134.8 nel 2011 a 186.7 nel 2024.

Indici peggiori si riferiscono a comuni ubicati al confine nord e nelle aree più interne.

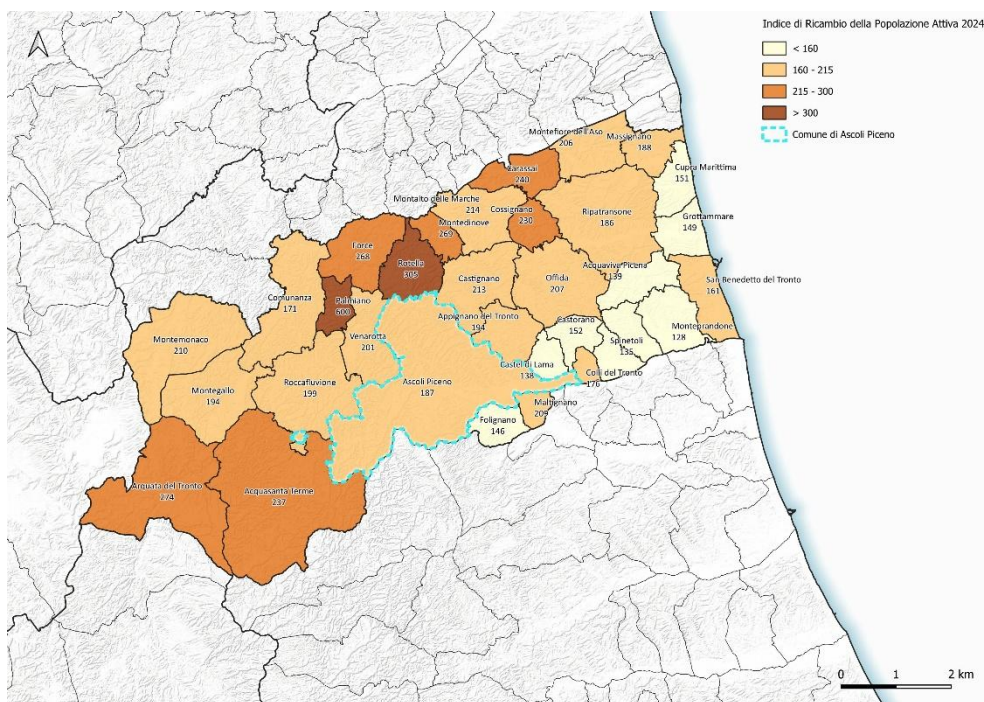


Figura 38 Rappresentazione cartografica indice di ricambio popolazione attiva 2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

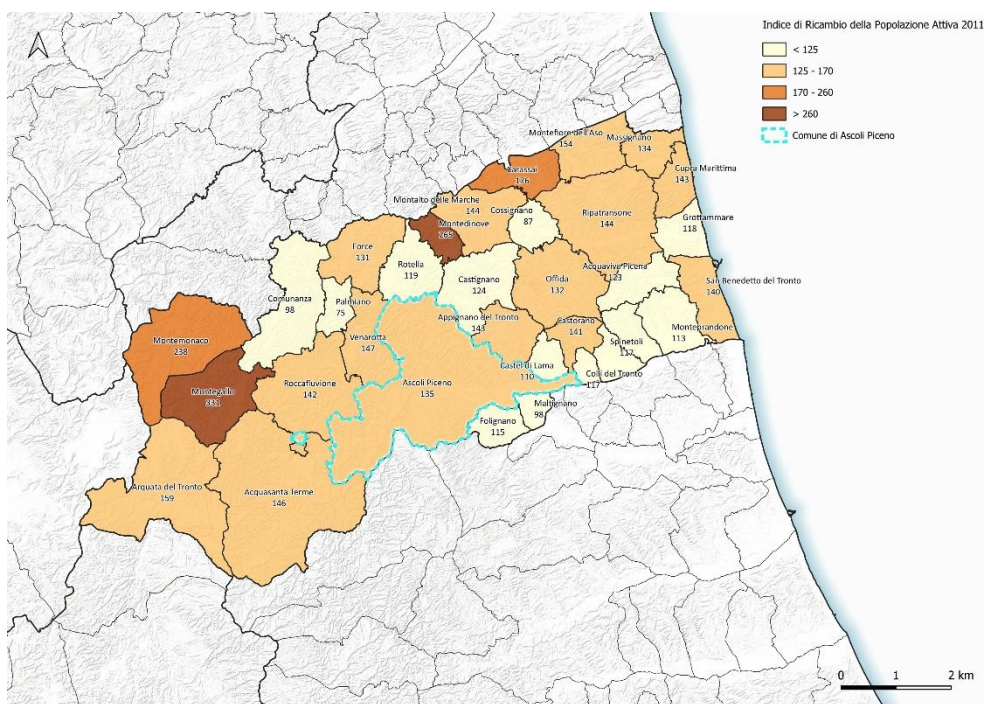


Figura 39 Rappresentazione cartografica indice di ricambio popolazione attiva 2011 [Fonte dati: ISTAT 2024]

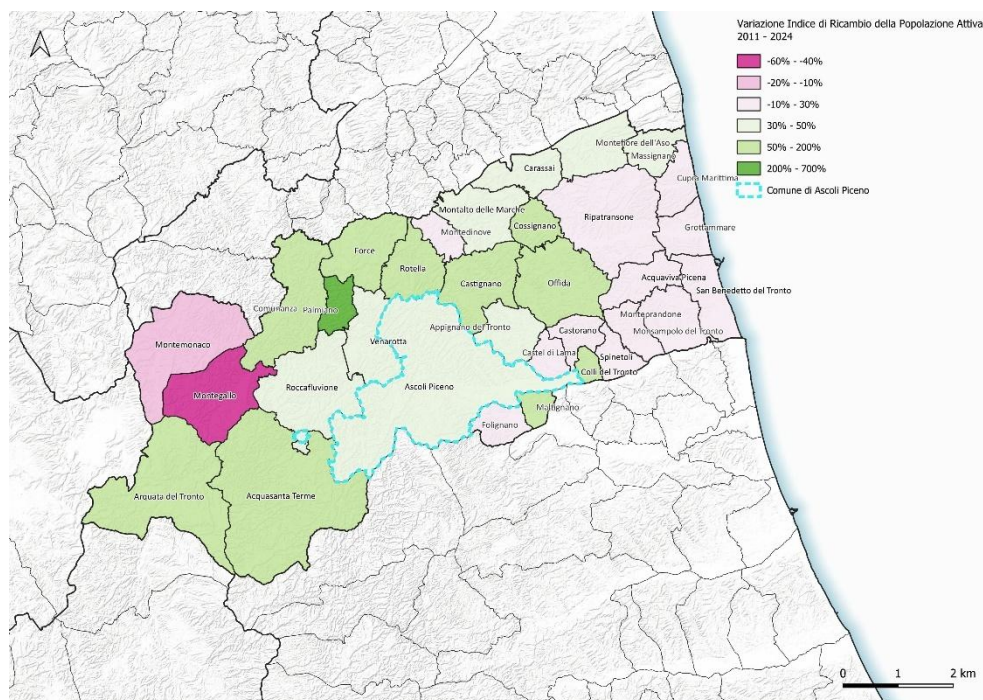


Figura 40 Rappresentazione cartografica variazione ricambio popolazione attiva 2011-2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

L'indice di struttura della popolazione attiva rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa ed è calcolato come il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni). A livello provinciale si è passati da 139.3 nel 2011 a 146.8 nel 2024 con un aumento del 5.4%. Il Comune di Ascoli Piceno registra un indice pari a 144.5 nel 2011 e di 149.9 nel 2024 (+3.7%).

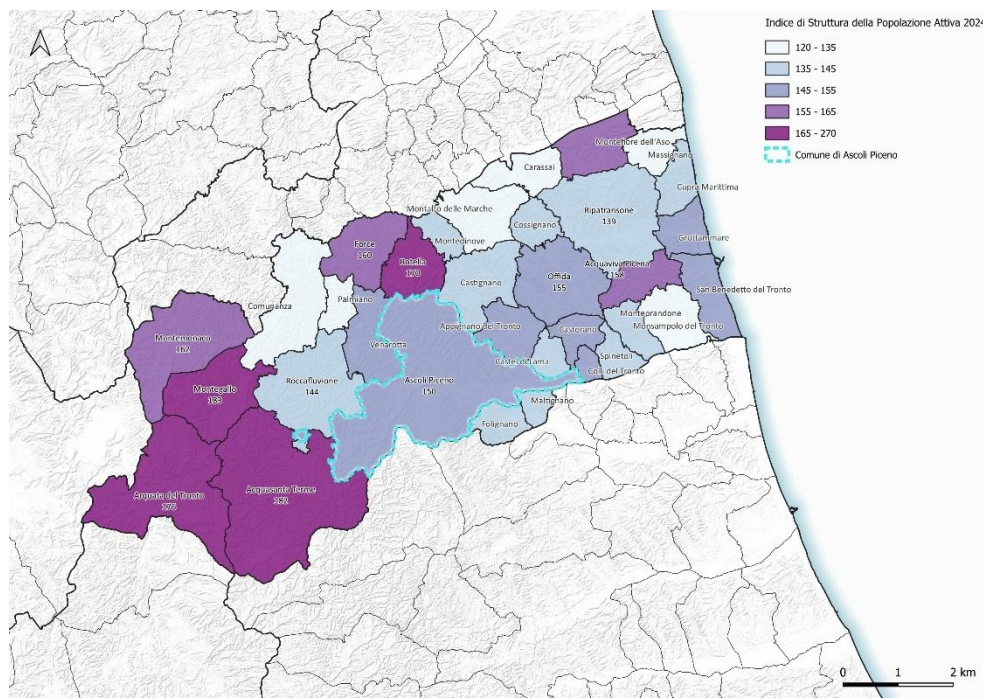


Figura 41 Rappresentazione cartografica indice struttura della popolazione attiva 2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

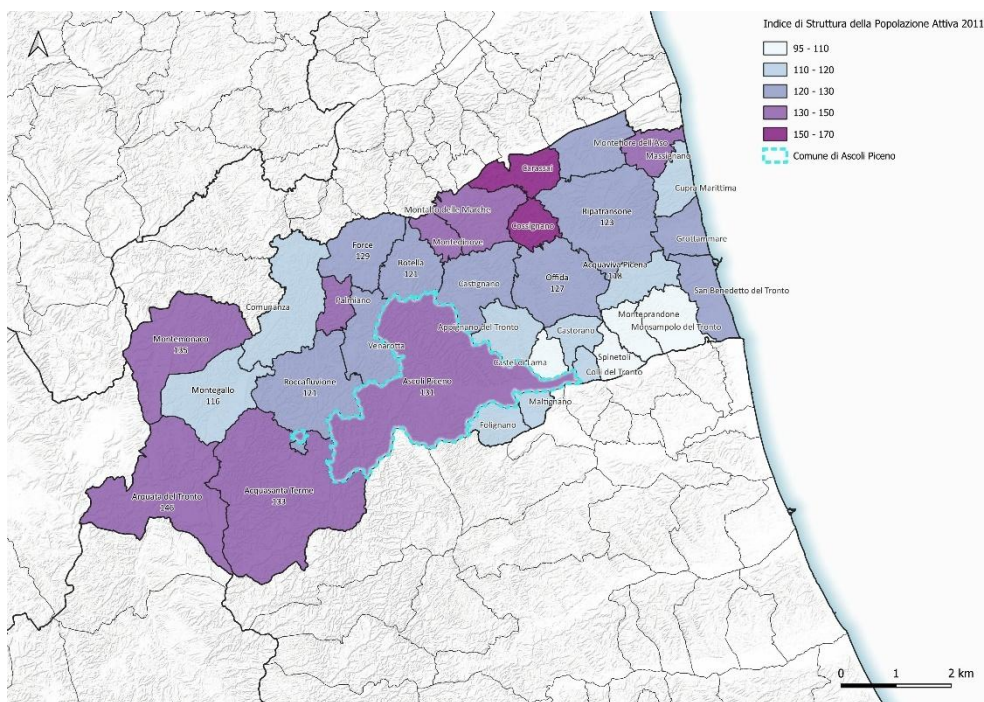


Figura 42 Rappresentazione cartografica indice struttura della popolazione attiva 2011 [Fonte dati: ISTAT 2024]

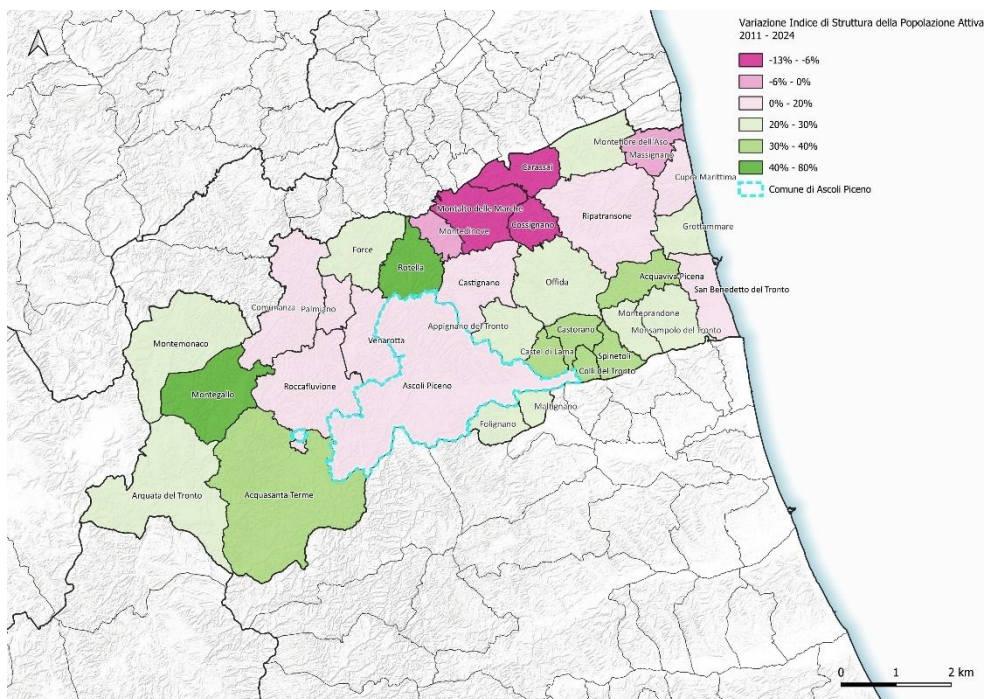


Figura 43 Rappresentazione cartografica variazione struttura della popolazione attiva 2011-2024 [Fonte dati: ISTAT 2024]

L'indice di natalità rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni 1'000 abitanti. L'indice evidenzia un trend in decrescita del 9.2% per la Provincia di Ascoli Piceno che passa da 6.5 nel 2011 a 5.9 nel 2023 (anno 2024 ancora non disponibile per questo dato). Rimane più stazionario l'indice di natalità riferito al Comune di Ascoli Piceno che passa da 5.4 nel 2011 a 5.3 nel 2023 (-2%).

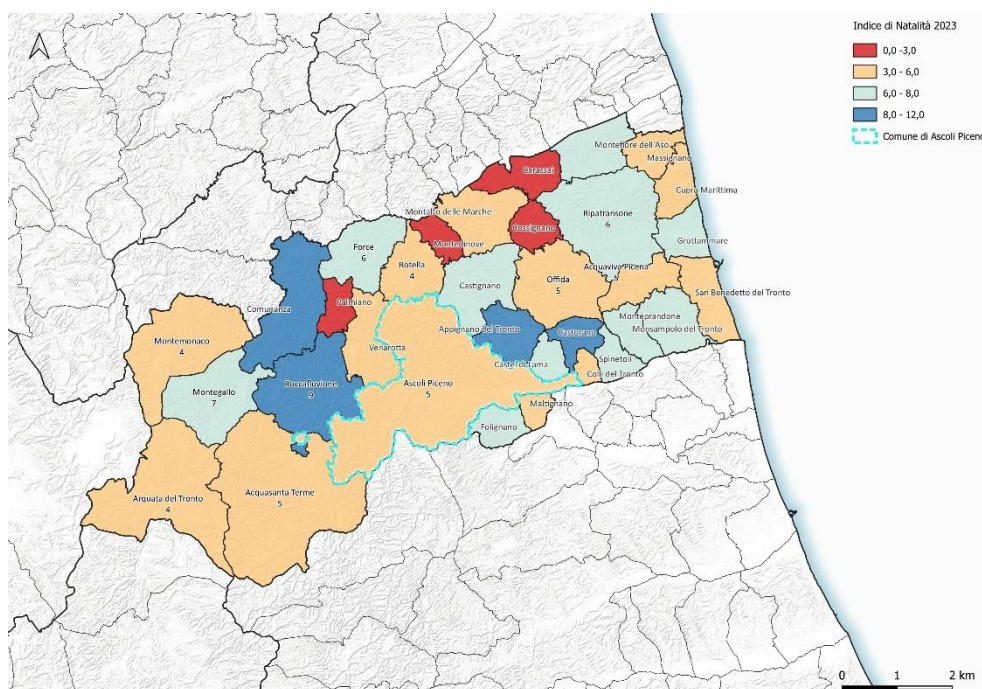


Figura 44 Rappresentazione cartografica dell'indice di natalità 2023 [Fonte dati: ISTAT]

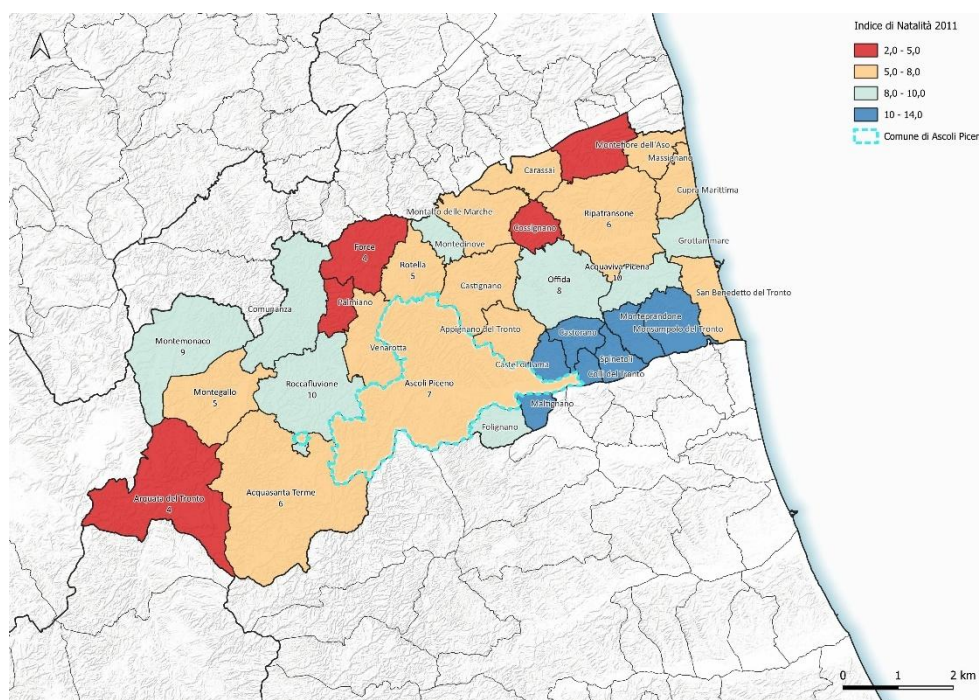


Figura 45 Rappresentazione cartografica dell'indice di natalità 2011 [Fonte dati: ISTAT]

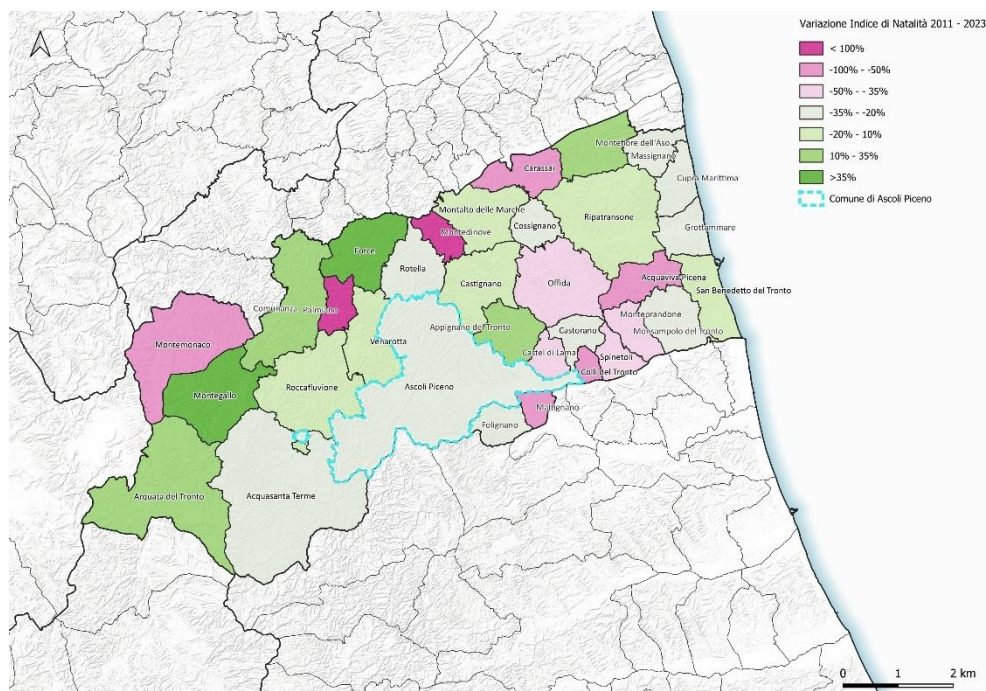


Figura 46 Rappresentazione cartografica variazione dell'indice di natalità 2011-2023 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di mortalità rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni 1'000 abitanti. La Provincia di Ascoli Piceno, dal 2011 al 2023, registra un indice stazionario al 12.08 (anno 2024 ancora non disponibile per questo dato). Diversamente, il Comune di Ascoli Piceno registra un incremento dell'indice di mortalità, da 13.1 nel 2011 al 13.4 nel 2023 (+2.3%).

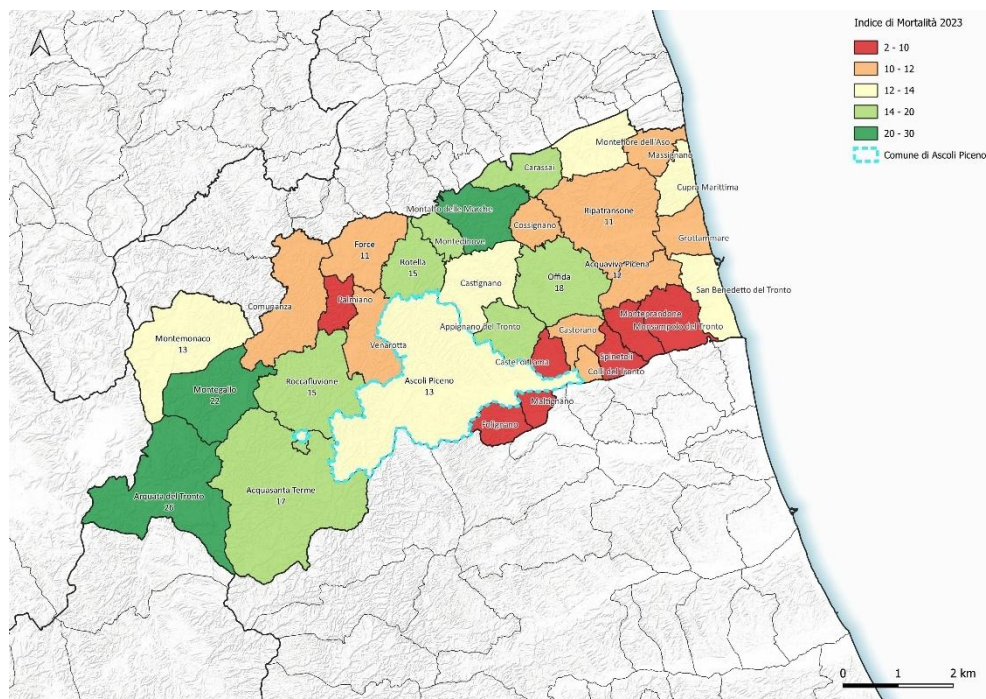


Figura 47 Rappresentazione cartografica dell'indice di mortalità 2023 [Fonte dati: ISTAT]

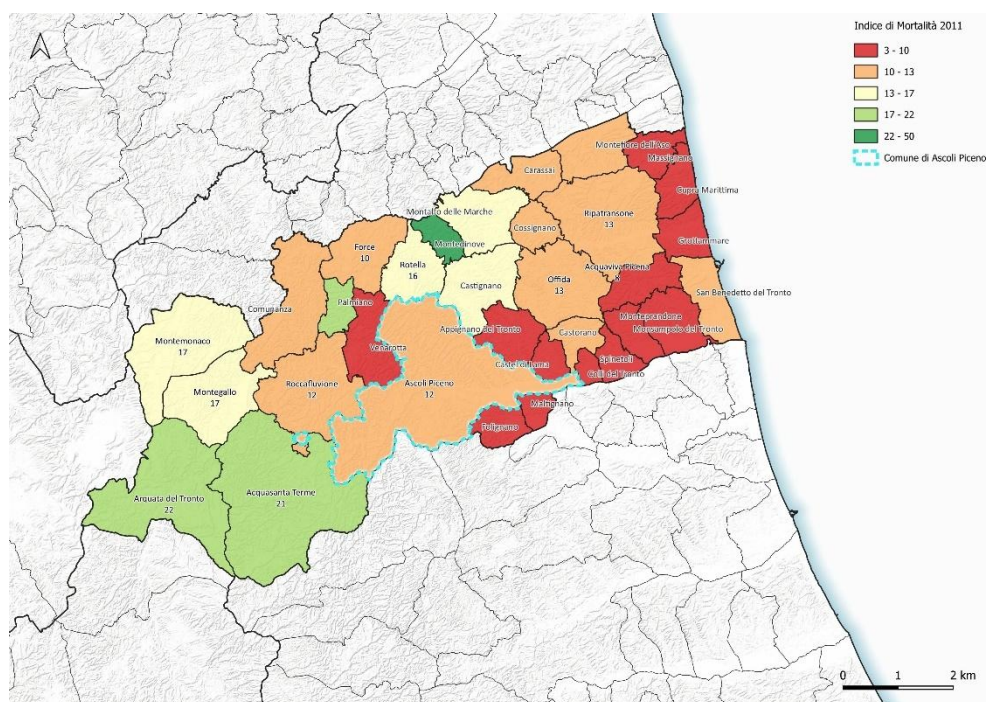


Figura 48 Rappresentazione cartografica dell'indice di mortalità 2011 [Fonte dati: ISTAT]

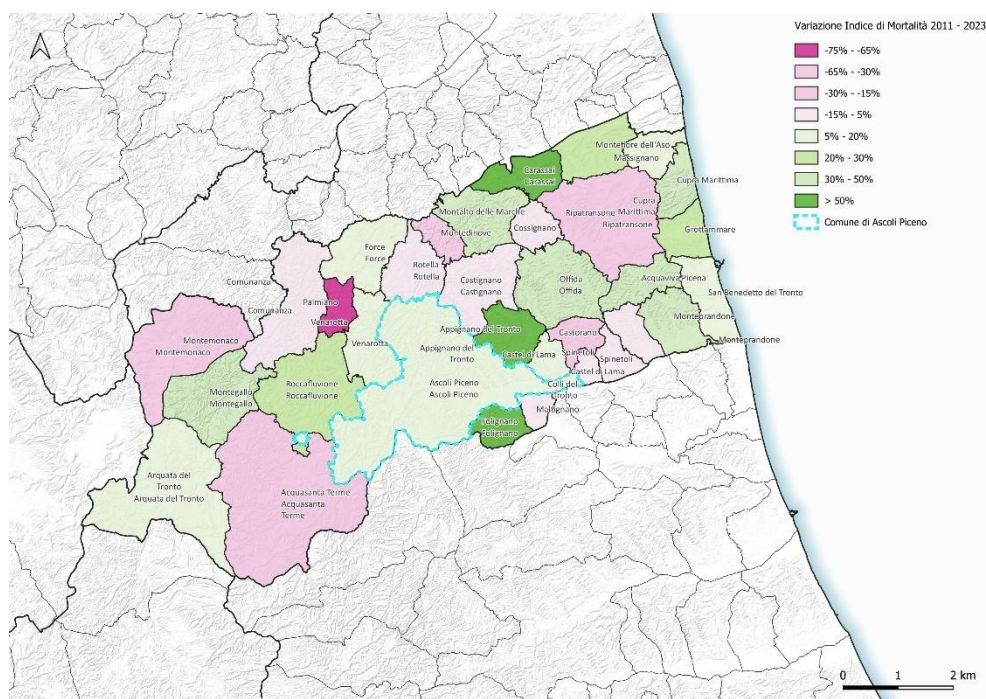


Figura 49 Rappresentazione cartografica variazione dell'indice di mortalità 2011-2023 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di malessere demografico è un indicatore composito che tiene in considerazione la multi-dimensionalità del fenomeno dello spopolamento. Si compone di due parti: la prima tiene conto degli episodi di spopolamento pesati con l'ammontare (in termini di gravità) della perdita di abitanti, mentre la seconda fa riferimento a 4 caratteristiche della popolazione, espressive della sua struttura e del suo movimento naturale, che forniscono sicure indicazioni sullo stato di salute di una popolazione. I possibili valori dell'indicatore sono: buona, discreta, precaria, grave, gravissima.

La situazione generale in Provincia di Ascoli Piceno vede un incremento delle face centrali di malessere (precaria e discreta). Al contempo, calano sia i livelli della condizione buona che della condizione grave. Risultano azzerati invece le condizioni in gravissimo stato. **Il Comune di Ascoli Piceno rientra tra quelli in condizioni precarie per tutti e due gli anni considerati.**

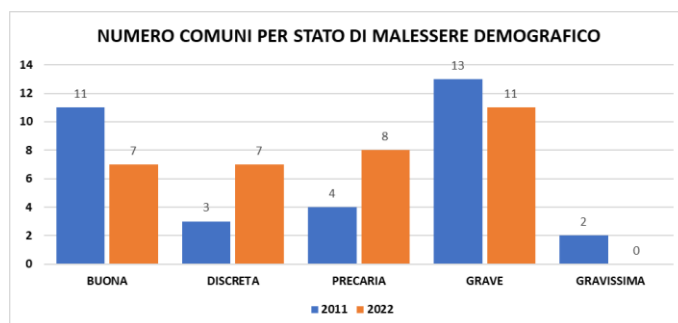


Figura 50 Indice di malessere demografico 2011-2022, numero di comuni [Fonte dati: ISTAT]

Nel 2011 il 60% della popolazione (residente in 14 comuni) è in una condizione almeno discreta (di cui il 35% in condizioni buone). Nel 2022 la percentuale sale al 63% di cui circa la metà in condizioni buone. Dal 2011 al 2022 aumenta la percentuale di popolazione in condizioni precarie, passando dal 27% nel 2011 al 32% nel 2022. Diminuisce la popolazione in condizione grave e gravissima (-7% e -1%).

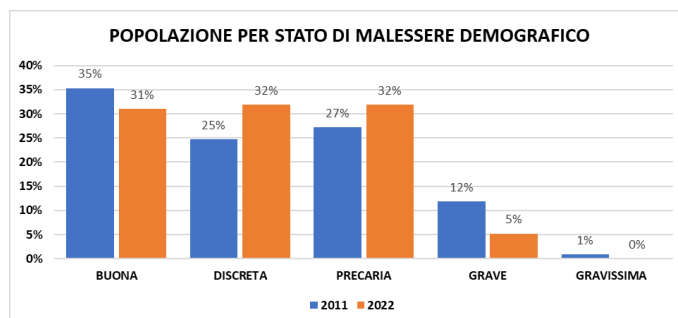


Figura 51 Indice di malessere demografico 2011-2022, popolazione residente [Fonte dati: ISTAT]

La situazione territoriale è riportata nelle seguenti cartografie.

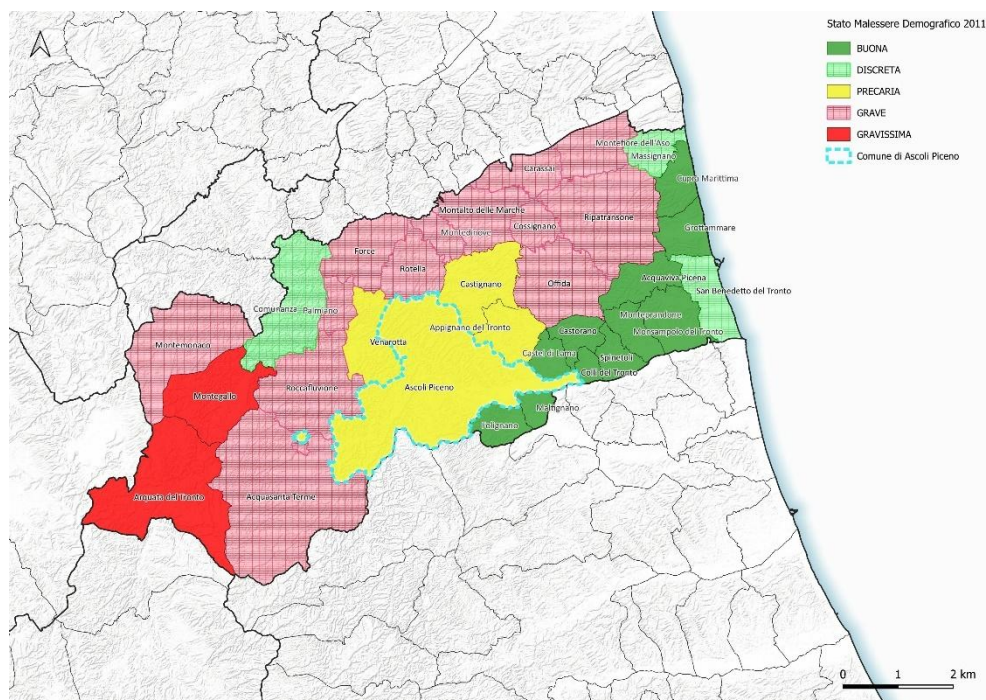


Figura 52 Rappresentazione cartografica dell'indice di malessere demografico 2011 [Fonte dati: ISTAT]

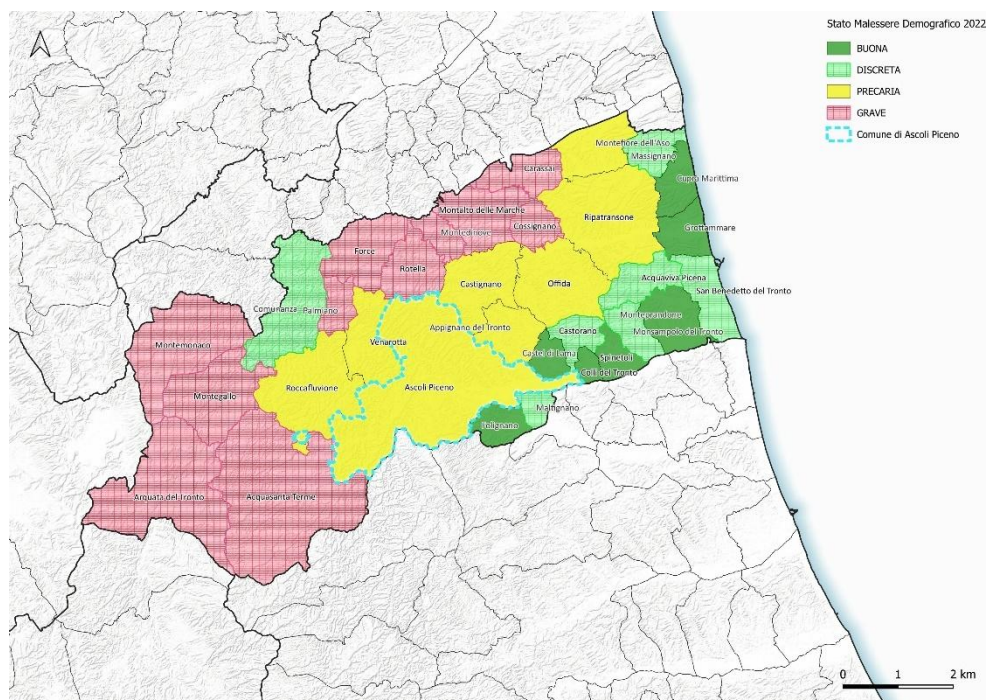
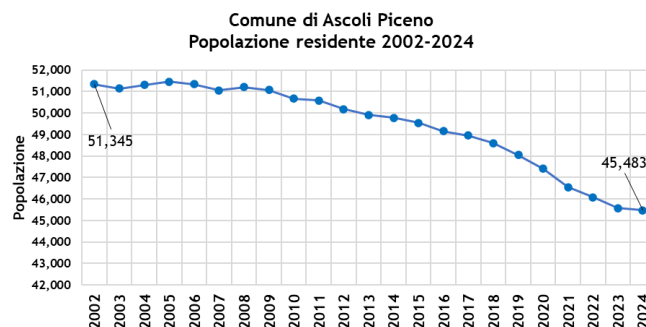


Figura 53 Rappresentazione cartografica dell'indice di malessere demografico 2022 [Fonte dati: ISTAT]

4.1.2 CARATTERISTICHE E DINAMICHE DEMOGRAFICHE

Considerando l'andamento demografico della popolazione residente nel comune di Ascoli Piceno e nella sua provincia di appartenenza, Ascoli Piceno, (ove possibile e confrontabile) dal 2002 al 2024 (dati disponibili permettendo), si riportano i seguenti grafici e statistiche, a partire da dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno.

Il trend della popolazione residente nel Comune di Ascoli Piceno ha registrato una sostanziale decrescita dal 2008 per poi iniziare costantemente a scendere. Nel periodo 2002-2024 la popolazione è passata da 51'345 del 2002 a 45'483 del 2024 (-11.4%). A livello provinciale si registra una sostanziale crescita fino all'anno 2013, per poi diminuire drasticamente fino al 2024. Il saldo ad oggi è del -1%, da 406240 abitanti del 2002 si è passati infatti a 401'976 nel 2024.



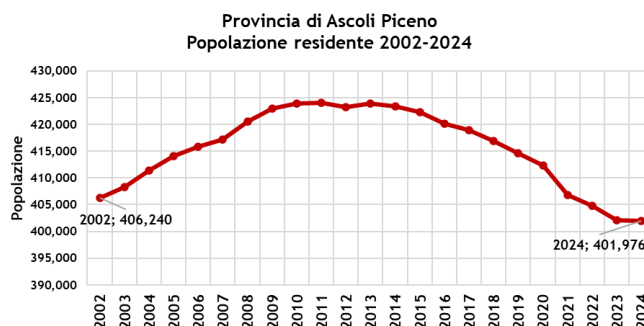


Figura 54 Andamento demografico 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

Il **movimento naturale** di una popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche **saldo naturale**. Le due linee del grafico seguente riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è rappresentato dall'area compresa fra le due linee.

Il **saldo naturale del Comune di Ascoli Piceno è sempre negativo dal 2002 al 2023** e la forbice tra i nati ed i morti si sta facendo sempre più evidente. L'ultimo anno disponibile, il 2023, registra un **saldo negativo pari a -368**. Stesso andamento anche per la Provincia di Ascoli Piceno il cui dato disponibile più recente (2023) indica un saldo pari a -1'240.

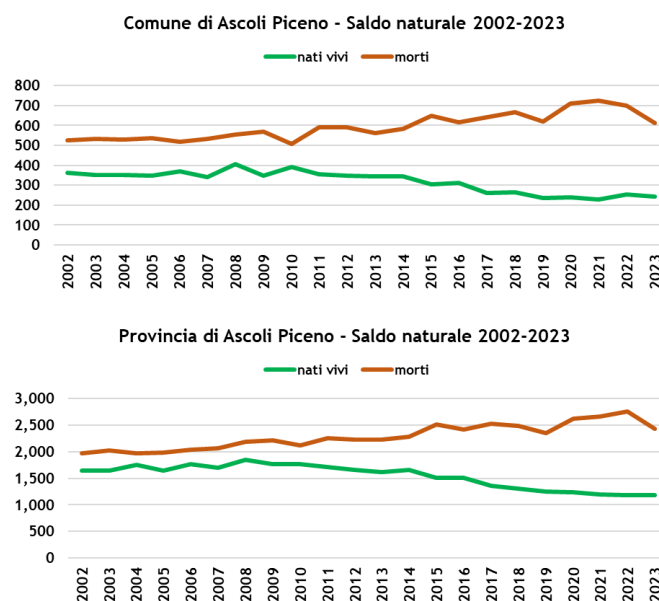


Figura 55 Saldo naturale 2002-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Il grafico seguente visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il Comune di Ascoli Piceno e la Provincia di Ascoli Piceno negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'anagrafe dei comuni della provincia. Il saldo migratorio è calcolato come differenza tra iscritti e cancellati all'anagrafe.

Il **Comune di Ascoli Piceno evidenzia un saldo migratorio oscillante, caratterizzato da valori tendenzialmente più negativi che positivi**. Il periodo più negativo è stato quello compreso tra il 2018 e il 2020, al termine del quale i valori hanno ricominciato ad aumentare. Nel 2002 il saldo è di -38 e nel 2023 è di 115, il valore massimo si registra nel 2007 con 348 ed il valore minimo nel 2019 con il saldo negativo di -259.

Per quanto riguarda la Provincia di Ascoli Piceno, il saldo migratorio del periodo analizzato è tendenzialmente più positivo di quello comunale. Nel 2002 il saldo è di 1'390 e nel 2023 è di 466, il valore massimo si registra nel 2008 con 1'881 ed il valore minimo nel 2020 con -191.

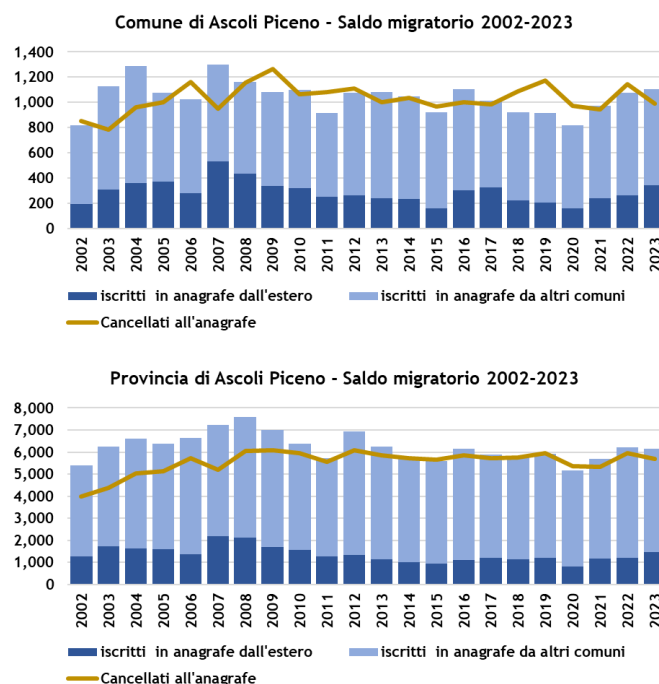


Figura 56 Flusso migratorio 2002-2023 [Fonte dati: ISTAT]

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressivo, stazionario o regressivo, a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Nel periodo 2002-2024, il Comune di Ascoli Piceno registra una tendenza all'invecchiamento della popolazione residente, con un progressivo aumento della popolazione nella fascia degli over 65, a discapito delle classi precedenti. Analogamente la Provincia di Ascoli Piceno osserva lo stesso andamento.

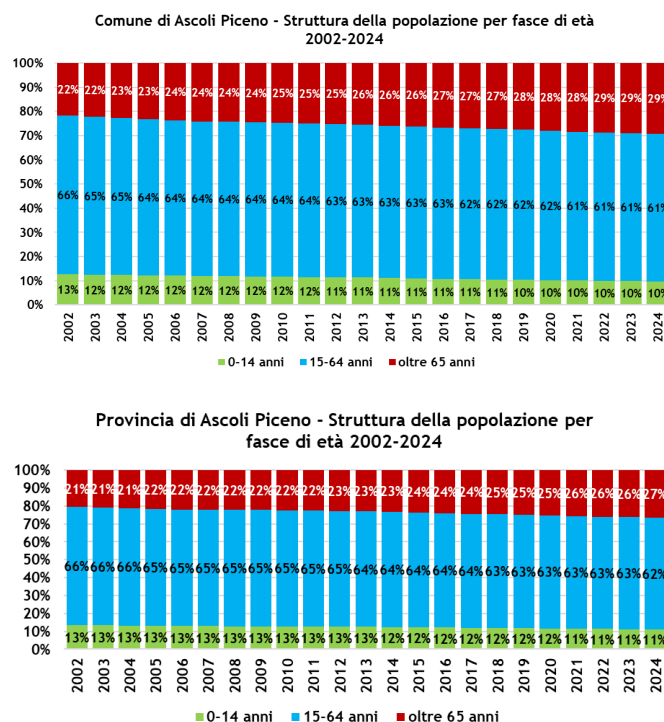


Figura 57 Struttura della popolazione per fascia di età 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

L'età media è la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente.

Dal 2002 al 2024 si registra un aumento dell'età media di 5.8 anni per il Comune di Ascoli Piceno e di 5.1 per la Provincia, ad ulteriore conferma dell'invecchiamento della popolazione.

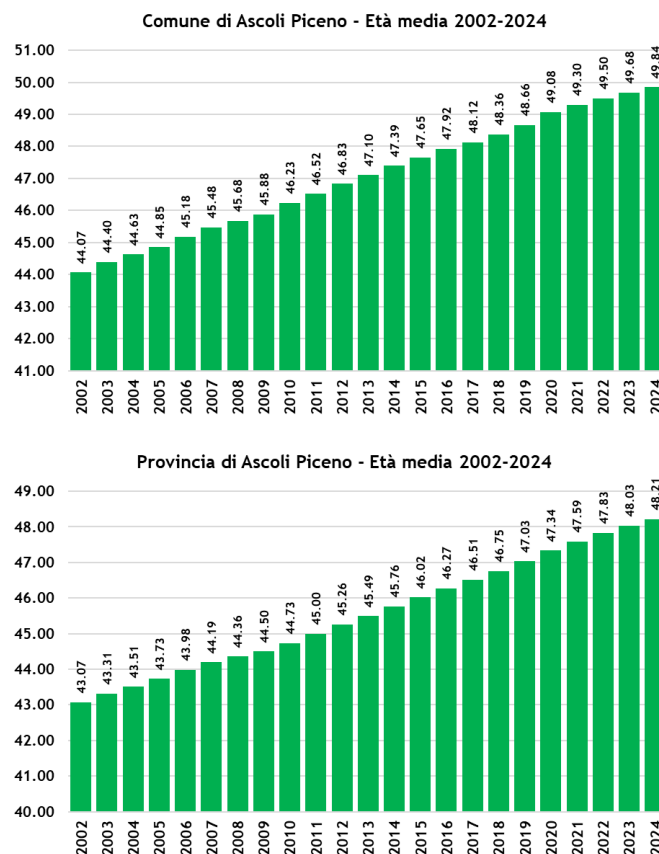
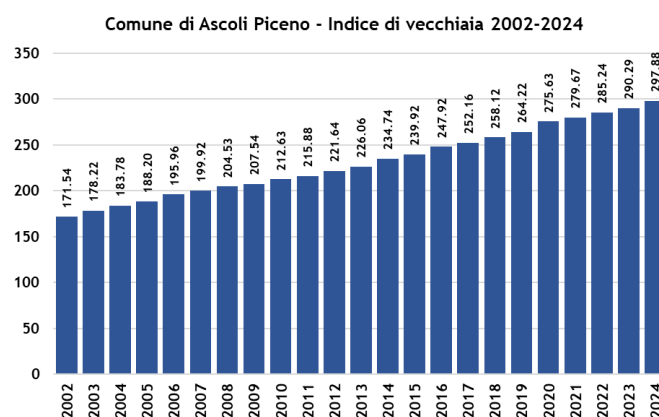


Figura 58 Età media 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

Per quanto riguarda il Comune di Ascoli Piceno, l'indice di vecchiaia dal 2002 al 2024 ha subito un incremento pari al 73.7% passando da 171.5 del 2002 a 297.9 del 2024 (ovvero da 172 anziani ogni 100 giovani si è passati a 298 - con una differenza di 126 unità). A livello provinciale l'indice è passato da 153.1 del 2002 a 243.1 del 2024 (ovvero da 153 anziani ogni 100 giovani a 243 con una differenza di 90 unità), registrando un incremento del 58.8%.



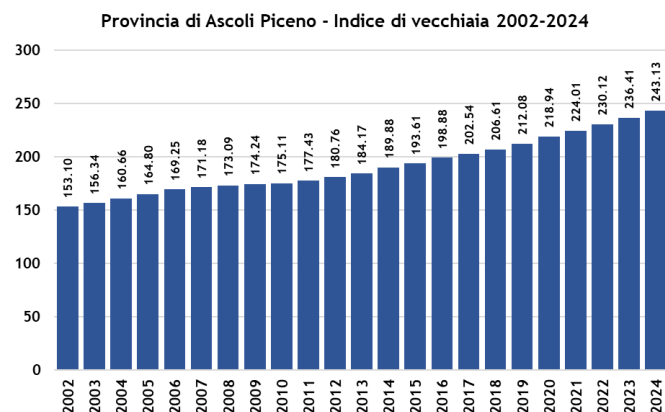


Figura 59 Indice di vecchiaia 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di dipendenza strutturale rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).

Nel periodo considerato l'indice del Comune di Ascoli Piceno passa da 52.24 (ovvero 100 persone attive si fanno carico di 52 persone non attive) nel 2002 a 63.9 (ovvero 100 persone attive si fanno carico di 64 persone non attive) nel 2024 con un aumento di 12 unità (pari al 23% in più). L'indice a livello provinciale invece passa da 52.2 nel 2002 a 63.9 nel 2024 con un aumento di 12 unità (pari al 23% in più).

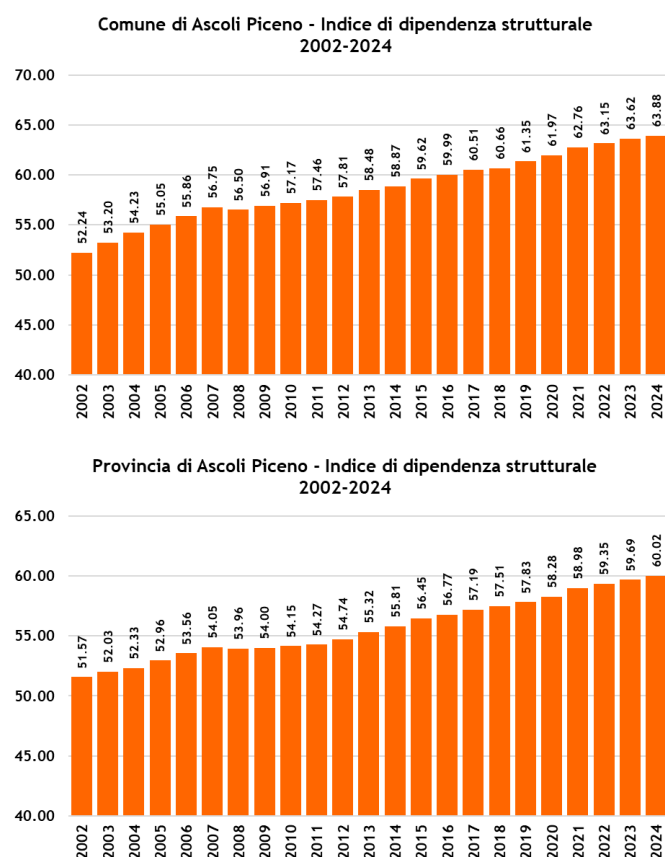


Figura 60 Indice di dipendenza strutturale 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di ricambio della popolazione attiva (barre di color fucsia nei grafici seguenti) rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.

Il trend di questo indice a livello comunale è altalenante, sebbene tendente all'incremento. Di fatto, si è passati da 141 nel 2002 a 181.7 nel 2024 (+29%). I dati della Provincia seguono lo stesso andamento, passando da 122.4 del 2002 a 163 del 2024 (+33.2%). Tutti i valori indicano una popolazione attiva sempre più anziana.

L'indice di struttura della popolazione attiva (barre di color viola nei grafici seguenti) rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

L'indice è pressoché in costante aumento sia per il comune di Ascoli Piceno che per la provincia. I valori a livello comunale risultano in forte crescita passando da 100.3 nel 2002 a 150.2 nel 2024 (+49.8%), mentre la Provincia, addirittura, passa da 95 nel 2002 a 146.5 nel 2024 (+54.2%), con conseguente aumento dell'età media della popolazione attiva di entrambi i territori considerati.

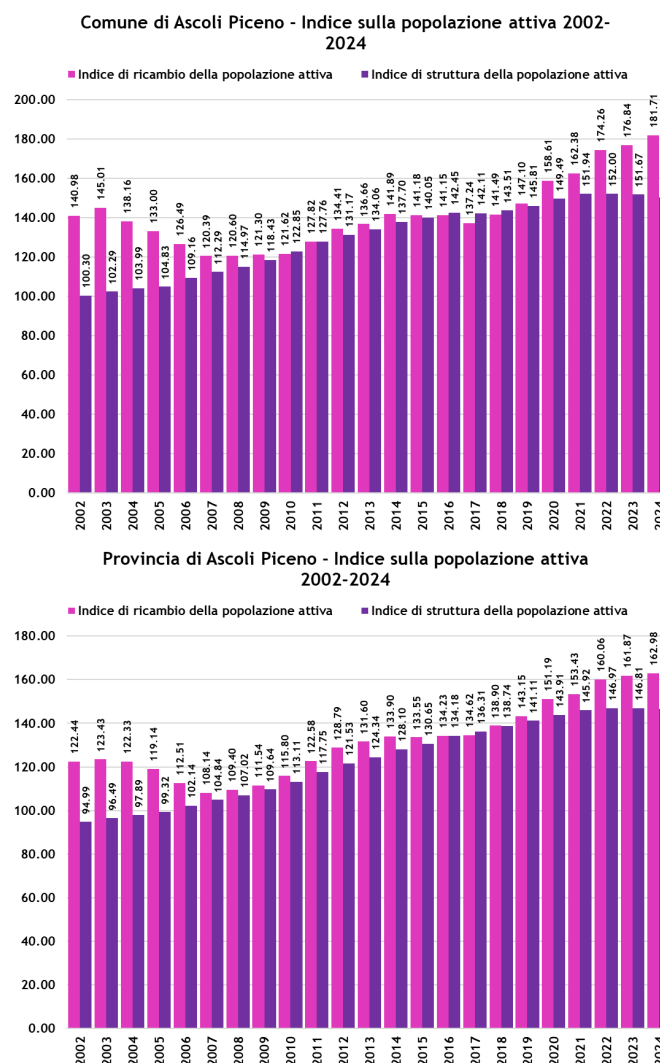


Figura 61 Indici sulla popolazione attiva 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di natalità rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni 1'000 abitanti. L'indice di mortalità rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni 1'000 abitanti.

Il Comune di Ascoli Piceno registra un indice di mortalità (linea rossa nei grafici seguenti) tendenzialmente in crescita, passando da 10.2 del 2002 a 13.41 del 2023 (+31.4%). L'indice di natalità (linea verde nei grafici seguenti) segue invece un andamento decrescente, partendo da un valore di 7.1 nel 2002 fino ad un valore di 5.3 del 2023 (-25.4%). L'indice di natalità non supera mai quello di

mortalità e la forbice tra questi due indici si sta progressivamente allargando.

L'andamento degli indici provinciali, rivela anche in questo caso un ampliamento della forbice. L'indice di natalità registra un decremento pari a -27.2%, l'indice di mortalità un aumento del 24.7%.

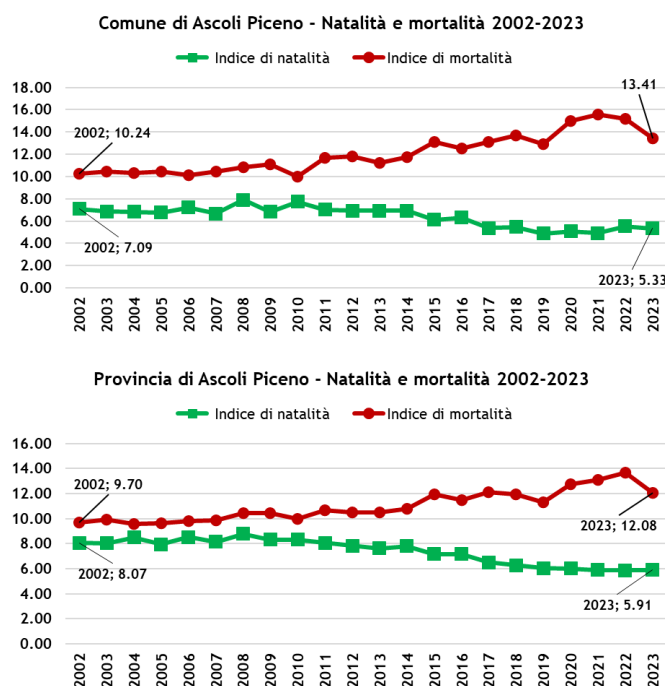
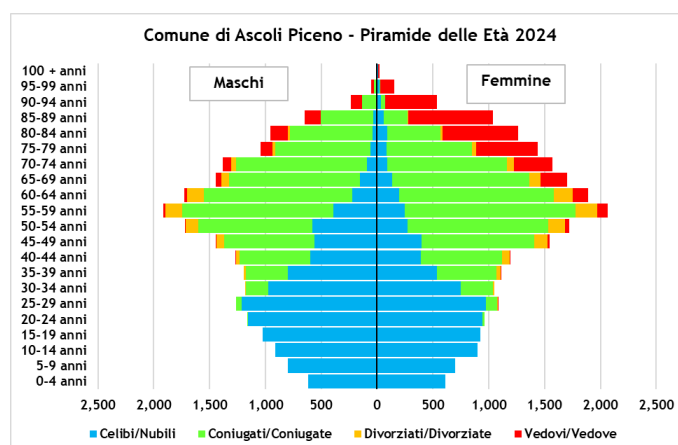


Figura 62 Indice di natalità e di mortalità 2002-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Il grafico seguente, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente nel Comune e nella Provincia di Ascoli Piceno per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2024. La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati. Gli ultimi dati disponibili sono relativi al 1° gennaio 2024.



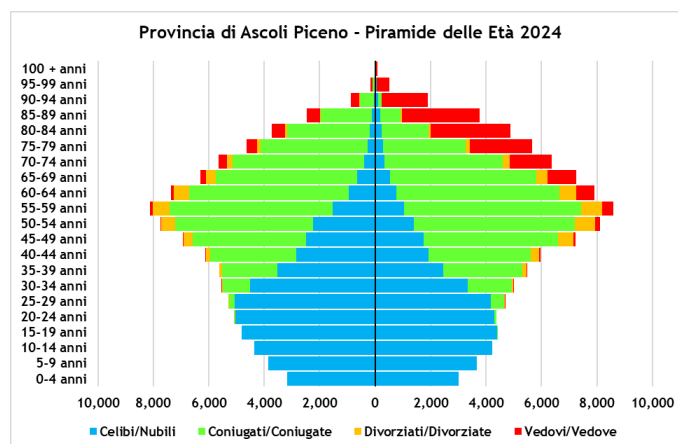


Figura 63 Piramide delle età [Fonte dati: ISTAT]

Si analizza ora l'andamento della popolazione straniera residente dal 2002 al 2024. Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia.

Gli stranieri residenti nel Comune di Ascoli Piceno al 2024 sono 3'000 e rappresentano il 6.6% della popolazione comunale residente totale e il 10.6% di tutti gli stranieri residenti nella Provincia di Ascoli Piceno. Considerando la serie storia 2002-2024 si è registrato un incremento percentuale di circa il 345%. Gli stranieri residenti nella Provincia di Ascoli Piceno al 2024 sono 28'172 e rappresentano il 7% della popolazione provinciale residente. Dal 2002 al 2024 si è registrato un incremento di circa il 237%.

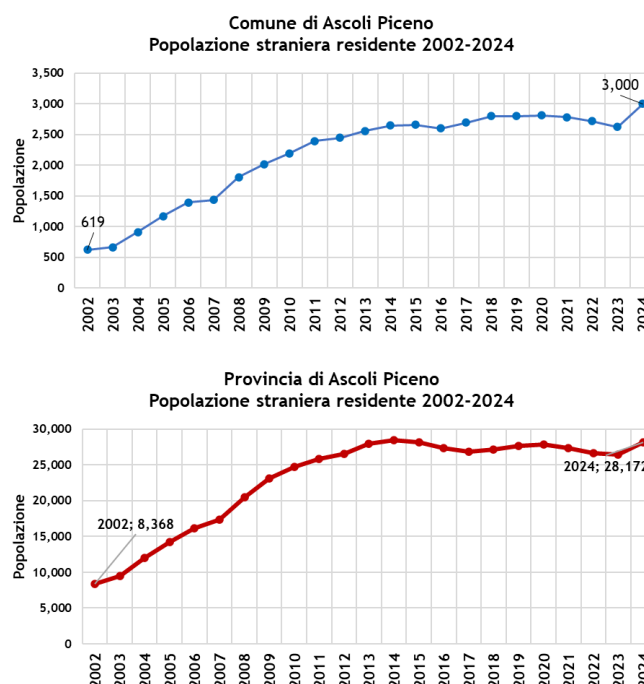


Figura 64 Andamento demografico popolazione straniera 2002-2024 [Fonte dati: ISTAT]

Gli ultimi dati disponibili relativi all'area geografica di provenienza della popolazione straniera residente nella provincia di Ascoli Piceno sono disponibili al 1° gennaio 2024, mentre i dati a livello comunale non sono attualmente disponibili). A livello provinciale, dall'analisi emerge che la maggioranza degli

stranieri ha origine europea (73%) seguiti dagli africani (12%) e dagli asiatici (12%). Residue altre provenienze da America, Oceania e apolidi (4%).

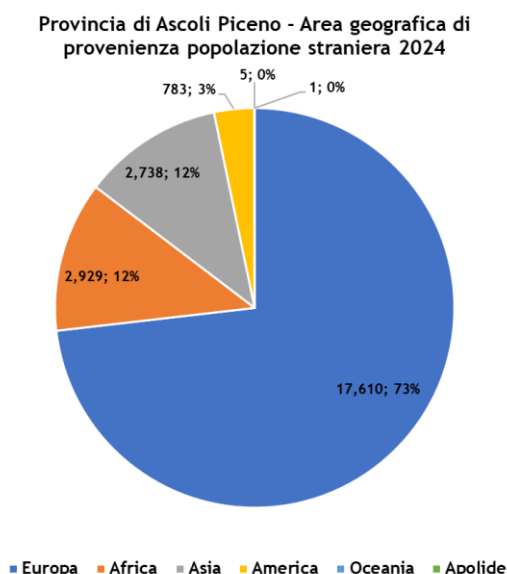


Figura 65 Area geografica di provenienza della popolazione straniera al 2024 [Fonte dati: ISTAT]

4.2 Imprese e dinamiche occupazionali

Le analisi sulle dinamiche economiche sono basate sul numero delle unità locali e sul numero degli addetti presenti sul territorio. Le unità locali rappresentano il luogo fisico nel quale un'unità giuridico-economica (impresa, istituzione) esercita una o più attività economiche di produzione.

Considerando il periodo 2011-2022, le unità locali presenti nel Comune di Ascoli Piceno nel 2011 erano 4'589 pari al 24% delle imprese complessive della Provincia di Ascoli Piceno. Al 2022 (ultimo dato ISTAT disponibile) le unità locali presenti nel Comune salgono a 4'861(+6% rispetto al 2011) e rappresentano il 25% delle imprese complessive della Provincia.

Aumentano anche le unità locali complessive della Provincia di Ascoli Piceno, con un incremento del 1.9%.

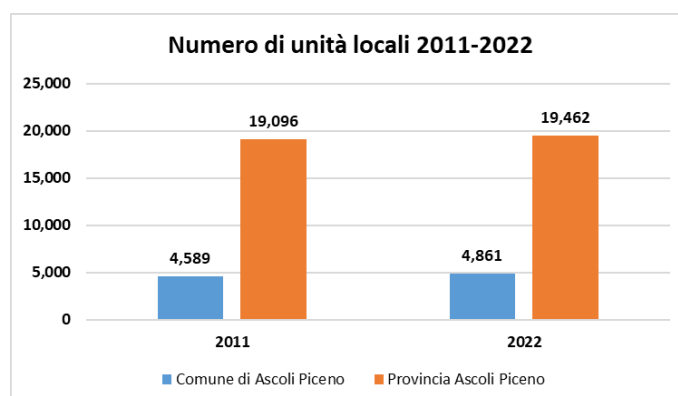


Figura 66 Numero delle unità locali 2011-2022 [Fonte dati: ISTAT]

Per quanto riguarda il numero di addetti, al 2011 gli addetti nelle unità locali presenti nel Comune di Ascoli Piceno erano 16'660 pari al 29% del numero di addetti totali delle imprese della Provincia di Ascoli Piceno. Al 2022 gli addetti nelle unità locali presenti nel Comune salgono a 18'883 (+13.3%) e

rappresentano il 30.4% di tutti gli addetti provinciali.

Aumenta anche il numero di addetti nelle unità locali ubicate in tutta la Provincia di Ascoli Piceno: da 57'337 del 2011 a 62'163 del 2022 (+8.4%).

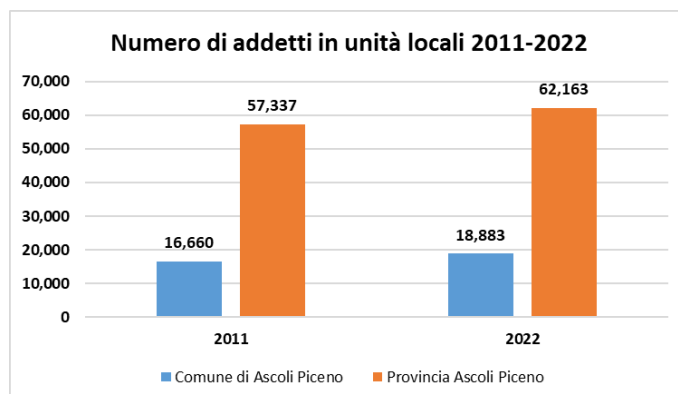


Figura 67 Numero di addetti in unità locali 2011-2022 [Fonte dati: ISTAT]

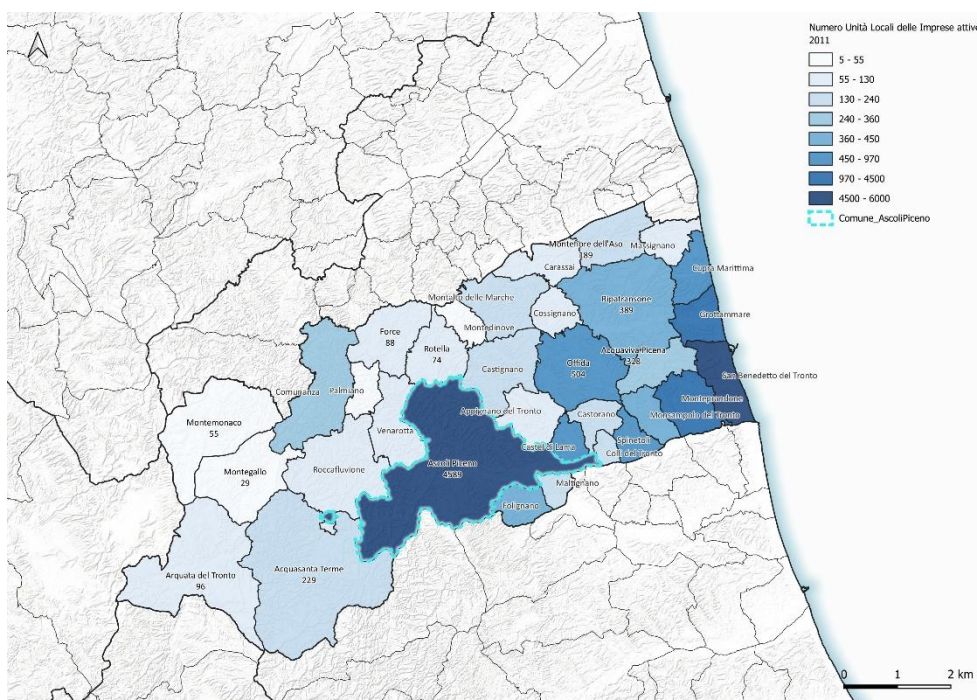


Figura 68 Rappresentazione cartografica del numero delle unità locali al 2011 [Fonte dati: ISTAT]

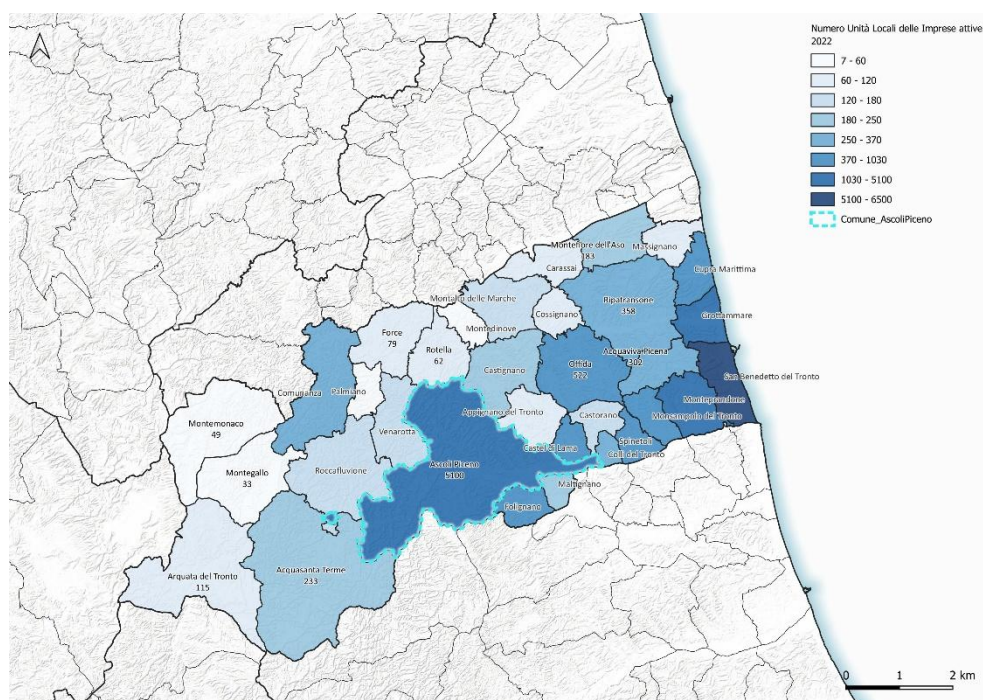


Figura 69 Rappresentazione cartografica del numero delle unità locali al 2022 [Fonte dati: ISTAT]

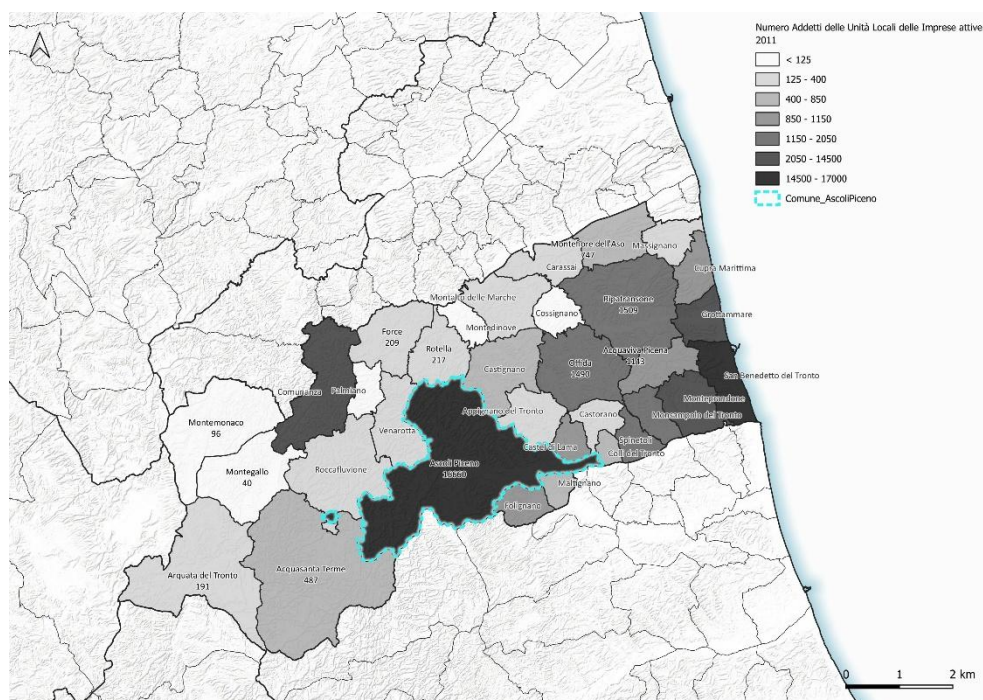


Figura 70 Rappresentazione cartografica del numero di addetti nelle unità locali al 2011 [Fonte dati: ISTAT]

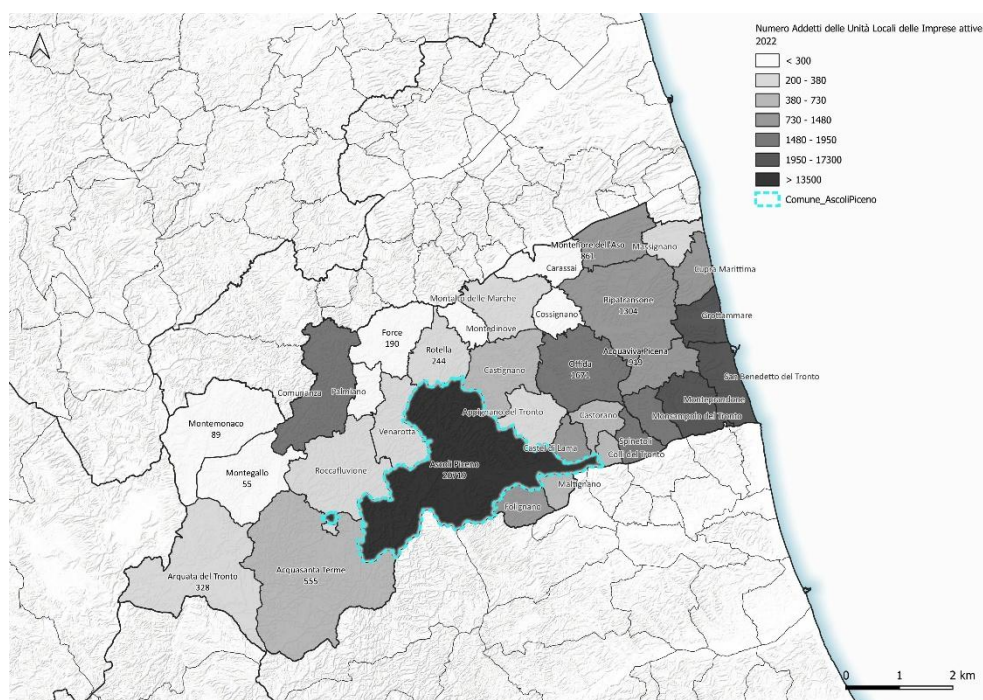


Figura 71 Rappresentazione cartografica del numero di addetti nelle unità locali al 2022 [Fonte dati: ISTAT]

Il dato sugli addetti medi del Comune di Ascoli Piceno è pari a 3.6 nel 2011 e 4 nel 2022. La Provincia di Ascoli Piceno passa da un numero medio di addetti di 3 nel 2011 a 3.2 nel 2022.

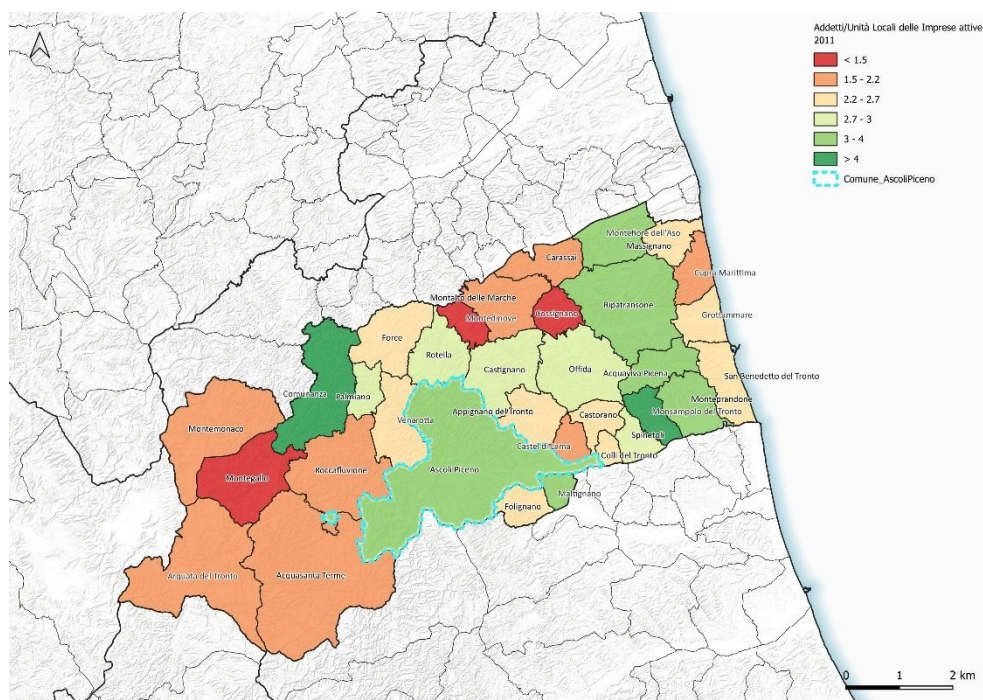


Figura 72 Rappresentazione cartografica del numero medio di addetti UL al 2011 [Fonte dati: ISTAT]

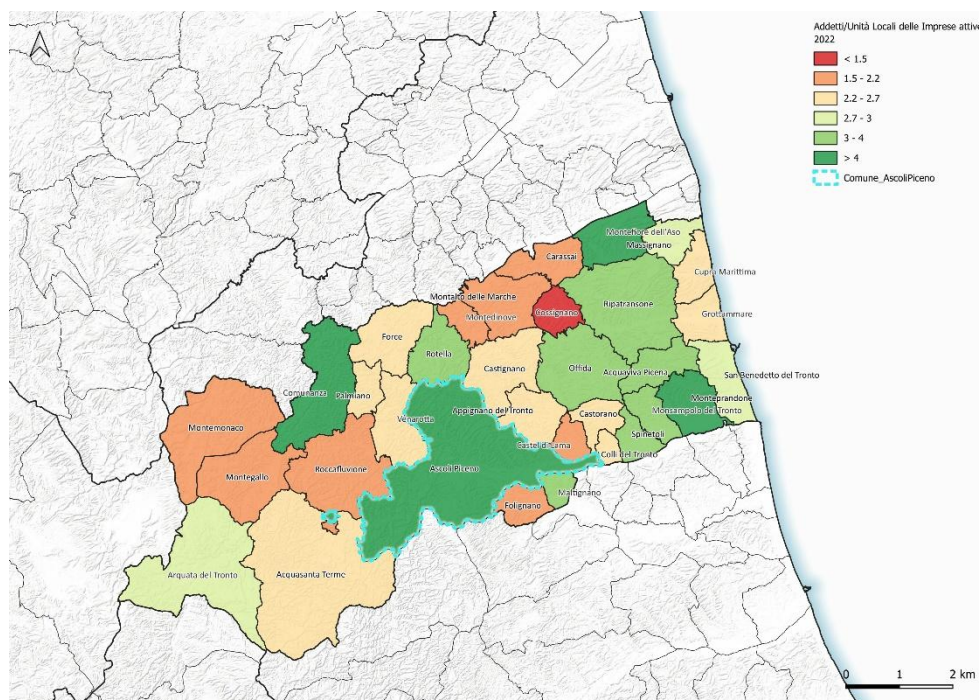


Figura 73 Rappresentazione cartografica del numero medio di addetti UL al 2022 [Fonte dati: ISTAT]

Un'ulteriore analisi è stata effettuata basandosi sui Sistemi Locali del Lavoro (SLL) che rappresentano una griglia territoriale i cui confini, indipendentemente dall'articolazione amministrativa del territorio, sono definiti utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo) rilevati in occasione dei Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni.

I comuni della Provincia di Ascoli Piceno ricadono in 4 SLL: Ascoli Piceno, Comunanza, San Benedetto del Tronto e Fermo. La classificazione ATECO delle attività produttive rappresenta i macrosettori economici delle stesse.

Le Unità Locali localizzate nel SLL di Ascoli Piceno sono passate da 8'020 nel 2011 (che rappresentano il 42% del totale di UL di tutti i SLL della Provincia di Ascoli Piceno) a 8'719 nel 2022 (che rappresentano il 43.3% del totale provinciale), registrando un aumento pari al 8.7%. Per entrambi gli anni considerati il numero di UL del SLL di Ascoli Piceno si classifica al 2° posto.

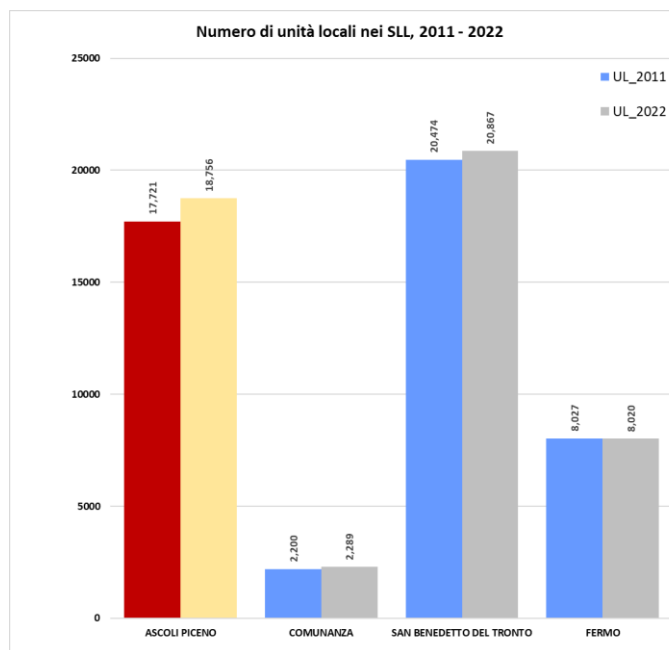


Figura 74 Numero di unità locali nei SLL 2011-2022 [Fonte dati: ISTAT]

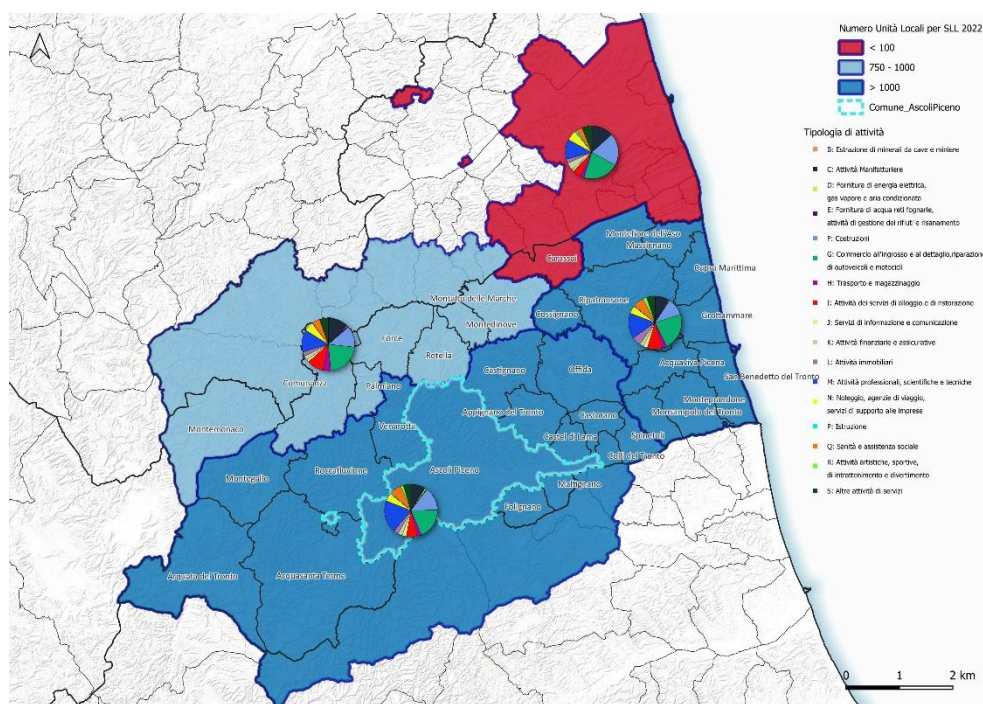


Figura 75 Rappresentazione cartografica del numero di unità locali per SLL e loro classificazione ATECO 2022 [Fonte dati: ISTAT]

Analizzando ora il numero di addetti operanti nel SLL di Ascoli Piceno, il valore è passato da 57'342 nel 2011 (che rappresentano il 40% del totale di addetti in UL di tutti i SLL della Provincia di Ascoli Piceno) a 65'118 (che rappresentano il 41% del totale provinciale), registrando un aumento pari al 14%. Per entrambi gli anni considerati il numero di addetti in UL del SLL di Ascoli Piceno si classifica al 1° posto.

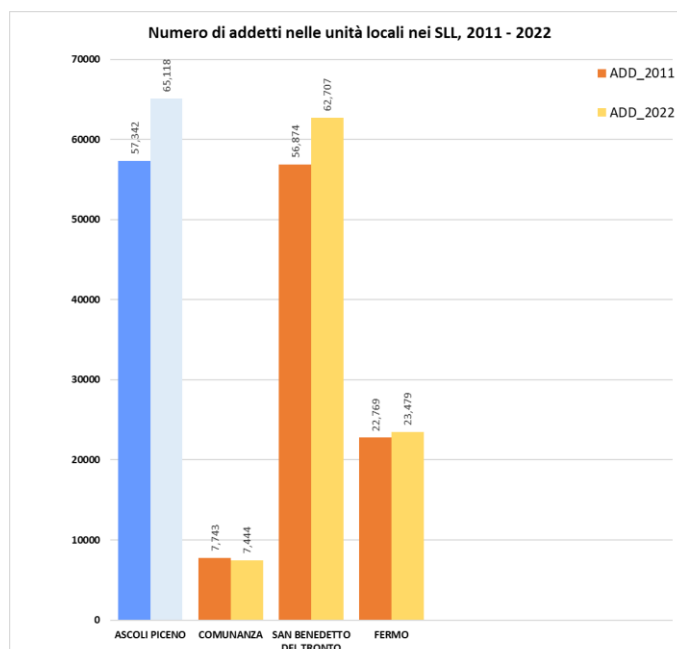


Figura 76 Numero di addetti in unità locali nei SLL 2011-2022 [Fonte dati: ISTAT]

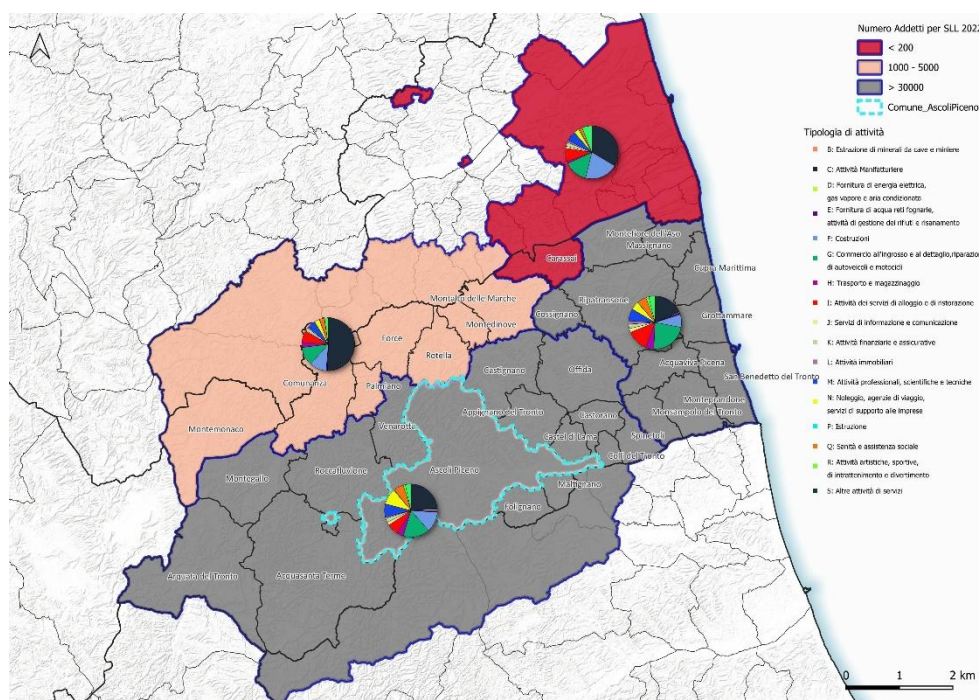


Figura 77 Rappresentazione cartografica del numero addetti in unità locali per SLL e loro classificazione ATECO 2022 [Fonte dati: ISTAT]

Considerando i dati in base alla classificazione ATECO dell'ultimo anno disponibile (2022) per il solo SLL di Ascoli Piceno, il numero maggiore di UL lo troviamo nel settore del "commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli (G)" (3'692 UL pari al 19.7% di tutte le UL di Ascoli Piceno), seguito dalle UL operanti nel settore delle "attività professionali, scientifiche e tecniche (M)" (3'643 UL pari al 19.4%). Minime le UL operanti nei settori di "fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento (E)", "fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata (D)" e "istruzione (P)". Solo 10 UL che si occupano di "estrazione di minerali da cave e miniere (B)".

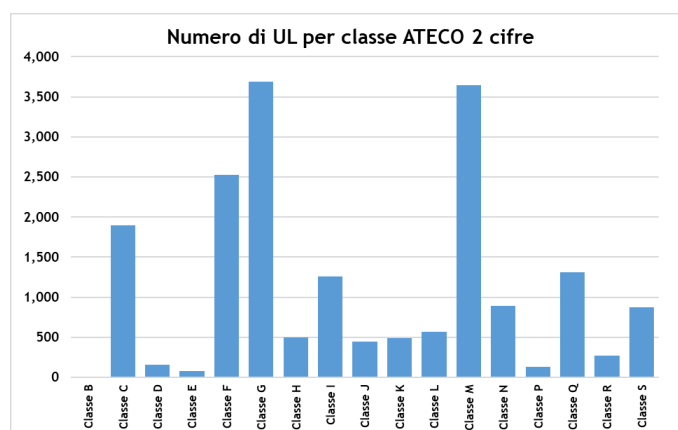


Figura 78 Numero di unità locali per classe ATECO 2022 nel SLL di Ascoli Piceno [Fonte dati: ISTAT]

Considerando ora i dati classificati ATECO riguardo il numero di addetti in UL (2022) per il SLL di Ascoli Piceno, il numero maggiore di addetti lo troviamo in “attività manifatturiere (C)” (17’193 addetti pari al 26.4% di tutti gli addetti in UL di Ascoli Piceno), seguito dagli addetti di UL operanti nel settore del “commercio all’ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli (G)” (10’738 addetti pari al 16.5%).

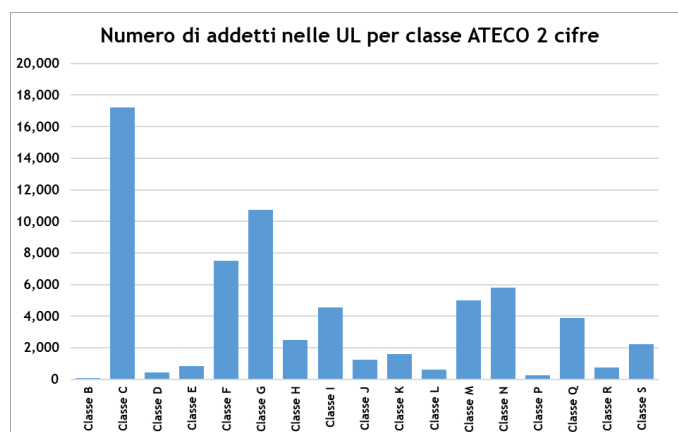


Figura 79 Numero di addetti in unità locali per classe ATECO 2022 nel SLL di Ascoli Piceno [Fonte dati: ISTAT]

4.3 Istruzione scolastica e universitaria

Al 1° gennaio 2024 i residenti in età scolare nel Comune di Ascoli Piceno sono 6’016 pari al 21% di tutti i residenti in età scolare della Provincia di Ascoli Piceno, così ripartiti:

- Asilo nido 12.7%;
- Scuola dell’infanzia 12.2%;
- Scuola primaria 25.1%;
- Scuola secondaria di primo grado 17.6%;
- Scuola secondaria di secondo grado 32.4%.

Le percentuali di ripartizione per la Provincia di Ascoli Piceno per tipo di scuola sono piuttosto simili a quelle calcolate per il Comune di Ascoli Piceno e nel dettaglio: 12.2% - 13.1% - 26% - 17.5% - 31.2%.

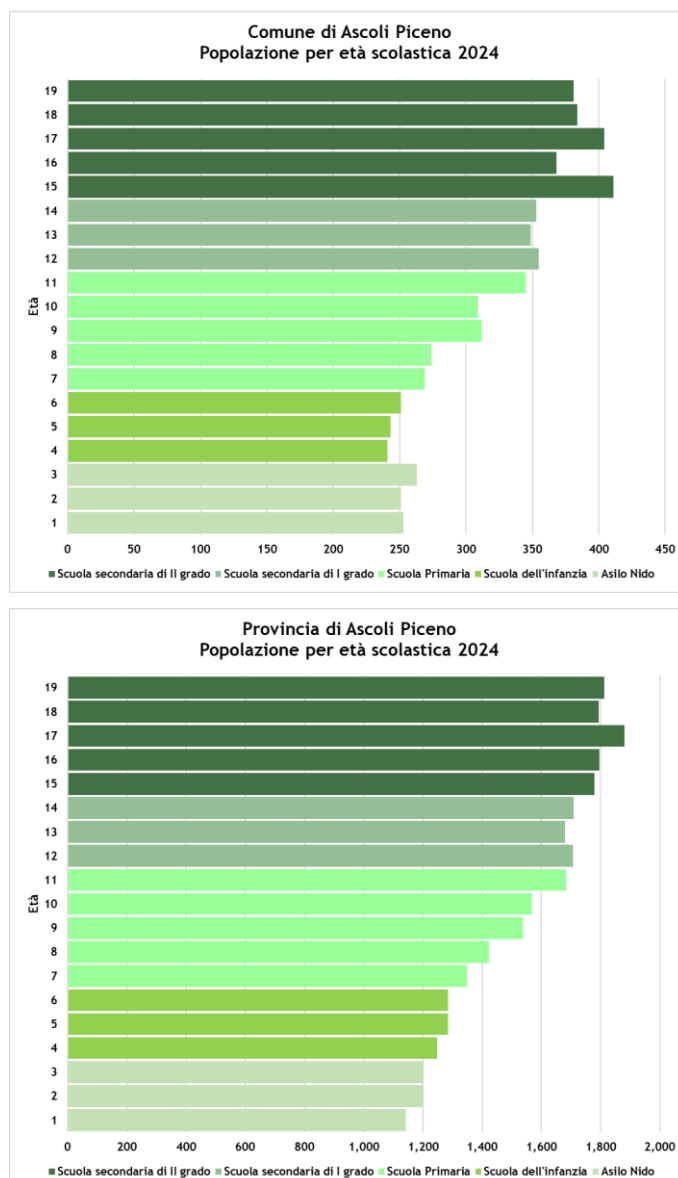
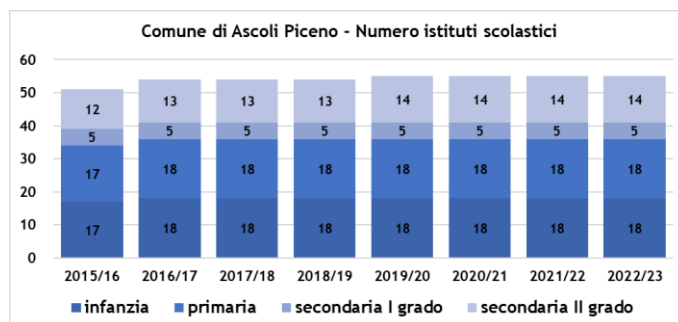


Figura 80 Stratificazione della popolazione in età scolare 2024 [Fonte dati: ISTAT]

Dai dati riportati dal MIUR per gli anni scolastici dal 2015/16 al 2022/23, il numero di istituti scolastici ubicati nel Comune di Ascoli Piceno è aumentato del 7.8%, passando da 51 (pari al 25% di tutte le scuole della Provincia di Ascoli Piceno) a 55 scuole (pari al 27% di tutte le scuole della Provincia). Diversamente, in Provincia di Ascoli Piceno il numero di istituti scolastici dal 2015/16 al 2022/23 è leggermente diminuito, passando da 205 a 203 (-0.98%).



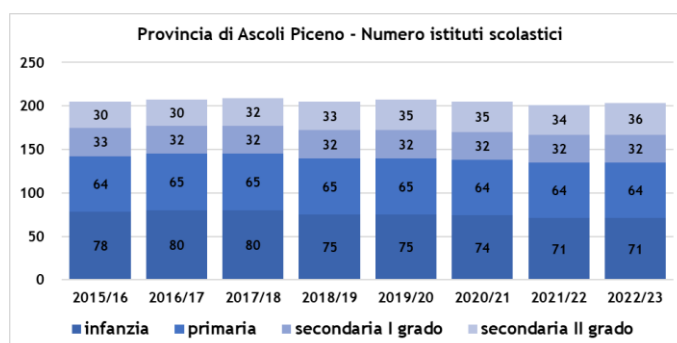


Figura 81 Numero di istituti presenti per tipo di scuola [Fonte dati: MIUR]

Per quanto riguarda il numero di alunni iscritti in scuole dell'obbligo nel Comune di Ascoli Piceno, non sono disponibili i dati della scuola dell'infanzia per gli a.s. 2015/16 e 2016/17, pertanto le considerazioni a livello comunale si riferiscono a partire dal 2017/18. Il trend dal 2017/18 al 2022/23 presenta un decremento pari a -8.2%, dovuto principalmente ad una diminuzione generalizzata degli iscritti, in particolar modo nelle scuole dell'infanzia. Gli iscritti totali, infatti, sono passati da 9'722 nel 2017/18 (che rappresentano il 32.2% degli iscritti totali in Provincia di Ascoli Piceno) a 8'981 nel 2022/23 (che rappresentano il 31.8% degli iscritti totali in Provincia di Ascoli Piceno). La Provincia di Ascoli Piceno registra una diminuzione del -7.3% degli studenti dal 2017/18 al 2022/23.

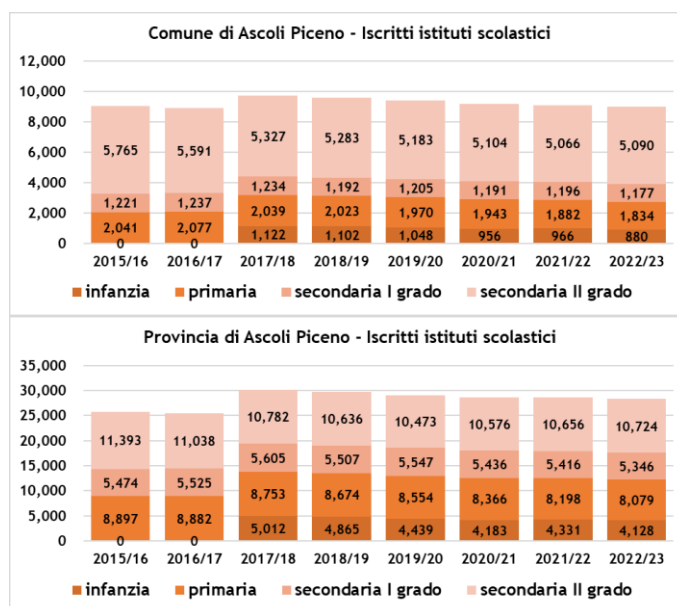


Figura 82 Numero di studenti iscritti per tipo di scuola [Fonte dati: MIUR]

4.4 Servizi e strutture sanitarie

Il Ministero della Salute, mediante appositi modelli di rilevazione (modelli Hsp - ex DM 5/12/2006 e ss agg.), nell'ambito del Sistema informativo sanitario, rileva informazioni sui dati anagrafici degli **istituti di cura pubblici e privati**, le caratteristiche organizzative, i posti letto ordinari e in day hospital, le apparecchiature tecnico-biomediche di diagnosi e cura e i dati di attività dei reparti ospedalieri.

Le analisi seguenti sono state effettuate per il periodo 2010-2021. In questo periodo in Provincia di Ascoli Piceno il numero di strutture sanitarie si è più che dimezzato, passando da 14 unità del 2010 a 6 unità nel 2021. Di quest'ultime 6 strutture sanitarie, il 66.7% sono ospedali e il 33.3% case di cura. A livello comunale il decremento è meno evidente, sebbene si sia passati da 6 strutture nel 2010 a 3 nel 2021.

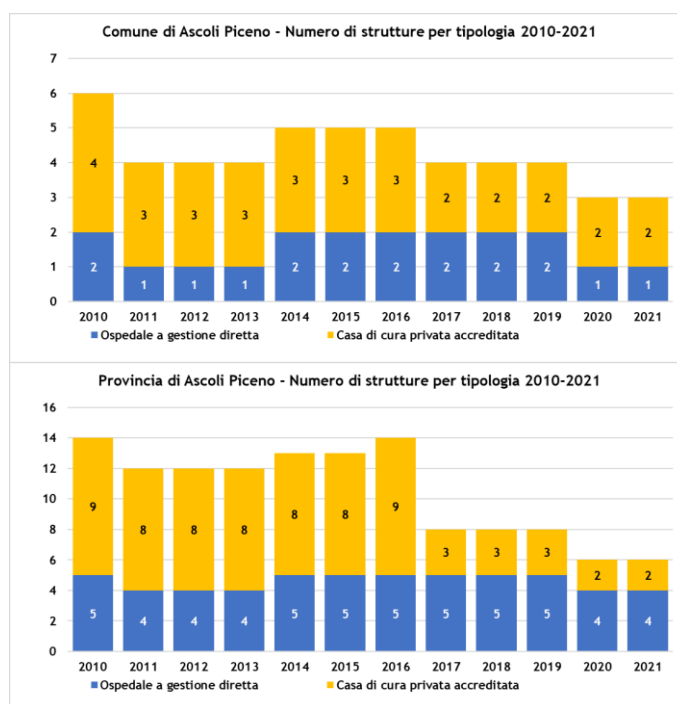


Figura 83 Numero strutture sanitarie 2010-2021 [Fonte dati: Ministero della Salute]

Tra il 2010 ed il 2021 il numero dei posti letto totali della Provincia di Ascoli Piceno sono in evidente diminuzione, facendo registrare un -34%, passando da 970 posti letto nel 2010 a 637 nel 2021. Ancora più accentuato il dato negativo a livello comunale: il **Comune di Ascoli Piceno passa infatti da 537 posti letto nel 2010 a 326 nel 2021 (-39%)**. Nel 2010, dei posti letto presenti nel Comune di Ascoli Piceno, il 72% è associato ad ospedali e il 23% a case di cura, rappresentando inoltre il 55.4% di tutti i posti letto complessivi (case di cura e ospedali) presenti in Provincia. Nel 2021 l'incidenza dei posti letto in ospedale è aumentata sino all'89%, mentre i valori complessivi costituiscono il 51.2% di tutti i posti letto della Provincia (case di cura e ospedali).

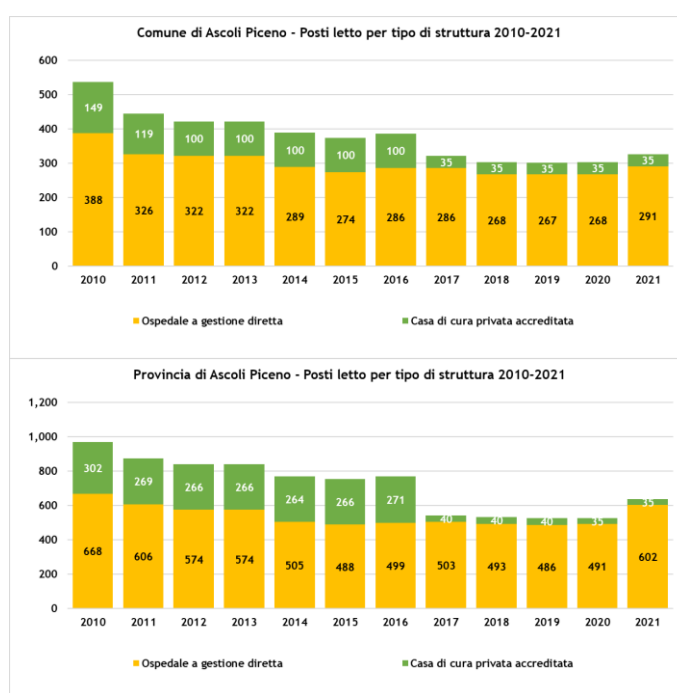


Figura 84 Numero posti letto 2010-2021 [Fonte dati: Ministero della Salute]

Considerando il tipo di disciplina (acuti, lungodegenza e riabilitazione), i posti letto presenti nel territorio comunale nel 2010 sono acuti per l'82,3% acuti, per l'8.8% di lungodegenza e per l'8.9% di riabilitazione. Nel 2021 si alzano i livelli dei posti letto di tipo acuto (89.3%) sebbene calino rispetto ai valori del 2010 (-34.2%), mentre calano i valori di lungodegenza e riabilitazione (4.6% e 6.1%). I posti letto presenti in Provincia di Ascoli Piceno nel 2010 sono in gran parte di tipo acuto (87.2%), seguiti da quelli di lungodegenza (6.9%) e riabilitazione (5.9%). Nel 2021 si è passati al 92.9% di posti letto di tipo acuto sebbene in calo del 30% rispetto al 2010), al 3.8% di posti letto di lungodegenza e al 3.3% di riabilitazione.

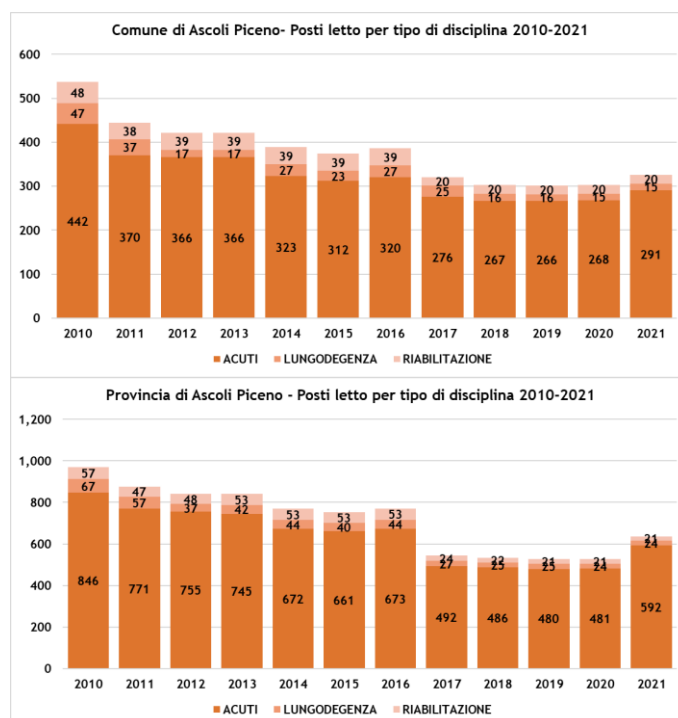


Figura 85 Numero posti letto per tipo di disciplina, 2010-2021 [Fonte dati: Ministero della Salute]

4.5 Turismo

La serie storica considerata va dal 2014 al 2023. La Provincia di Ascoli Piceno registra un aumento delle strutture ricettive passando da 785 strutture nel 2014 a 899 nel 2023 (14.5%). Gran parte dell'incremento è dovuto all'aumento di strutture non alberghiere (+25%). Diversamente, le strutture alberghiere calano del 16.8%.

Considerando l'anno disponibile più recente come ripartizione comunale, delle 899 strutture ricettive attive nel 2023 nella Provincia di Ascoli Piceno, 141 sono ubicate nel Comune di Ascoli Piceno (pari al 15.7% del totale). Le 7 strutture alberghiere rappresentano il 4.3% di tutte le strutture alberghiere della provincia, mentre le 134 strutture non alberghiere rappresentano il 18.2% di tutte le strutture non alberghiere della provincia.

Complessivamente il Comune di Ascoli Piceno ha avuto un incremento nel numero di strutture ricettive passando da 112 nel 2014 a 141 nel 2023, pari ad un aumento del 25.9%. L'incremento è dovuto principalmente alle strutture non alberghiere che sono passate da 103 nel 2014 a 134 nel 2023 (aumento del 30%).

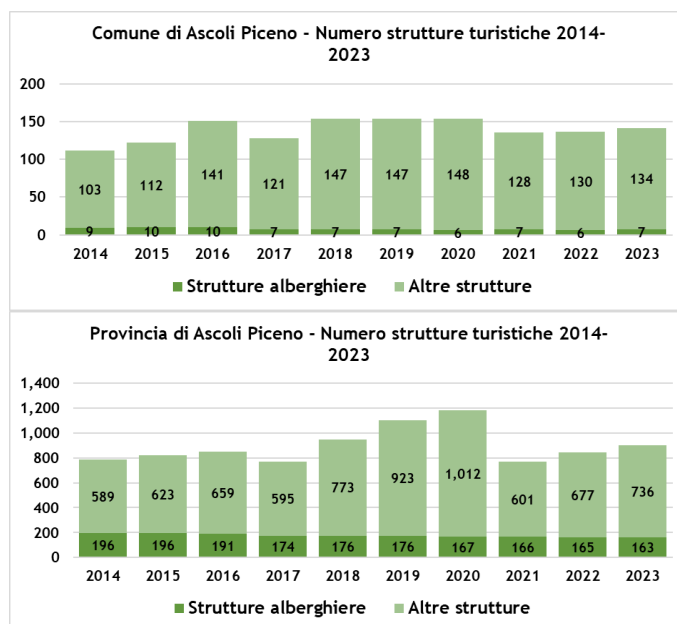


Figura 86 Turismo, numero strutture nel periodo 2014-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Il Comune di Ascoli Piceno è il 2° comune per numero di strutture ricettive nel 2023 di tutta la Provincia di Ascoli Piceno (con 141 strutture), preceduto dal Comune di San Benedetto del Tronto (259 strutture).

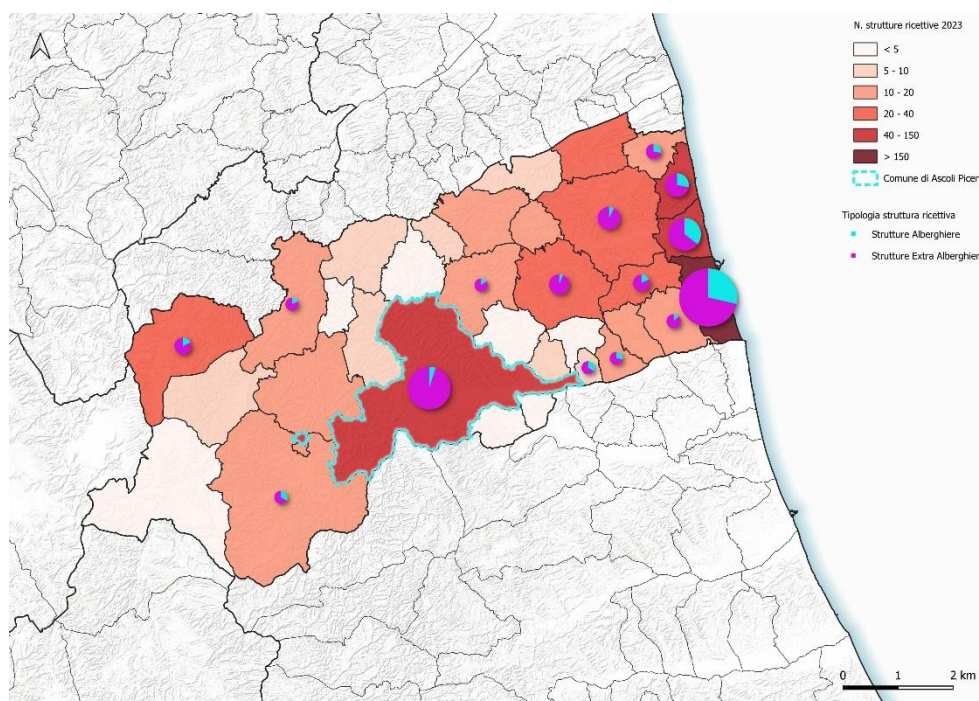


Figura 87 Numero di strutture ricettive 2023 [Fonte dati: ISTAT]

Per quanto riguarda l'offerta turistica relativa al numero di posti letto delle strutture ricettive, il Comune di Ascoli Piceno registra un trend più o meno stabile per il periodo 2014-2023, con un aumento di soli 42 posti letto totali (pari al 3%). I posti letto in strutture non alberghiere sono aumentati di 181 unità (+18.6%), mentre quelle alberghiere sono diminuite di 139 unità (-34%).

Passando ad analizzare i dati della Provincia di Ascoli Piceno, il trend generale è in diminuzione e i posti letto passano da 35'017 del 2014 a 27'837 del 2023 con un decremento di 7'180 posti letto (-20.5%). Tale decremento è da attribuirsi principalmente alla diminuzione dei posti letto in strutture extra alberghiere (-24.3%).

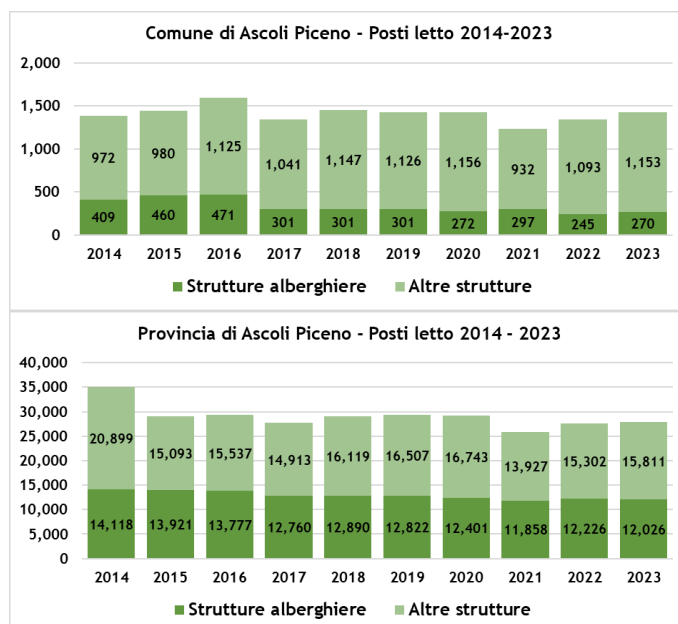


Figura 88 Turismo, numero posti letto nel periodo 2014-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Dei **27'837 posti letto delle strutture ricettive attive nel 2023** (anno disponibile più recente come ripartizione comunale) nella Provincia di Ascoli Piceno, **1'423 (5.1% del totale)** appartengono a strutture ubicate nel Comune di Ascoli Piceno. I posti letto del comune sono suddivisi tra strutture alberghiere (19%), che rappresentano il 2.2% di tutti i posti letto di tipo alberghiero della Provincia di Ascoli Piceno, e strutture non alberghiere (81%), che rappresentano il 7.3% di tutti i posti letto di tipo non alberghiero.

Il Comune di Ascoli Piceno è il 4° comune della Provincia per numero di posti letto in strutture ricettive nel 2023, dopo San Benedetto del Tronto, Cupra Marittima e Grottammare.

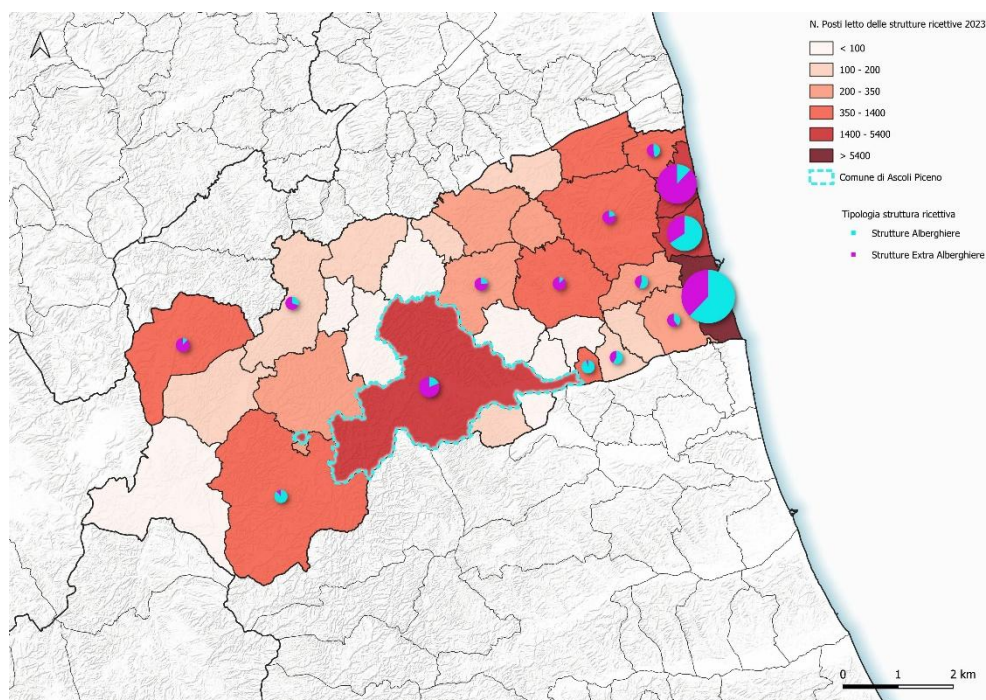


Figura 89 Numero di posti letto in strutture ricettive 2023 [Fonte dati: ISTAT]

Sebbene le serie storiche derivanti da ISTAT sugli arrivi e le presenze di turisti in strutture ricettive in Italia sono presenti solo a **livello provinciale**, si riportano ugualmente alcune elaborazioni riferite al periodo 2010-2023.

Gli **arrivi** di turisti totali nella Provincia di Ascoli Piceno hanno avuto un **incremento fino al 2019**

pari al 16.3%, dovuto sia ad un aumento di turisti italiani (+15%) che di turisti stranieri (+24.9%). I due anni successivi, 2020 e 2021, meritano un discorso a parte in quanto riferiti al biennio del Covid, che fa registrare evidenti cali: dal 2019 al 2021 infatti i turisti stranieri scendono del 41.3%, mentre i turisti italiani del 9.6%. Poi, già dal 2022, i dati riniziano a salire con un consistente aumento dal 2021 al 2023: +76% per i turisti stranieri e +9% per i turisti italiani.

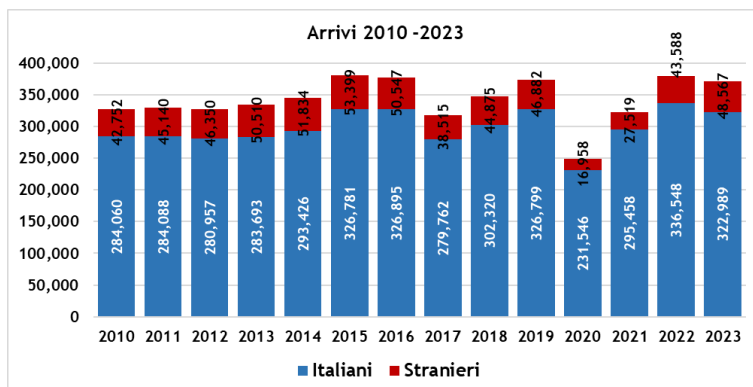


Figura 90 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, arrivi nel periodo 2010-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Le presenze di turisti (italiani + stranieri) nella Provincia di Ascoli Piceno, dal 2010 al 2019 (anno pre-covid), sono aumentate del 14.3%. Considerando gli anni di covid (2020-21), il 2020 vede un decremento di presenze totali pari a -33.5% rispetto al 2019, mentre il 2021 un decremento pari a -13.6% rispetto al 2019. Negli anni successivi la ripresa è evidente con aumento del 49.5% dal 2021 al 2023, dovuto principalmente all'aumento di presenze di stranieri (+76%)

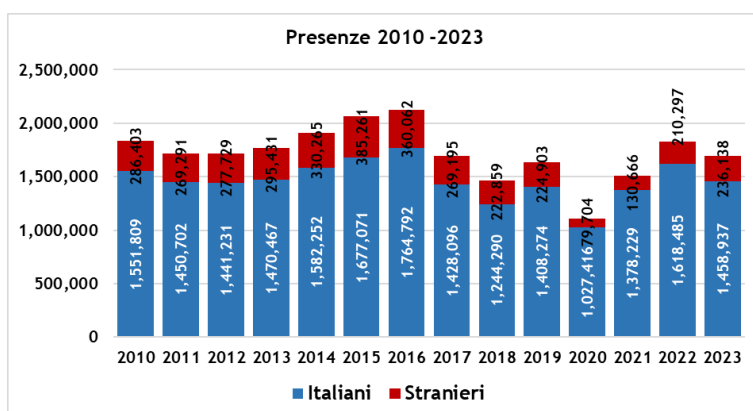


Figura 91 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, presenze nel periodo 2010-2023 [Fonte dati: ISTAT]

L'andamento mensile dei flussi turistici totali (italiani e stranieri) diretti verso la Provincia di Ascoli Piceno nel 2019 (anno pre-covid) evidenzia un picco nel mese di agosto con 511'613 presenze, durante il quale si ha anche la massima permanenza media (6.1 giorni). Il grafico seguente evidenzia inoltre una forte concentrazione di arrivi, presenze e permanenze nei mesi caldi dell'anno, da giugno a settembre.

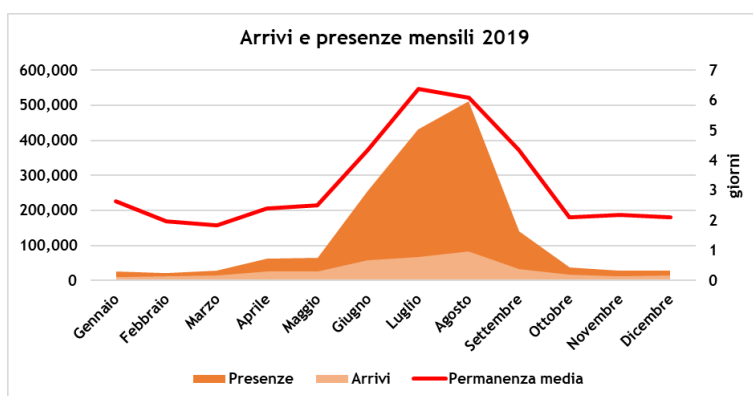


Figura 92 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2019 [Fonte dati: ISTAT]

L'andamento mensile dei flussi dei soli turisti italiani diretti verso la Provincia di Ascoli Piceno nel 2019 (anno pre-Covid) ha il suo picco massimo in agosto (463'519 turisti), con una presenza media pari a 6.1 giorni.

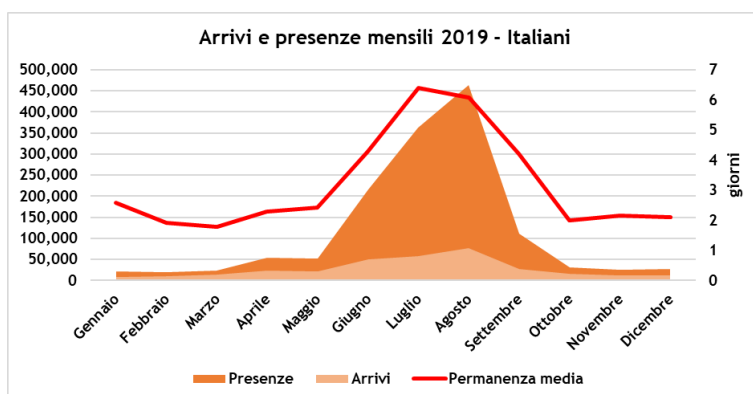


Figura 93 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2019 - italiani [Fonte dati: ISTAT]

L'andamento mensile dei flussi di soli turisti stranieri diretti verso la Provincia di Ascoli Piceno nel 2019 (anno pre-Covid) ha il suo picco massimo a luglio con 68'419 presenze, seguito da agosto con 48'094. Per quanto riguarda i giorni di permanenza si ha il massimo in agosto con 6.4 giorni.

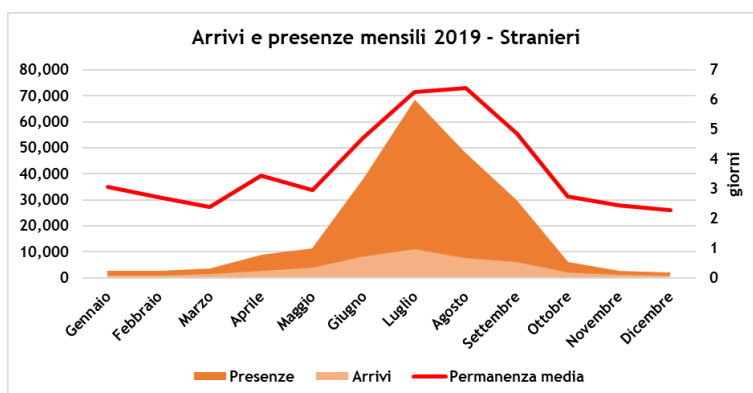


Figura 94 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2019 - stranieri [Fonte dati: ISTAT]

Di seguito si riportano le stesse analisi per l'ultimo anno disponibile, il 2023, dalle quali si evince che l'andamento dei flussi turistici totali (italiani e stranieri) diretti verso la Provincia di Ascoli Piceno

sta risalendo anche se i dati sono ancora più bassi di quelli dell'anno 2019 pre-Covid. Si evidenzia un picco di presenze nel mese di agosto con quasi 483'620 turisti (-5.5% rispetto al 2019), sebbene la permanenza media si alzi a 6.5 giorni (+6.6% rispetto al 2019).

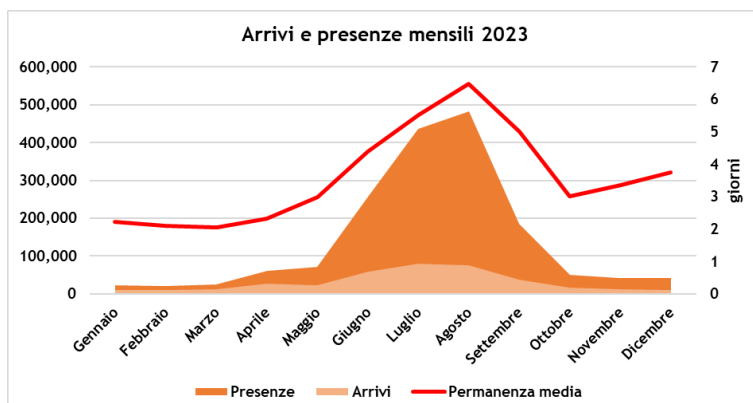


Figura 95 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2023 [Fonte dati: ISTAT]

Per quanto riguarda le presenze di **turisti italiani**, il 2023 vede sempre nei mesi estivi i maggiori afflussi, in particolar modo luglio e ancor più agosto. Il picco si raggiunge infatti ad agosto con 438'897 turisti (-5.3% rispetto al 2019) con una permanenza media di 6.5 giorni (+6.6% rispetto al 2019).

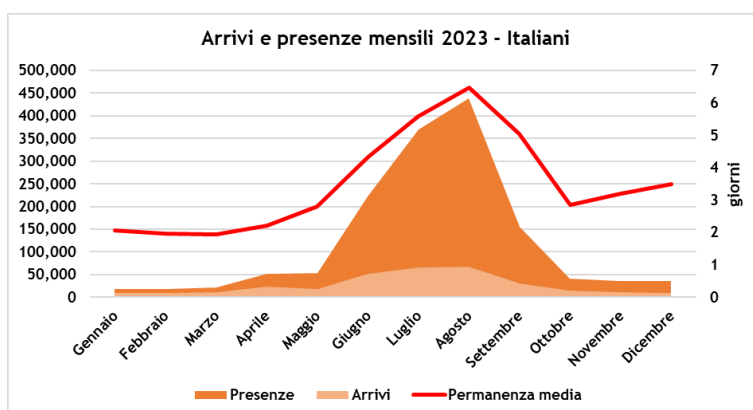


Figura 96 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2023 - italiani [Fonte dati: ISTAT]

Per quanto riguarda i turisti stranieri nel 2023, le maggiori presenze turistiche sono spalmate nel periodo primavera/estate con il picco massimo a luglio 2023 con 66'237 turisti (-3.2% rispetto al 2019) con una permanenza media di 5.3 giorni (-17.2% rispetto al 2019). La massima permanenza media si ha dicembre 2023 con 7 giorni (+67.1% rispetto al 2019).

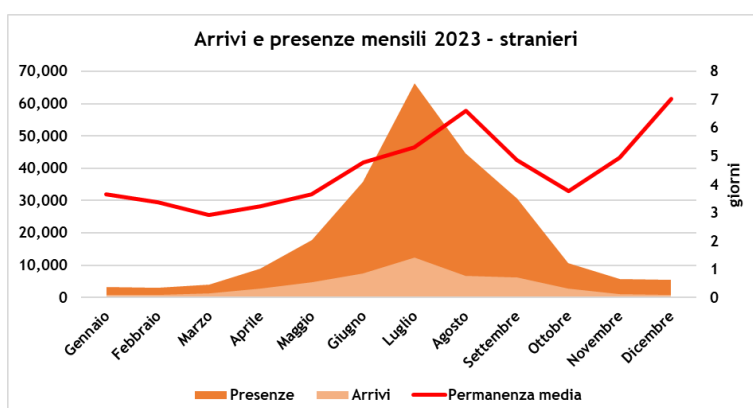


Figura 97 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2023 - stranieri [Fonte dati: ISTAT]

Per quanto riguarda la provenienza dei turisti italiani (2019), il 20.5% degli arrivi è rappresentato da flussi provenienti dalla Lombardia, seguiti Emilia-Romagna (13.2%) e Lazio (11.6%).

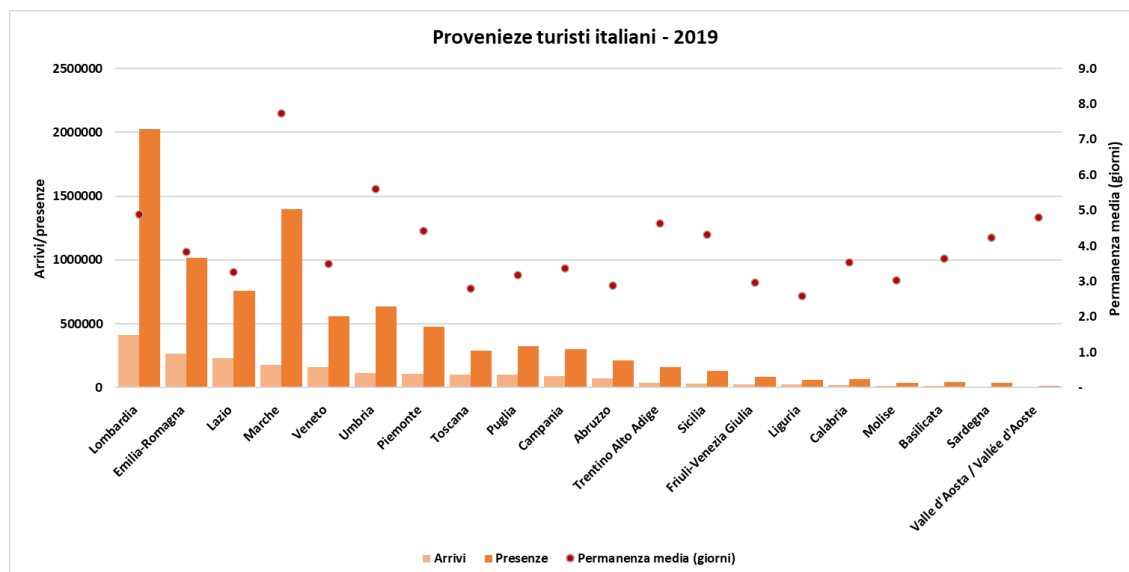


Figura 98 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, arrivi di turisti italiani dalle regioni italiane 2019 [Fonte dati: ISTAT 2023]

Per quanto riguarda la provenienza dei turisti italiani movimentati nel 2023, il 20.5% degli arrivi è rappresentato da flussi provenienti dalla Toscana, seguiti da Emilia-Romagna (12.8%) e Lazio (11.6%).

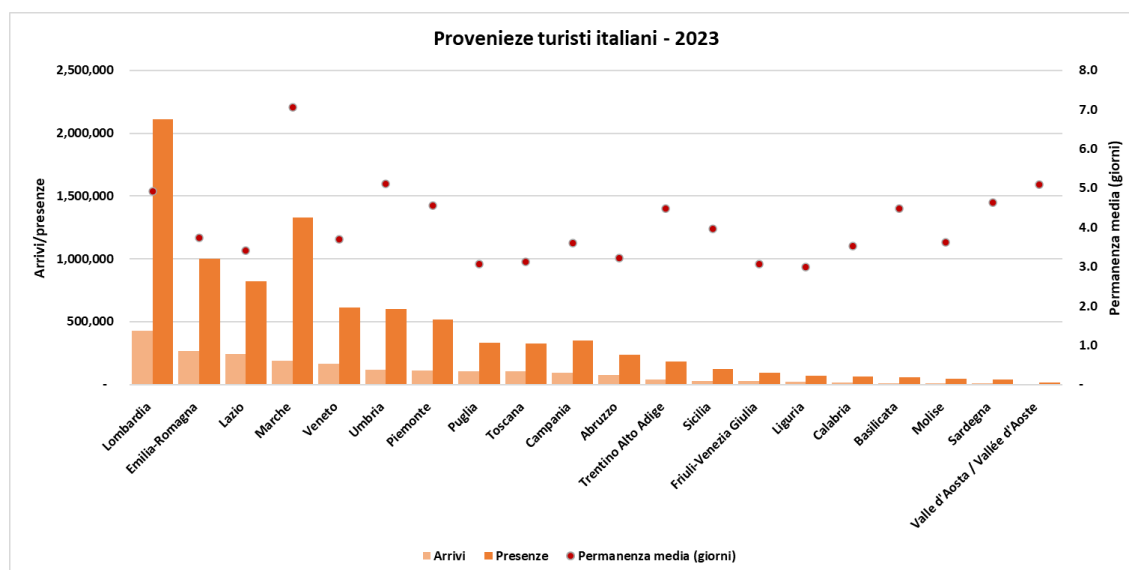


Figura 99 Provincia di Ascoli Piceno - Turismo, arrivi di turisti italiani dalle regioni italiane 2023 [Fonte dati: ISTAT 2023]

5 L'offerta di mobilità: reti e servizi di trasporto

5.1 I grandi nodi di trasporto

5.1.1 L'AEROPORTO DI ANCONA

Il sistema aeroportuale di riferimento per Ascoli Piceno è costituito dall'Aeroporto Internazionale di Ancona, che si colloca a c.a. un'ora e quindici minuti (auto) a nord della cittadina marchigiana.

L'aeroporto di Ancona è collegato da un servizio ferroviario diretto con partenza dalla stazione di CASTELFERRETTI - FALCONARA AEROPORTO ed arrivo alla stazione ferroviaria di Ancona dalla quale è possibile raggiungere le varie destinazioni nazionali ed internazionali.



Figura 100 Aeroporto di Ancona - Mappa destinazioni (Fonte: <https://ancona-airport.com/passeggeri/voli/destinazioni/>)

La Strada Statale 76bis collega direttamente l'aeroporto con la rete autostradale e con le maggiori arterie stradali. In particolare, in auto, per chi proviene da Ovest, l'aeroporto si trova all'uscita 21 della SS 76; per chi, invece, proviene dall'autostrada adriatica A14, uscita Ancona Nord (all'uscita del casello autostradale seguire le indicazioni per l'aeroporto ed immettersi sulla Statale 76 fino all'uscita 21).

L'Aerobus Raffaello è inoltre un servizio di bus navetta da/per Ancona (Piazza Cavour, Stazione Centrale e Torrette) e Falconara M.ma Stazione disponibile nella fascia oraria 07:00-22:30.

5.2 Rete stradale esistente e gerarchizzazione

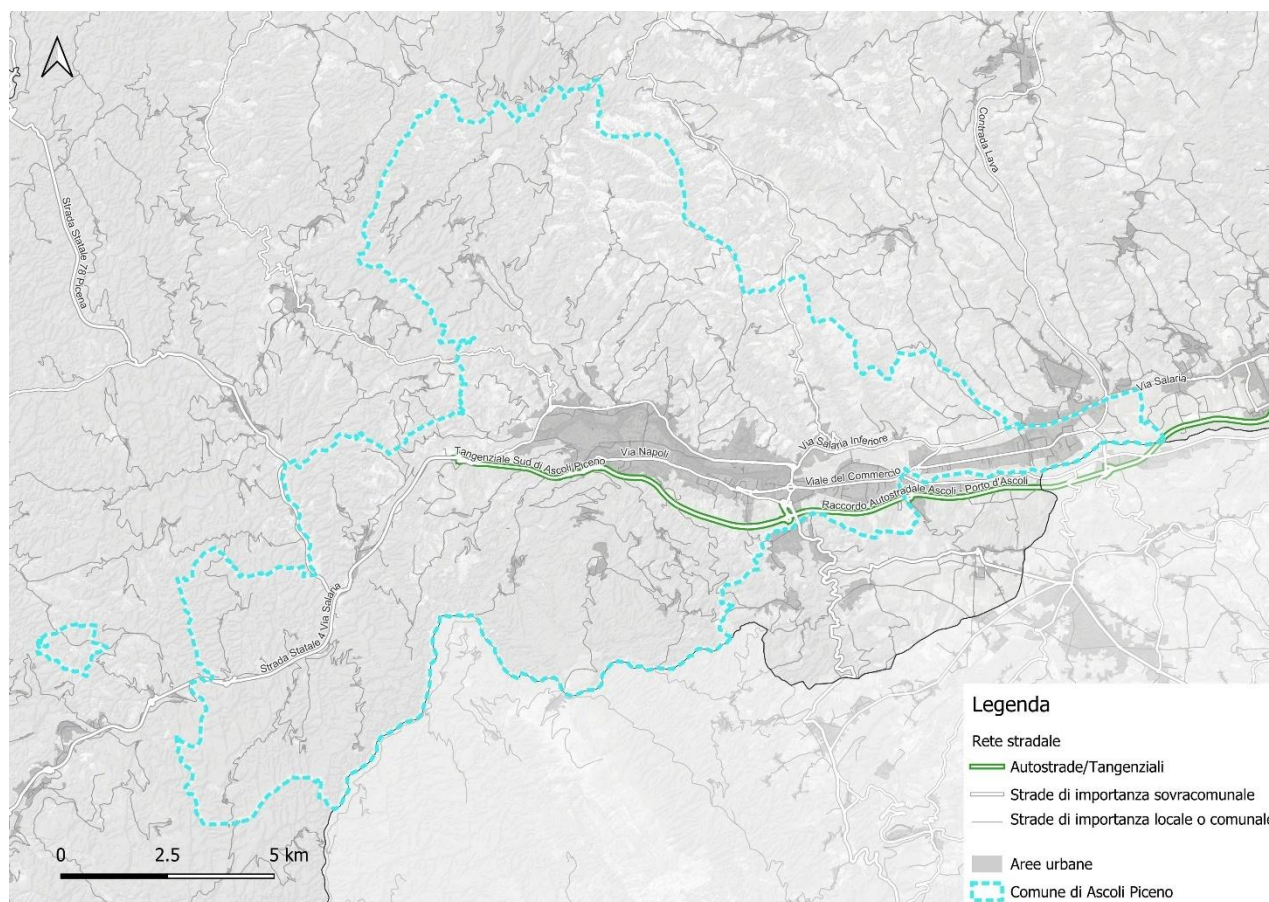


Figura 101 - Rete stradale e gerarchizzazione

Il territorio del Comune di Ascoli Piceno è attraversato dalla Strada Statale SS4 - Via Salaria, che si congiunge alla Tangenziale Sud di Ascoli Piceno e poi al Raccordo Autostradale Ascoli - Porto d'Ascoli, che collega all'Autostrada A14 Bologna - Taranto tramite il casello di San Benedetto del Tronto.

La Via Salaria e la Via Salaria Inferiore, sul tracciato storico romano, attraversano il comune e il centro abitato principale in direzione est-ovest, collegando il territorio con la costa adriatica, con l'entroterra umbro-marchigiano e laziale.

È prevista la realizzazione di un ponte carrabile sul fiume Tronto, tra la zona di Via del Commercio e Monticelli, in fase di cantierizzazione.

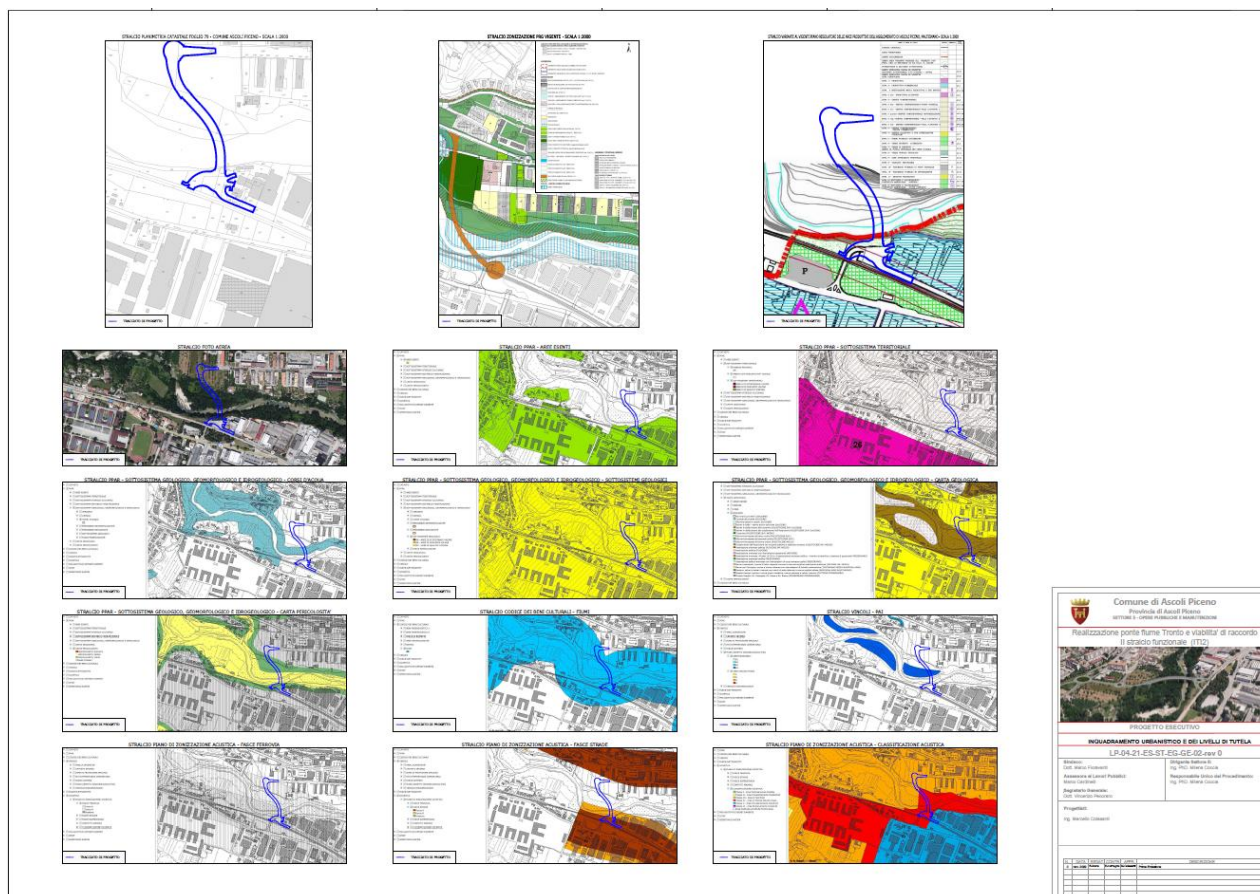


Figura 102 - Tavola di inquadramento del progetto del ponte sul fiume Tronto

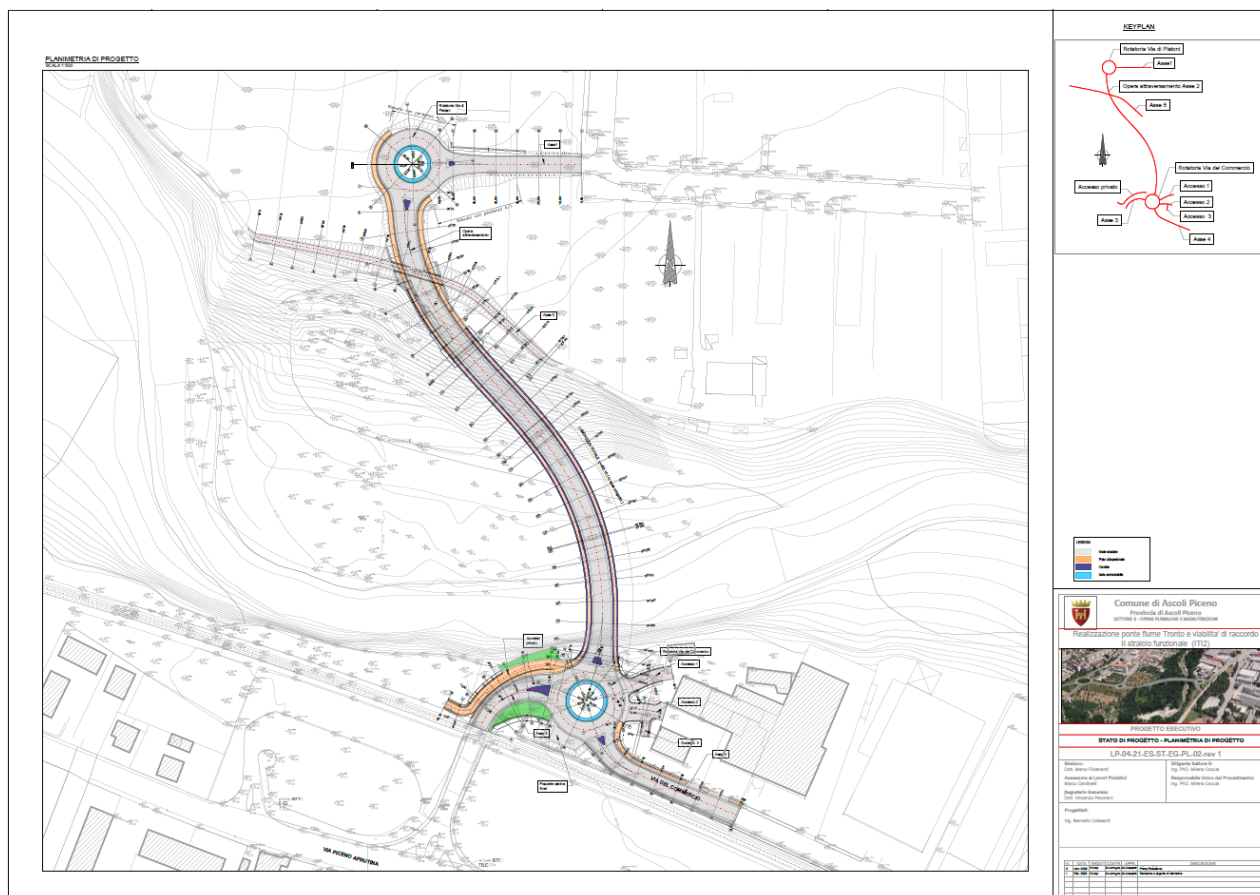


Figura 103 - Planimetria di progetto del ponte sul fiume Tronto

5.3 Rete e servizi di Trasporto Pubblico e nodi di interscambio

5.3.1 RETE FERROVIARIA

Il sistema infrastrutturale ferroviario di Ascoli Piceno si articola con una linea elettrificata a semplice binario, che si ricollega alla linea elettrificata a doppio binario Adriatica nella stazione di Porto d'Ascoli. Nel Comune di Ascoli Piceno sono presenti le seguenti stazioni FS:

- Ascoli Piceno (di testa)
- S. Filippo
- Marino
- Maltignano.

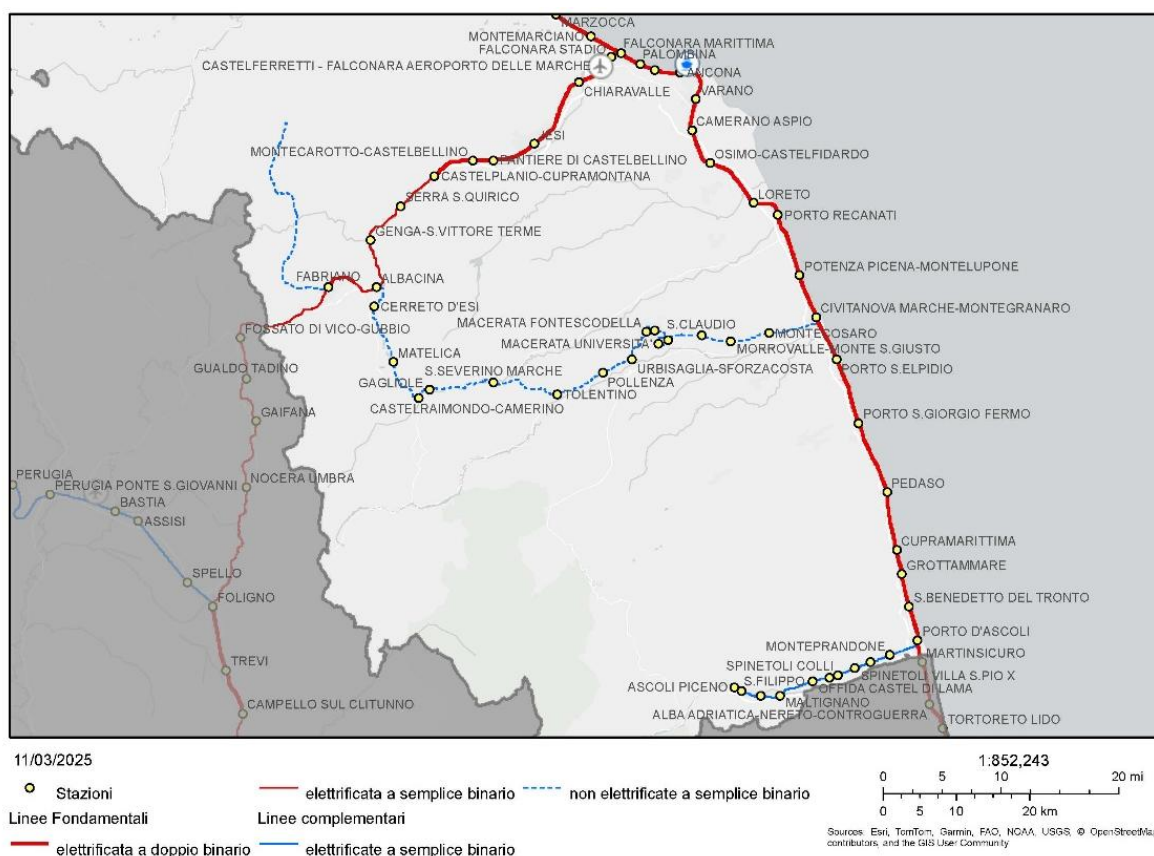


Figura 104 RFI Rete Regione Marche (Fonte: https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi/La_rete_oggi_regione_per_regione/marche.html)

5.3.2 RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il servizio di trasporto pubblico su gomma è gestito da START S.p.A.; alla data attuale la società eroga i seguenti servizi:

- Extraurbano nel territorio della provincia di Ascoli Piceno e province limitrofe;
- Urbano nei Comuni di Ascoli Piceno, Folignano e San Benedetto Del Tronto;

- Linea di San Benedetto Del Tronto - Ascoli Piceno - Roma via Salaria;
- Servizi di noleggio autobus con conducente.

Complessivamente la START SpA esercita annualmente una percorrenza di circa 6,5 milioni di chilometri.

5.3.2.1 Servizi di TPL extraurbano regionale

Per quanto riguarda il trasporto pubblico extraurbano, il Comune di Ascoli è interessato da tre linee: la linea 22 extraurbana, la linea 14 extraurbana e la linea di servizio per la Scuola Media Monticelli. Le linee attraversano il territorio lungo la direttrice est-ovest, ad eccezione della linea a servizio della scuola che ha anche una antenna verso nord.

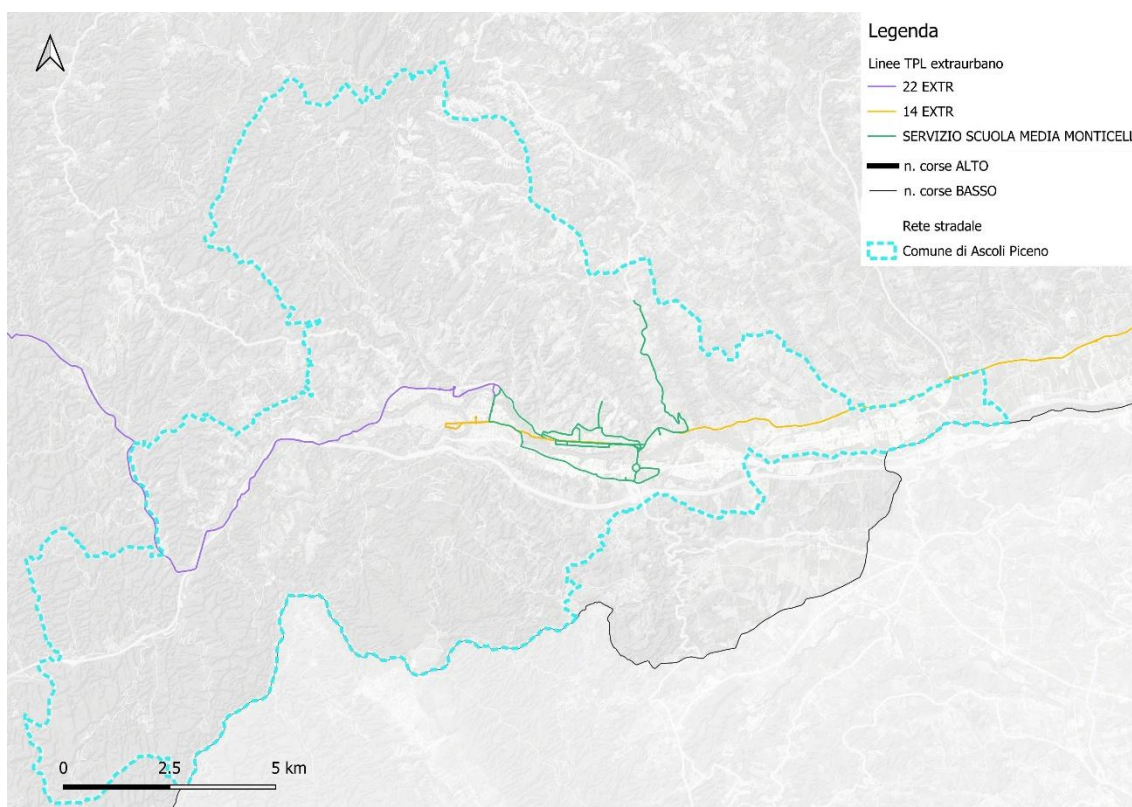
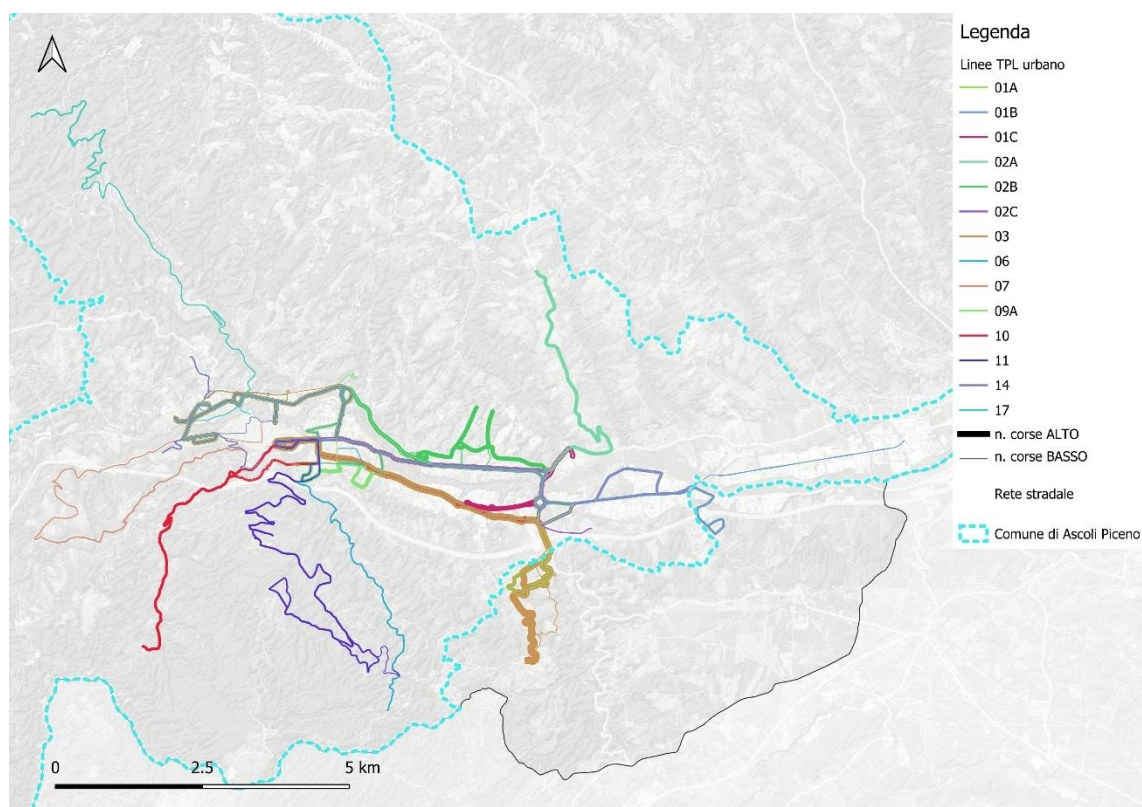


Figura 105 - Grafo delle linee di trasporto pubblico extraurbano passanti dal Comune di Ascoli

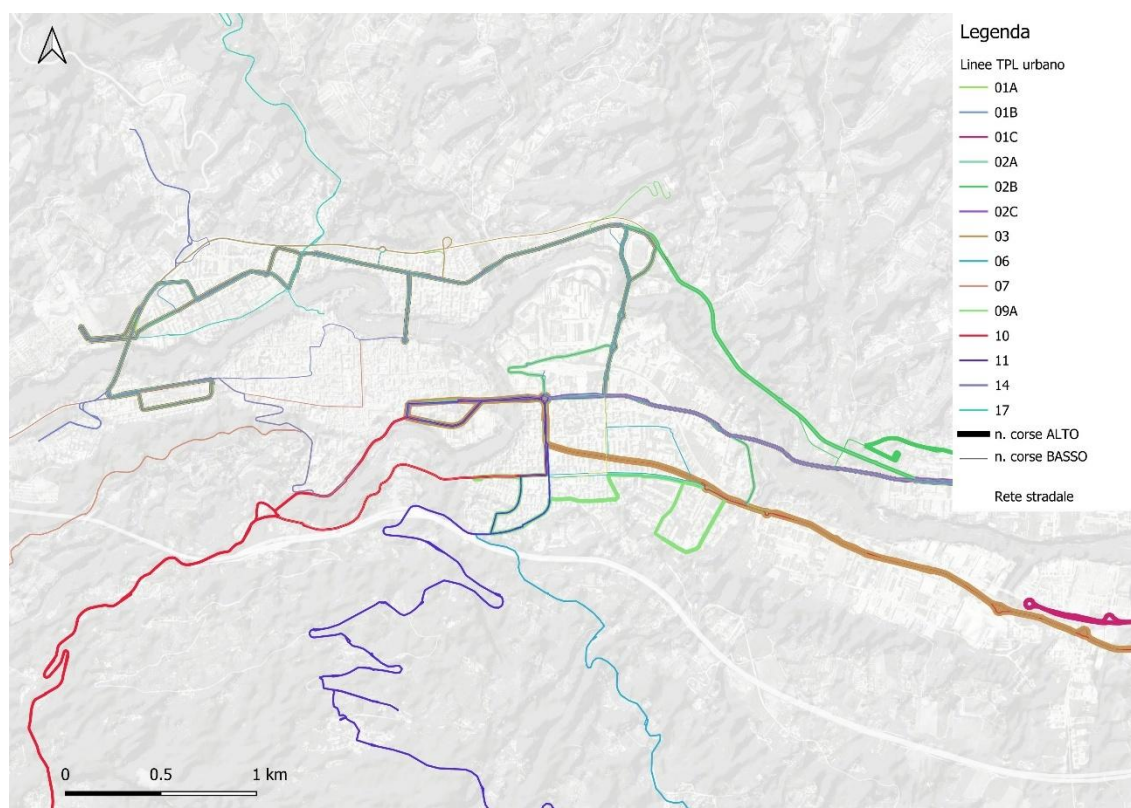
5.3.2.2 Il Trasporto Pubblico Urbano

Il servizio urbano nel Comune di Ascoli Piceno prevede 14 linee di autobus che coprono principalmente il nucleo centrale (centro storico, quartieri di Porta Maggiore, Porta Romana, Borgo Solestà, Campo Parignano, Monticelli) e alcune linee che arrivano nelle frazioni. Si riportano i grafi delle linee.

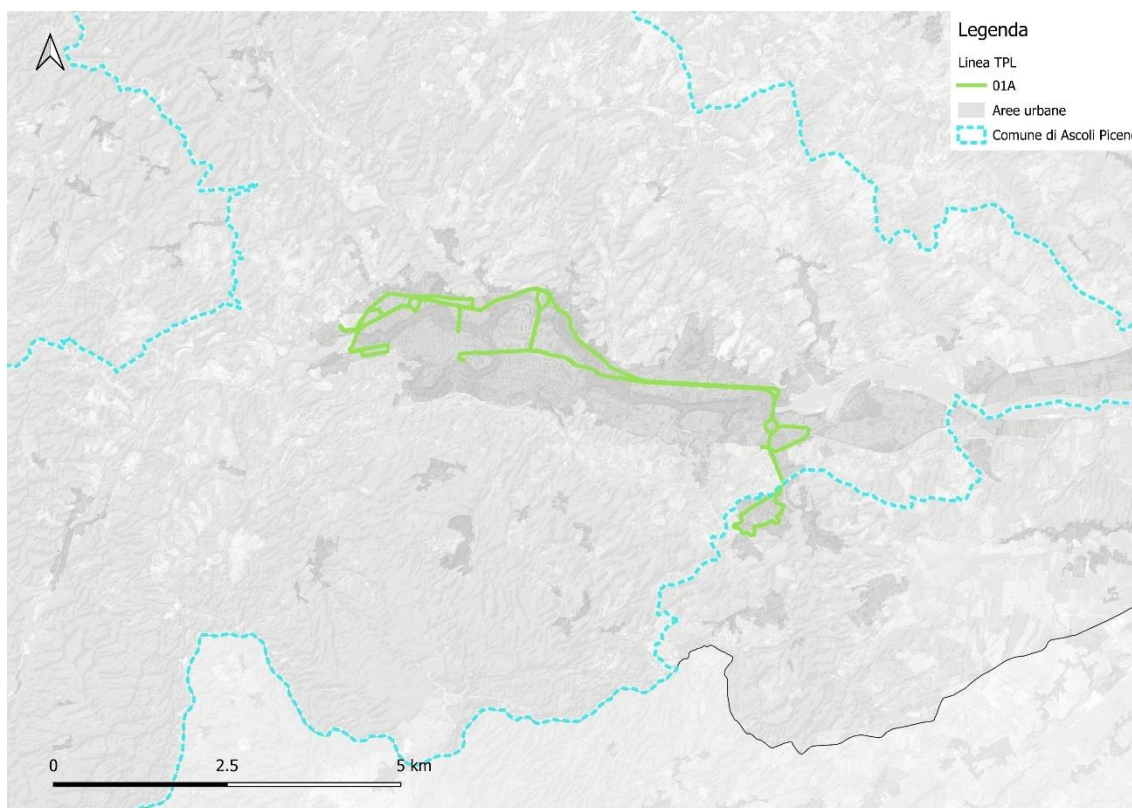
Grafo generale



Dettaglio Ascoli centro



Linea 01A



LINEA 1A_ P. Romana - P. Cappuccina - Piazza Giacomini - Monticelli - Marino del T. - Villa Pigna

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

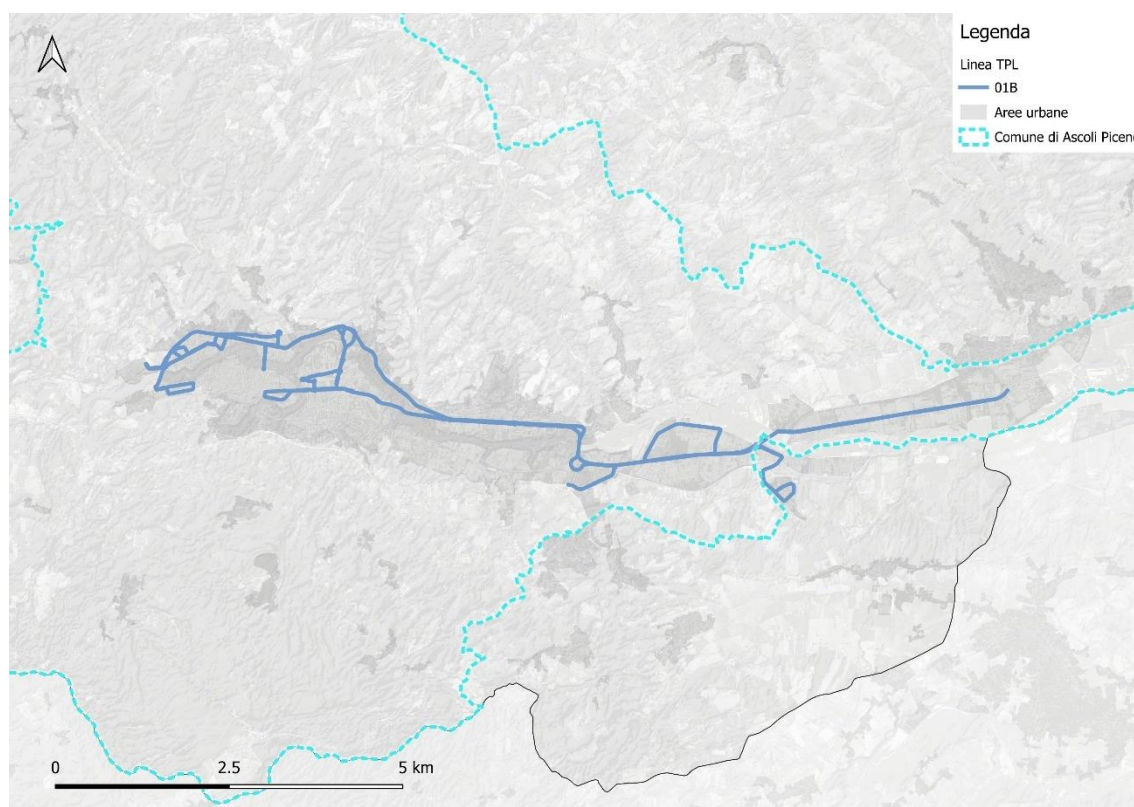
Fermate		fms																	
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA	6:20	7:28	7:35	8:00	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:15		
P. CAPPUCCINA - VIA BENGASI SUPERMERCATO	6:23	7:31	7:38		8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:18		
VIA VERDI - BAR MUSICAL	6:25	7:34	7:41		8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:21		
VIA RIGANTE' - BAR PICENO	6:26	7:36	7:43		8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:23		
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	6:28	7:39	7:46		8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:26		
PIAZZA GIACOMINI	6:30	7:43	7:50		8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:30		
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI	6:33	7:48	7:55		8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:35		
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI		7:50	7:57		8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:37		
CIRCONVALLAZIONE NORD - LE TERRAZZE	6:34			8:14															
MONTICELLI - OSPEDALE	6:39	7:53	8:00	8:19	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	20:40		
MONTICELLI - TIGRE	6:41	7:55	8:02	8:21	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	20:42		
ASSE ATTREZZATO - MOTORIZZAZIONE CIVILE	6:44	7:57	8:05	8:24	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	20:45		
MARINO DEL T. - VIA DEI PESCHI	6:48	7:58		8:28													20:06		
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE	6:50	7:59															20:07		
MARINO DEL T. - BAR DEL MARINO	6:51		8:07		9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07				
VIA BARBARANA - INCROCIO FOLIGNANO	6:53		8:09		9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09				
VILLA PIGNA - CAPITAN GIACOMO	6:55		8:12		9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12				

LINEA 1A_ Villa Pigna - Marino del T. - Monticelli - Piazza Giacomini - P. Cappuccina - P. Romana

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate																				
VILLA PIGNA - CAPITAN GIACOMO		06:55		08:14	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14					
MARINO DEL T. - BAR DEL MARINO		06:59		08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19					
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE	05:05		07:15																	
MARINO DEL T. - VIA DEI PESCHI	05:06		07:16																	
MONTICELLI - TIGRE	05:09	07:03	07:19	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23					
MONTICELLI - OSPEDALE	05:10	07:05	07:20	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25					
CIRCONVALLAZIONE NORD - LE TERRAZZE	05:13		07:23																	
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI		07:10		08:28	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28					
VIALE INDIPENDENZA - ACI		07:12																		
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI		07:15																		
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI				08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30					
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI	05:15		07:25	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31					
PIAZZA GIACOMINI				08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36					
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	05:17		07:27	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38					
VIA VERDI - BAR MUSICAL	05:18		07:28	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43					
P. CAPPUCCINA - CIMITERO	05:19		07:29	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45					
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA	05:22		07:35	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50					

Linea 01B



LINEA 1B - P. Romana - P. Cappuccina - Piazza Giacomini - Monticelli - Asse Attrezzato - Caselle

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

[illegible]

LINEA 1B Caselle - Asse Attrezzato - Monticelli - Piazza Giacomini - P. Cappuccina - P. Romana

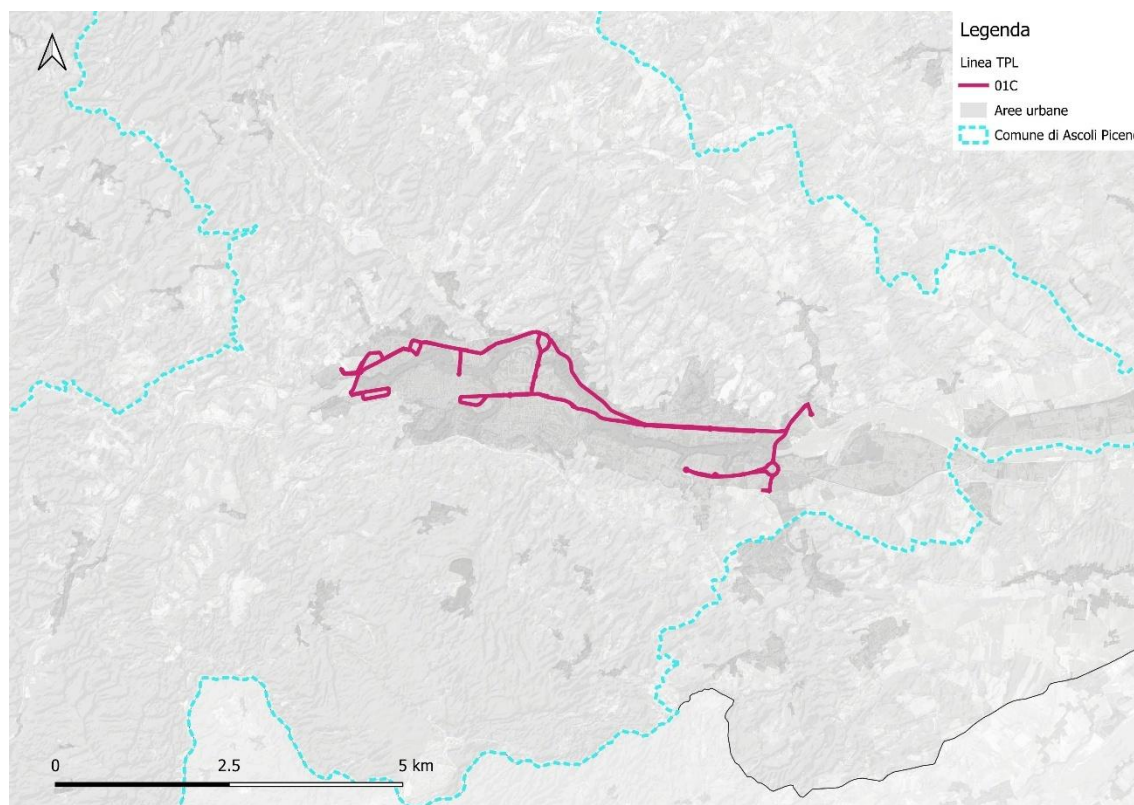
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate					fms				s				
CASELLE		07:25		08:33	10:33	12:33	13:33	13:43	14:33	15:33		16:33	20:23
STRADA DELLA BONIFICA - CIIP	06:00	07:27		08:36	10:36	12:36	13:36	13:46	14:36	15:36		16:36	20:26
STRADA DELLA BONIFICA - BAR CAMETTA	06:03	07:31		08:40	10:40	12:40	13:40	13:50	14:40	15:40		16:40	20:30
VIALE DEI MUTILATI E INVALIDI DEL LAVORO - CITTA' DELLE STELLE			07:40								16:33		
VIA DEL COMMERCIO - PFIZER			07:48								16:40		
VIA DEL COMMERCIO - MOTORIZZAZIONE CIVILE	06:05	07:34	07:50	08:41	10:41	12:41	13:41	13:51	14:41	15:41	16:41	16:41	20:31
MONTICELLI - TIGRE	06:07	07:38	07:52	08:43	10:43	12:43	13:43	13:53	14:43	15:43	16:43	16:43	20:33
MONTICELLI - OSPEDALE	06:08	07:40	07:54	08:45	10:45	12:45	13:45	13:55	14:45	15:45	16:45	16:45	20:35
CIRCONVALLAZIONE NORD													20:38
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	06:11	07:45	07:56	08:48	10:48	12:48	13:48	13:58	14:48	15:48	16:48	16:48	
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI		07:47	07:57	08:49	10:49	12:49	13:49		14:49	15:49	16:49	16:49	
VIALE INDIPENDENZA - ACI	06:12							14:00					
ASCOLI PICENO - STAZIONE FS	06:13												
VIA PIEMONTE - EX CARBURO	06:14												
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI	06:15	07:48		08:50	10:50	12:50	13:50		14:50	15:50	16:50	16:50	
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI								14:05					
STADIO CINO E LILLO DEL DUCA - PARCHEGGIO			08:00										
PIAZZA GIACOMINI		07:52		08:55	10:55	12:55	13:55		14:55	15:55	16:55	16:55	
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	06:16			08:58	10:58	12:58	13:58		14:58	15:58	16:58	16:58	20:45
VIA VERDI - BAR MUSICAL	06:18			09:00	11:00	13:00	14:00		15:00	16:00	17:00	19:00	
P. CAPPUCCINA - CIMITERO				09:03	11:03	13:03	14:03		15:03	16:03	17:03	19:03	
VIA N. SAURO - SCUOLA MEDIA CANTALAMESSA		07:54											
CIRCONVALLAZIONE OVEST - CARABINIERI		07:57											
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA	06:20	08:00		09:10	11:10	13:10	14:10		15:10	16:10	17:10	19:10	

fns= Feriale non scolastica

a= Scolastica

Linea 01C



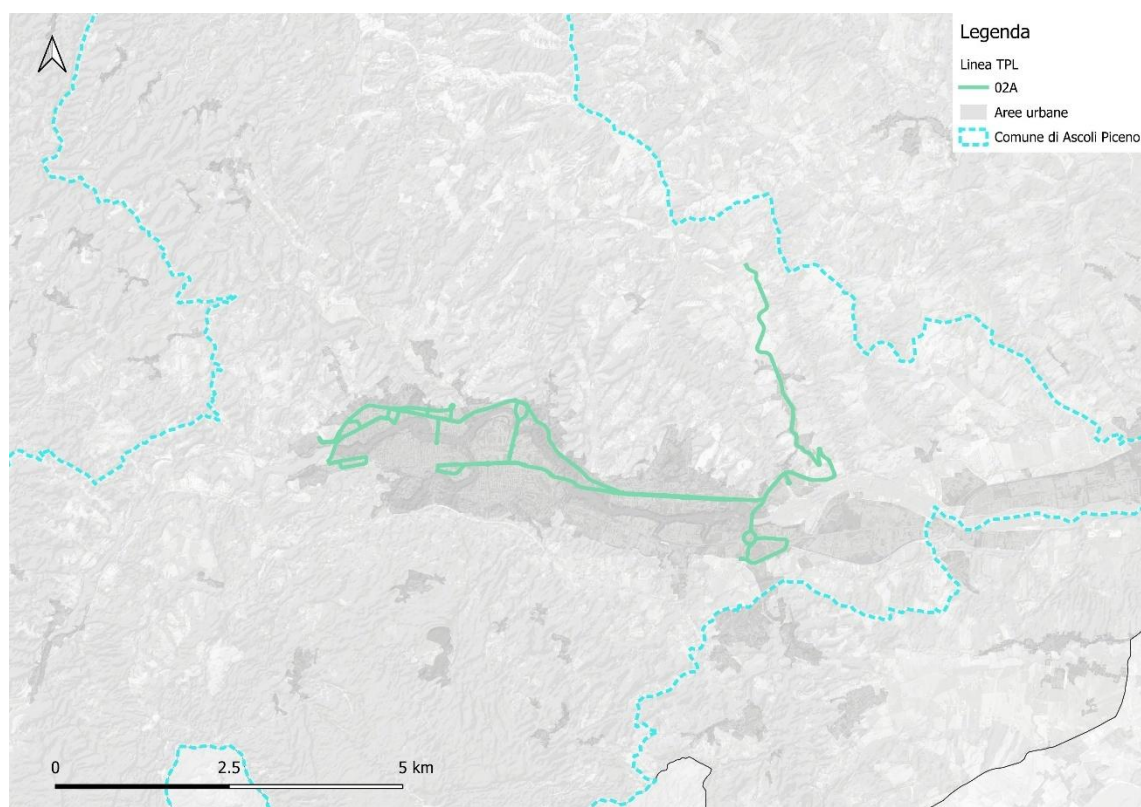
LINEA 1C _ P. Romana - P. Cappuccina - Piazza Giacomini - Monticelli - Brecciarolo - Centro Commerciale "Al Battente"
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate	07:00	08:15	08:55	09:15	10:15	10:55	11:15			13:15	14:15	15:15	16:15	16:55	17:15	18:15	18:55	19:15
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA																		
P. CAPPUCCINA - VIA BENGASI SUPERMERCATO	07:03	08:17	08:57	09:17	10:17	10:57	11:17			13:17	14:17	15:17	16:17	16:57	17:17	18:17	18:57	19:17
VIA VERDI - BAR MUSICAL	07:05	08:20	09:00	09:20	10:20	11:00	11:20			13:20	14:20	15:20	16:20	17:00	17:20	18:20	19:00	19:20
VIA RIGANTE - BAR PICENO	07:07	08:23	09:03	09:23	10:23	11:03	11:23			13:23	14:23	15:23	16:23	17:03	17:23	18:23	19:03	19:23
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	07:09	08:26	09:06	09:26	10:26	11:06	11:26			13:26	14:26	15:26	16:26	17:06	17:26	18:26	19:06	19:26
PIAZZA GIACOMINI	07:12	08:30	09:10	09:30	10:30	11:10	11:30			13:30	14:30	15:30	16:30	17:10	17:30	18:30	19:10	19:30
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI		08:34	09:14	09:34	10:34	11:14	11:34			13:34	14:34	15:34	16:34	17:14	17:34	18:34	19:14	19:34
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI		08:35	09:15	09:35	10:35	11:15	11:35			13:35	14:35	15:35	16:35	17:15	17:35	18:35	19:15	19:35
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI								11:58	12:58									
VIALE INDIPENDENZA - ACI								12:01	13:01									
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI																		
MONTICELLI - OSPEDALE	07:20	08:40	09:20	09:40	10:40	11:20	11:40	12:09	13:09	13:40	14:40	15:40	16:40	17:20	17:40	18:40	19:20	19:40
MONTICELLI - TIGRE	07:22	08:42	09:22	09:42	10:42	11:22	11:42	12:11	13:11	13:42	14:42	15:42	16:42	17:22	17:42	18:42	19:22	19:42
BRECCIAROLO - BRECCIAROL BAR	07:24	08:44	09:24	09:44	10:44	11:24	11:44	12:13	13:13	13:44	14:44	15:44	16:44	17:24	17:44	18:44	19:24	19:44
BRECCIAROLO - CHIESA	07:25	08:45	09:25	09:45	10:45	11:25	11:45	12:14	13:14	13:45	14:45	15:45	16:45	17:25	17:45	18:45	19:25	19:45
BRECCIAROLO - BRECCIAROL BAR		08:46	09:26	09:46	10:46	11:26	11:46	12:16	13:16	13:46	14:46	15:46	16:46	17:26	17:46	18:46	19:26	
VIA DEL COMMERCIO - EUROSPIN		08:49	09:29	09:49	10:49	11:29	11:49	12:19	13:19	13:49	14:49	15:49	16:49	17:29	17:49	18:49	19:29	
VIA DEL COMMERCIO - CENTRO COMMERCIALE AL BATTENTE		08:50	09:30	09:50	10:50	11:30	11:50	12:20	13:20	13:50	14:50	15:50	16:50	17:30	17:50	18:50	19:30	

LINEA 1C _ Centro Commerciale "Al Battente" - Brecciarolo - Monticelli - Piazza Giacomini - P. Cappuccina - P. Romana
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate					08:55	09:35	09:55	10:55	11:35	11:55	12:30	13:55	14:55	15:55	16:55	17:35	17:55	18:55	19:35
VIA DEL COMMERCIO - CENTRO COMMERCIALE AL BATTENTE					08:58	09:38	09:58	10:58	11:38	11:58	12:33	13:58	14:58	15:58	16:58	17:38	17:58	18:58	19:38
BRECCIAROLO - BRECCIAROL BAR					08:59	09:39	09:59	10:59	11:39	11:59	12:35	13:59	14:59	15:59	16:59	17:39	17:59	18:59	19:39
BRECCIAROLO - CHIESA	08:29	08:59	07:25	08:00	08:59	09:39	09:59	10:59	11:39	11:59	12:35	13:59	14:59	15:59	16:59	17:39	17:59	18:59	19:39
BRECCIAROLO - BRECCIAROL BAR	08:30	07:00	07:26	08:01	09:00	09:40	10:00	11:00	11:40	12:00	12:36	14:00	15:00	16:00	17:00	17:40	18:00	19:00	19:40
STRADA SALARIA INFERIORE - VIA DEI CARDI	08:31	07:01	07:27	08:02	09:01	09:41	10:01	11:01	11:41	12:01	12:37	14:01	15:01	16:01	17:01	17:41	18:01	19:01	19:41
MONTICELLI - TIGRE	08:33	07:03	07:28	08:03	09:03	09:43	10:03	11:03	11:43	12:03	12:39	14:03	15:03	16:03	17:03	17:43	18:03	19:03	19:43
MONTICELLI - OSPEDALE	08:35	07:05	07:30	08:05	09:05	09:45	10:05	11:05	11:45	12:05	12:40	14:05	15:05	16:05	17:05	17:45	18:05	19:05	19:45
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	08:40	07:10	07:35	08:10	09:08	09:48	10:08	11:08	11:48	12:08	12:42	14:08	15:08	16:08	17:08	17:48	18:08	19:08	19:48
VIALE INDIPENDENZA - ACI											12:44								
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI											12:45								
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI	08:42	07:12	07:37	08:12	09:09	09:49	10:09	11:09	11:49	12:09		14:09	15:09	16:09	17:09	17:49	18:09	19:09	19:49
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI	08:44	07:14	07:39	08:14	09:11	09:51	10:11	11:11	11:51	12:11		14:11	15:11	16:11	17:11	17:51	18:11	19:11	19:51
PIAZZA GIACOMINI	08:49	07:19	07:45	08:20	09:15	09:55	10:15	11:15	11:55	12:15		14:15	15:15	16:15	17:15	17:55	18:15	19:15	19:55
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	08:50	07:20	07:46	08:21	09:16	09:56	10:16	11:16	11:56	12:16		14:16	15:16	16:16	17:16	17:56	18:16	19:16	19:56
VIA VERDI - BAR MUSICAL	08:53	07:23	07:50	08:25	09:21	10:01	10:21	11:21	12:01	12:21		14:21	15:21	16:21	17:21	18:01	18:21	19:21	20:01
P. CAPPUCCINA - CIMITERO	08:55	07:25	07:52	08:27	09:26	10:06	10:26	11:26	12:06	12:26		14:26	15:26	16:26	17:26	18:06	18:26	19:26	20:06
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA	08:58	07:28	07:55	08:30	09:30	10:10	10:30	11:30	12:10	12:30		14:30	15:30	16:30	17:30	18:10	18:30	19:30	20:10

Linea 02A



LINEA 2A _ Viale De Gasperi - Viale Indipendenza - Monticelli - Poggio di Bretta - Case Rosse
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

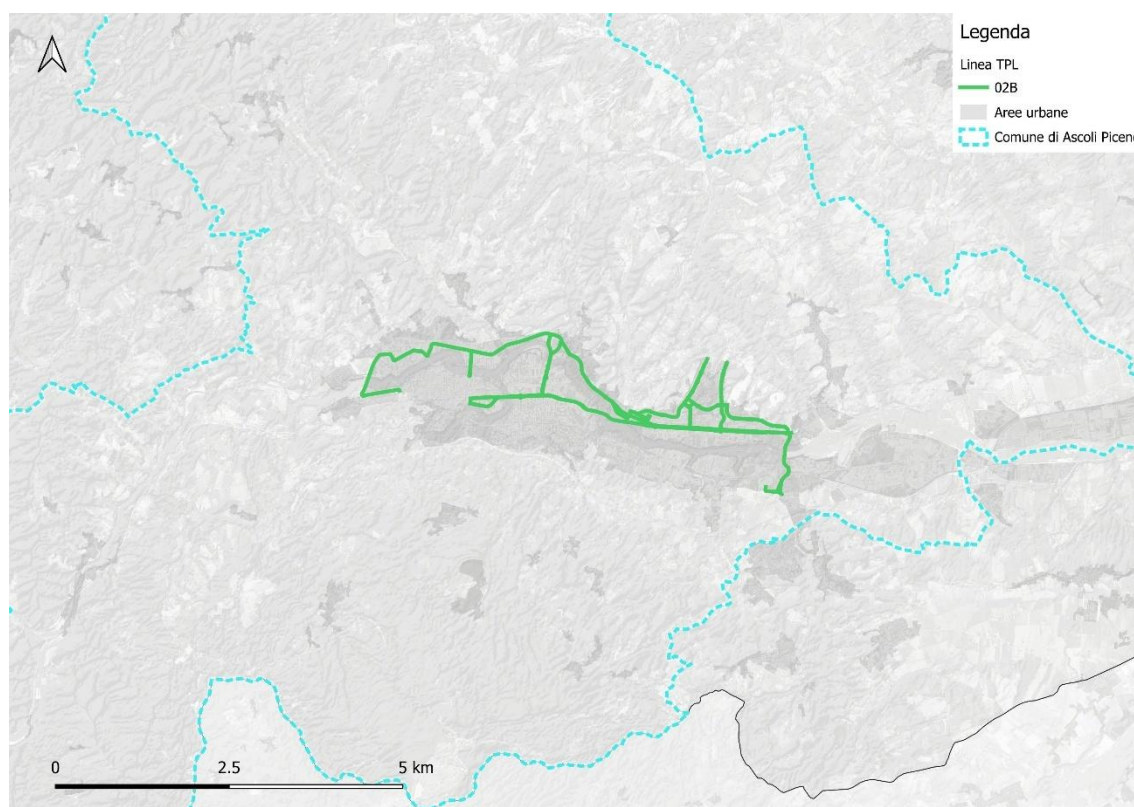
[illegible]

LINEA 2A_ Case Rosse - Poggio di Bretta - Monticelli - Viale Indipendenza - Viale De Gasperi
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate	s								s									
POGGIO DI BRETTA - CASE ROSSE	07:20	07:25	08:23	09:23	10:23	11:23	12:53		13:33	13:36	14:23	14:43	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:30
POGGIO DI BRETTA - UFFICIO POSTALE	07:25	07:30	08:27	09:27	10:27	11:27	12:58		13:37	13:40	14:27	14:48	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:35
BRECCIAROLO - CHIESA	07:35							13:29	13:40									
BRECCIAROLO - BRECCIAROL BAR	07:36	07:35	08:30	09:30	10:30	11:30	13:01	13:30	13:41	13:43	14:30	14:53	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:40
VIA DEL COMMERCIO - MOTORIZZAZIONE CIVILE												14:56						20:43
MARINO DEL T. - VIA DEI PESCHI												14:58						20:44
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE																		20:45
STRADA SALARIA INFERIORE - VIA DEI CARDI	07:37	07:36	08:31	09:31	10:31	11:31	13:02	13:31	13:42	13:44	14:31		15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	
MONTICELLI - TIGRE	07:38	07:38	08:33	09:33	10:33	11:33	13:03	13:33	13:43	13:45	14:33		15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	
MONTICELLI - OSPEDALE	07:40	07:40	08:35	09:35	10:35	11:35	13:05	13:35	13:45	13:47	14:35		15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	
CIRCONVALLAZIONE NORD - LE TERRAZZE	07:44									13:49								
CIRCONVALLAZIONE NORD - BAR STADIO	07:47									13:52								
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI		07:45	08:40	09:40	10:40	11:40	13:09	13:40	13:48		14:40		15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	
VIALE INDIPENDENZA - ACI		07:47	08:43	09:43	10:43	11:43		13:44			14:43		15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI		07:50	08:49	09:49	10:49	11:49		13:49			14:49		15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI	07:48						13:11		13:52									
PIAZZA GIACOMINI	07:52						13:15		13:54									
VIA N. SAURO - SCUOLA MEDIA CANTALAMESSA	07:53																	
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON							13:18		13:55									
VIA VERDI - BAR MUSICAL							13:20		13:59									
P. CAPPUCINA - CIMITERO							13:23		14:00									
CIRCONVALLAZIONE OVEST - CARABINIERI	07:56									13:56								
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA	07:58						13:30		14:05	13:57								

s= scolastica

Linea 02B



LINEA 2B _ Viale De Gasperi - Viale C. Rozzi - Circonvallazione Nord - Monticelli - Monticelli Alto
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

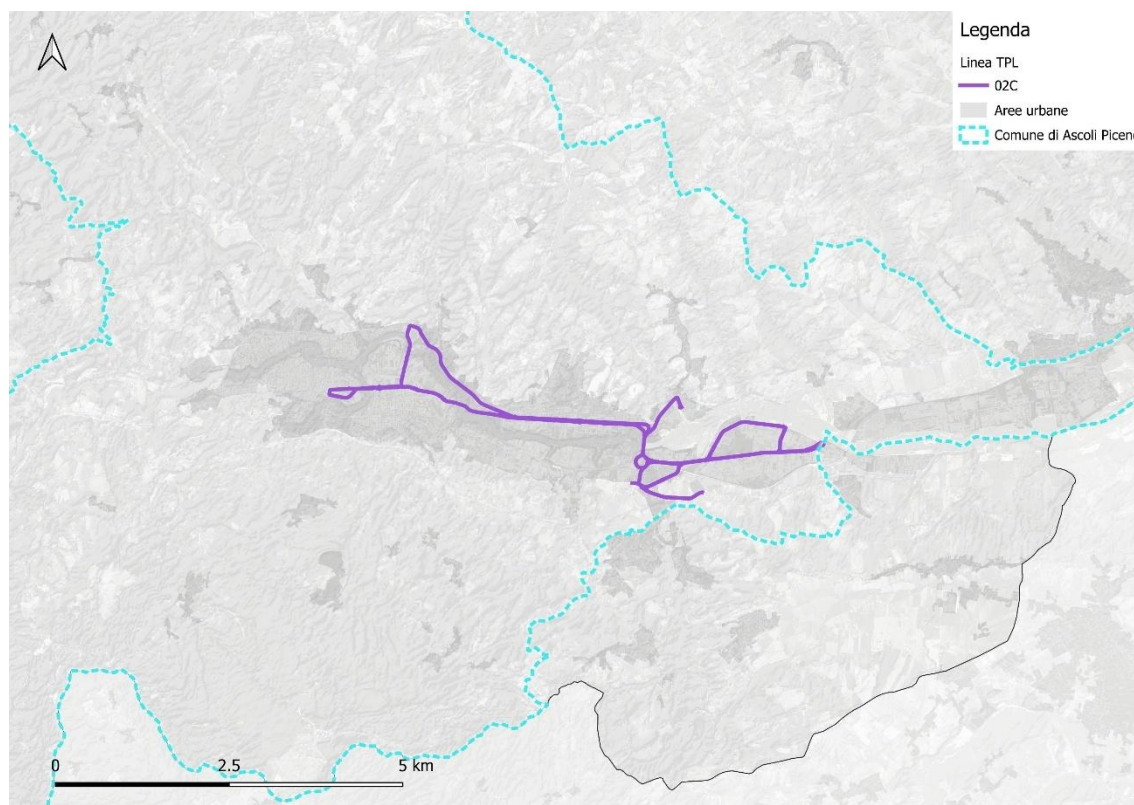
[illegible]

LINEA 2B _ Monticelli Alto - Monticelli - Circonvallazione Nord - Viale C. Rozzi - Viale De Gasperi
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate		s																	
LARGO MARGHERITE - BIVIO	07:10																		
VIA DELLE BEGONIE - SCUOLA MEDIA MONTICELLI	07:13	07:59							14:05										
VIA DELLE BEGONIE - PIAZZETTA	07:15		08:05	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07		14:42	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07		
LARGO I. SIMONETTI - IN FONDO A VIA DELLE GENZIANE	07:20		08:10																
VIA DEI GELSOMINI - YUKI CLUB	07:25		08:12	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11		14:45	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11		
STRADA SALARIA INFERIORE - VIA DEI CARDI										14:46									
MARINO DEL T. - VIA DEI PESCHI										14:54									
MONTICELLI - TIGRE	07:28		08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	13:13			15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13		
MONTICELLI - OSPEDALE	07:30		08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15			15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15		
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	07:35	08:12						13:17	14:15										
CIRCONVALLAZIONE NORD - LE TERRAZZE			08:20	09:20	10:20	11:20	12:20				15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20		
CIRCONVALLAZIONE NORD - BAR STADIO			08:22	09:22	10:22	11:22	12:22				15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22		
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI			08:25	09:25	10:25	11:25	12:25				15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25		
VIALE INDIPENDENZA - ACI	07:37	08:16	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:17		15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26		
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:40	08:18	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:20		15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29		

s: Scolastica

Linea 02C



LINEA 2C _ Viale De Gasperi - Via della Repubblica - Monticelli - Via del Commercio - Marino del T.
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate												
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	13:38	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	21:34
VIALE INDIPENDENZA - ACI	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:41	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	21:37
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:44	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	21:40
MONTICELLI - OSPEDALE	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:50	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	21:46
MONTICELLI - TIGRE	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:52	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	21:48
VIA DEL COMMERCIO - MOTORIZZAZIONE CIVILE	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:54	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	21:50
VIA DEL COMMERCIO - PFIZER	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35		15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	
STRADA DELLA BONIFICA - CIIP	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39		15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	
STRADA DELLA BONIFICA - BAR CAMETTA	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42		15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	
MARINO DEL T. - CASA CIRCONDARIALE			10:45				15:45					
MARINO DEL T. - VIA DEI PESCHI	08:44	09:44	10:49	11:44	12:44	14:04	15:49	16:44	17:44	18:44	19:44	21:54

LINEA 2C _ Marino del T. - Monticelli - Via della Repubblica - Viale De Gasperi
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate		s	fns										
MARINO DEL T. - VIA DEI PESCHI	06:50		07:59	08:54	09:54	10:54	11:54	12:50	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54
MONTICELLI - TIGRE	06:53		08:03	08:58	09:58	10:58	11:58	12:53	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58
MONTICELLI - OSPEDALE	06:55		08:05	09:00	10:00	11:00	12:00	12:55	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
CIRCONVALLAZIONE NORD - LE TERRAZZE								13:00					
CIRCONVALLAZIONE NORD - BAR STADIO								13:02					
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI								13:05					
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	07:00		08:10	09:05	10:05	11:05	12:05		15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
VIALE INDIPENDENZA - ACI	07:02		08:13	09:08	10:08	11:08	12:08	13:06	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:05		08:18	09:14	10:14	11:14	12:14	13:10	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE		07:25											
VIA DEL COMMERCIO - PFIZER		07:28											
STRADA DELLA BONIFICA - BAR CAMETTA		07:30											
VIA DEL COMMERCIO - MOTORIZZAZIONE CIVILE		07:32											
BRECCIA ROLO - BRECCIA ROLO BAR		07:34											
BRECCIA ROLO - CHIESA		07:35											

s: Scolastica

fns: Feriale non scolastica

Legenda

- Linea TPL
 - 03
- Aree urbane
- Comune di Ascoli Piceno

0 2.5 5 km

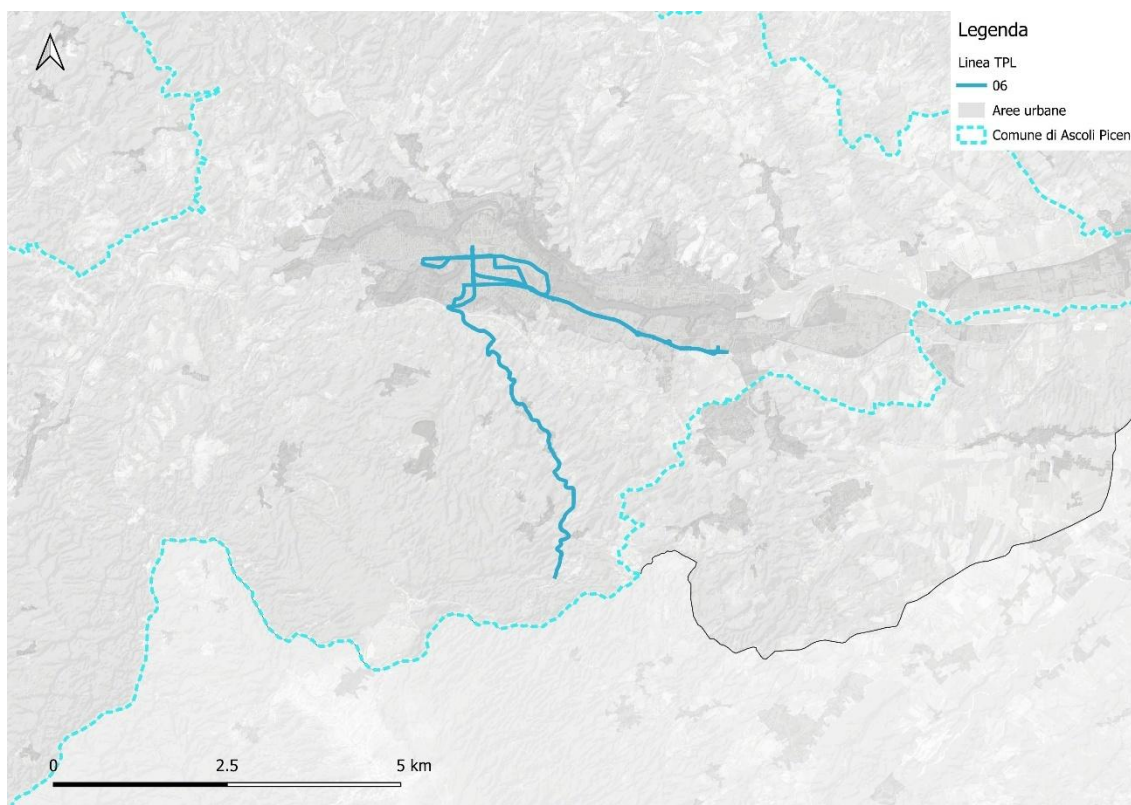
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate			s				s	fnr	s										s
P. ROMANA - VIA TOMMASEO				07:20			08:10		08:25										
P. ROMANA - LARGO PORTA ROMANA				07:21			08:11		08:26										
VIALE TREVIRI - ENEL				07:22			08:12		08:27										
CIRCONVALLAZIONE OVEST - CARABINIERI				07:24			08:14		08:29										
VIA N. SAURO - SCUOLA MEDIA CANTALAMESSA				07:25			08:15		08:30										
PIAZZA GIACOMINI					07:45														
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI				07:31	07:50		08:19		08:36										
VIALE INDIPENDENZA - ACI				07:32	07:57		08:21		08:37										
ASCOLI P. - VIALE DE' GASPERI			07:15	07:35	08:00	08:00	08:25	08:25	08:40	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:00
VIALE MARCONI			07:17	07:37	08:02	08:02	08:27	08:27		08:42	09:12	09:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:02
VIA E. MARI - BAR VOLFONI			07:20	07:40	08:05	08:05	08:30	08:30		08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:05
VIALE P. ABRUTINA - BAR BRUGNI			07:23	07:43	08:08	08:08	08:33	08:33		08:48	09:18	09:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:08
VIALE P. ABRUTINA - BAZAR DELL'ASSASSINO			07:24	07:44	08:09	08:09	08:34	08:34		08:49	09:19	09:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:09
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE	08:30	07:05	07:18	07:28	07:50	08:15	08:15	08:40	08:40	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:15
MARINO DEL T. - BAR DEL MARINO	08:31	07:06	07:19	07:29	07:51	08:16	08:16	08:41	08:41	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:16
VIA BOLOGNA - INTESA SAN PAOLO	08:32	07:07	07:20	07:30	07:52	08:17	08:17	08:42	08:42	08:57	09:27	09:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:17
VIA BARBARANA - INCROCIO FOLIGNANO	08:33	07:08	07:22	07:33		08:19		08:43	08:43							11:58		12:58	13:18
VILLA PIGNA - PALAROCCHI				07:53		08:18				08:58	09:28	09:58	10:28	10:58	11:28		12:28		
VILLA PIGNA - CAPITAN GIACOMO	08:35	07:10	07:25	07:35		08:25		08:45	08:45							12:00		13:00	13:20
FOLIGNANO - PIAZZA DARI				08:04		08:24				09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34		12:34		
FOLIGNANO - COMUNE				08:05		08:25				09:05	09:35	10:05	10:35	11:05	11:35		12:35		

Fernate																				
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	13:05	13:35	13:55	14:15	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	22:00	
VIALE MARCONI	13:07	13:37	13:57	14:17	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42	21:12	22:02	
VIA E. MARI - BAR VOLPONI	13:10	13:40	14:00	14:20	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:45	21:15	22:05	
VIALE P. APRUTINA - BAR BRUGNI	13:13	13:43	14:03	14:23	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:18	22:08	
VIALE P. APRUTINA - BAZAR DELL'ASSASSINO	13:14	13:44	14:04	14:24	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:49	21:19	22:09	
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE	13:20	13:50	14:10	14:30	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:55	21:25	22:15	
MARINO DEL T. - BAR DEL MARINO	13:21	13:51	14:11	14:31	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26	20:56	21:26		
VIA BOLOGNA - INTESA SAN PAOLO	13:22	13:52	14:12	14:32	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	20:57	21:27		
VIA BARBARANA - INCROCIO FOLIGNANO			14:13												19:58		20:58	21:28		
VILLA PIGNA - PALAROZZI	13:23	13:53		14:33	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28		20:28				
VILLA PIGNA - CAPITAN GIACOMO			14:15												20:00		21:00	21:30		
FOLIGNANO - PIAZZA DARI	13:29	13:59		14:39	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34		20:34				
FOLIGNANO-COMUNE	13:30	14:00		14:40	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35		20:35				

fns: Feriale non scolastica

Linea 06



LINEA 6 _ Viale De Gasperi - Viale Marconi - Lisciano - Santa Maria a Corte ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate							
MARINO DEL T. - BIVIO STAZIONE		07:05					
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	06:55		07:55	12:05	13:10	14:10	18:30
ASCOLI PICENO - STAZIONE FS			07:58				
VIALE MARCONI	06:58		08:00	12:07	13:15	14:12	18:32
VIA SERAFINO CELLINI N. 89	06:59		08:01	12:08	13:16	14:13	18:33
VIALE P. APRUTINO - BAZAR DELL'ASSASSINO		07:09					
VIALE P. APRUTINO - BAR BRUGNI		07:10					
LISCIANO - CHIESA	07:03	07:20	08:05	12:14	13:20	14:19	18:39
SANTA MARIA A CORTE	07:10	07:22	08:10	12:18	13:25	14:23	18:43
SANTA MARIA A CORTE - CAPOLINEA		07:25	08:15	12:20		14:25	18:45

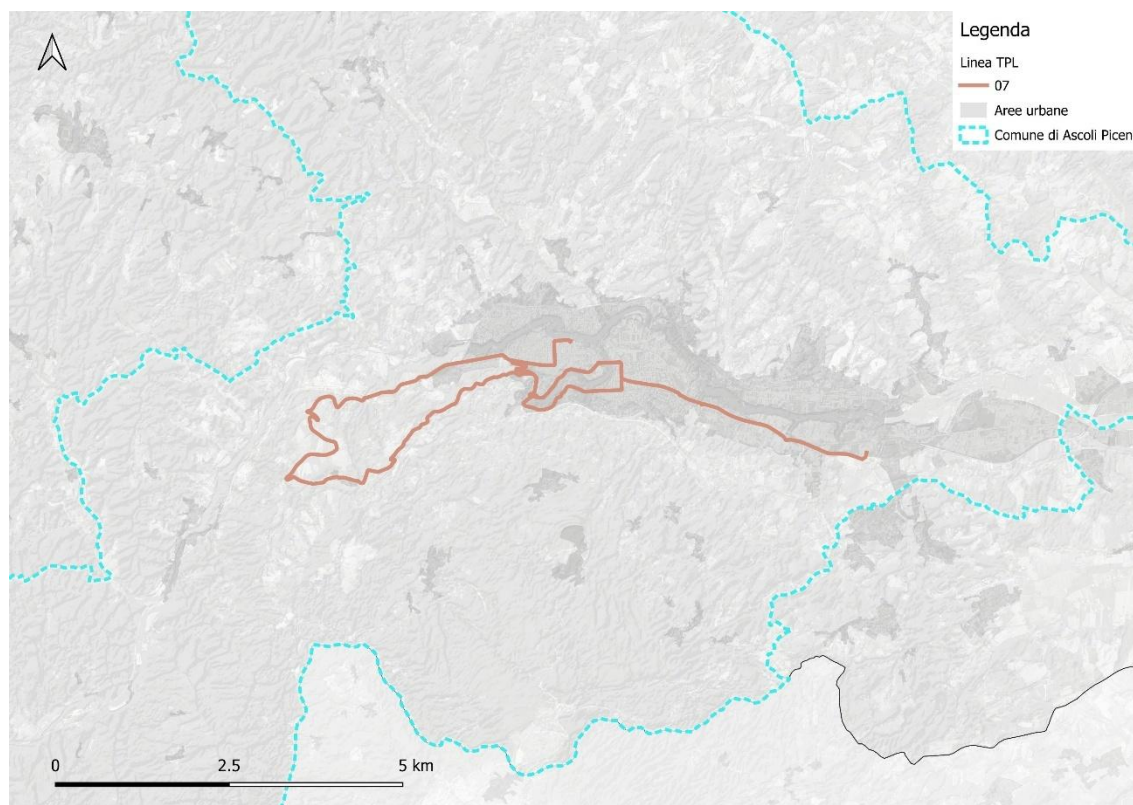
LINEA 6 _ Santa Maria a Corte - Lisciano - Viale Marconi - Viale De Gasperi ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate	s	fns				
SANTA MARIA A CORTE - CAPOLINEA	07:25	07:25	08:15	12:20	14:25	18:45
SANTA MARIA A CORTE	07:27	07:27	08:16	12:22	14:27	18:47
LISCIANO - CHIESA	07:33	07:33	08:19	12:26	14:33	18:50
VIA III OTTOBRE - ISTITUTO D'ARTE	07:39	07:39	08:22	12:30	14:39	18:56
VIA NAPOLI - SCUOLA MEDIA LUCIANI	07:40	07:40	08:23	12:32	14:40	18:57
VIALE MARCONI	07:41	07:41	08:24	12:33	14:41	18:58
VIALE INDIPENDENZA - ACI	07:44					
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	07:47					
VIA KENNEDY - HOTEL MARCHE	07:50					
VIA A. MURRI - LA PANIFICATRICE	07:52					
VIALE INDIPENDENZA - ACI	07:54					
ASCOLI P. - V.LE DE GASPERI	07:55	07:45	08:25	12:35	14:45	19:00

s= Scolastica

fns= Feriale non scolastica

Linea 07

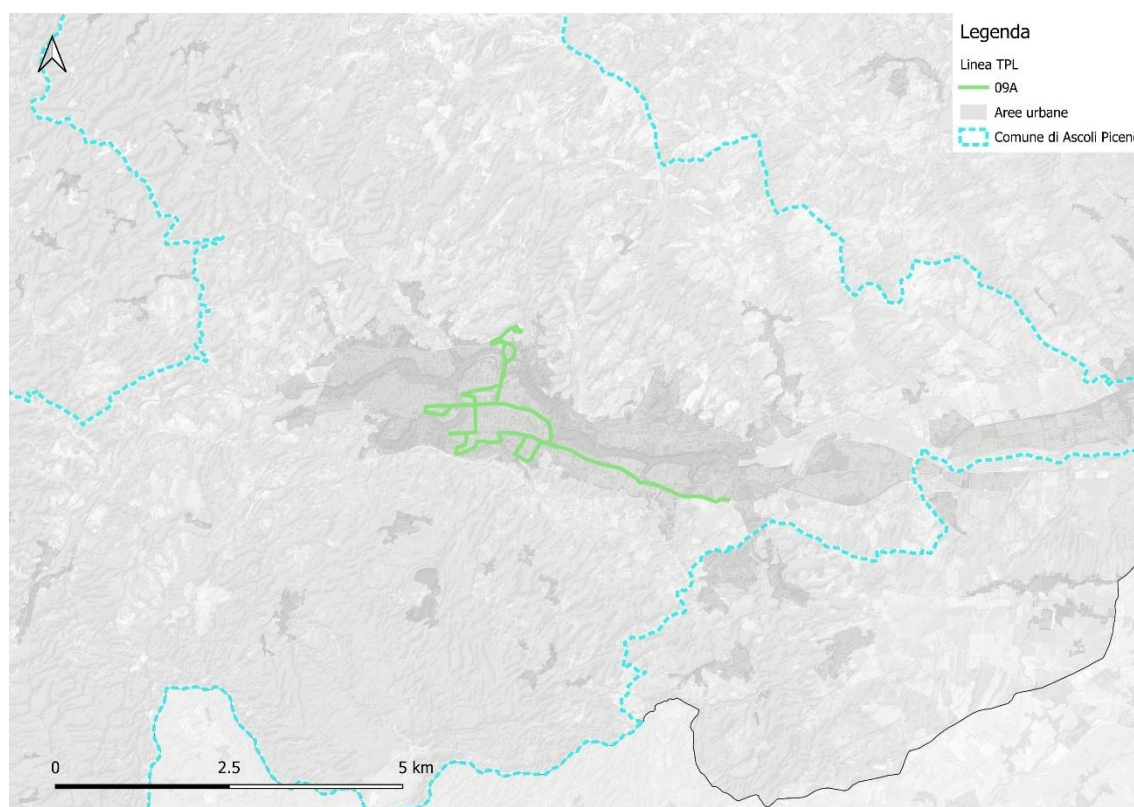


LINEA 7 _ Viale De Gasperi - Rosara

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate			
VIALE DE GASPERI	06:55	13:15	19:10
VIALE MARCONI	07:00	13:20	19:15
PORTA CARTARA - BARTOLINI	07:05	13:25	19:20
STRADA PER ROSARA N. 73	07:07	13:27	19:22
ROSARA - BIVIO COPERSONO	07:10	13:30	19:25
ROSARA 1 - COUNTRY HOUSE BOUQUET & GOURMET	07:14	13:34	19:29
ROSARA 2	07:15	13:35	19:30
ROSARA 2	07:15	13:35	19:30
ROSARA - BIVIO CAVE	07:16	13:36	19:31
ROSARA - DOPO AGRITURISMO VILLA CICCHI	07:17	13:40	19:35
PORTA ROMANA - VIALE TREVIRI	07:20	13:45	19:40
PIAZZA ORLINI - TRIBUNALE	07:23		
PIAZZA GIACOMINI	07:25		
LUNGO CASTELLANO - SCUOLA MEDIA D'AZEGLIO		13:48	19:44
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI		13:50	19:45

Linea 09A



LINEA 9A _ Viale De Gasperi - Viale Marconi - Via III Ottobre - Via Perugia - Via Napoli - Via Sassari ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate													
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:40	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35
VIALE MARCONI	07:43	08:38	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38
VIA SERAFINO CELLINI N. 89	07:47	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42
VIA III OTTOBRE - LICEO ARTISTICO OSVALDO LICINI	07:48	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43
VIA PERUGIA - BAR PERUGIA	07:49	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44
VIA NAPOLI - SCUOLA PRIMARIA	07:52	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47
VIA NUORO	07:54	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49
VIA SASSARI - BAR 4 RUOTE	07:55	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50

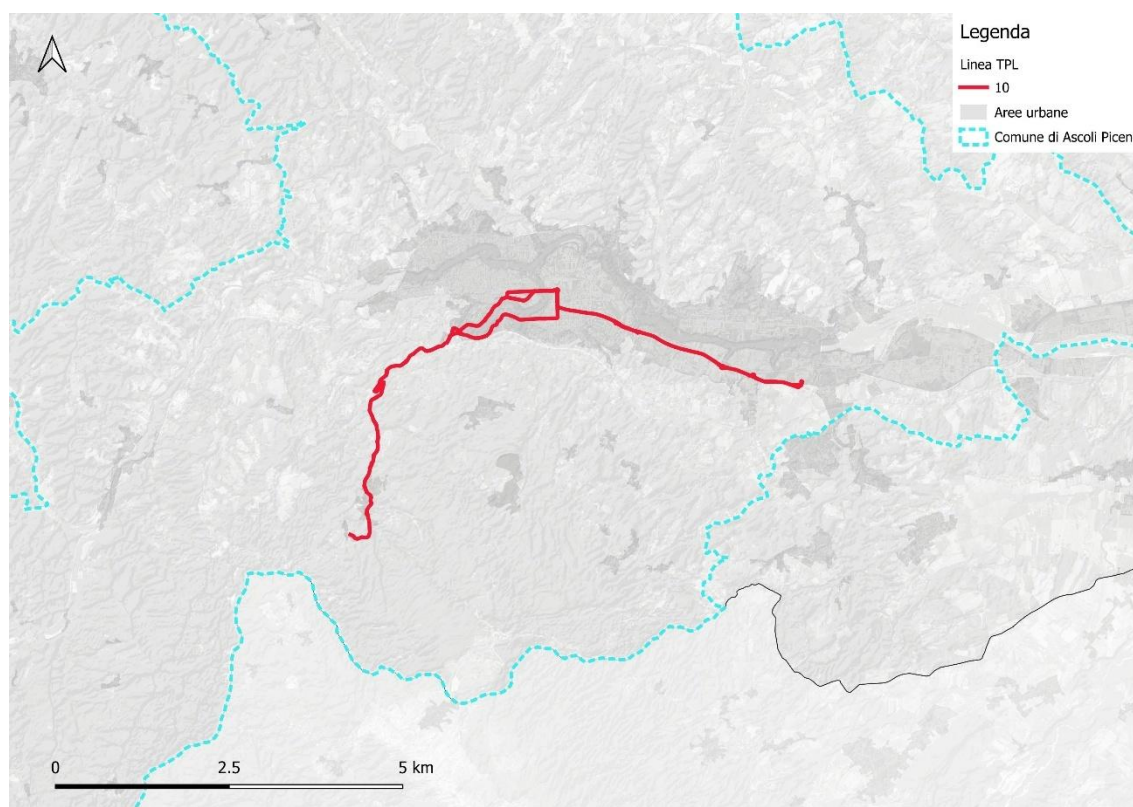
LINEA 9A _ Via Sassari - San Filippo - Via della Repubblica - Pennile di Sotto - Stazione FS - Viale De Gasperi ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate								Pf	Sab		Sab	Pf	
VIA SASSARI - BAR 4 RUOTE	07:55	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	14:50	14:50	15:50	16:50	16:50	17:50	18:50
VIA E. MARI - SOTTOPASSO SAN FILIPPO	07:56	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	14:51	14:51	15:51	16:51	16:51	17:51	18:51
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI	07:57	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	14:53	14:53	15:53	16:53	16:53	17:53	18:53
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI	08:00	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	14:55	14:55	15:55	16:55	16:55	17:55	18:55
PENNILE DI SOTTO - VIA MARCHE	08:01	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	14:56	14:56	15:56	16:56	16:56	17:56	18:56
CASA DI CURA EX OSPEDALE LUCIANI			09:59					14:59			16:59		
VIALE C. ROZZI - CONAD			10:02					15:02			17:02		
VIA PIEMONTE - EX CARBURO	08:02	08:57	10:03	10:57	11:57	12:57	14:57	15:03	15:57	16:57		17:57	18:57
ASCOLI PICENO - STAZIONE FS	08:03	08:58	10:04	10:58	11:58	12:58	14:58	15:04	15:58	16:58		17:58	18:58
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI											17:03		
VIALE INDIPENDENZA - ACI											17:04		
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	08:05	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	15:05	15:05	16:05	17:05	17:05	18:05	19:05

Pf= Si effettua dal Lunedì al Venerdì

Sab= Si effettua il Sabato

Linea 10



LINEA 10 _ Viale De Gasperi - Porta Cartara - Castel Trosino

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate						fns	s					
PIAZZA ORLINI - TRIBUNALE							13:00					
VIA RIMEMBRANZE - PARCO ANNUNZIATA							13:04					
LUNGO CASTELLANO - SCUOLA MEDIA D'AZEGLIO							13:06					
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:15	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	13:07	14:05	15:05	16:05	18:05	20:05
VIALE MARCONI	07:20	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	13:09	14:10	15:10	16:10	18:10	20:10
PORTA CARTARA - BARTOLINI	07:26	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	13:16	14:16	15:16	16:16	18:16	20:16
PORTA CARTARA			10:18	11:18					15:18			
CASTEL TROSINO	07:30	09:20			12:20	13:20	13:20	14:20		16:20	18:20	20:20

LINEA 10 _ Castel Trosino - Porta Cartara - Viale De Gasperi

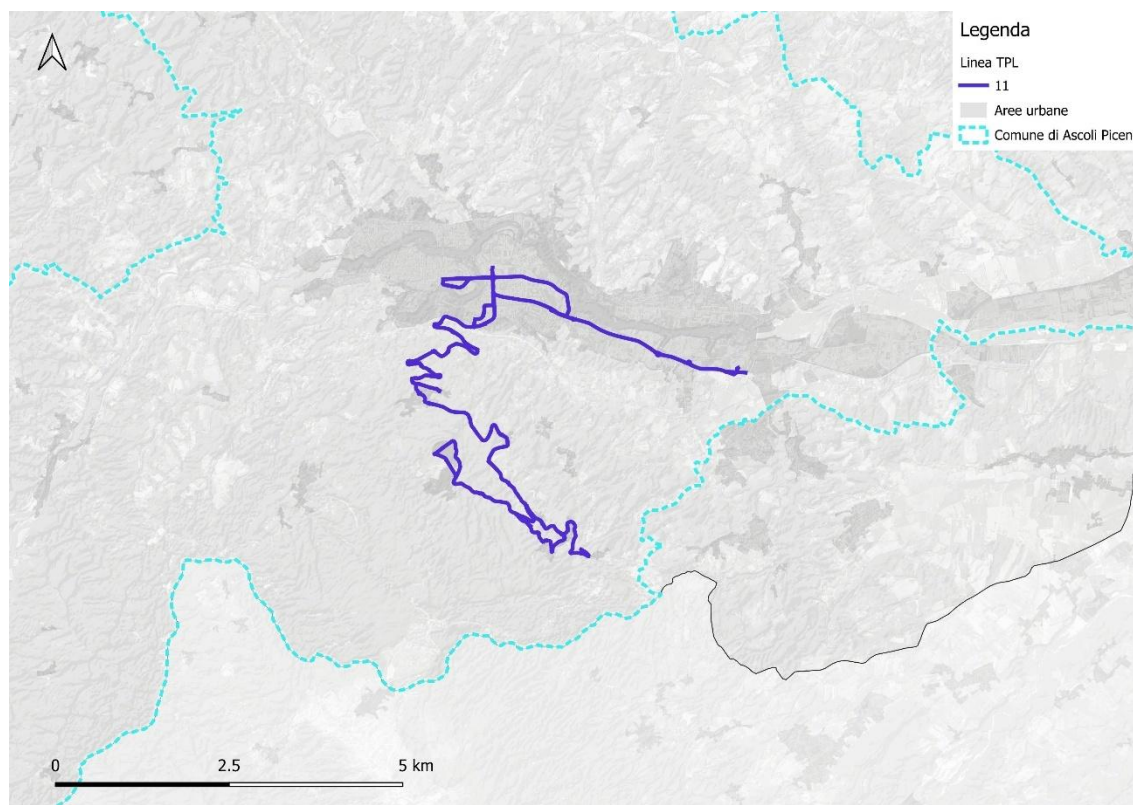
ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate												
CASTEL TROSINO	07:30	09:20			12:20	13:20	14:20		16:20	18:20	20:20	
PORTA CARTARA	07:38	09:28	10:18	11:18	12:28	13:28	14:28	15:18	16:28	18:28	20:28	
LUNGO CASTELLANO - SCUOLA MEDIA D'AZEGLIO	07:39	09:29	10:19	11:19	12:29	13:29	14:29	15:19	16:29	18:29	20:29	
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:40	09:30	10:20	11:20	12:30	13:30	14:30	15:20	16:30	18:30	20:30	

s= Scolastica

fns= Feriale non scolastica

Linea 11



LINEA 11 _ Viale De Gasperi - Viale Marconi - Piagge - Colle - San Marco

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate						
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	06:55		11:10	14:10	15:05	18:30
ASCOLI PICENO - STAZIONE FS		08:03				
VIALE MARCONI	06:58	08:04	11:12	14:12	15:07	18:32
PIAGGE		08:14	11:24	14:21	15:16	18:42
SAN PIETRO - STRADA DI SAN MARCO		08:17	11:28	14:25	15:20	18:45
CARPINETO			11:31	14:27	15:22	18:48
LISCIANO CHIESA	07:03					
SANTA MARIA A CORTE	07:10					
COLLE (S.MARCO)	07:14		11:34	14:30	15:25	18:50
BIVIO COLLE DI SAN MARCO	07:16	08:22	11:36	14:31	15:26	18:52
SAN MARCO - CAPOLINEA	07:20	08:25	11:40	14:35	15:30	18:55

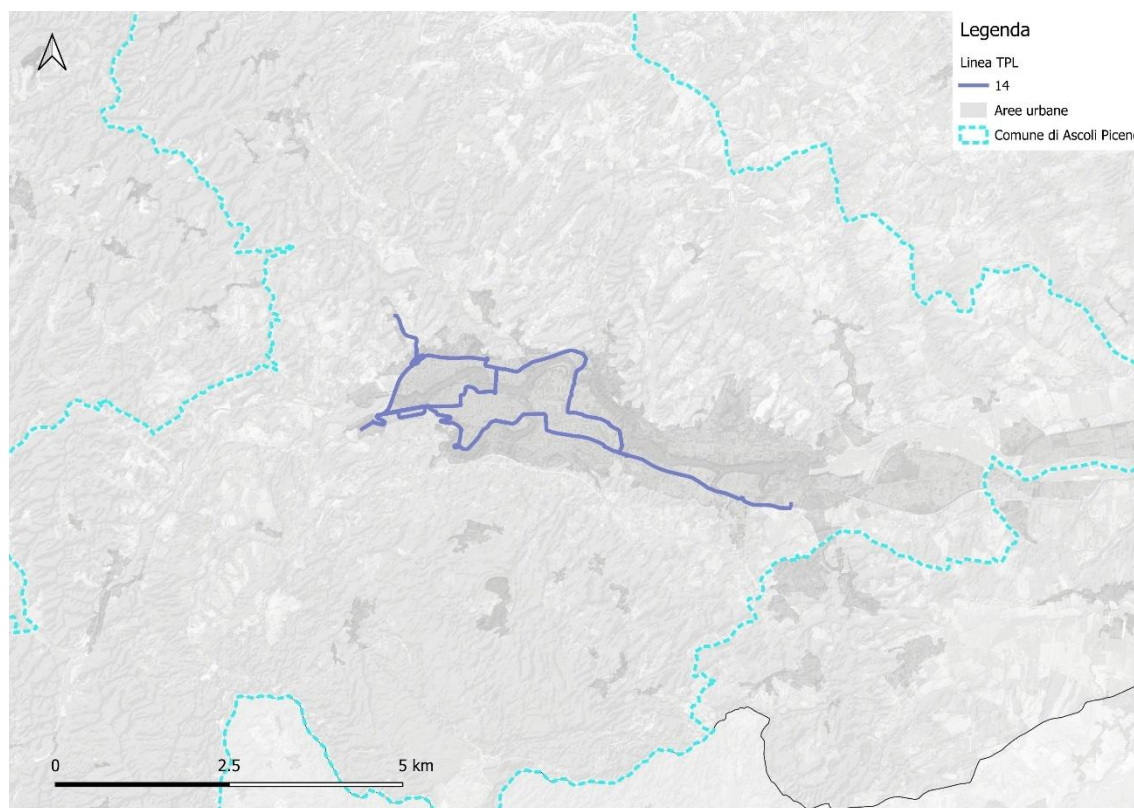
LINEA 11 _ San Marco - Piagge - Via III Ottobre - Viale Marconi - Viale De Gasperi

ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate					s			
SAN MARCO - CAPOLINEA	07:20	08:25	11:40			14:35	15:30	18:55
BIVIO - COLLE DI SAN MARCO	07:22	08:27	11:42			14:37	15:32	18:57
SANTA MARIA A CORTE				13:27				
COLLE (S.MARCO)		08:29		13:32				
CARPINETO		08:33						
SAN PIETRO - STRADA DI SAN MARCO	07:26	08:37	11:47	13:37		14:43	15:38	19:03
PIAGGE	07:30	08:41	11:51	13:45		14:47	15:42	19:07
VIA III OTTOBRE - LICEO ARTISTICO OSVALDO LICINI	07:39	08:54	12:02	13:50	13:50	15:00	15:55	19:20
VIA NAPOLI - SCUOLA MEDIA LUCIANI	07:40	08:55	12:03	13:52	13:52	15:01	15:56	19:21
VIALE MARCONI	07:41	08:56	12:04	13:53	13:53	15:02	15:57	19:22
VIALE INDIPENDENZA - ACI					13:54			
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI					13:55			
VIA E. MARI - BAR VOLPONI					13:56			
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:45	08:58	12:05	14:00	14:00	15:05	16:00	19:25

s= Scolastica

Linea 14



LINEA 14 _ Piazza Giacomini - Monterocco ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate			s	fns	
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI			13:05		
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI			13:10		
VIALE C. ROZZI			13:12		
VIA DELLE ZEPPELLE - EX OSPEDALE LUCIANI			13:13		
PIAZZA GIACOMINI	07:25	08:20	13:16	13:30	19:15
SAN PIETRO MARTIRE			13:17		
PORTA ROMANA - VIALE TREVIRI			13:23		
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	07:26	08:21		13:31	19:16
MONTEROCCO - PIAZZETTA	07:32	08:27	13:27	13:37	19:22

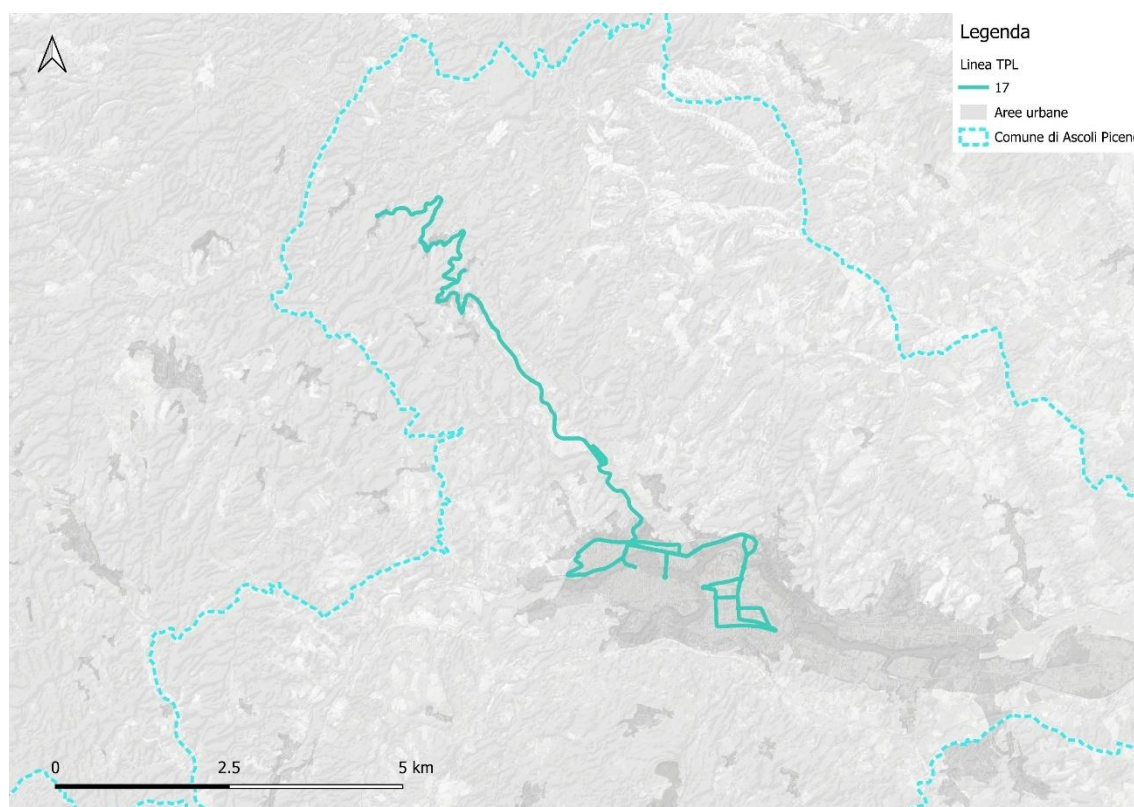
LINEA 14 _ Monterocco - Monteverde - Viale De Gasperi ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate	fns	s		s	fns	
MONTEROCCO - PIAZZETTA	07:32	07:32	08:27	13:27	13:37	19:22
CIRCONVALLAZIONE OVEST - BIVIO CIMITERO	07:35	07:34	08:29	13:29	13:39	19:24
MONTEVERDE - PIAZZETTA	07:38	07:38	08:31	13:32	13:42	19:27
P. ROMANA - VIALE TREVIRI ENEL	07:45	07:42	08:32	13:34	13:44	19:29
VIA RICCI	07:46	07:43	08:33	13:35	13:45	19:30
LUNGO CASTELLANO - SCUOLA MEDIA D'AZEGLIO	07:47	07:47	08:34	13:36	13:46	19:31
ASCOLI P. - VIALE DE GASPERI	07:50	07:50	08:35	13:37	13:47	19:32
VIALE MARCONI		07:52				
VIA E. MARI - BAR VOLPONI		07:55				
VIA DELLA REPUBBLICA - ITI		08:00				

s= Scolastica

fns= Feriale non scolastica

Linea 17



LINEA 17 _ Casalena - Morignano - Montadamo - Venagrande - Ascoli P. ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate	s	fns		fns	s	s	s	fns	s
	[1]	[1]							
MORIGNANO - CAPOLINEA	06:53	07:00		12:32	12:32		14:42	16:06	
VENAGRANDE - VILLA PAGANI	06:58	07:05	09:12	12:37	12:37		14:47	16:10	
MONTADAMO	07:01	07:12		12:42				16:17	
BIVIO VENAPICCOLA	07:10	07:13	09:18	12:43	12:43	13:54	14:56	16:18	17:20
VENAGRANDE	07:15	07:16	09:20	12:45	12:45	13:55	14:57	16:20	17:23
VENAGRANDE - BIVIO POLESIO	07:22	07:23	09:24	12:49	12:47	13:57	14:59	16:24	17:25
VIA CIOTTI - SOTTOPASSO CIRCONV.	07:30	07:30	09:30	12:55	12:55	14:00	15:06	16:30	17:32
S. PIETRO MARTIRE - CENTRO							15:09		
VIA RIGANTE - BAR PICENO							15:10		
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	07:35	07:32	09:31	12:57			15:11	16:32	17:34
PIAZZA GIACOMINI	07:38	07:35	09:33	13:00				16:35	17:38
CARABINIERI - CIRCONVALLAZIONE STADIO					12:58				
VIA PIEMONTE - EX CARBURO	07:42				13:08	14:06	15:15		
ASCOLI P. - STAZIONE FS	07:43				13:09	14:07	15:16		
VIALE MARCONI	07:44								
SCUOLA MEDIA LUCIANI	07:45								
VIA KENNEDY	07:47								

[1]= Il Mercoledì feriale effettua prolungamento da e per Casalena esclusivamente con servizio a chiamata
(Prenotazione al numero 800443040 entro le ore 18:00 del giorno feriale precedente)

LINEA 17 _ Ascoli P. - Venagrande - Montadamo - Morignano - Casalena ORARIO FERIALE INVERNALE (In vigore dal 11/09/2024 al 07/06/2025)

Fermate	s	fns		fns	s	s	s	fns	s
			[1]						
ASCOLI P. - STAZIONE FS					13:09	14:07	16:50		
VIALE MARCONI						14:08			
SCUOLA MEDIA LUCIANI						14:09			
VIA E. MARI - BAR VOLPONI						14:11			
VIA KENNEDY	07:47								
VIA MURRI - LA PANIFICATRICE	07:48					14:12			
VIALE INDIPENDENZA - ACI					13:10		16:51		
VIA L. MARINI - UFFICI FINANZIARI	07:49				13:11	14:13	16:52		
PIAZZA GIACOMINI	08:05	08:05	11:30	13:15	13:15	14:16	17:00	19:00	19:30
VIALE M. FEDERICI - CINEMA ODEON	08:06	08:06	11:31	13:16	13:16	14:17	17:01	19:01	19:31
VIA CIOTTI - SOTTOPASSO CIRCONV.	08:07	08:07	11:32	13:24	13:24	14:26	17:05	19:02	19:32
VENAGRANDE - BIVIO POLESIO	08:19	08:19	11:44	13:30	13:30	14:29	17:12	19:11	19:41
VENAGRANDE	08:24	08:24	11:50	13:33	13:33	14:33	17:18	19:16	19:46
BIVIO VENAPICCOLA	08:27	08:27	11:54	13:35	13:35	14:34	17:20	19:18	19:48
MONTADAMO	08:28	08:28	11:55	13:39	13:39	14:36		19:19	19:49
VENAGRANDE - VILLA PAGANI	08:35	08:35	12:00	13:43	13:43	14:40		19:24	19:54
MORIGNANO - CAPOLINEA			12:03	13:49	13:49	14:42		19:29	20:00

[1]= Il Mercoledì feriale effettua prolungamento da e per Casalena esclusivamente con servizio a chiamata
(Prenotazione al numero 800443040 entro le ore 18:00 del giorno feriale precedente)

s= Scolastica

fns= Feriale non scolastica

5.3.3 I NODI DI INTERSCAMBIO

L'area della Stazione di Ascoli Piceno il principale nodo di interscambio modale tra treno e autobus, in quanto è presente anche l'autostazione.

5.4 Mobilità condivisa

La sharing mobility comprende l'utilizzo condiviso di un veicolo (automobile, ciclomotore, bicicletta, monopattino), che aumenta le possibilità di spostarsi senza dover possedere il veicolo che si utilizza e, di conseguenza, ridurre le esternalità negative legate al suo uso. Spesso questa forma di mobilità è offerta attraverso servizi di mobilità dedicati nella versione classica Station Based (SB) oppure nella più recente versione Free Floating (FF). Secondo i dati pubblicati dall'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility, promosso (tra gli altri) dal MIT, tra il 2023 e inizio 2024, il settore della sharing mobility in Italia attraversa una fase di riduzione dell'offerta complessiva, sia per quanto riguarda il numero di servizi (da 211 nel 2022 a 143 nel Q1 2024) sia per i veicoli disponibili (da 113mila nel 2022 a 81mila nel Q1 2024). Questo calo è in gran parte dovuto alla rimodulazione del settore dei monopattini in sharing, che, dopo aver raggiunto un'offerta forse anche troppo elevata, sta ora cercando un nuovo equilibrio. Nonostante questa contrazione, la domanda complessiva non ne risente: il numero di noleggi e le percorrenze rimangono sostanzialmente stabili, così come il fatturato complessivo del settore (178 milioni di € nel 2023). Si riduce ancora l'incidentalità legata ai servizi di micromobilità in sharing, grazie probabilmente ad una maggiore dimestichezza degli utenti stessi (si nota infatti come una maggiore incidentalità abbia caratterizzato nel tempo i servizi appena lanciati nei loro primi mesi di attività). Sul fronte del carsharing, la flotta di veicoli torna ai livelli pre-pandemia (quasi 8.000 veicoli), con un deciso incremento di auto ibride ed elettriche, tanto che solo il 30% della flotta è ancora costituita da veicoli a benzina. Il carsharing free-floating sta virando verso noleggi più lunghi: il numero di noleggi resta infatti stabile ai livelli del 2020 (circa 6 milioni) mentre le percorrenze sono in netta crescita (78 milioni di km nel 2023 e quasi 90 previsti per il 2024), sostenute anche dall'introduzione di opzioni di noleggio a ore o a giorni nell'offerta di molti operatori. Diversamente, il carsharing station-based mostra una stabilità sia in termini di domanda sia di offerta (1200 veicoli che effettuano circa 300mila noleggi l'anno).

Il bikesharing è, tra tutti, il settore che presenta le novità più rilevanti nel 2023. Si osserva un forte aumento di biciclette elettriche, specialmente nei servizi di free-floating, gestiti spesso dagli stessi operatori dei monopattini in sharing. Attualmente, le bici elettriche in free-floating rappresentano il 62% della flotta totale di biciclette condivise in Italia. Anche la domanda è in crescita, con un aumento del 12% dei noleggi tra il 2022 e il 2023 (11 milioni e mezzo) e una previsione di ulteriore crescita del 22% per il 2024, andamento simile anche per le percorrenze, nel 2023 si contano 25 milioni di km effettuati in bikesharing free-floating. Al contrario, il bikesharing station-based mostra stabilità rispetto all'anno precedente (circa 4 milioni di noleggi annui), anche se i primi dati del 2024 suggeriscono un potenziale aumento della domanda. Il 2023 segna un momento di svolta per i monopattini in sharing. Dopo un'espansione accelerata e in alcuni casi disordinata dal 2019 in poi, che ha portato a una saturazione del mercato, nel 2023 si assiste a una razionalizzazione del settore: alcune sperimentazioni si concludono, alcuni operatori abbandonano il mercato italiano, e diverse città pubblicano nuovi bandi per limitare il numero di veicoli e operatori (di cui un esempio è la città di Milano). Complessivamente, questa riorganizzazione ha portato a una riduzione di circa 18.000 veicoli tra il 2022 e l'inizio del 2024 per un totale di circa 30mila. Nonostante ciò, i noleggi rimangono stabili a circa 25 milioni, sebbene le percorrenze medie siano diminuite passando da 2,5 km a 2,1. Tra il 2022 e il 2023, le città capoluogo con un servizio attivo di monopattini in sharing sono scese da 47 a 35. Per quanto riguarda lo scooter sharing, l'offerta ha subito una drastica contrazione: il numero di servizi attivi è diminuito da 22 a 10 tra il 2022 e il 2023, e anche il numero di veicoli si è ridotto di oltre la metà all'inizio del 2024. In questo contesto, l'operatore Cooltra è diventato dominante, con il 90% dei veicoli disponibili in flotta ad aprile 2024, triplicando la propria quota di mercato rispetto al 31% del 2022. Nonostante la riduzione dei veicoli e degli operatori, i noleggi effettuati nel 2023 hanno raggiunto un nuovo record, toccando i 4,5 milioni. Tuttavia, i primi mesi del 2024 suggeriscono un calo del 20% circa rispetto al 2023, segnale di un possibile rallentamento della domanda nel prossimo futuro. I valori della domanda

per il 2024 sono stati stimati sulla base dei dati disponibili per il Q1 2024 e del tasso di crescita Q1 2023/Q1 2024. Nell'intero documento i valori stimati per il 2024 sono indicati con l'asterisco.

Numero dei servizi

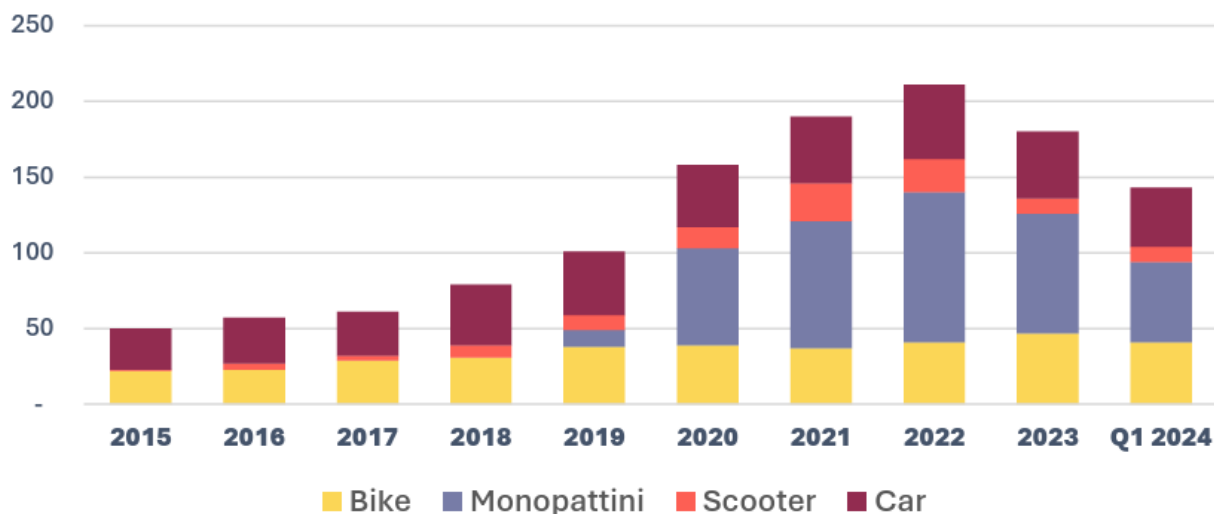


Figura 106 - Numero dei servizi di sharing ripartiti per tipologia di veicolo. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

In sintesi, il settore del vehiclesharing italiano è in una fase di trasformazione, caratterizzata da una riduzione di servizi, veicoli e operatori attivi. Tuttavia, emergono segnali di stabilità nella domanda e un'evoluzione dei modelli di business, orientata verso una maggiore sostenibilità economica e una valorizzazione più efficace della domanda degli utenti, favorita anche da una maggiore consapevolezza e conoscenza degli stakeholder istituzionali. Per la prima volta nell'8° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility, vengono presentati dei dati di natura quantitativa sul settore del DRT (demand responsive transport). I dati fotografano un aumento dell'offerta di servizi, che nella primavera del 2024 arrivano a 41, prevalentemente attivi nelle regioni del Nord. Ogni sistema DRT è modellato sul contesto in cui viene attivato, adattandosi alle specifiche esigenze locali. Esistono quindi servizi sia urbani che extraurbani, alcuni operativi tutto l'anno e altri stagionali, con orari e giorni di funzionamento variabili. Nel 2023, i passeggeri trasportati sono oltre 600.000.

Numero dei veicoli

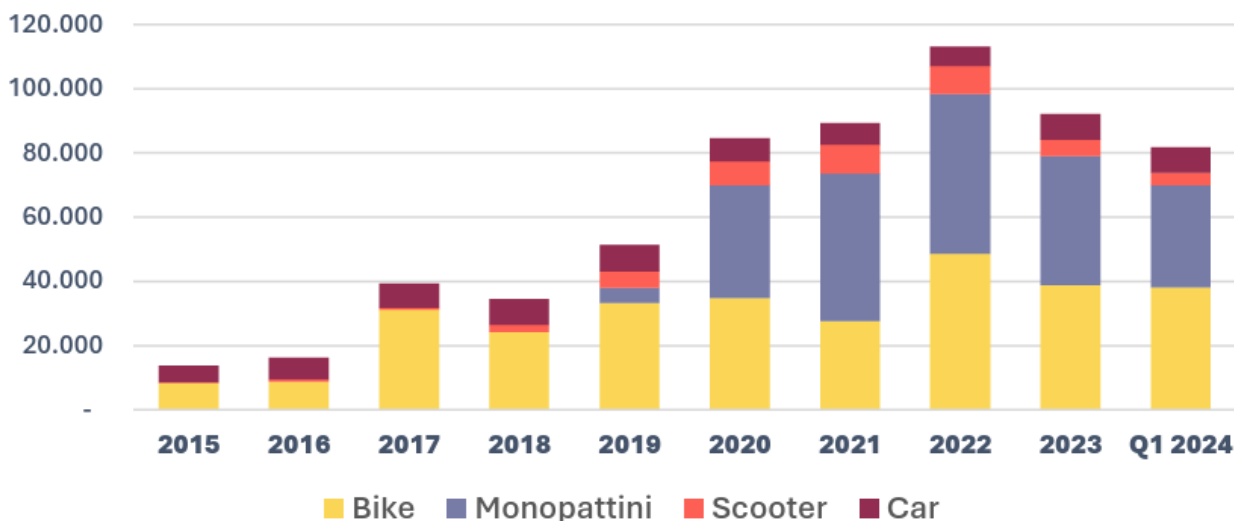


Figura 107 - Numero di veicoli presenti sul territorio nazionale in sharing ripartiti per tipologia di veicolo. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

Composizione della flotta

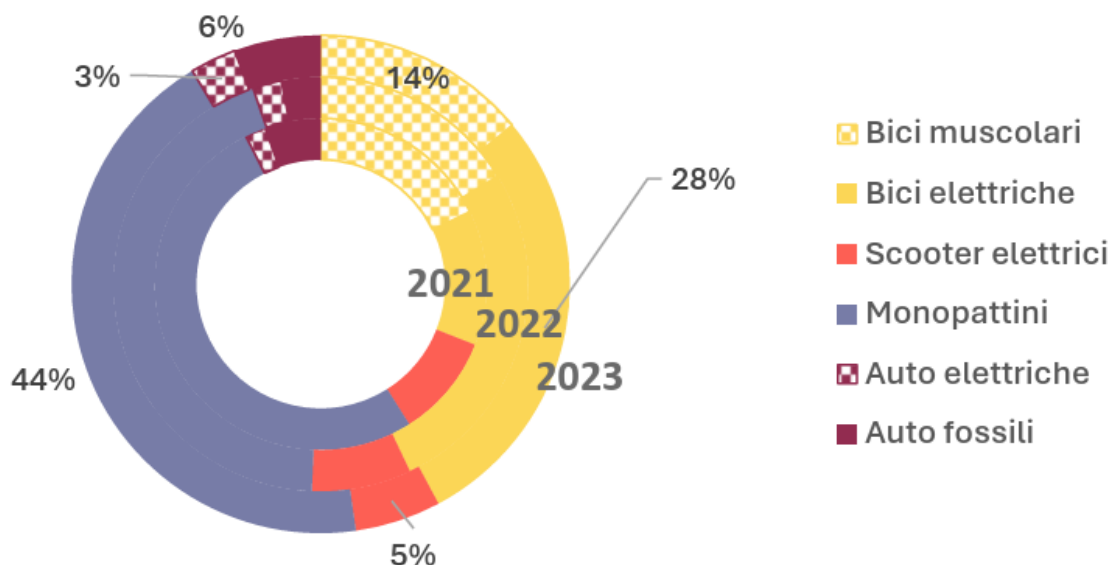


Figura 108 - Composizione della flotta. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

Nel dettaglio, la riduzione dell'offerta non sembra influenzare in modo lineare la domanda di mobilità in sharing, almeno nel breve periodo. I noleggi registrati nel 2023 e previsti per il 2024 rimangono infatti stabili rispetto al 2022, segnalando il raggiungimento di un plateau. Tra il 2015 e il 2022, il tasso di crescita complessivo dei noleggi ha raggiunto il 300%, mentre dal 2022 l'incremento annuale non supera il 5%.

Noleggi

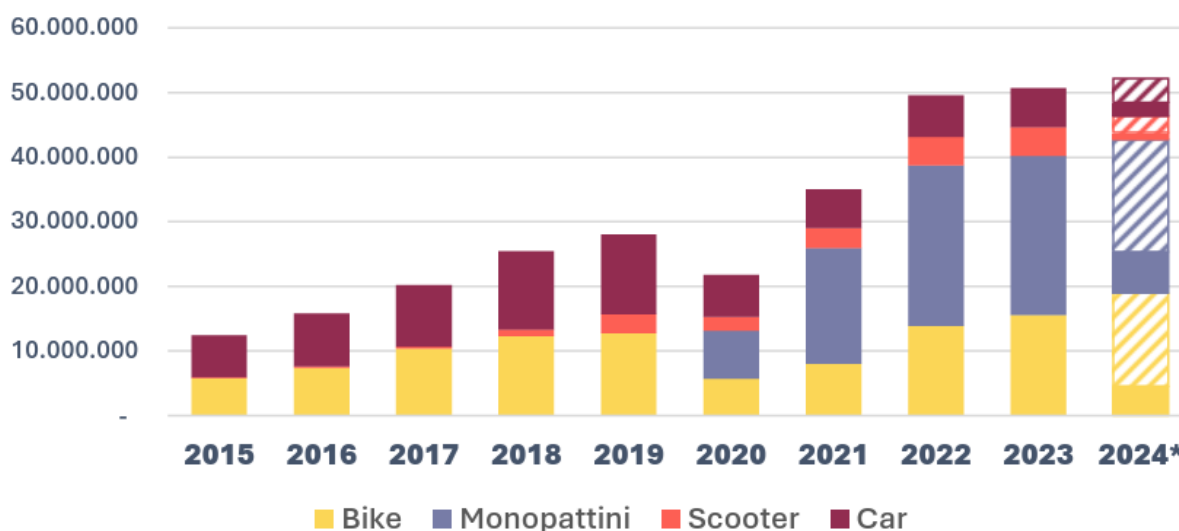


Figura 109 - Numero di noleggi ripartiti per tipologia veicolo. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

I km percorsi in sharing mobility in Italia nel 2023 sono poco meno di 200 milioni e la previsione per il 2024 è di una crescita del 7%. In termini percentuali, crescono i km percorsi in bicicletta a scapito di scooter e monopattini, questi ultimi in particolare sperimentano una riduzione e sono l'unico servizio in cui la distanza media di ciascun noleggio si riduce tra 2022 e 2023.

Km percorsi

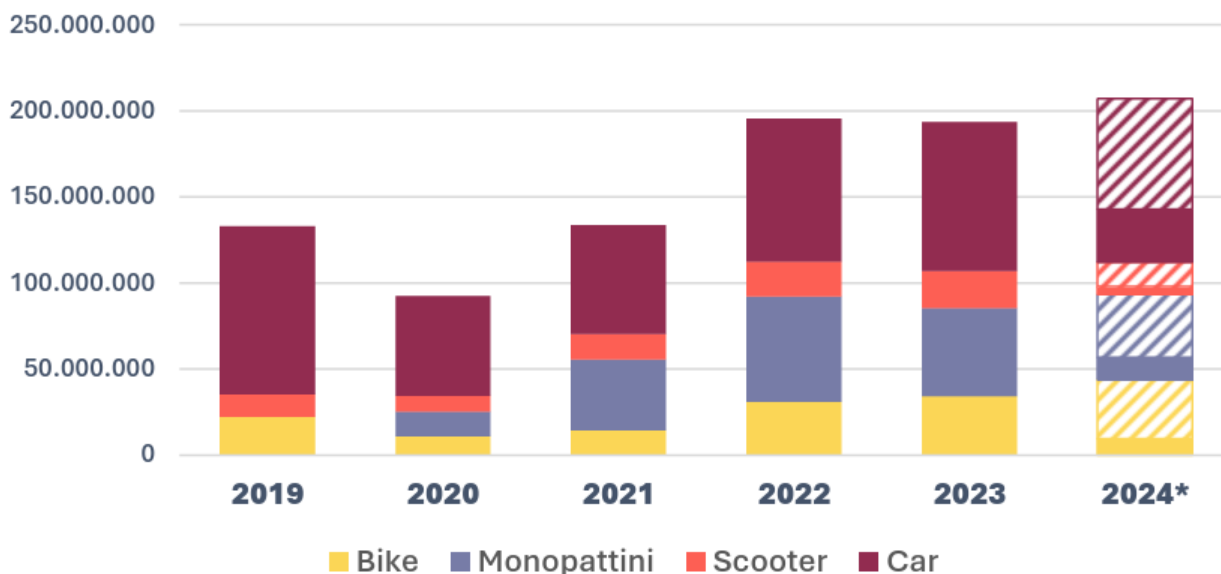


Figura 110 - Km percorsi ripartiti per tipologia veicolo. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

Nel contesto dell'evoluzione e trasformazione della sharing mobility in Italia, si è deciso di includere anche il punto di vista degli utenti dei servizi. A tal fine, l'Osservatorio ha sviluppato un questionario, che è stato proposto agli operatori di vehiclesharing membri somministrassero del ai network, propri affinché lo clienti. Hanno partecipato complessivamente 10.458 persone, con una prevalenza di utenti di servizi di bikesharing e micromobilità in sharing.

Agli utenti è stato chiesto se ritenevano il servizio sufficientemente sviluppato in termini di veicoli disponibili. Circa tre utenti su quattro hanno risposto positivamente. È importante sottolineare che, per la maggior parte dei servizi, le risposte sono risultate omogenee. Tuttavia, il carsharing si è distinto come un'eccezione: in questo caso, la percentuale complessiva di utenti che ha risposto "Sì, è molto sviluppato" o "Abbastanza sviluppato" si è fermata al 42%.

Domanda 13. Quanto a numero di veicoli disponibili nella tua città, ritieni che il servizio sia sufficientemente sviluppato?

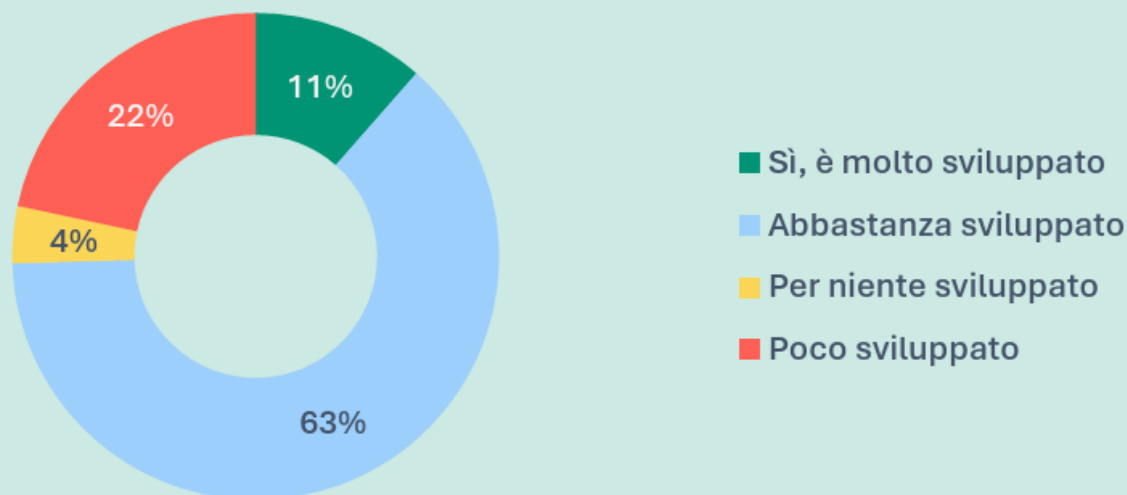


Figura 111 - Dati aggregati per la domanda 13 del questionario. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

Oltre l'80% degli utenti della sharing mobility ritiene che la chiusura dei servizi nella propria città avrebbe un impatto significativo sulle proprie abitudini di mobilità. Quasi la metà del campione ha dichiarato che l'impatto sarebbe «molto importante». Questa risposta, comune a tutti i servizi, sottolinea chiaramente come la sharing mobility sia ormai un elemento radicato nel ventaglio di mobilità di chi ne fa uso.

Domanda 14. Se i servizi di vehiclesharing dovessero scomparire dalla tua città, l'impatto sulla tua mobilità abituale sarebbe

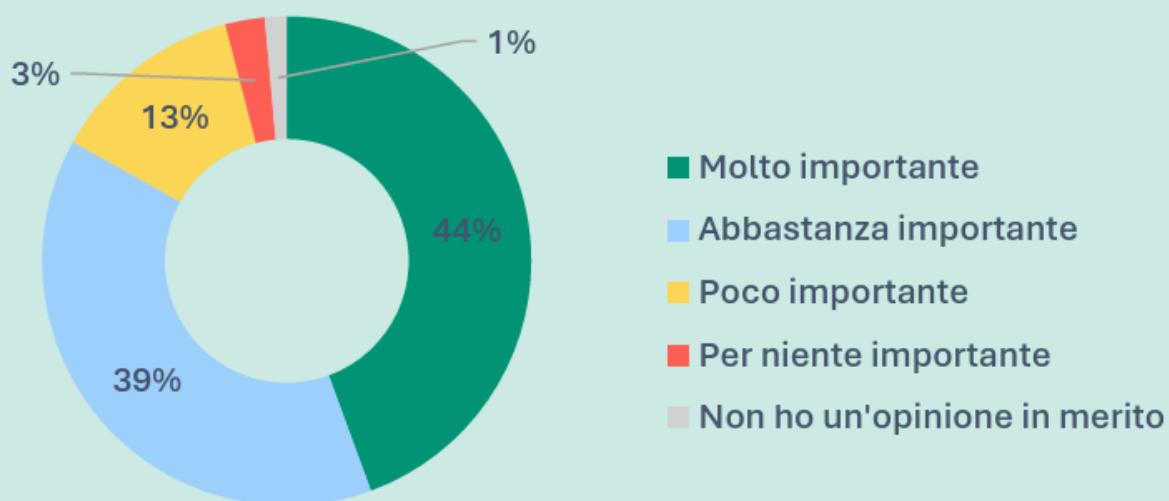


Figura 112 - Dati aggregati per la domanda 14 del questionario. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

L'ultima domanda riguardava la possibilità che i servizi di vehiclesharing vengano sostenuti e garantiti anche attraverso fondi pubblici, questione dirimente per il settore. L'esito è senza dubbio positivo, infatti il 63% si è detto favorevole e il 24% ha risposto di sì, ma con alcune limitazioni. Soltanto il 7% dei partecipanti ha risposto di no.

Domanda 15. Al fine di raggiungere obiettivi sociali e/o ambientali (per es. aree di servizio anche in periferia, tariffe accessibili per tutti, etc.), pensi che i servizi di vehiclesharing debbano essere sostenuti e garantiti anche attraverso fondi pubb

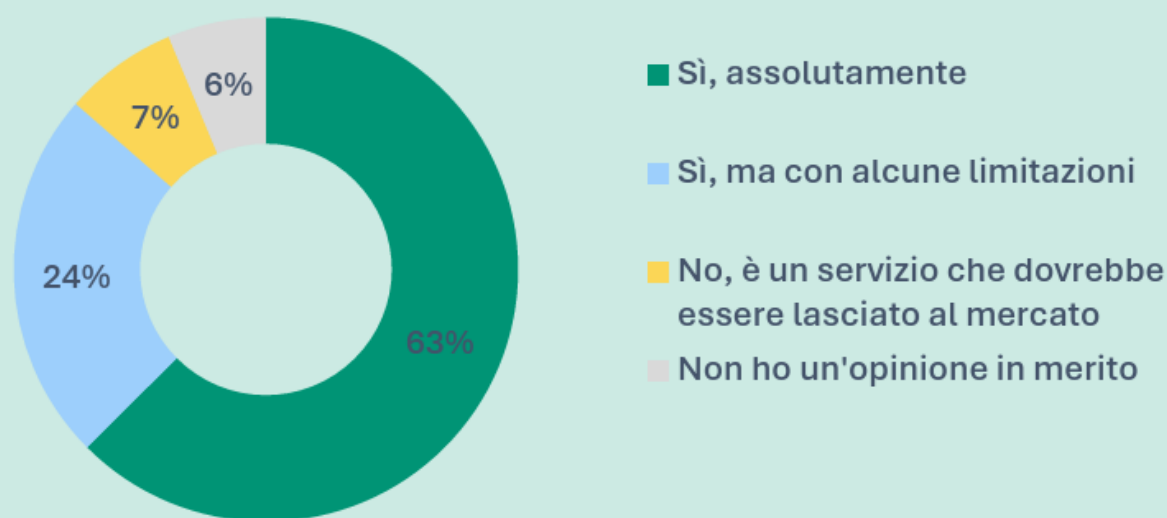
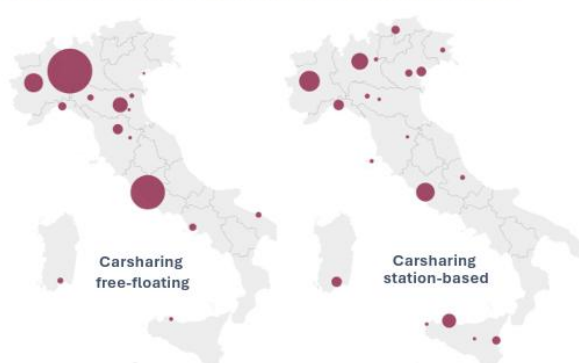


Figura 113 - Dati aggregati per la domanda 15 del questionario. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

La distribuzione delle flotte di carsharing nel 2023



Bikesharing free-floating



Bikesharing station-based



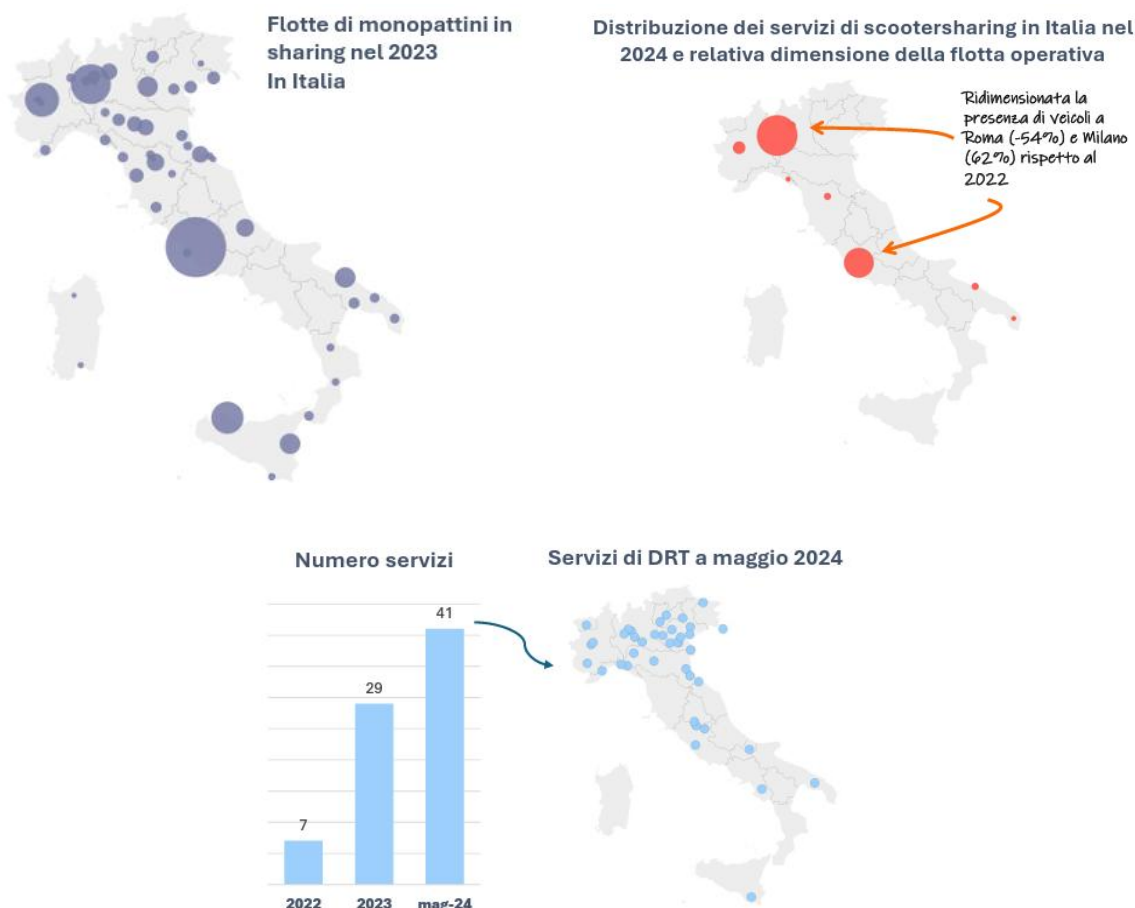


Figura 114 - Distribuzione dei servizi sharing sul territorio nazionale. Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility, 8° report nazionale

5.4.1 FOCUS: COMUNE DI ASCOLI PICENO

Nel Comune di Ascoli Piceno sono state in attività delle stazioni di noleggio biciclette localizzate in Via Marcello Federici 61- Ex Gil; Viale De Gasperi - Torricella; Piazza Roma 6; Largo Porta Romana - Viale Treviri; Piazzale della Stazione. A maggio 2025 è stato inaugurato presso il Punto Informazioni Turistiche in Piazza Arringo un punto per il noleggio denominato "Ascoli e-Bike Rental", che dà la possibilità di noleggiare a prezzi calmierati 12 city bike elettriche. Il progetto è promosso da Musei Civici di Ascoli Piceno, con il contributo dell'Assessorato all'Ambiente Qualità della vita e mobilità sostenibile - Ben Essere Ascoli e con il supporto del Gruppo Sganasso ASD, di FIAB e dell'Associazione Guide Ciclo Turistiche Marche.

5.5 Rete ciclabile

Il Piano della Mobilità Ciclistica Biciplan di Ascoli Piceno è stato adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n° 415 del 13/12/2022.

Degli interventi infrastrutturali previsti nel BiciPlan sono stati attuati:

- Ciclostazione presso la Stazione FS Ascoli Piceno
- Ciclostazione CicloPOD presso la Stazione FS Marino del Tronto - Folignano
- Ciclostazione CicloPOD presso la Stazione FS Maltignano

- Ciclostazione CicloPOD presso la Stazione FS Castel di Lama - Offida
- Zona 30 nell'area di Porta Maggiore
- Pista ciclabile dallo stadio a Porta Maggiore
- Pista ciclo-pedonale Lungo Castellano
- Adeguamento e prolungamento pista ciclabile Ponte Maggiore - Corso Vittorio Emanuele
- Pista ciclabile Monticelli.

Il Piano Regionale Infrastrutturale Marche 2032 prevede inoltre il completamento della Ciclovía del Tronto fino al confine regionale e la costruzione del ponte sul Tronto nello scenario 2027.

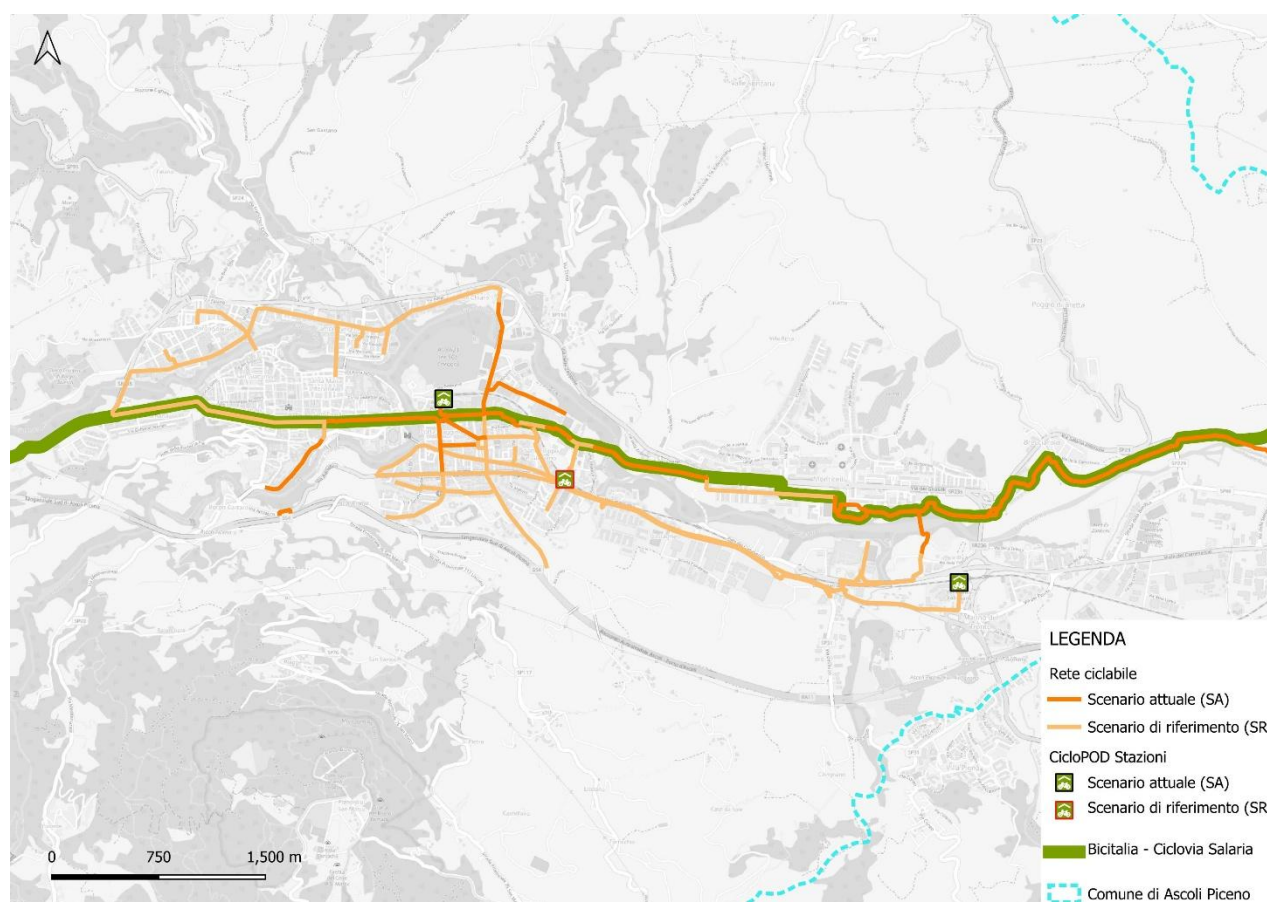


Figura 115 - Rete ciclabile esistente e di riferimento

5.6 Il sistema delle ZTL e delle aree pedonali

Il Comune di Ascoli Piceno prevede un sistema di ZTL e aree pedonali nel centro storico, presidiate da varchi elettronici. Le ZTL sono distinte in fascia ampia e fascia ridotta.

ZTL Fascia ampia - Per le zone a traffico limitato esistenti, perimetrare con Deliberazione n. 123/2015 e successiva modifica con Deliberazione n. 37/2023 il transito veicolare è limitato ai **solì autorizzati** dalle ore **9:00** alle ore **12:45** e dalle ore **15:30** alle ore **05:00**. La **sosta** è riservata ai **solì autorizzati** dalle **00:00** alle **24:00** all'interno degli appositi stalli di sosta. I Varchi sono **DISATTIVATI** e pertanto **accessibili a tutti** (anche ai non autorizzati) nelle fasce orarie dalle **05:00** alle **09:00** e dalle **12:45** alle **15:30**. I varchi che presidiano le predette ZTL sono i seguenti:

- Chiesa del Carmine (con accesso da Piazza Matteotti/C.so Mazzini);

- Via Mercantini (con accesso da Piazza Viola);
- Poste Centrali (con accesso Corso Mazzini e Via T. Afranio);
- Via delle Canterine, Poste Centrali (con accesso da via Lungotronto/via dei Tessitori);
- Via Cairoli, Via Trivio (con accesso da piazza Ventidio Basso/via Marucci);
- Corso Trento e Trieste, Piazza Arringo (con accesso da Piazza Roma/Via XX Settembre).

ZTL Fascia ridotta - Al termine dei lavori di riqualificazione di c.so Trento e Trieste con Deliberazione n. 36 del 09/02/2024, al fine di tutelare la nuova pavimentazione e agevolare il transito pedonale tra le due piazze principali della Città negli orari di maggior afflusso, è attivata la ZTL, limitando il transito ai **solì autorizzati**, dalle **20:30** alle **7:30** con varco installato in Via XX Settembre (accesso p.zza Roma). Ulteriore varco è installato in Corso Di Sotto e in Via Benedetto Cairoli per la ZTL a fascia ridotta nella zona di Porta Romana.

La **sosta** è riservata ai **solì autorizzati** dalle **20:30** alle **07:30** all'interno degli appositi stalli di sosta. Il Varco è **disattivato** e pertanto **accessibile a tutti** (anche ai non autorizzati) nella fascia oraria dalle **7:30** alle **20:30**. I motoveicoli e i ciclomotori **sono sempre autorizzati** a transitare nelle sole Zone a Traffico Limitato, anche con varchi attivi. Al fine di limitare l'accesso e l'attraversamento del Centro Storico ai veicoli aventi dimensioni e massa consistenti, a tutela delle zone vincolate e delle pavimentazioni stradali più pregiate, il transito, all'interno di tutte le vie sottoposte a limitazione del traffico, è **vietato** dalle **0:00** alle **24:00** a tutti i **veicoli** aventi massa superiore a **3500 chilogrammi**. Le ZTL sono rappresentate in giallo nella mappa in Figura 116.

Le Aree Pedonali Urbane sono previste nelle seguenti vie: Piazza Arringo, Via Minucia (tratto compreso tra Piazza Arringo e intersezione con Via C. Del Duca), Rua Pietro della Scala, Piazza del Popolo, Via dei Corsi, Via dell'Archivio, Via Panichi, Via del Macello, Via Guiderocchi, Via Tibaldeschi, Rua G. Garzoni, Via C. del Duca (tratto p.zza Simonetti e p.zza del Popolo), Via C. Del Duca (tratto compreso tra Piazza Simonetti e Via Minucia), Via Giudea (tratto compreso tra corso Trento e Trieste e piazza del Popolo), Rua del Palazzo Vecchio, Corso Mazzini (tratto compreso tra via L.Dari e c.so Trento e Trieste), Corso Mazzini (tratto compreso tra c.so Trento e Trieste e via Bonaccorsi), Rua dei Lenti, Rua della Carità, Via O. Iannella, Via dei Notai, Via C. Battisti (tratto compreso tra via del Trivio e angolo Palazzo Guiderocchi), Via C. Alvitreti, Rua dell'Aquila, Rua delle Scaie, Rua P. Dini, Rua degli Sforza, Via San Giuliano (tratto compreso tra Corso Mazzini e via L. M. Torquato), Via del Teatro, Via del Foro, Via del Trivio (tratto compreso tra Piazza Roma e Via A.Ceci), Piazza San Francesco (Chiostro), Via D'Ancaria (tratto compreso tra via A.Ceci e c.so Mazzini), Via A. Vipera (tratto compreso tra Corso Mazzini e Via Ceci), Via Vidacilio (tratto compreso tra via D'Ancaria e via Cairoli), Via Giudea (tratto compreso tra Piazza Simonetti e Piazza della Viola), Via Minucia (tratto compreso tra Via C. Del Duca e Via Giudea), Rua David D'Ascoli, Rua dei Tre Re, Largo dei Cataldi, Rua del Mattonato, Rua degli Albanesi, Rua T. Nardini, Largo Crivelli, Piazza V. Basso (tratto rialzato pavimentato in travertino), Via delle Donne (tratto rialzato pavimentato in travertino).

L'accesso alle APU è sempre consentito ai veicoli di soccorso e forze dell'ordine, ai velocipedi e assimilati, bus navetta. Tutti gli altri accessi sono consentiti previa autorizzazione. Le APU sono rappresentate in verde in Figura 116.



Figura 116 - ZTL e APU nel centro storico - Fonte: Comune di Ascoli Piceno

5.7 Il sistema della sosta

Il rilievo dell'offerta di sosta è stato effettuato riportando su planimetria tutti gli stalli di sosta presenti secondo la loro reale disposizione su strada e tipologia. Tale rilievo ha riguardato sia i parcheggi in spazi concentrati che su strada; sono escluse le autorimesse private (garage) e i parcheggi in aree chiuse.

Nell'immagine seguente si riportano le zone all'interno del Comune di Ascoli Piceno oggetto di indagine. L'area di studio è stata divisa in 9 zone, tale scelta permette di mettere in luce eventuali problematiche di carattere locale.

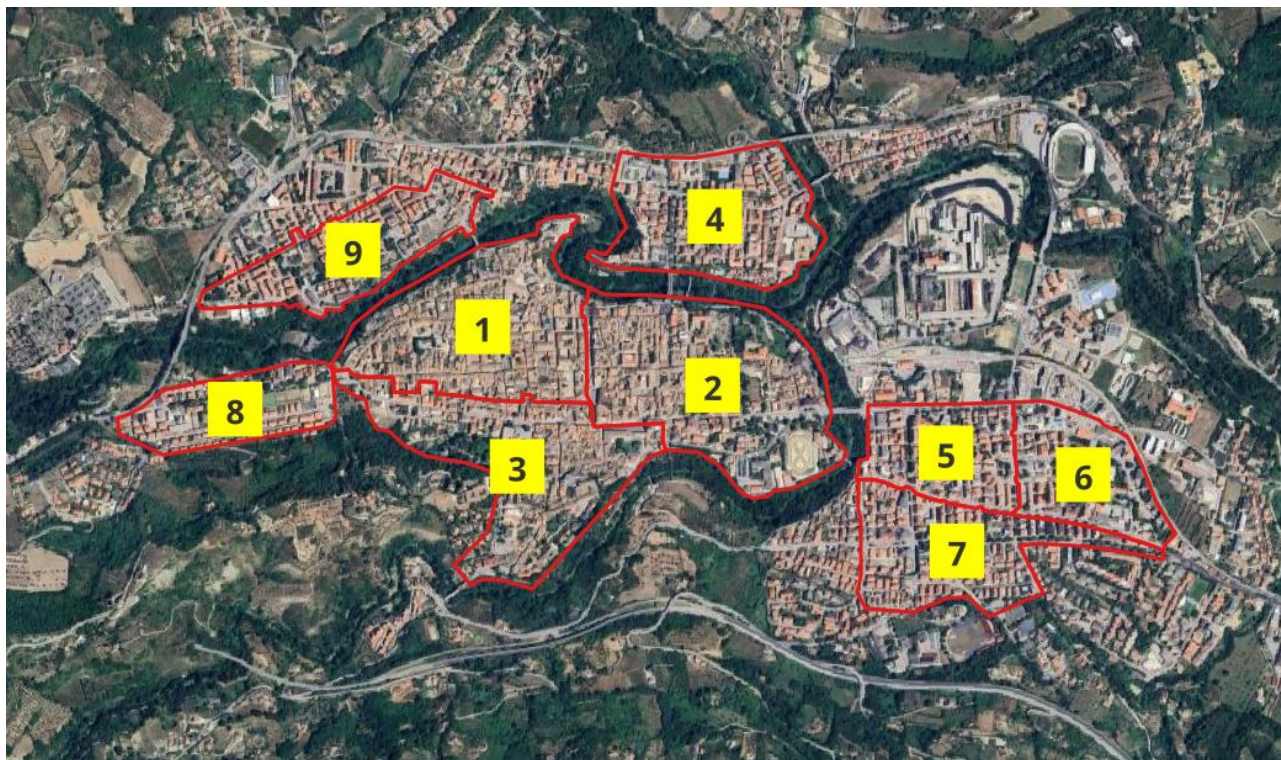
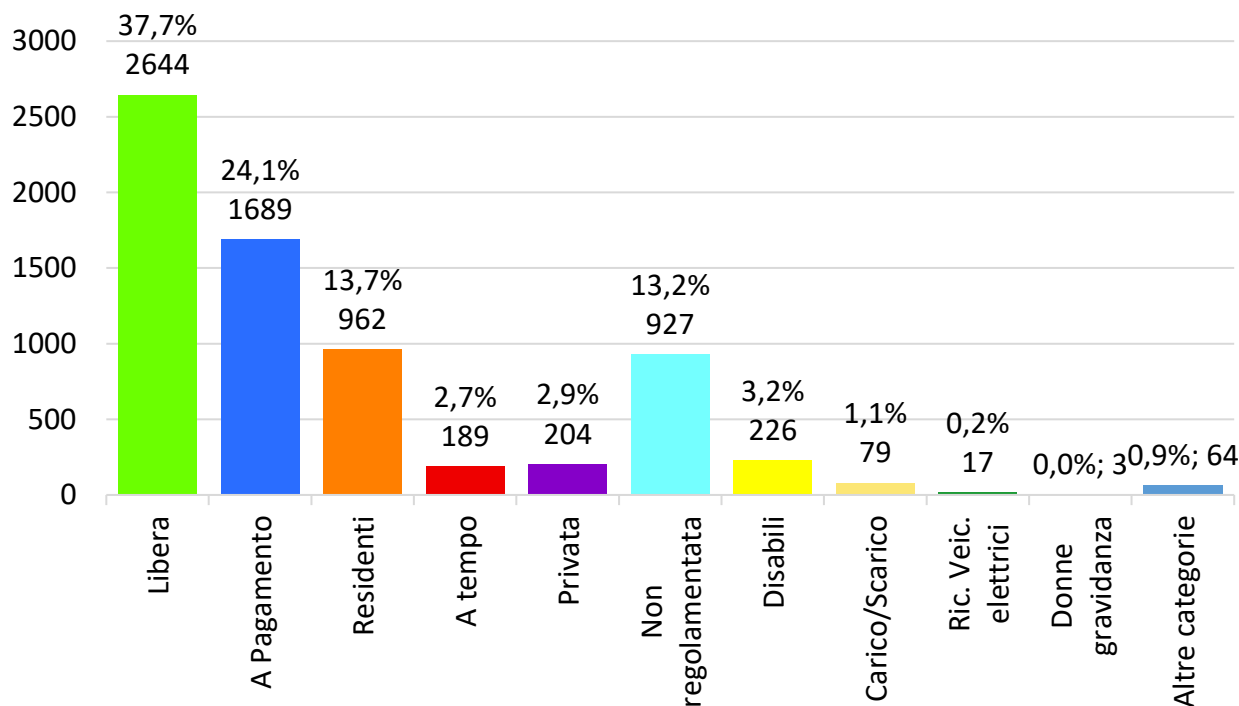


Figura 117: Area oggetto di studio

Nell'area indagata sono stati rilevati complessivamente 7'004 posti per la sosta autoveicolare.

La classificazione prevalente è quella della sosta libera 2'644 stalli pari a 37,7%, la sosta a pagamento è pari a 1'689 stalli (24,1% dei posti auto presenti), la sosta riservata ai residenti pari a 962 posti auto (13,7%), mentre la sosta riservata ai disabili è pari a 226 posti auto pari al 3,2% del totale.

OFFERTA DI SOSTA - Intera area di studio



ZONA	Libera	A Pagamento	Residenti	A tempo	Privata	Non regolamentata	Disabili	Carico/Scarico	Ric. Veic. elettrici	Donne gravidanza	Altre categorie	Totale
1		97	350	75		17	27	3	4		4	577
2		402	348	5		25	24	14	1	1	11	831
3	24	309	237	6	7	36	17	20	4		39	699
4	22	807	27	50	57	37	40	12	4		4	1060
5	661	15		43	8	85	21	6			2	841
6	579				5	152	22	4			4	766
7	607	59		8	2	133	12	7				828
8	336				55	177	20	1	4			593
9	415			2	70	265	43	12		2		809
Totale	2644	1689	962	189	204	927	226	79	17	3	64	7004

5.8 Il sistema della logistica

Il Comune di Ascoli Piceno non prevede limitazioni specifiche ai veicoli commerciali in zone della città, oltre alle aree pedonali già rappresentate al Paragrafo 5.6 e alle strade di conformazione geometrica incompatibile con i mezzi pesanti. Non è presente al momento un hub di interscambio, tuttavia nel BiciPlan - Piano della Mobilità Ciclistica vi è la previsione di un polo di interscambio merci per l'ultimo miglio. Nel Comune di Ascoli Piceno è stato presente per 10 anni un operatore di ciclo-logistica che si occupava delle consegne ultimo miglio con cargo bike, denominato ABC - Corrieri in Bici, ora non più attivo.

5.9 I sistemi ITS e di informazione, regolamentazione e controllo della circolazione

Il Comune di Ascoli Piceno, oltre ai varchi elettronici rappresentati in Figura 116, ha installato dei semafori intelligenti, di diversi modelli. I semafori predisposti per il controllo da remoto e dotati di modem per il collegamento con il sistema Tmacs sono:

- Incrocio Stadio - Viale Rozzi - Circonvallazione Nord - Via Zeppelle;
- Circonvallazione Nord - Via Esino - Via del Giordano;
- Monticelli - Via dei Girasoli - Largo degli Oleandri.

Gli impianti con lanterne a tecnologia LED, che possono essere adeguati e centralizzati, sono riportati nella tabella seguente. Nessuno dei semafori elencati è al momento controllato da remoto.

Tabella 4 - Lanterne semaforiche centralizzabili ad Ascoli Piceno

Incrocio	Regolatore semaforico
Viale De Gasperi – Corso Vittorio Emanuele	RSC
Via Napoli – Via III Ottobre	RSC
Via Napoli – Via Urbino	RSC
Via Mari – Via Urbino	RSC
Viale Indipendenza – Via Murri – Via Marini	RSC
Via Rozzi – Via Zeppelle – C.ne Nord	RSC
Via delle Primule- Largo delle Ginestre	RSC
Via delle Primule – Largo dei Gladioli	RSC
Via dei Girasoli – Largo degli Oleandri	RSC
Via Salaria Inferiore – Via dei Settembrini	RSC
Via M. Federici – Via N. Sauro	RSC
Via M. Federici – Via Vellei	RSC
Via M. Federici – Via Ciotti – Via Faiano	LS 300
C.ne Nord – Via Bengasi – Via Monterocco	RSC
C.ne Nord - Bellavalle	RSC
Poggio di Bretta (attraversamento pedonale)	LS 300
C.ne Nord – Via del Giordano – Via Esino	RSC
Via dei Girasoli (attraversamento pedonale)	LS 300

6 La domanda di mobilità

6.1 Rilievi di traffico

Al fine di ricostruire la domanda di mobilità nel comune di Ascoli Piceno sono state indagate 11 **sezioni correnti**. Per l'esecuzione delle suddette rilevazioni TPS PRO si è avvalsa di strumentazione video Miovision Scout a decodifica automatica delle immagini, installata a bordo strada su pali della segnaletica o pubblica illuminazione, senza recare alcun intralcio/modifica alla viabilità.

Per le elaborazioni di dettaglio si rimanda all'allegato AQ2_Relazione conteggi veicolari.

Nei paragrafi seguenti si riportano le caratteristiche delle apparecchiature utilizzate per le indagini nonché la sintesi dei risultati delle indagini effettuate.

6.1.1 METODOLOGIA DI INDAGINE

Per l'esecuzione delle suddette rilevazioni TPS PRO si è avvalsa di strumentazione video Miovision Scout a decodifica automatica delle immagini. sistema di rilievo automatico a tecnologia radar doppler: SISAS Techtronic Compact 1000jr.

MIOVISION Scout è uno strumento utilizzato per effettuare campagne di monitoraggio e classificazione del traffico veicolare senza dover impegnare in alcun modo la sede stradale. Le sue dimensioni contenute e la possibilità di posizionarlo a lato strada su qualsiasi supporto già esistente (pali della segnaletica stradale, illuminazione, etc.) lo rendono un prodotto di facile installazione senza creare alcun intralcio alla circolazione e/o mettere a repentaglio l'incolumità del personale addetto al monitoraggio del traffico. Il sistema esegue l'identificazione del veicolo, pedone all'interno della scena ripresa, esegue la classificazione dei soggetti e ne traccia lo spostamento. È possibile eseguire il monitoraggio di sezioni stradali fino a quattro corsie senza risentire della problematica di effetto ombra tipiche dei rilevatori radar e laser con rilievo a bordo strada, permette di eseguire il rilievo delle manovre di svolta di rotatorie sino a 5 braccia. Il tasso di precisione offerto da tale tecnologia è superiore al 95%.



Figura 118: Video collection unit

6.1.2 CONTEGGI VEICOLARI SULLE SEZIONI CORRENTI

6.1.2.1 Localizzazione dei punti di rilievo

Sono state indagate 11 **sezioni correnti**, di cui 8 al cordone del centro storico e 3 di interesse per la mobilità pedonale, per complessive 16 corsie indagate. I rilievi si sono svolti per 14 ore consecutive, dalle 06:00 alle 20:00, sono stati effettuati nelle giornate dal 20 al 21 marzo 2025.



Figura 119 - Localizzazione delle sezioni correnti

Si riportano i dati della sezione 5, di particolare rilievo. Infatti, sul Ponte Maggiore transitano in entrambi i sensi di marcia la gran parte delle linee urbane ed extraurbane del trasporto pubblico.

Indagine di traffico - Relazione di sintesi								
Sezione: 05A								
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 05A localizzata su Ponte Maggiore, tra Via Genova e Via delle Terme. L'indagine è durata 14 ore consecutive dalle 06:00 di venerdì 21/03/2025 alle 20:00 di venerdì 21/03/2025, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.								
Direzione: da Via Genova a Via delle Terme.								
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 05A, direzione da Via Genova a Via delle Terme è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.								
								
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA								
Il volume totale di traffico registrato nelle 14 ore è pari a 8507 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 848 autoveicoli alle ore 08:00 di venerdì 21/03/2025 e su base oraria di 781 alle ore 17:15 di venerdì 21/03/2025; il volume minimo registrato su base 15' è di 80 autoveicoli alle ore 06:00 di venerdì 21/03/2025 e su base oraria di 141 veicoli alle ore 06:00 di venerdì 21/03/2025.								
COMPOSIZIONE VEICOLARE								
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.								
Periodo			Totale auto veicoli					
	Bici	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
ven 21.03.2025	90	454	8'507	7'703	418	79	307	0
FERIALE - Il 95.5% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 8121 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 4.5%.								

Figura 120 - Estratto allegato con dettaglio sezione 05A

Indagine di traffico - Relazione di sintesi								
Sezione: 05B								
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 05B localizzata su Ponte Maggiore, tra Via delle Terme e Via Genova. L'indagine è durata 14 ore consecutive dalle 06:00 di venerdì 21/03/2025 alle 20:00 di venerdì 21/03/2025, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.								
Direzione: da Via delle Terme a Via Genova.								
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 05B, direzione da Via delle Terme a Via Genova è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.								
								
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA								
Il volume totale di traffico registrato nelle 14 ore è pari a 4040 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 500 autoveicoli alle ore 07:45 di venerdì 21/03/2025 e su base oraria di 387 alle ore 07:30 di venerdì 21/03/2025, il volume minimo registrato su base 15' è di 44 autoveicoli alle ore 06:00 di venerdì 21/03/2025 e su base oraria è di 73 veicoli alle ore 06:00 di venerdì 21/03/2025.								
COMPOSIZIONE VEICOLARE								
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.								
Periodo			Totale auto veicoli					
	Bici	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
ven 21.03.2025	24	258	4040	3445	192	57	346	0
FERIALE - Il 90.0% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 3637 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 10.0%.								

Figura 121 - Estratto allegato con dettaglio sezione 05B

6.1.2.2 Le ore di punta della rete

Le ore di punta della rete sono state individuate sulla base della cumulata dei rilievi effettuati sul cordone Centro Storico:

- Picco del mattino: 07:45-8:45, con 3'899 veicoli in transito nelle sezioni
- Picco di fine mattinata: 12:30 - 13:30, con 3'349 veicoli in transito nelle sezioni
- Picco del pomeriggio: 17:00 - 18:00, con 3'663 veicoli in transito nelle sezioni

Cumulata flussi autoveicolari cordone Centro Storico

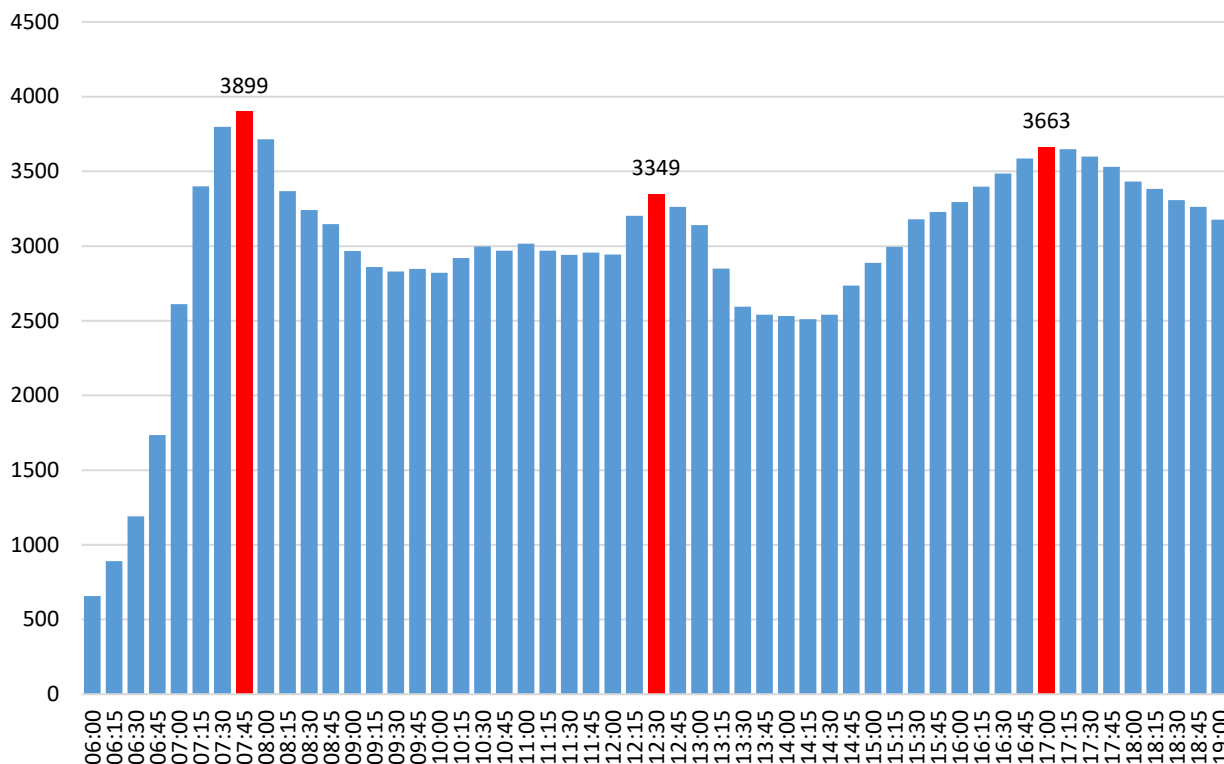


Figura 122 - Grafico cumulata flussi veicolari del cordone al Centro Storico

6.1.3 CONTEGGI VEICOLARI PER MANOVRA DI SVOLTA

Su 12 intersezioni di particolare interesse è stata effettuata la ricostruzione delle singole manovre di svolta veicolari nelle tre ore di punta del giorno feriale scolastico. Il rilievo video è stato effettuato nelle giornate dal 19 al 21 marzo 2025 dalle ore 6:00 alle ore 20:00.

Per le elaborazioni di dettaglio si rimanda all'Allegato AQ2_Relazione conteggi veicolari.

In tutte le sezioni indagate, le auto sono i veicoli nettamente preponderanti, a prescindere dall'orario della giornata e dalla localizzazione della sezione.



Figura 123 - Localizzazione delle intersezioni

6.1.4 CONTEGGI CICLO-PEDONALI

Le 8 sezioni di rilievo oggetto di indagine dei flussi veicolari al cordone del Centro Storico sono state oggetto anche del rilievo di pedoni e ciclisti in transito sull'intera sede stradale (marciapiedi e carreggiata). Nella fattispecie le **8 sezioni** sono da considerarsi sempre bidirezionali in quanto i movimenti ciclistici e pedonali non rispondono alle regole della circolazione autoveicolare.

Su 3 intersezioni di particolare interesse è stato inoltre effettuato il rilievo dei movimenti ciclo pedonali nell'arco dell'intero periodo di indagine, ovvero dalle 6:00 alle 20:00 del 21/03/2025.

In particolare, si può osservare come nella sezione 3, Ponte Nuovo - Lungotronto Emidio Bartolomei - Via Torquato Tasso, sia oggetto di traffico ciclabile molto elevato, con un flussogramma che rispecchia la cumulata in Figura 122. Per approfondimenti si rimanda all'allegato AQ2_Relazione conteggi automatici.

Flussogramma

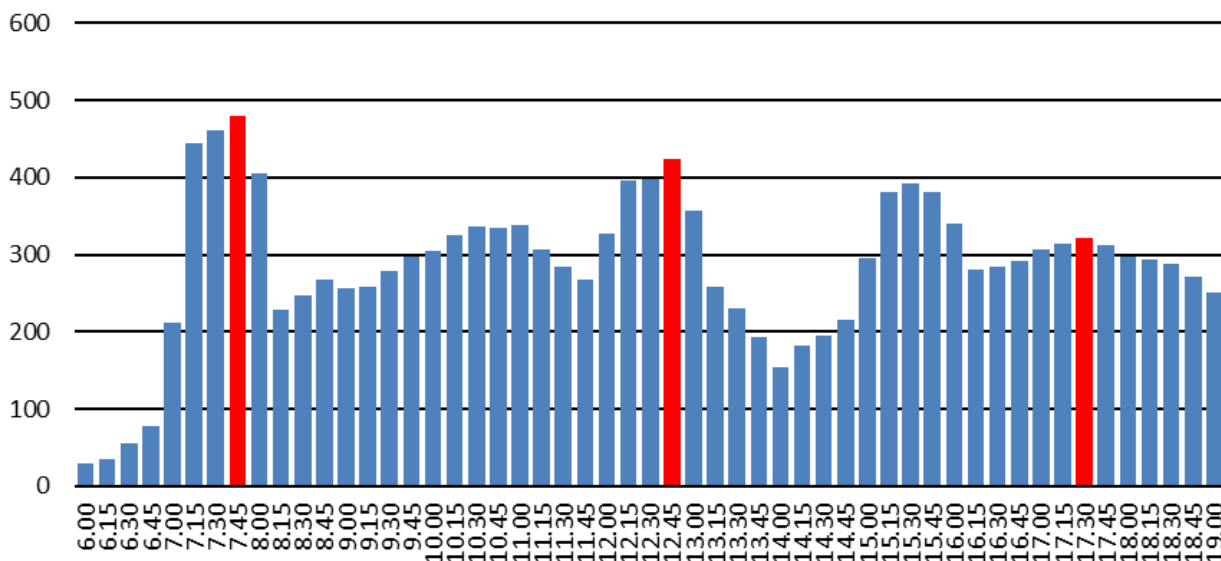


Figura 124 - Flussogramma ciclabile nella Intersezione 3

21/3/25	7.45	8.45		21/3/25	12.45	13.45		21/3/25	17.30	18.30	
MANOVRA			TOTALE	MANOVRA			TOTALE	MANOVRA			TOTALE
	Pedoni	Bici			Pedoni	Bici			Pedoni	Bici	
A - D	0	0	0	A - D	0	0	0	A - D	0	0	0
A - C	12	0	12	A - C	14	0	14	A - C	18	0	18
A - B	171	3	174	A - B	53	4	57	A - B	69	1	70
B - A	82	0	82	B - A	106	0	106	B - A	79	0	79
B - D	34	0	34	B - D	3	0	3	B - D	6	0	6
B - C	11	0	11	B - C	4	0	4	B - C	3	0	3
C - B	12	0	12	C - B	4	0	4	C - B	4	0	4
C - A	3	0	3	C - A	22	0	22	C - A	21	0	21
C - D	100	0	100	C - D	64	0	64	C - D	56	2	58
D - C	42	0	42	D - C	149	0	149	D - C	54	1	55
D - B	9	0	9	D - B	1	0	1	D - B	7	0	7
D - A	0	0	0	D - A	0	0	0	D - A	0	0	0
TOTALE	476	3	479	TOTALE	420	4	424	TOTALE	317	4	321

Figura 125 - Dettaglio dei flussi ciclabili e pedonali nella sezione 3

6.1.5 LA DOMANDA DI SOSTA

L'obiettivo principale del rilievo della domanda di sosta è quello di analizzare gli "equilibri" tra domanda e offerta di sosta. Il rilievo della domanda di sosta è stato condotto con il metodo del conteggio su tutte le zone in cui è stata suddivisa l'area di studio, inoltre all'interno delle suddette zone sono state individuate delle aree che sono state oggetto di un approfondimento delle dinamiche della sosta con la più dettagliata tecnica della targa (aree T01, T02, T03, T05, T06,). Per maggiori dettagli è possibile consultare l'allegato AQ3_Indagini sulla sosta.

6.1.5.1 Esiti metodo del conteggio

Il rilievo della domanda di sosta con il metodo del conteggio è stato condotto sull'intera area di studio.

Le indagini effettuate con questa tecnica prevedono il conteggio dei veicoli presenti su strada in sosta regolare e irregolare effettuato in diversi momenti della giornata.

Per ogni area sono stati eseguiti 3 passaggi:

- un passaggio notturno;
- un passaggio tra le 09:00 e le 12:00;
- un passaggio tra le 16:00 e le 19:00.

Il rilievo effettuato con tale metodologia consente di determinare l'indice di occupazione e il bilancio domanda-offerta.

Per l'intera area di studio sono stati prodotti degli elaborati di confronto sintetico della domanda di sosta in termini di sosta regolare/irregolare e di grado di saturazione della sosta.

Come si evince dalle tre figure seguenti, in tutti e tre gli intervalli della giornata la sosta nelle 9 aree individuate è tendenzialmente regolare, con piccole quote di irregolarità nella zona 1, il quadrante nord-ovest del centro storico, nella zona 8 di Porta Romana, nelle zone 9 e 4 di Borgo Solestà e Campo Parignano, e nella zona 5 di Porta Maggiore nel quadrante della stazione.

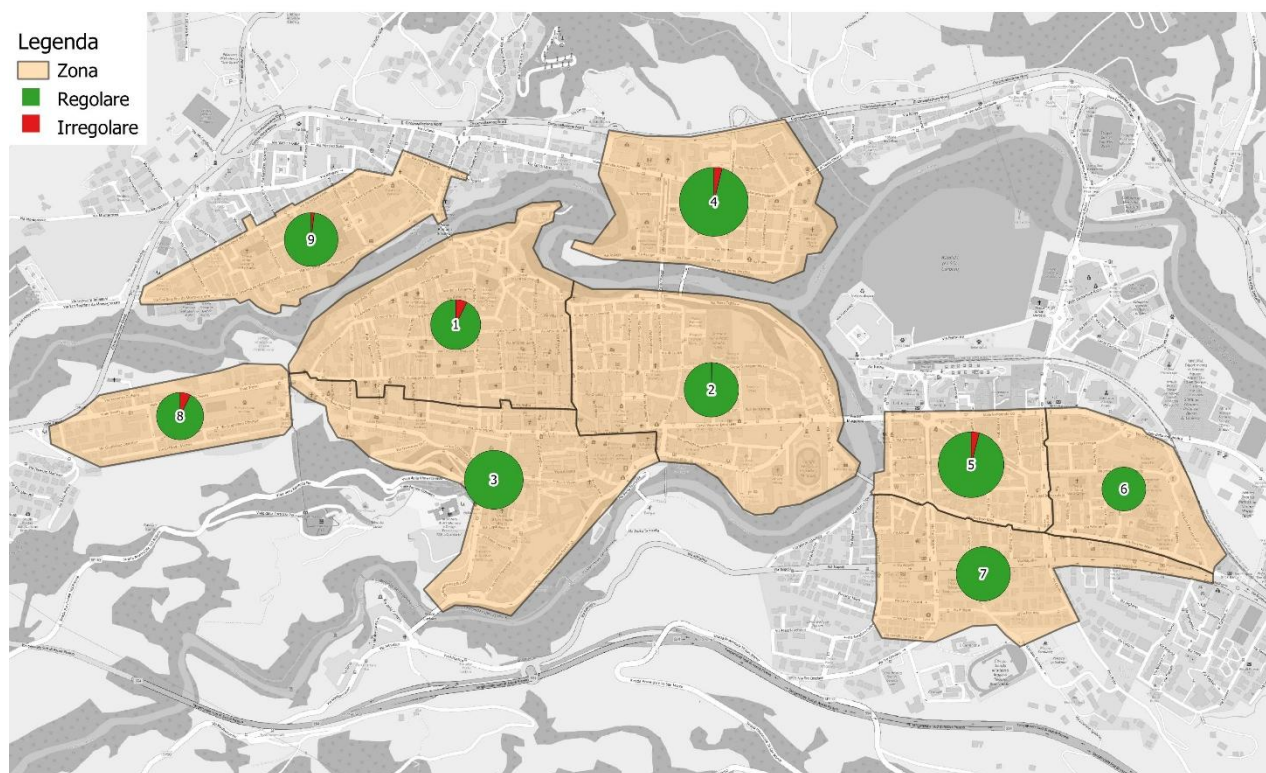


Figura 126 - Sosta regolare/ irregolare - Intervallo notturno

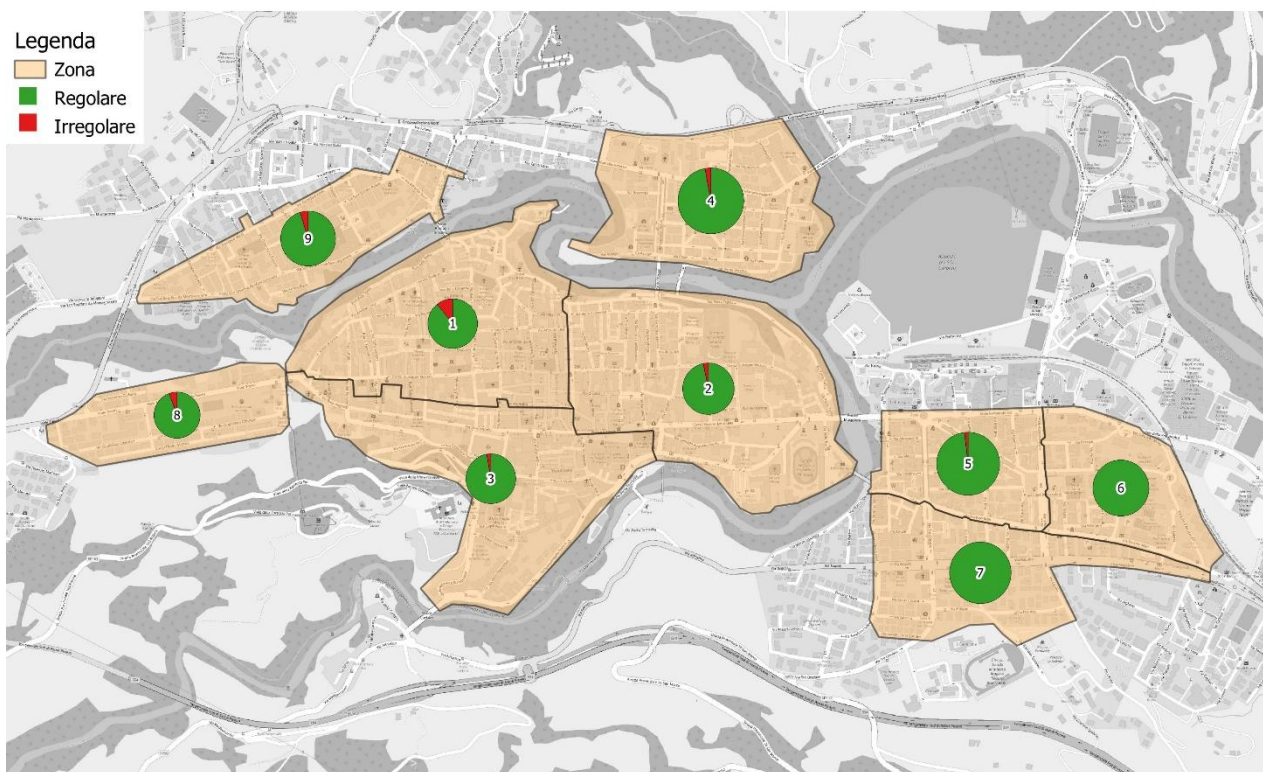


Figura 127 - Sosta regolare/ irregolare - Intervallo mattino

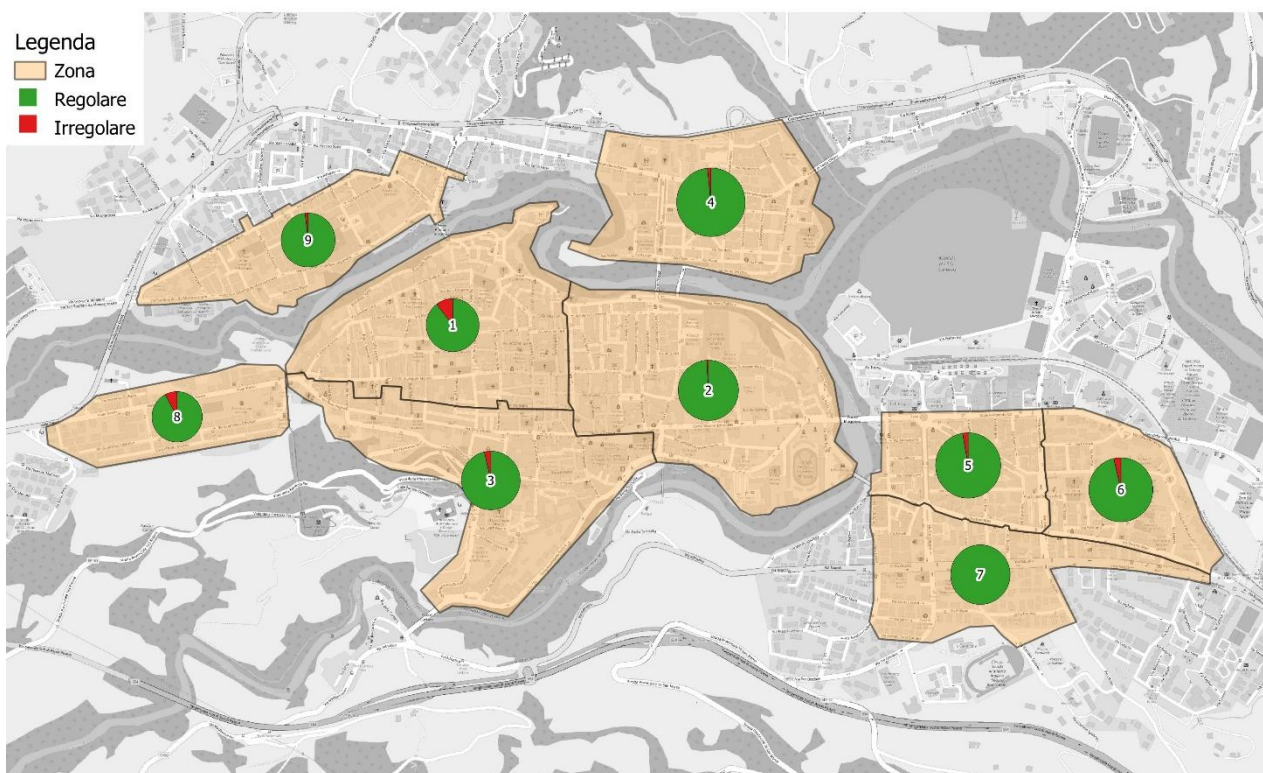


Figura 128 - Sosta regolare/ irregolare - Intervallo pomeriggio

Per quanto riguarda il grado di saturazione, si può osservare come l'intervallo critico sia quello notturno, con le zone 3 e 5 saturate oltre il 100%, dove quindi la domanda di sosta è superiore all'offerta di stalli presenti in quelle zone, e con la zona 4 di Campo Parignano satura tra il 90 e il 100%. Nell'intervallo mattutino la domanda di sosta si sposta nell'area di Porta Maggiore, che rimane fortemente utilizzata anche nel pomeriggio. Le aree di Borgo Solestà, Porta Romana e il quadrante est del centro storico rimangono per tutta la giornata con una occupazione degli stalli tra il 50 e l'80%.

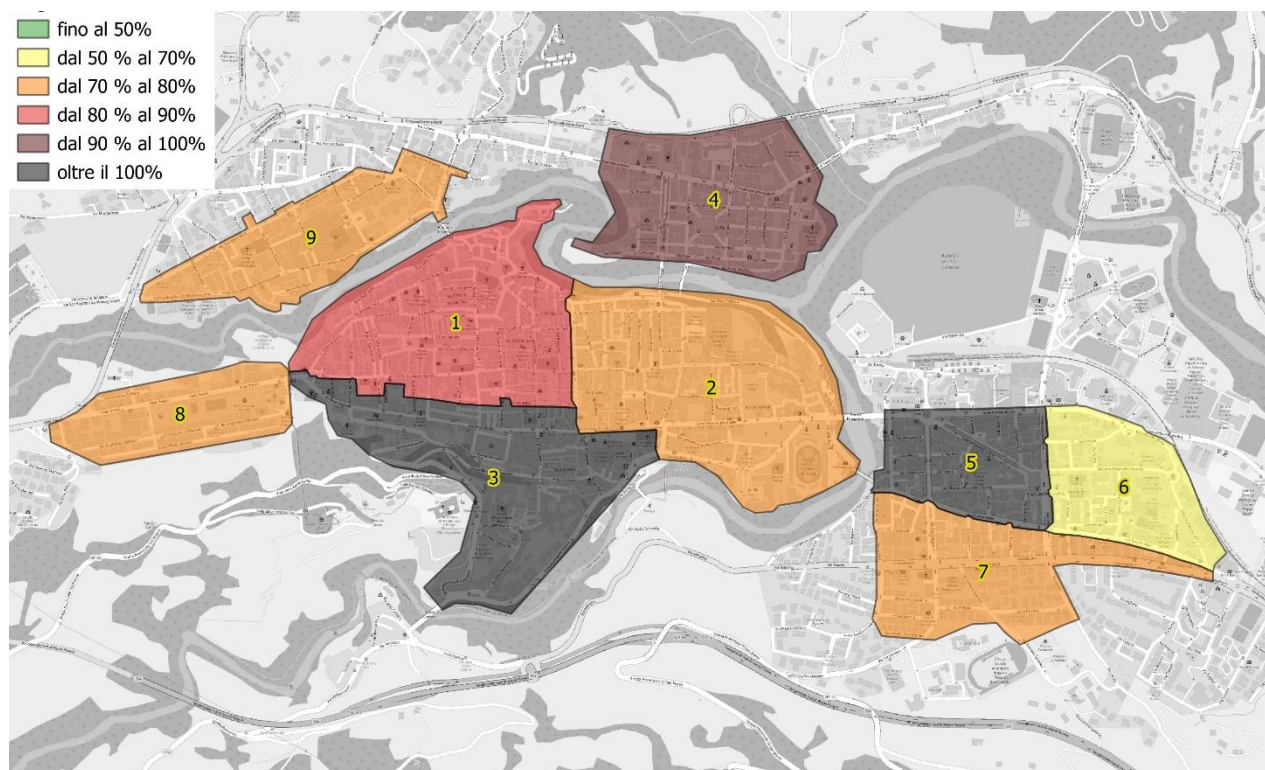


Figura 129 - Grado di saturazione - Intervallo notturno

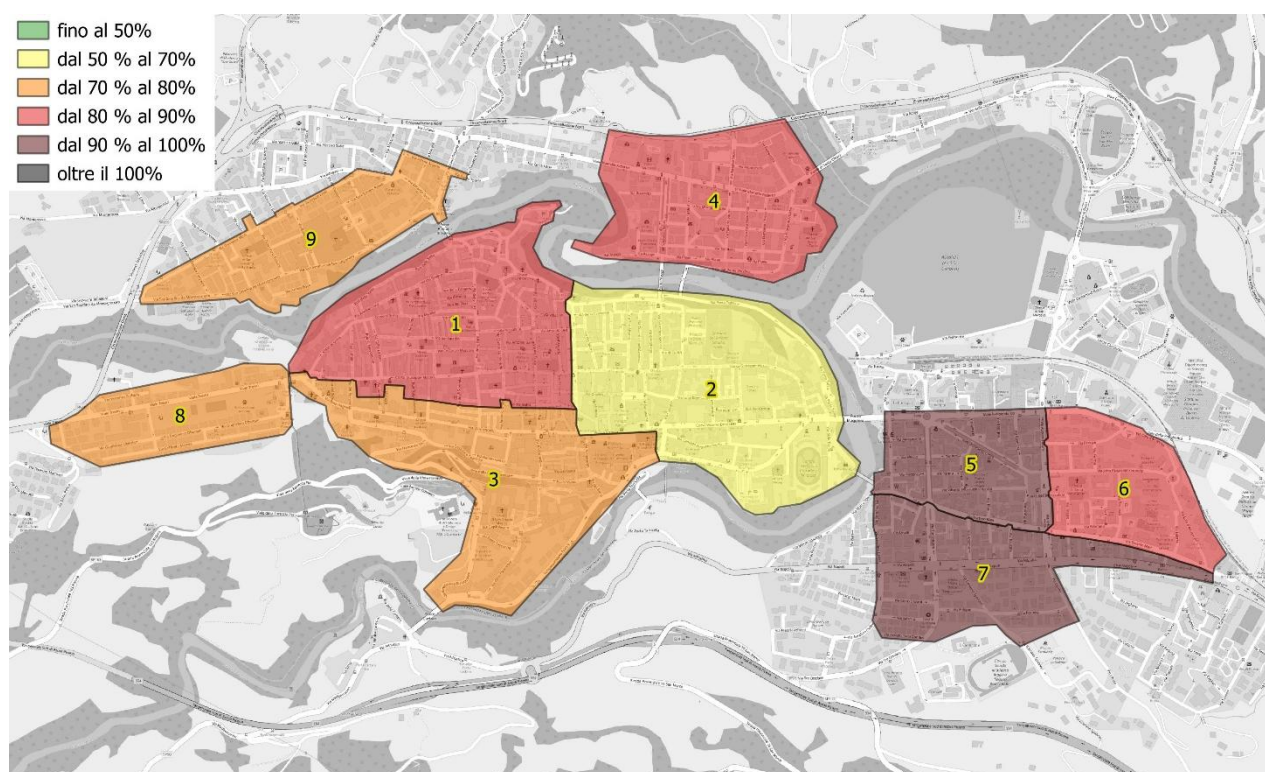


Figura 130- Grado di saturazione - Intervallo mattina

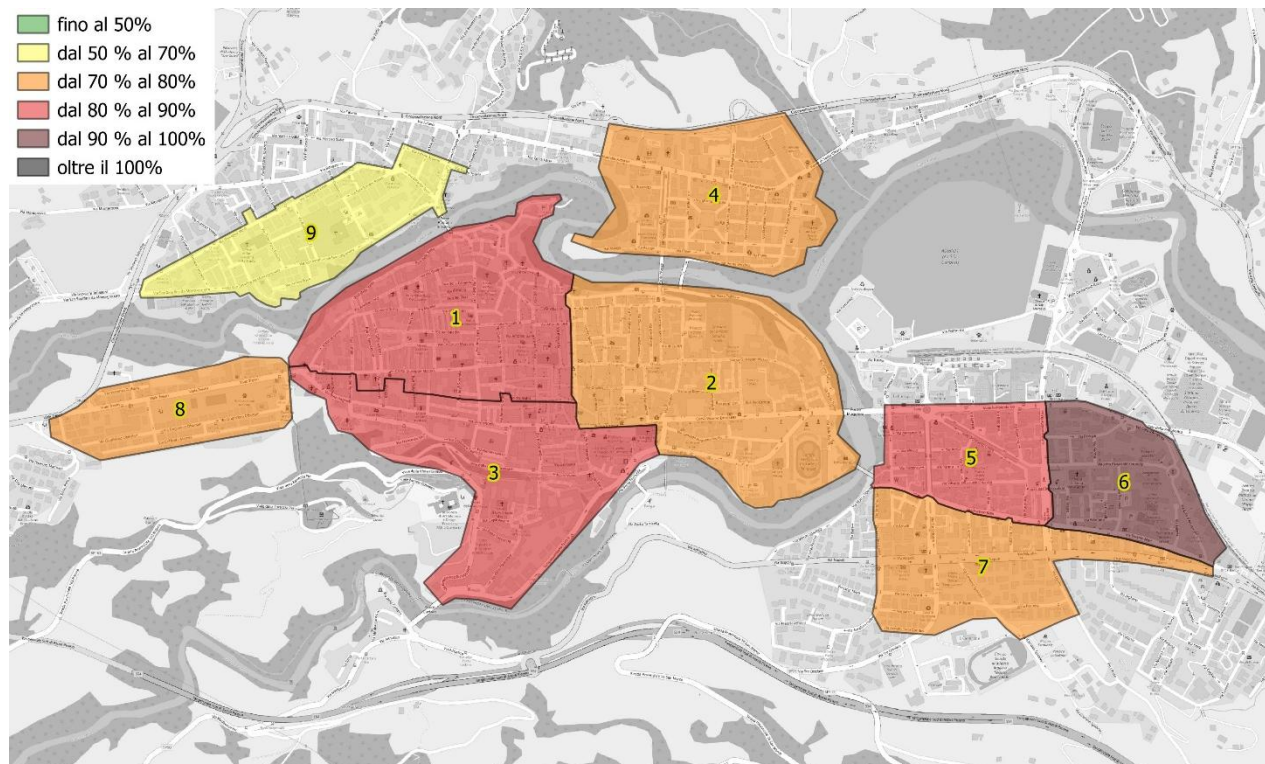


Figura 131- Grado di saturazione - Intervallo pomeriggio

Andando ad analizzare più nel dettaglio le zone saturate, la zona 3 presenta un 44,2% di stalli di sosta a pagamento e un 33,9% di stalli per la sosta dei residenti. Questa percentuale spiega perché nell'intervallo notturno la saturazione sia così elevata. Le zone 5, 6 e 7 invece presentano altissime percentuali di sosta libera, rispettivamente il 78,6%, il 75,6%, e il 73,3%; ciò spiega perché durante l'intervallo mattina e pomeriggio le zone si saturino, data anche la concentrazione di addetti e servizi nell'area di Porta Maggiore.

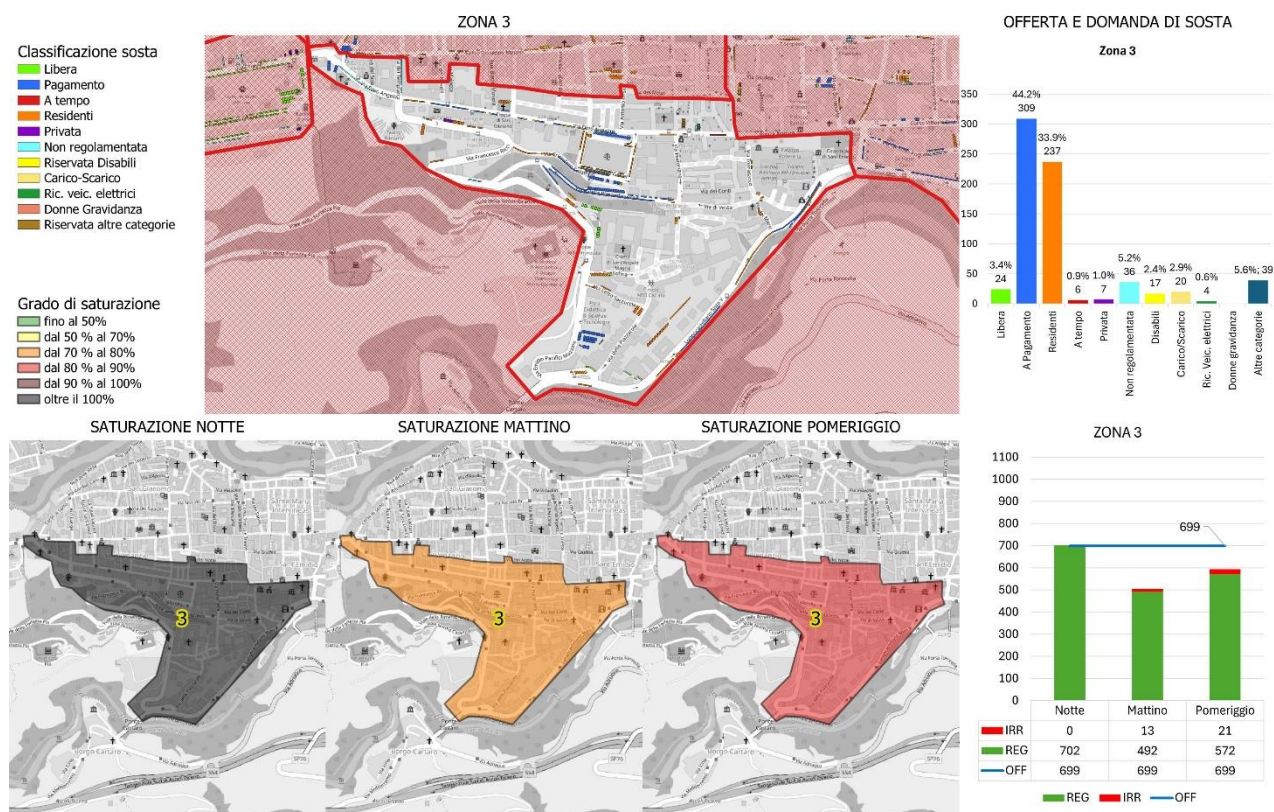


Figura 132 - Dettaglio zona 3

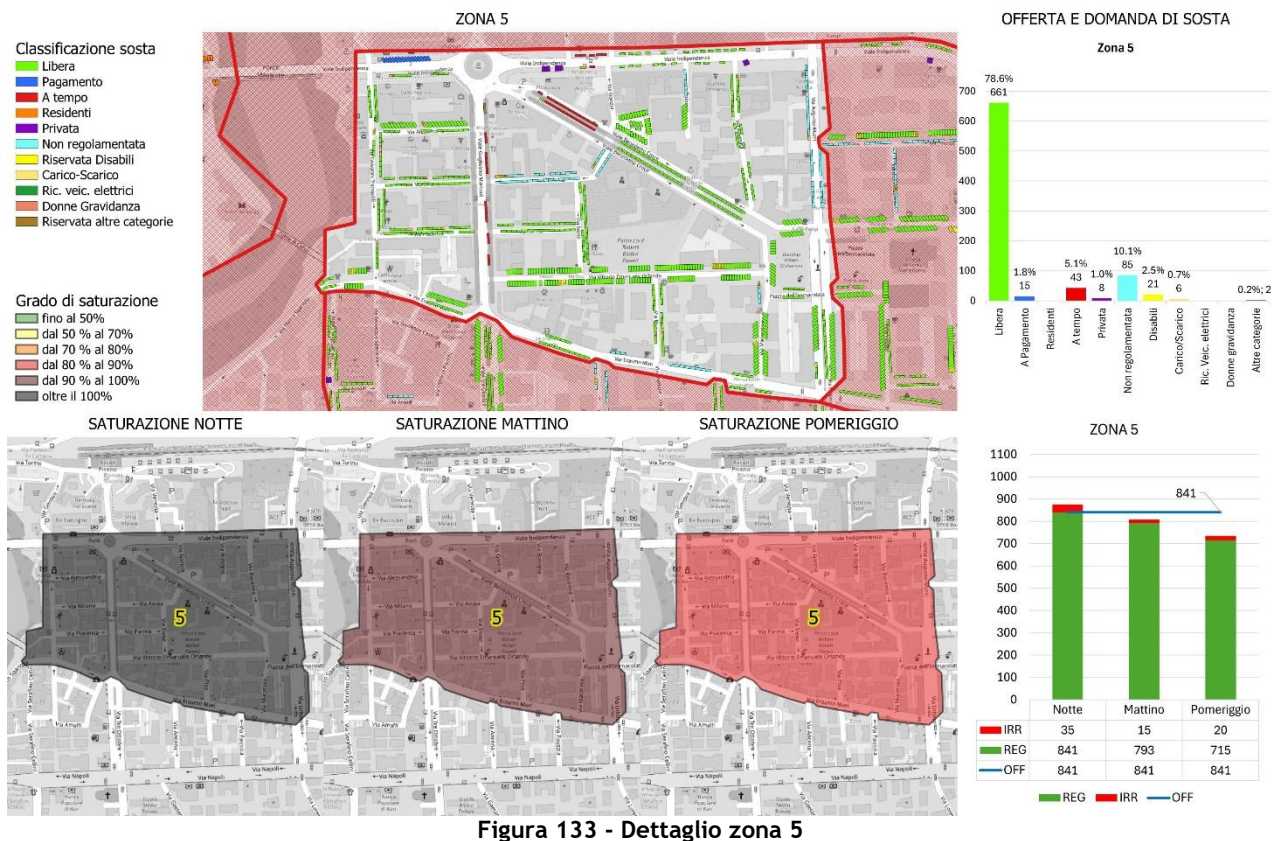


Figura 133 - Dettaglio zona 5

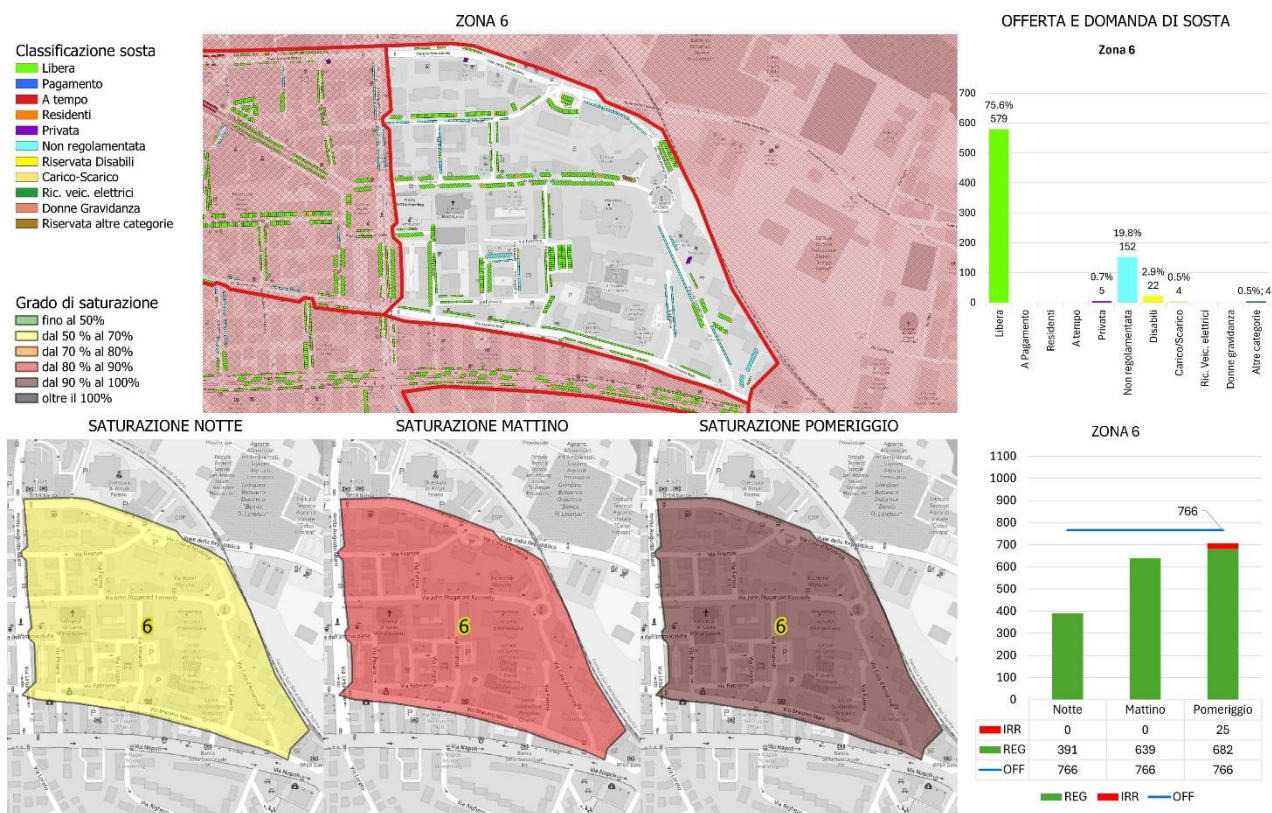


Figura 134 - Dettaglio zona 6

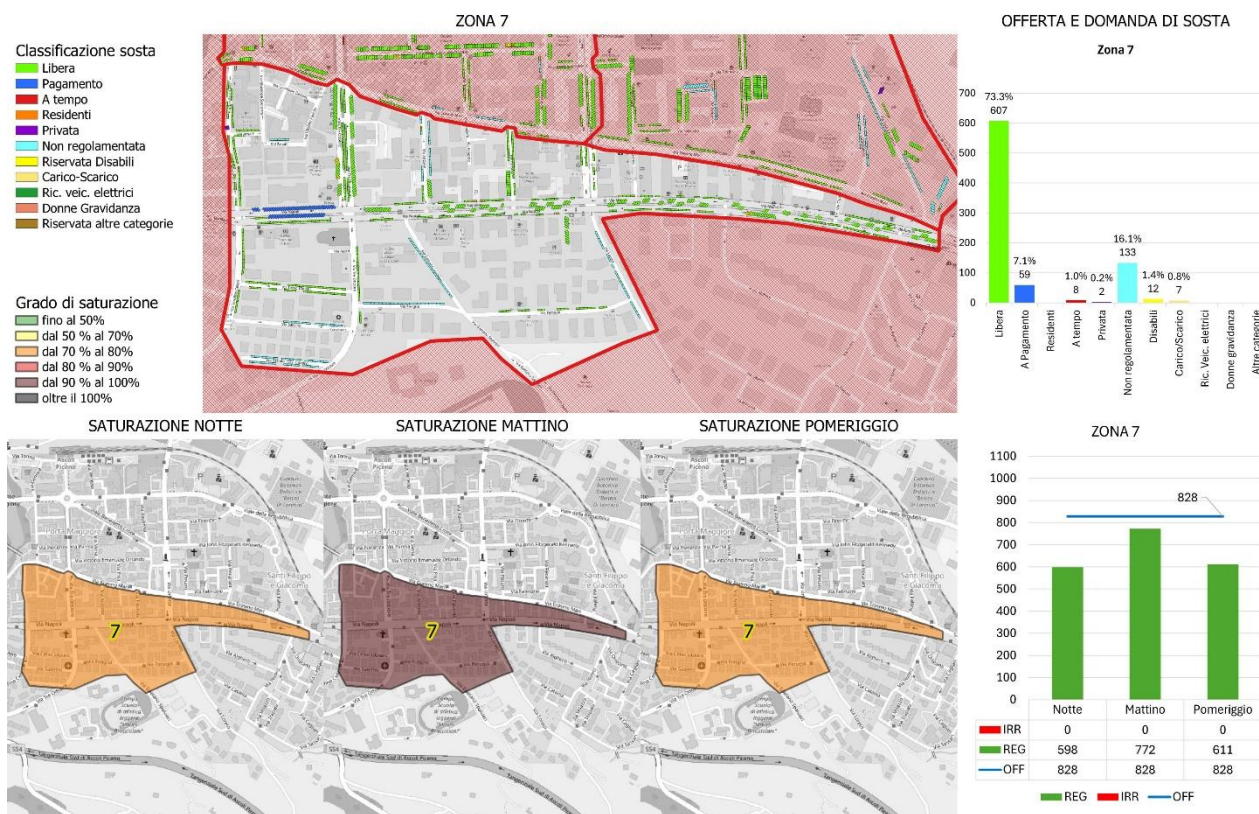


Figura 135 - Dettaglio zona 7

6.1.5.2 Esiti metodo della targa

Le indagini effettuate con questa tecnica prevedono il rilievo dei numeri di targa (ultime 5 cifre/numeri) effettuato in diversi momenti della giornata.

All'interno dell'area di studio sono state identificate 6 zone di particolare interesse che sono state oggetto di questo approfondimento sulla sosta. Per ogni area sono stati eseguiti sette passaggi:

- un passaggio notturno;
- tre passaggi dalle 09:00 alle 12:00;
- tre passaggi dalle 16:00 alle 19:00.

Il rilievo effettuato con tale metodologia consente di determinare l'indice di occupazione e il bilancio domanda-offerta, di breve e lunga durata per la determinazione del turn-over.

Per ogni singola area indagata sono stati prodotti come elaborati di dettaglio:

- Grafico della sosta regolare/irregolare, che evidenzia gli equilibri tra la domanda e l'offerta di sosta, e indica nelle sette fasce di rilievo il numero delle auto in sosta regolare (verde) e quelle in sosta non regolare (rosso) in relazione all'offerta di sosta (rappresentata della linea blu orizzontale).
- Grafico dei presenti/arrivi, che riporta i veicoli presenti dalla fascia oraria precedente (in grigio) e i nuovi arrivi (in arancio). La barra orizzontale blu rappresenta l'offerta di sosta nella zona.
- Grafico della distribuzione oraria della domanda di sosta, in cui per ogni fascia oraria, si riportano i veicoli presenti classificandoli per ora di primo arrivo. Il grafico della distribuzione permette di tracciare la permanenza delle auto in sosta durante i sette passaggi di rilievo.
- Grafico di sosta notturna/diurna, il quale per i sette intervalli di riferimento, evidenzia il numero di auto in sosta notturna (blu) e quelle in sosta diurna (azzurro), ed ha la finalità di evidenziare la turnazione all'interno dei posti auto.

- Grafico di durata della sosta notturna, distinta in tre classi: permanente (blu scuro) sono le auto che sono parcheggiate anche nei rilievi successivi, solo notturna (blu) sono le auto che restano parcheggiate solo la notte, altro (azzurro) sono le auto che oltre alla notte sono state rilevate in almeno un altro intervallo di rilievo.
- Grafico della durata della sosta diurna, distinta in tre classi: notturna, sosta breve con auto rilevate in un solo passaggio, sosta lunga con auto rilevate in almeno due passaggi consecutivi.
- Grafico del permesso alla sosta, che rappresenta la composizione dei permessi alla sosta esposti sul parabrezza dei veicoli presenti nelle aree indagate, per ogni periodo di rilievo.
- Grafico del tipo di veicolo, che rappresenta la composizione degli autoveicoli rilevati (automobil, veicolo commerciale, mezzo pesante, microcar).



Figura 136 - Zone indagate con il metodo della targa

Le zone T02 e T03 presentano un elevato numero di arrivi nelle fasce orarie dalle 9 alle 10, come evidenziato già dagli esiti del metodo del conteggio: infatti l'area di Porta Maggiore è particolarmente frequentata durante il giorno in quanto ricca di servizi e attività. Anche le zone T04 e T05, localizzate nell'area di Porta Romana, mostrano un alto numero di arrivi al mattino, probabilmente dovuto alla grande offerta di sosta libera rispetto a quella a pagamento, in una zona di accesso diretto al centro storico. La zona T06 in area Borgo Solesà è l'unica dove la domanda di sosta supera l'offerta, probabilmente dovuto alla posizione privilegiata tra la circonvallazione e uno dei ponti di accesso al centro storico. Per ulteriori dettagli si rimanda all'allegato AQ3_Indagini sulla sosta.

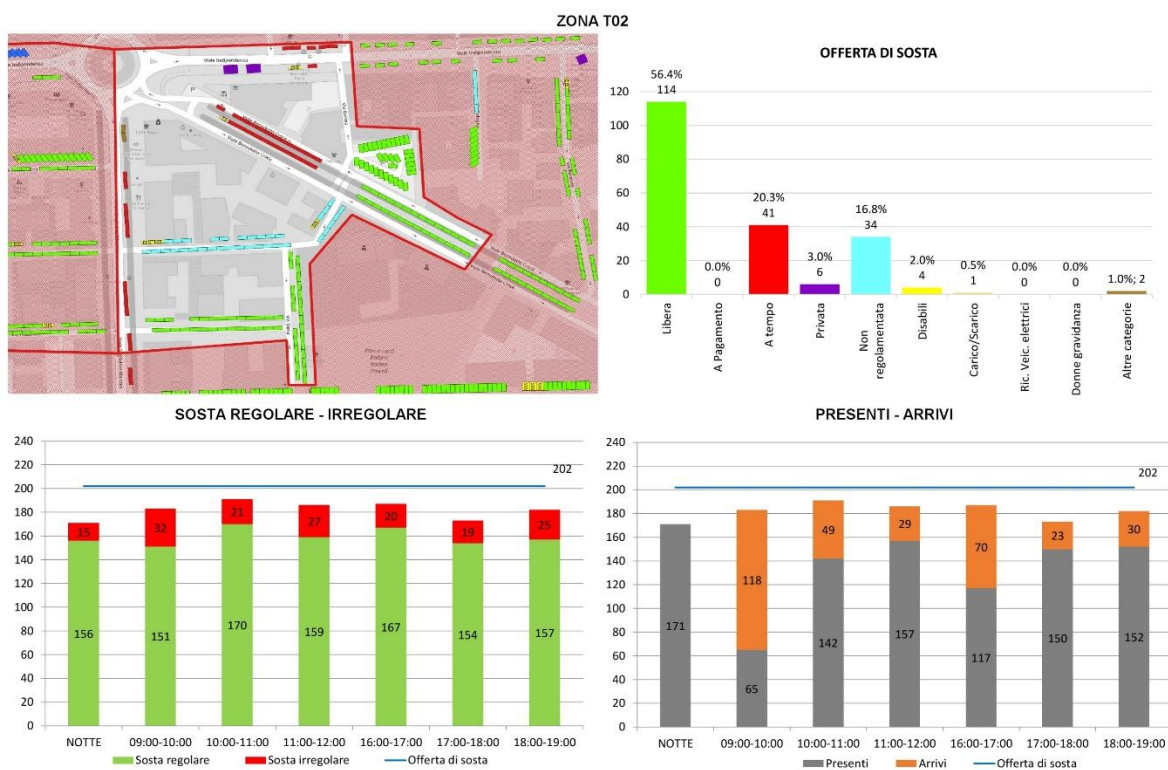


Figura 137 - Dettaglio Zona T02

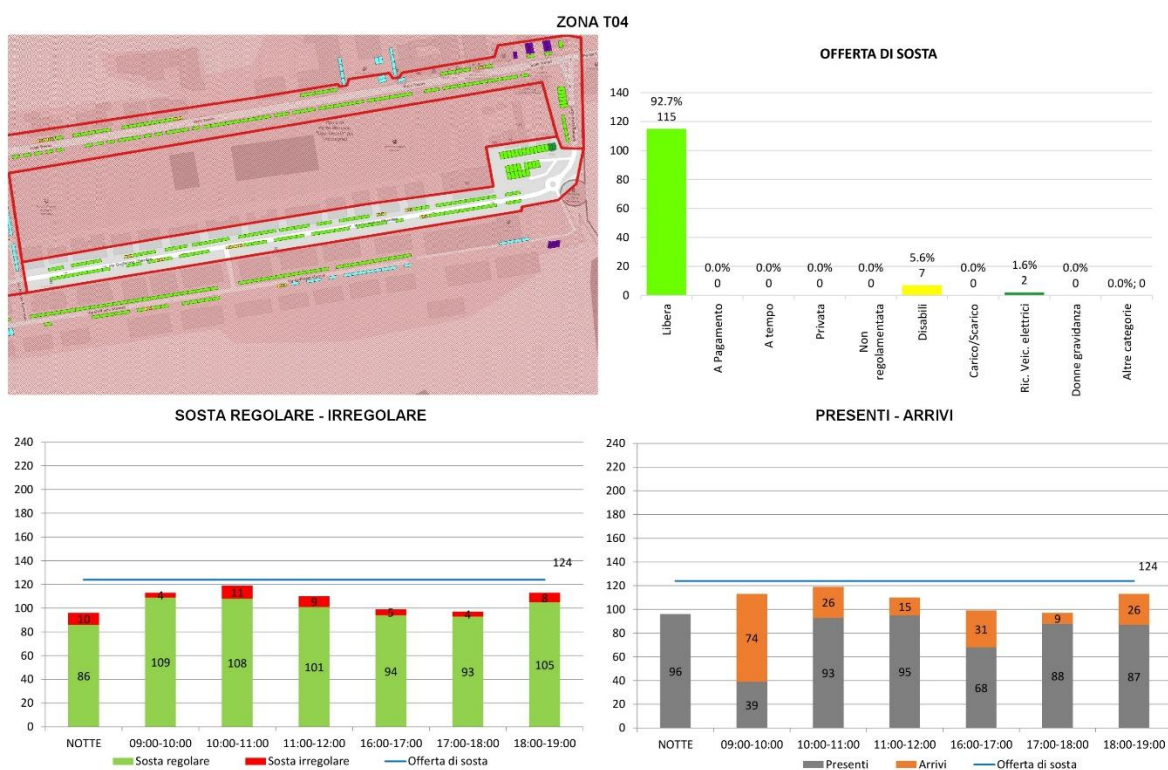


Figura 138 - Dettaglio Zona T04



Figura 139 - Dettaglio Zona T06

6.2 I dati Istat sulla mobilità delle persone

Le analisi sono state effettuate a partire dalla **matrice del pendolarismo ISTAT 2011**. La matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivi di lavoro o di studio si riferisce alla popolazione residente in famiglia o in convivenza rilevata dal 15° Censimento generale della popolazione. La matrice contiene i dati sul numero di persone che si spostano tra comuni - o all'interno dello stesso comune - classificate, oltre che per il motivo dello spostamento, per il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

6.2.1 INQUADRAMENTO

Gli **spostamenti generati** da tutti i 33 comuni della Provincia di Ascoli Piceno sono pari complessivamente a 99'252 di cui il 69% su mobilità privata, il 15% su mobilità pubblica ed il 16% su mobilità attiva (bici o a piedi). Per il **Comune di Ascoli** si registrano 22'598 spostamenti generati (rappresentanti del 23% del totale provinciale), di cui il 70% su mobilità privata, l'9% pubblica e il 21% attiva.

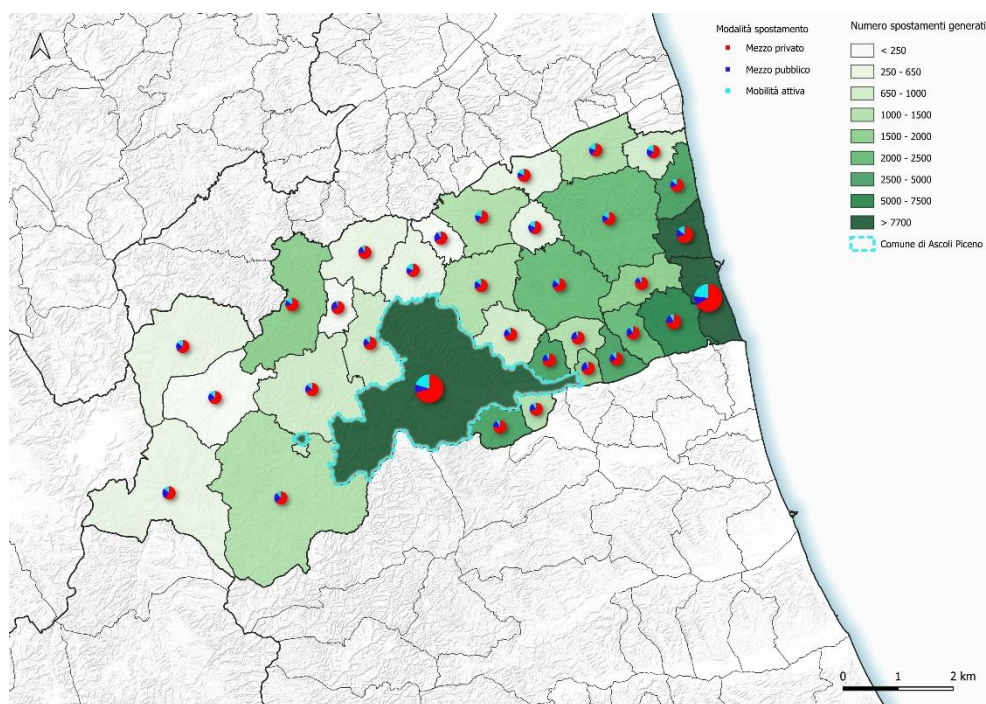


Figura 140 Rappresentazione della generazione di ogni comune e del relativo split modale - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di generazione è dato dal rapporto tra la domanda generata e la popolazione residente ogni 1'000 abitanti. I valori variano da un minimo di 293.7 di Montegalga e un massimo di 573.4 del Comune di Cossignano. Il Comune di Ascoli Piceno ha un tasso di generazione pari a 485.4.

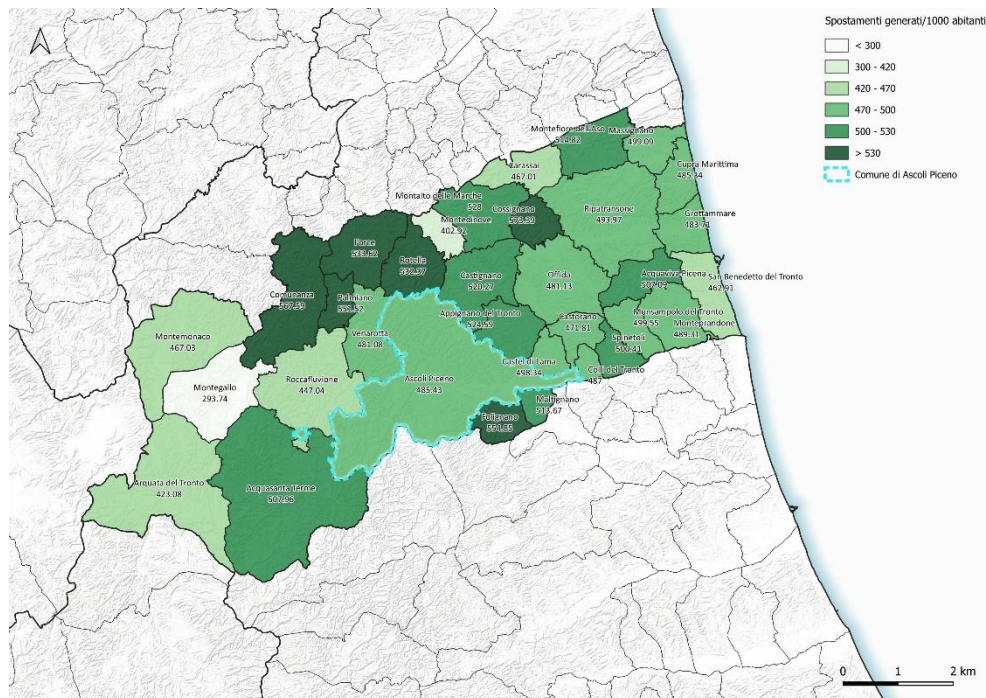


Figura 141 Rappresentazione del tasso di generazione di ogni comune - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti di scambio generati dai comuni della Provincia di Ascoli Piceno sono pari complessivamente a 41'804 (pari al 42% di tutti gli spostamenti generati) di cui l'81% su mobilità privata, il 18% pubblica e l'1% attiva. Per il Comune di Ascoli Piceno si registrano 3'437 spostamenti di scambio, che rappresentano circa il 15% degli spostamenti totali di scambio, di cui l'88% su mobilità privata, il 12% pubblica e il 0% attiva.

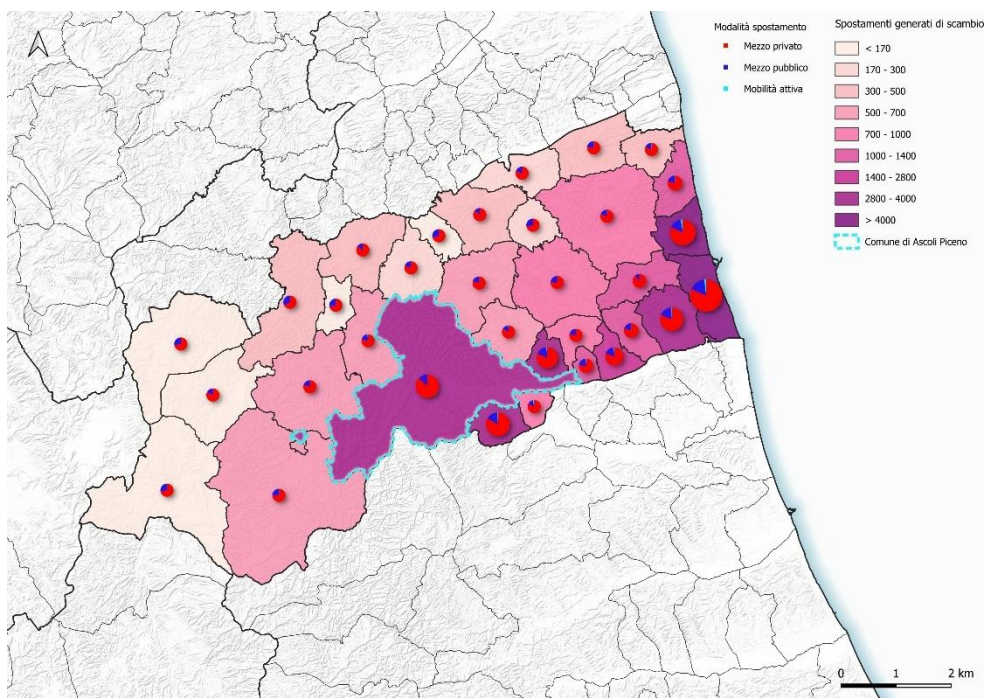


Figura 142 Rappresentazione della generazione di ogni comune e del relativo split modale - Scambio [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di generazione di scambio è dato dal rapporto tra la domanda di scambio generata e la popolazione residente ogni 1'000 abitanti. I valori variano da un minimo di 74 del Comune di Ascoli Piceno ad un massimo di 509 del Comune di Palmiano.

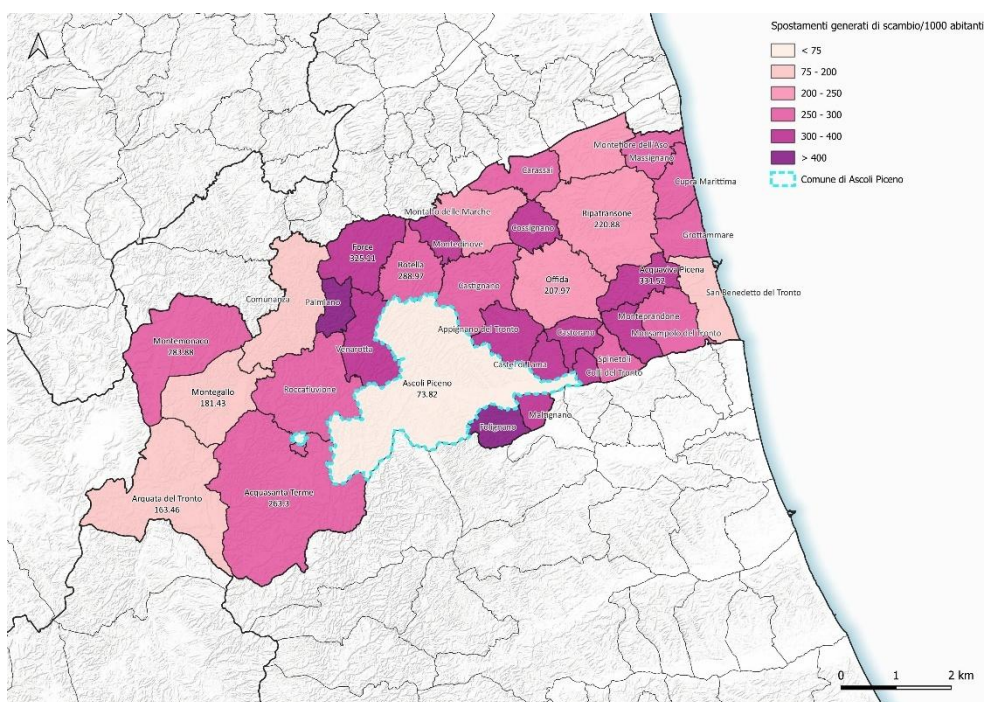


Figura 143 Rappresentazione del tasso di generazione di ogni comune - Scambio [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti attratti dai comuni della Provincia di Ascoli Piceno sono pari a 99'140 di cui il 68% su mobilità privata, il 16% pubblica ed il 16% attiva. Gli spostamenti attratti dal Comune di Ascoli Piceno sono 32'960 e rappresentano il 33% di tutti gli spostamenti di attrazione a livello provinciale. Questi spostamenti sono suddivisi in: 69% su mobilità privata, il 17% pubblica ed il 17% attiva.

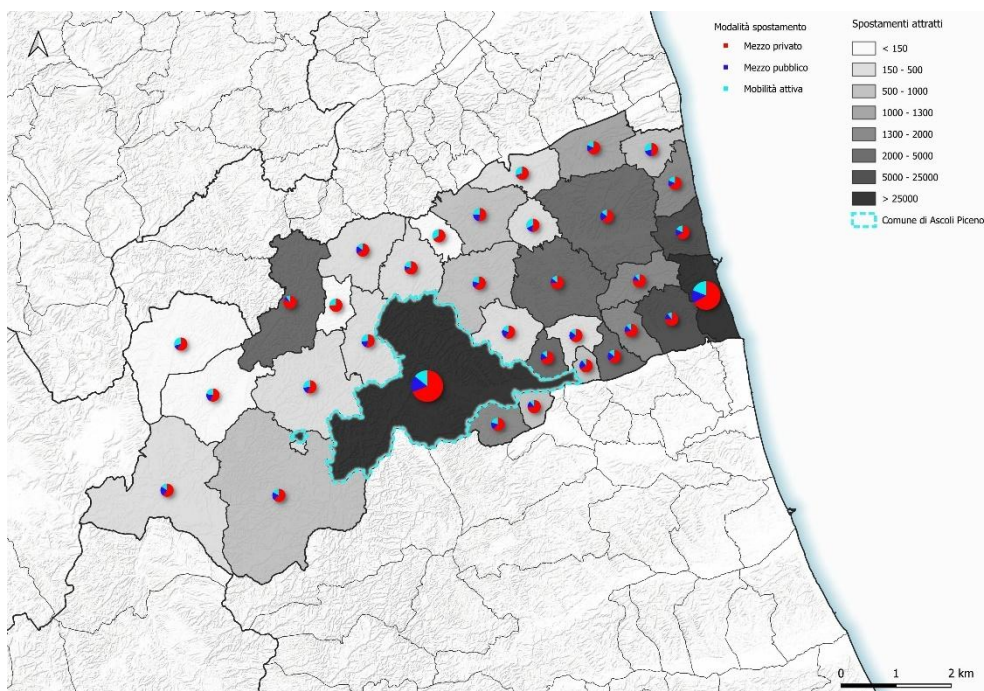


Figura 144 Rappresentazione dell'attrazione di ogni comune e del relativo split modale - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di attrazione è dato dal rapporto tra la domanda attratta e la popolazione residente ogni 1'000 abitanti. I valori variano da un minimo di 93 del Comune di Montedinove e un massimo di 831 del Comune di Comunanza. Ascoli Piceno registra un tasso di attrazione pari a 708.

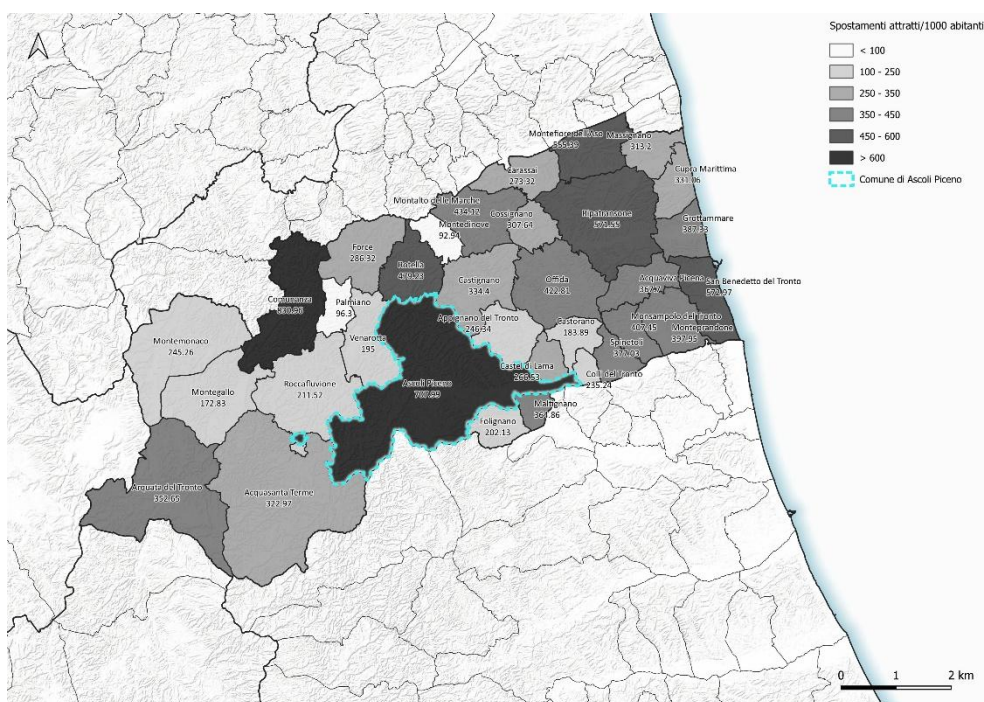


Figura 145 Rappresentazione del tasso di attrazione di ogni comune - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti di scambio attratti dai comuni della Provincia di Ascoli Piceno sono pari a 41'692 di cui il 79% su mobilità privata, il 20% pubblica e l'1% attiva. Gli spostamenti del Comune di Ascoli Piceno sono pari a 13'798 e rappresentano il 33% di tutti gli spostamenti totali di scambio di attrazione della Provincia. Gli spostamenti del Comune sono ripartiti in: 72% su mobilità privata, 28% pubblica e 1% attiva.

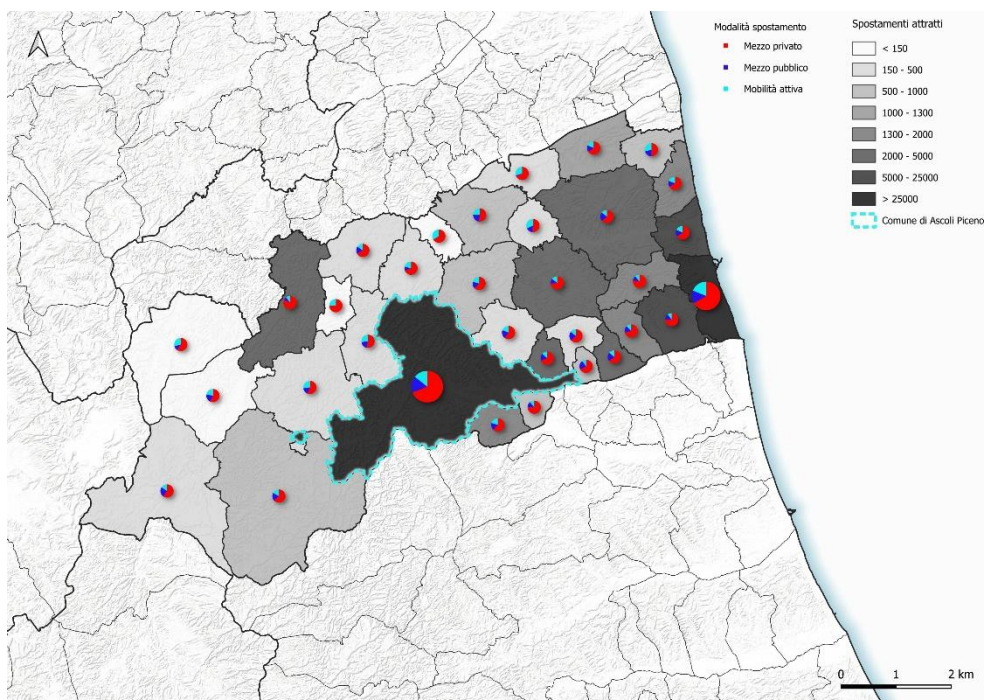


Figura 146 Rappresentazione dell'attrazione di ogni comune e del relativo split modale - Scambio [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di attrazione di scambio è dato dal rapporto tra la domanda di scambio attratta e la popolazione residente ogni 1'000 abitanti. I valori variano da un minimo di 43 di Montedinove e un massimo di 423 di Comunanza. Il Comune di Ascoli Piceno registra un tasso pari a 296.

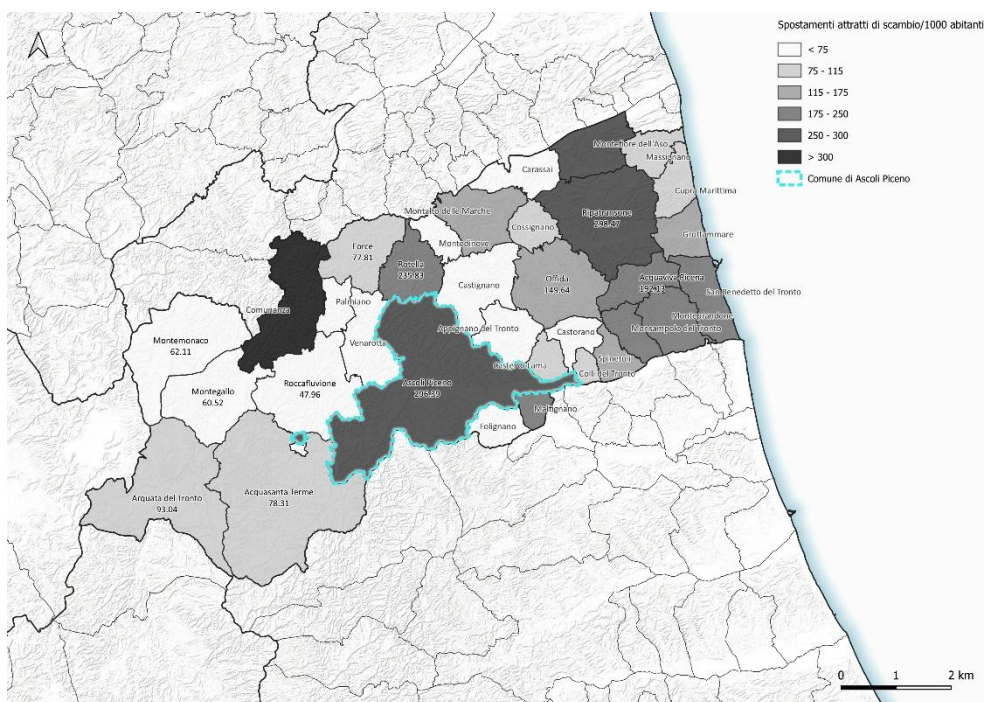


Figura 147 Rappresentazione del tasso di attrazione di ogni comune - Scambio [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti intracomunali dei comuni della Provincia di Ascoli Piceno sono pari a 57'448 di cui il 60% su mobilità privata, il 13% pubblica ed il 27% attiva. Il Comune di Ascoli Piceno registra 19'162 spostamenti (pari al 33% del totale provinciale), di cui il 67% su mobilità privata, il 9% pubblica e il 24% attiva.

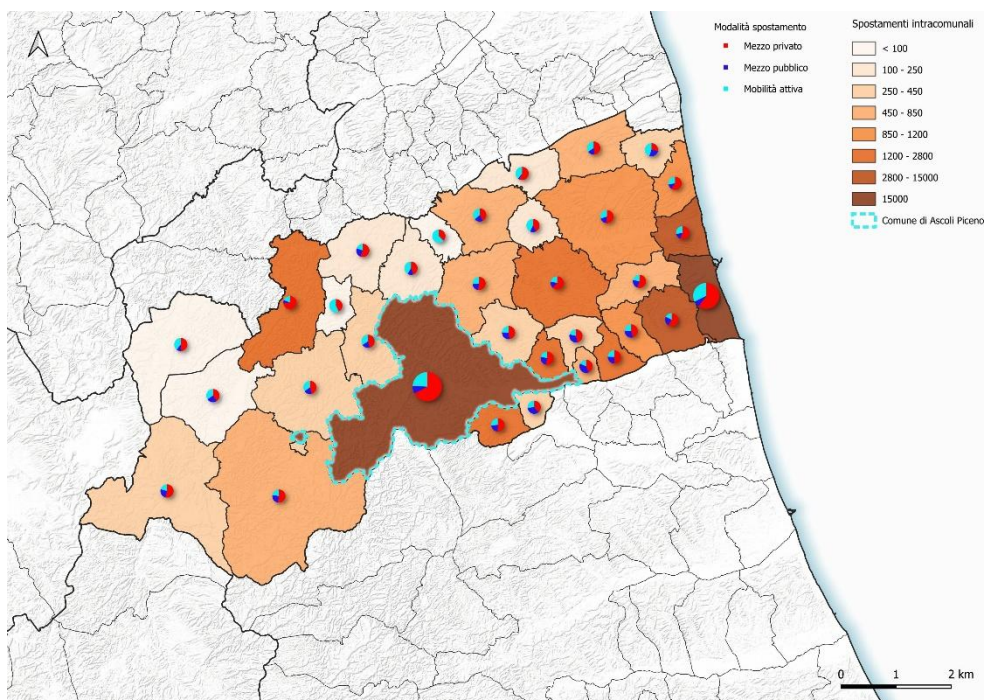


Figura 148 Rappresentazione degli spostamenti intracomunali e del relativo split modale [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di spostamenti intracomunali è dato dal rapporto tra la domanda intracomunale e la popolazione residente ogni 1'000 abitanti. I valori variano da un minimo di 42 di Palmiano ad un massimo di 412 di Ascoli Piceno.

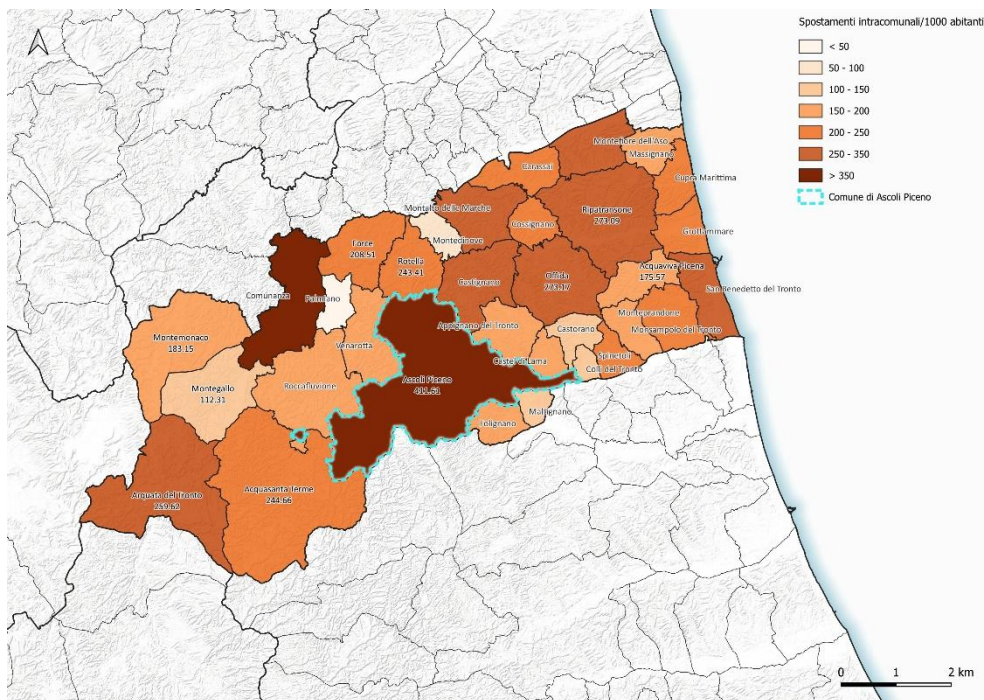


Figura 149 Rappresentazione del tasso di spostamenti intracomunali [Fonte dati: ISTAT]

6.2.1.1 Analisi di dettaglio

Dati relativi al pendolarismo permettono di analizzare gli spostamenti sistematici su base comunale.

Le principali classificazioni sono:

- Sesso dell'intervistato:
 - Maschio

- Femmina
- Motivo dello spostamento:
 - Lavoro
 - Studio
- Mezzo prevalente utilizzato nello spostamento:
 - Treno
 - Tram
 - Metropolitana
 - Autobus urbano, filobus
 - Corriera, autobus extra-urbano
 - Autobus aziendale o scolastico
 - Auto privata (come conducente)
 - Auto privata (come passeggero)
 - Motocicletta, ciclomotore, scooter
 - Bicicletta
 - Altro mezzo
 - A piedi
- Orario di partenza:
 - prima delle 7:15
 - dalle 7:15 alle 8:14
 - dalle 8:15 alle 9:14
 - dopo le 9:14
- Durata dello spostamento:
 - fino a 15 minuti
 - da 16 a 30 minuti
 - da 31 a 60 minuti
 - oltre 60 minuti

Di seguito si riportano alcuni indicatori rappresentativi delle caratteristiche della domanda di mobilità sistematica della Provincia di Ascoli Piceno e del Comune di Ascoli Piceno. Considerando il **motivo dello spostamento**, gli spostamenti sistematici nella **Provincia di Ascoli Piceno** (che in totale sono 108'520) avvengono per il 69% per motivi di lavoro e per il restante 31% per motivi di studio. Nel **Comune di Ascoli Piceno** (che in totale registra 36'397) avvengono rispettivamente per il 68% e per il 32%.

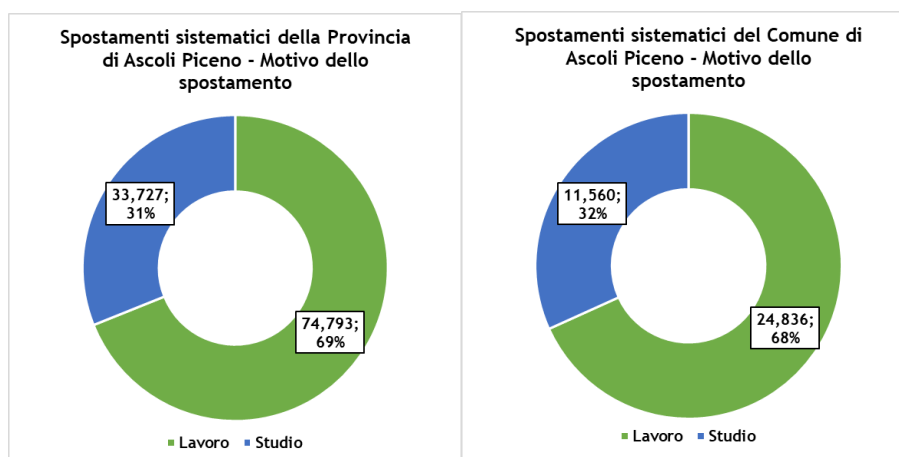


Figura 150 Classificazione degli spostamenti sistematici per motivo dello spostamento [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti sistematici sono stati classificati in funzione della loro Origine/Destinazione (O/D) in due tipologie:

- **intracomunali**, ovvero con origine/destinazione all'interno dello stesso comune;
- **di scambio**, ovvero con origine/destinazione in comuni diversi, distinti a loro volta in
 - **intra Provincia**, ovvero i comuni di O/D sono entrambi interni alla Provincia di Ascoli Piceno,
 - **extra Provincia**, negli altri casi.

Considerando tutti gli spostamenti della **Provincia di Ascoli Piceno**, la quota degli spostamenti intracomunali raggiunge il 53% del totale. Gli spostamenti di scambio, che arrivano al 47% del totale, per più della metà sono di scambio tra comuni della Provincia di Ascoli Piceno (30%). Considerando invece solo gli spostamenti che interessano il **Comune di Ascoli Piceno**, la quota di spostamenti all'interno del comune è del 53% e la quota di quelli di scambio è del 47% con una netta preponderanza di spostamenti che interessano comuni all'interno della Provincia di **Ascoli Piceno** (36%).

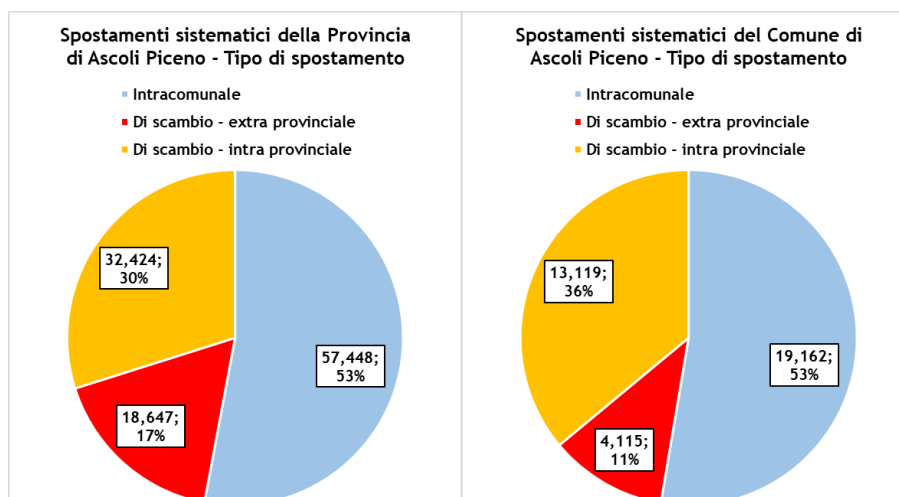


Figura 151 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipo di spostamento - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Analizzando ora la sola componente per motivi di lavoro della **Provincia di Ascoli Piceno**, la quota degli spostamenti di scambio arriva al 53% in cui prevale nettamente la componente intra provinciale (33%). Gli spostamenti intracomunali rimangono sempre in testa con il 47% del totale. Considerando gli spostamenti per motivi di lavoro del **Comune di Ascoli Piceno**, i valori si equivalgono tra spostamenti intracomunali e di scambio. la componente di scambio intra provinciale registra quote evidentemente più elevate (38%) rispetto agli spostamenti con comuni al di fuori della Provincia di Ascoli Piceno (12%).

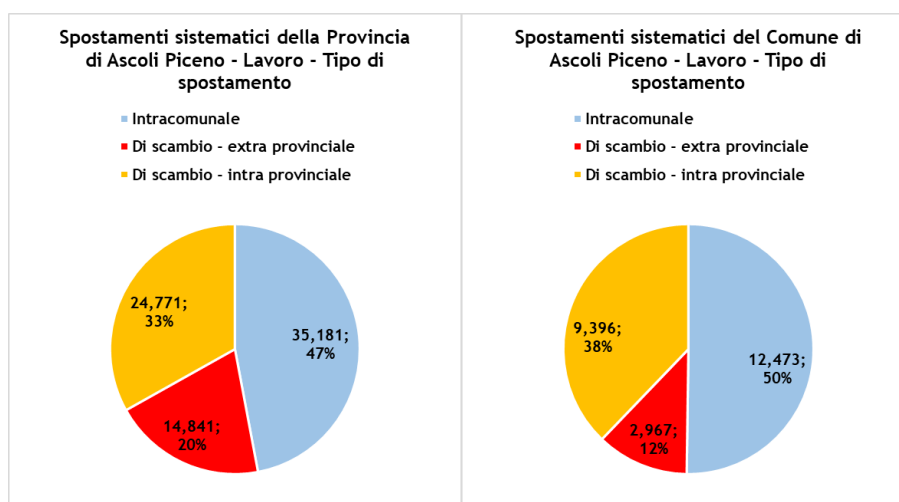


Figura 152 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

Analizzando ora i dati riferiti agli spostamenti sistematici per motivi di studio della Provincia di Ascoli Piceno, gli spostamenti intracomunali salgono fino al 66% del totale, quelli di scambio si attestano al 34% con una preponderanza di spostamenti all'interno della provincia (23%) rispetto a quelli extra (11%). Per quanto riguarda il Comune di Ascoli Piceno, gli spostamenti intracomunali arrivano al 58% del totale e salgono quelli di scambio intra provinciali (32%).

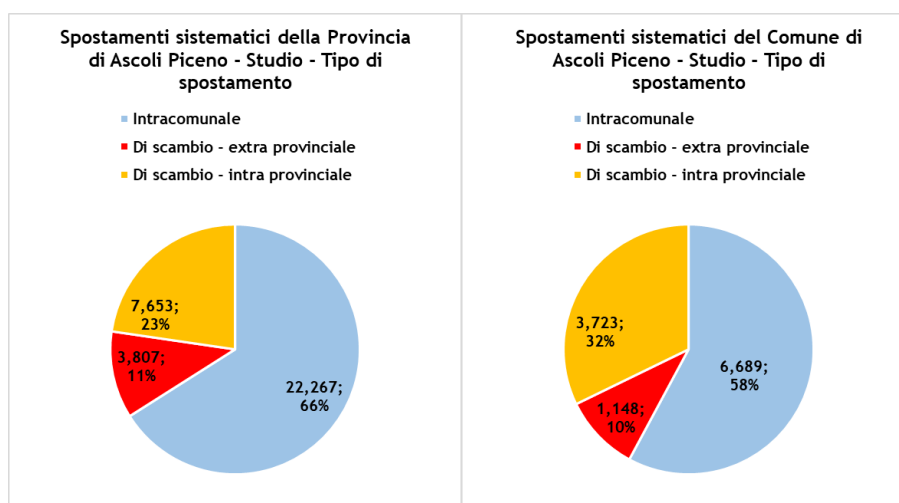


Figura 153 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia - Studio [Fonte dati: ISTAT]

Lo split modale degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) evidenzia come l'auto sia di gran lunga il mezzo prevalente: per la Provincia di Ascoli Piceno il valore si attesta al 67% (come conducente e come passeggero), mentre per il Comune di Ascoli Piceno lo stesso dato sale al 68%. Sempre in ambito di mobilità privata c'è da rilevare l'alta incidenza di spostamenti con mobilità dolce (bici e a piedi) sia nella Provincia di Ascoli Piceno (15%), di poco minore nel Comune di Ascoli Piceno (13%). Per quanto riguarda la mobilità pubblica, l'autobus è il mezzo più utilizzato sia nella Provincia (14%) sia nel territorio comunale (14%). Il treno viene utilizzato per il 2% sia per gli spostamenti a livello provinciale che comunale.

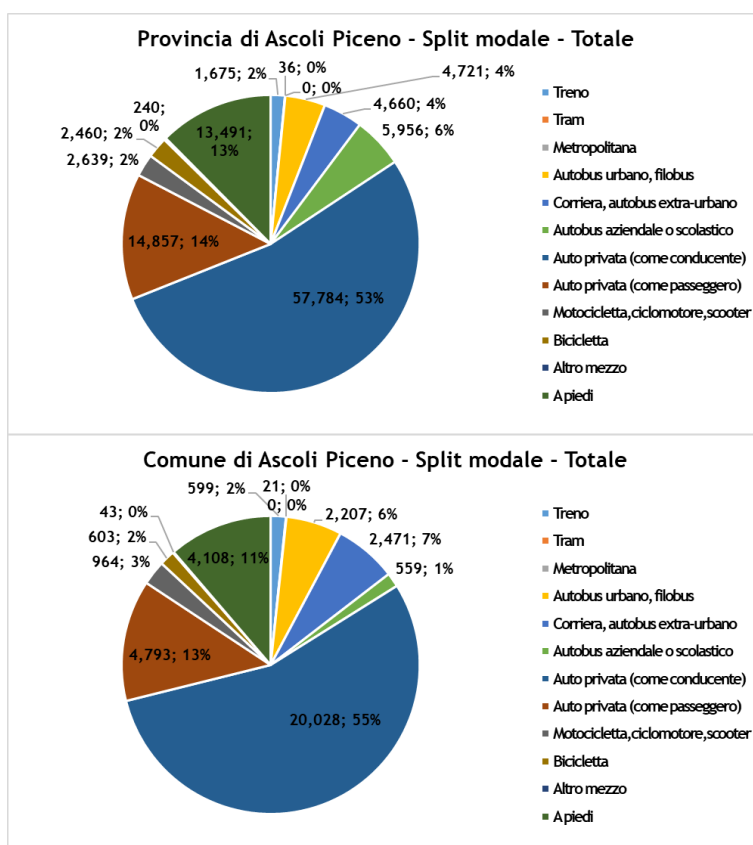
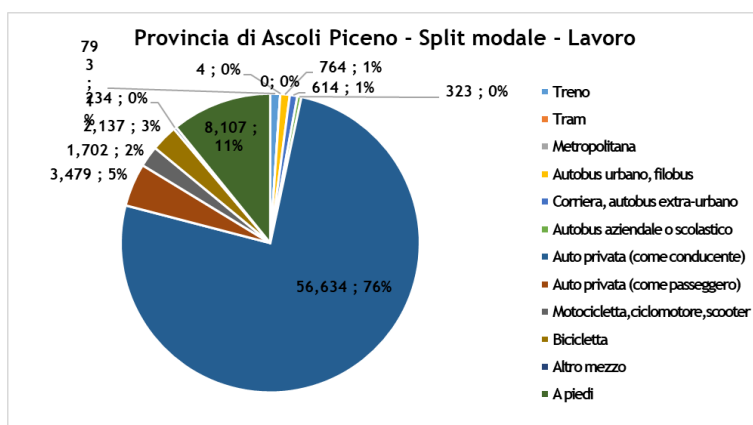


Figura 154 Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Lo split modale degli spostamenti complessivi per motivi di lavoro, registra l'auto come il mezzo privilegiato per eccellenza sia nella Provincia (81%) che nel Comune di Ascoli Piceno (82%). La mobilità pubblica è poco utilizzata per spostamenti lavorativi (2% a livello provinciale e 3% a livello comunale). Rilevante la quota di spostamenti a piedi (11% provincia e 9% comune), mentre calano i valori registrati per gli spostamenti in bici (3% provincia e 2% comune).



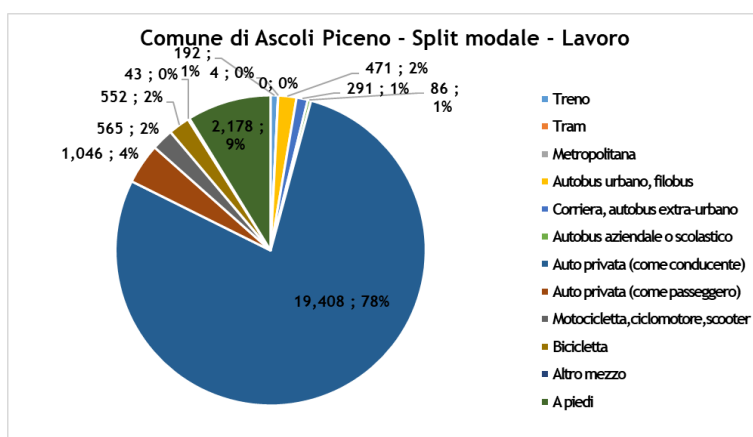


Figura 155 Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

Lo split modale degli spostamenti complessivi per motivi di studio, vede l'auto scendere al 37% nella Provincia di Ascoli Piceno (con ben il 34% come passeggero). Medesima percentuale per il Comune di Ascoli Piceno (32% come passeggero). Particolarmente elevata l'incidenza del trasporto pubblico, con l'autobus che arriva al 41% nella Provincia e al 38% nel Comune. Bassa l'incidenza del treno, con il 2% degli spostamenti nella Provincia e il 4% nel Comune. Gli spostamenti con mobilità attiva sia all'interno della Provincia che del Comune raggiungono il 17%, in cui lo spostamento a piedi costituisce rispettivamente il 16% e il 17% (la totalità).

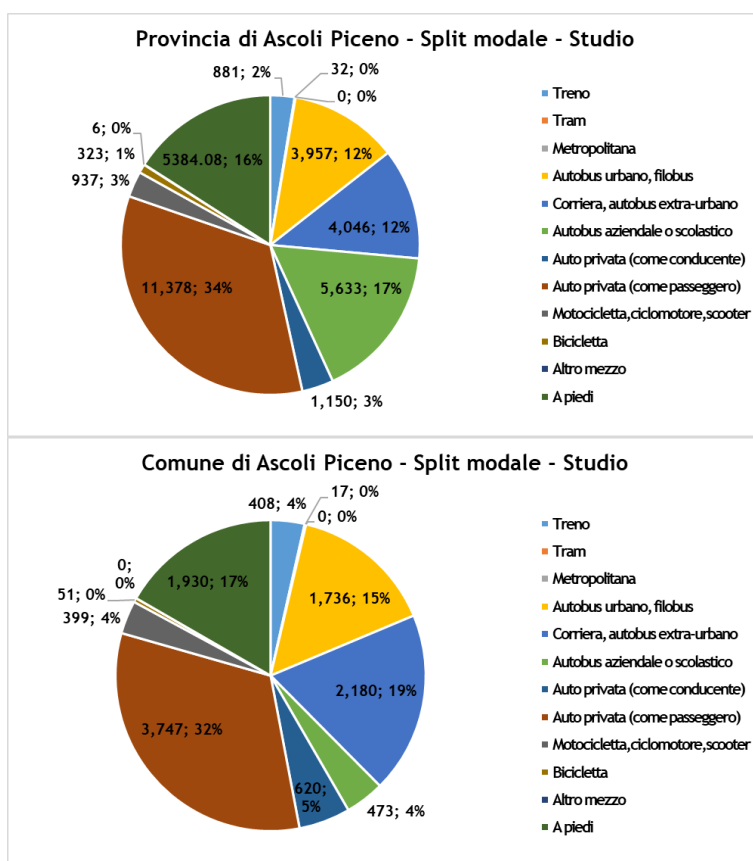


Figura 156 Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo - Studio [Fonte dati: ISTAT]

La distribuzione delle partenze degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) evidenzia come prima delle 8:14 si sviluppa ben il 76% di tutti gli spostamenti sia nella Provincia di Ascoli Piceno sia nel Comune di Ascoli Piceno.

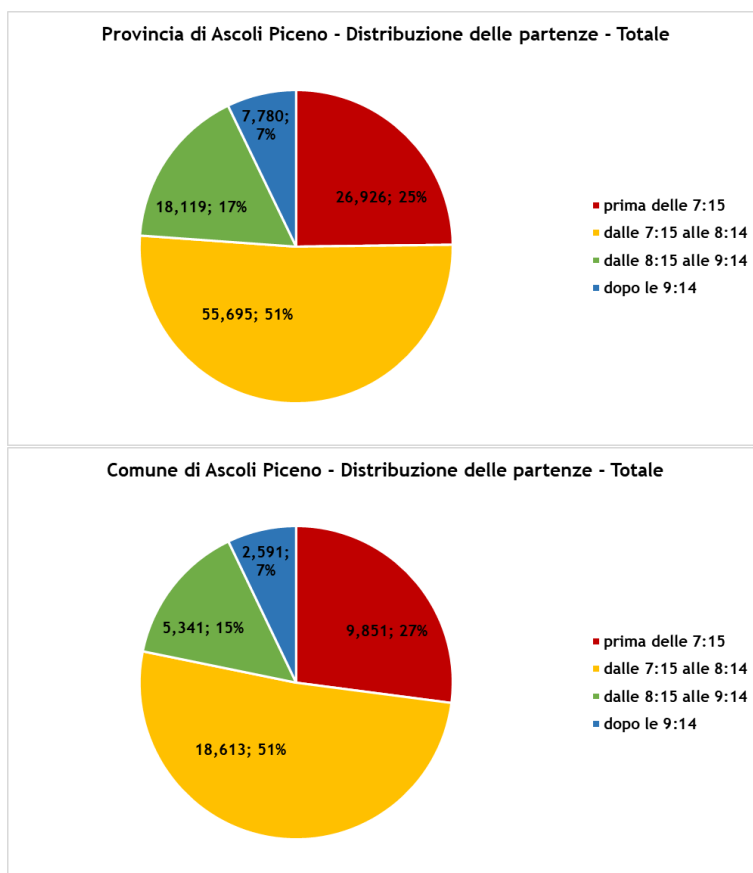
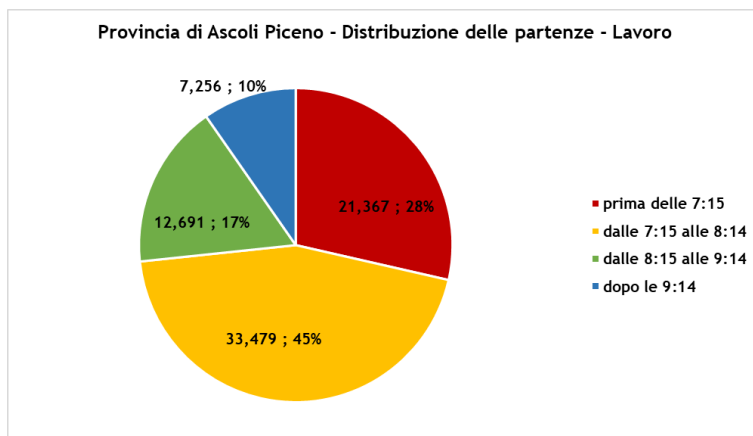


Figura 157 Classificazione degli spostamenti sistematici per orario - Totale [Fonte dati: ISTAT]

La distribuzione delle partenze degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **per motivi di lavoro** evidenzia che sia per la Provincia che per il Comune, la maggior parte degli spostamenti avviene prima delle 8:14 (rispettivamente 73% e 74%).



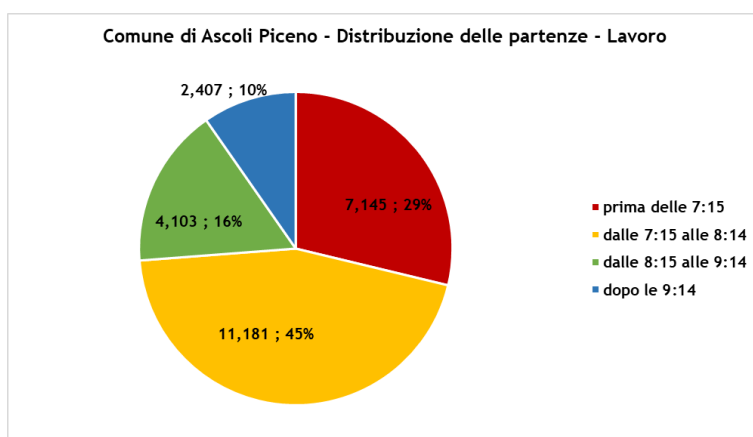


Figura 158 Classificazione degli spostamenti sistematici per orario - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

Analizzando la distribuzione delle partenze degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) dovuti a **motivi di studio**, preponderanti sono gli spostamenti tra le 7:15 e le 8:14 sia nella Provincia di Ascoli Piceno (66%) sia nel Comune di Ascoli Piceno (64%).

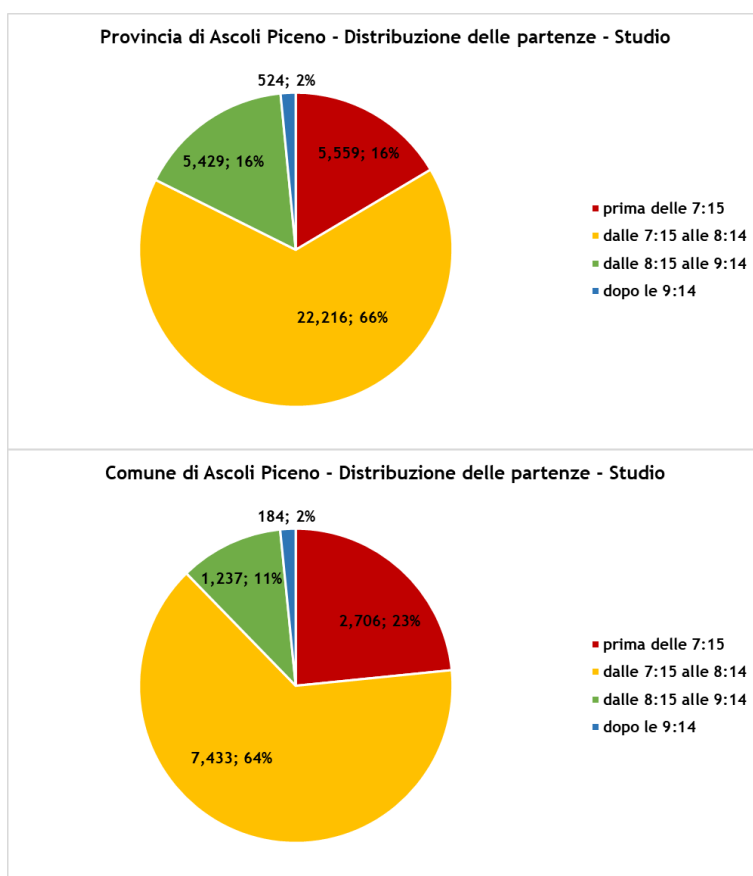


Figura 159 Classificazione degli spostamenti sistematici per orario - Studio [Fonte dati: ISTAT]

La **durata degli spostamenti complessivi** (compresi gli intracomunali) evidenzia che per la Provincia di Ascoli Piceno la durata media è inferiore ai 30 minuti nell'87% dei casi con un'incidenza del 60% per durata fino a 15 minuti. Nel Comune di Ascoli Piceno la durata media è inferiore ai 30 minuti nell'84% dei casi con un'incidenza del 53% per durata fino a 15 minuti.

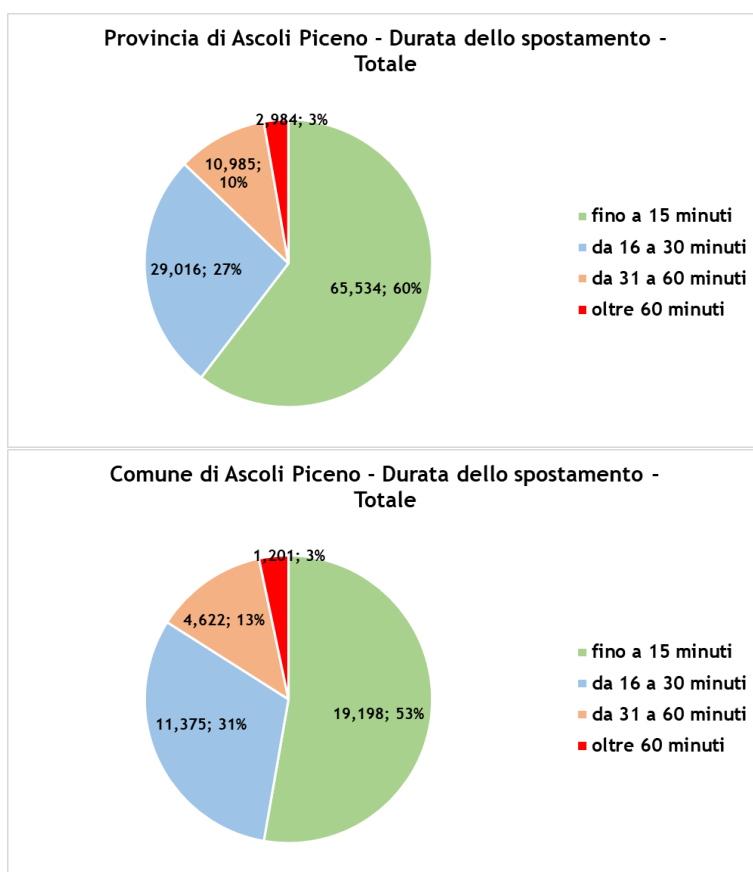
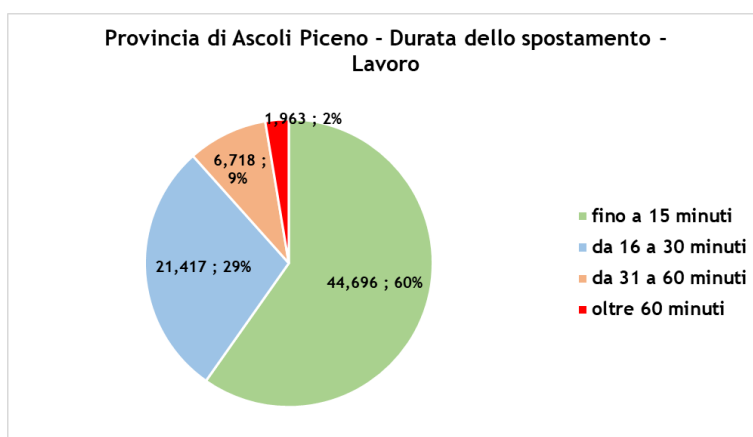


Figura 160 Classificazione degli spostamenti sistematici per durata - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Per la durata degli spostamenti complessivi **per motivi di lavoro** la durata media inferiore ai 30 minuti sale all'89% per la Provincia e all'87% per il Comune, con un incidenza degli spostamenti inferiori ai 15 minuti rispettivamente del 60% e del 53%.



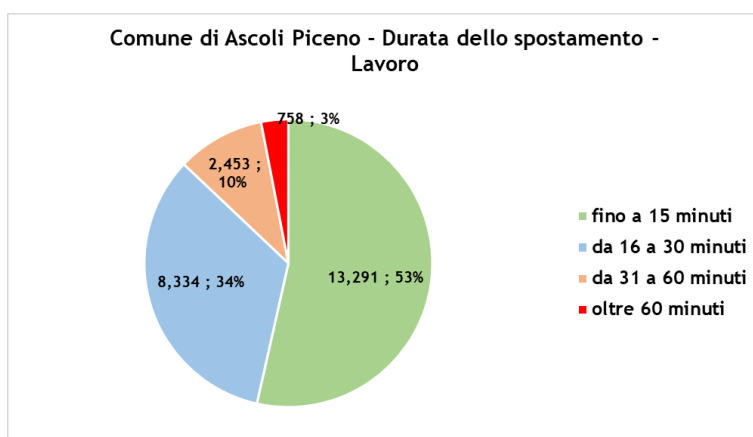


Figura 161 Classificazione degli spostamenti sistematici per durata - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

La durata degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) per motivi di studio nella Provincia di Ascoli Piceno evidenzia un'evidente predominanza degli spostamenti sotto i 15 minuti (62%), seguiti da un 22% di spostamenti tra i 16 e i 30 minuti. A livello comunale, si registrano quote inferiori per gli spostamenti sotto i 15 minuti (51%), mentre salgono al 26% quelli tra i 16 e i 30 minuti.

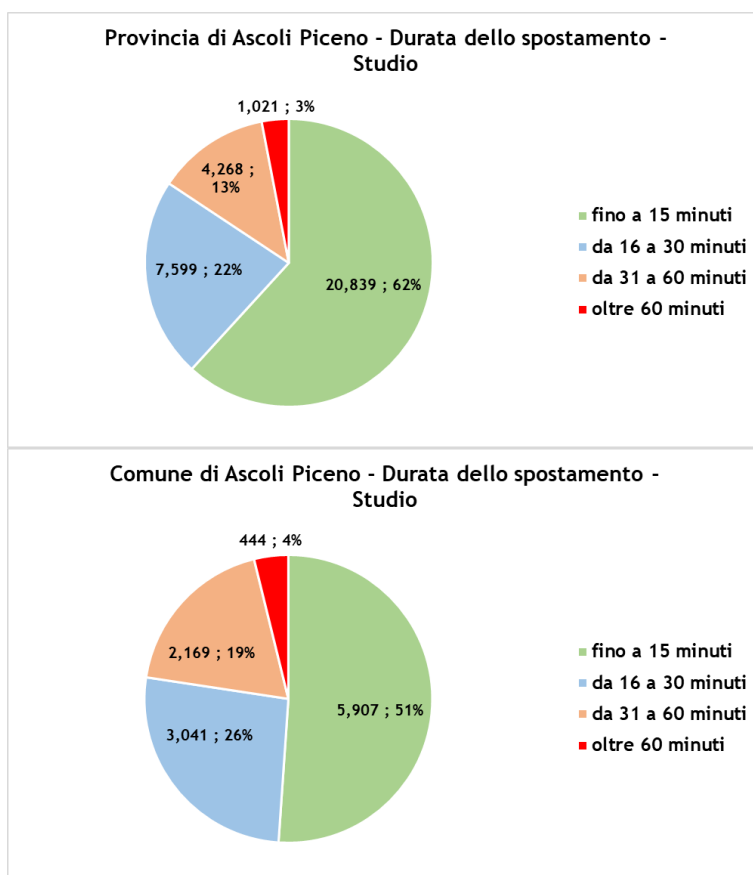


Figura 162 Classificazione degli spostamenti sistematici per durata - Studio [Fonte dati: ISTAT]

L'analisi effettuata ha poi messo in relazione la **tipologia di spostamento** con il **tipo di mezzo utilizzato**, che per semplicità di lettura è stato raggruppato in 3 macrocategorie:

- **Privata:** auto privata (come conducente), auto privata (come passeggero), motocicletta, ciclomotore, scooter;
- **Pubblica:** treno, tram, metropolitana, autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano, autobus aziendale o scolastico, altro mezzo;
- **Attiva:** bicicletta, a piedi.

L'analisi dei dati della Provincia di Ascoli Piceno evidenzia come la componente privata risulti di gran lunga quella principale (tra privata, pubblica e attiva) per tutti e tre i tipi di spostamento. Tra gli spostamenti intracomunali (che, in termini di valori assoluti, sono gli spostamenti in numero maggiore) si registra comunque anche un'alta percentuale di mobilità attiva (27%). Tra gli spostamenti di scambio al di fuori della Provincia di Ascoli Piceno, circa il 21% si riferisce a mobilità pubblica. I dati del Comune di Ascoli Piceno evidenziano andamenti simili a quelli della Provincia con una preponderanza di mobilità privata, un'alta quota di mobilità attiva intracomunale (24%) e un maggior uso dei trasporti pubblici per gli spostamenti di scambio extra provinciali (27%).

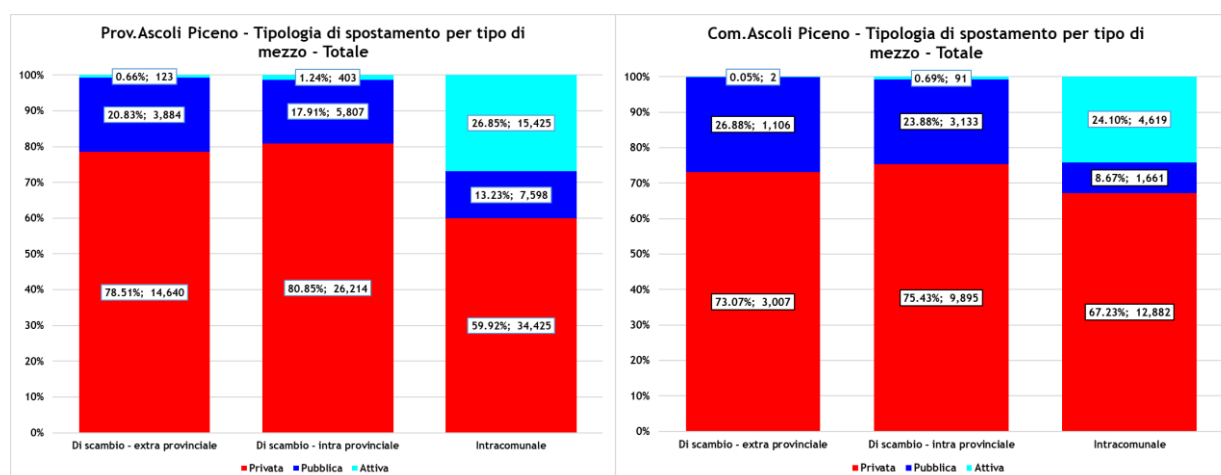


Figura 163 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Considerando gli spostamenti per motivi di lavoro in Provincia di Ascoli Piceno, la mobilità privata è quasi esclusiva per gli spostamenti di scambio intra provinciale (95%) ed extra provinciale (91%), mentre tra gli spostamenti intracomunali si ritrova una sostanziosa quota di spostamenti a piedi o in bici (circa 28%). Quest'ultimo dato scende al 21% per il territorio del Comune di Ascoli Piceno, mentre si registrano valori simili per gli spostamenti extra e intraprovinciali.

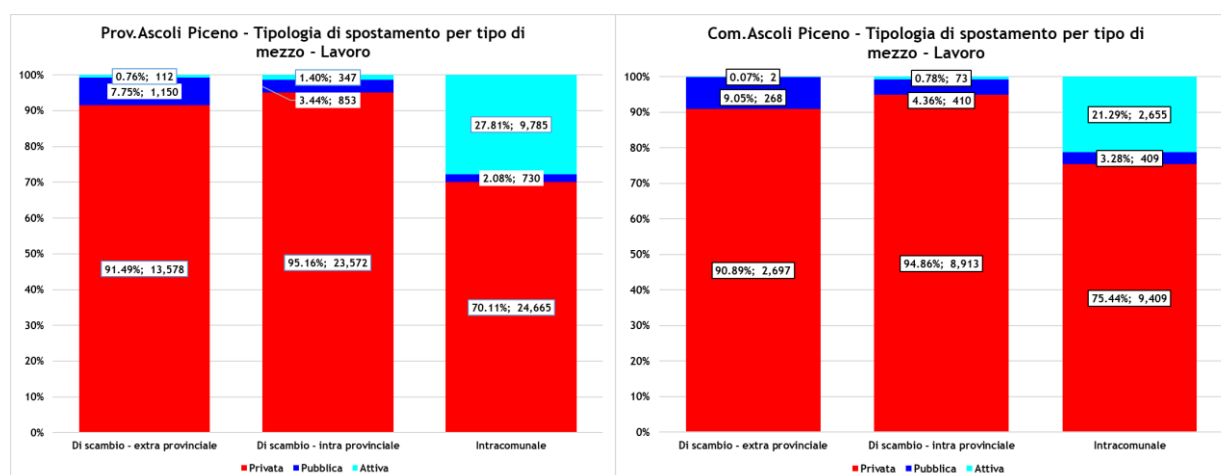


Figura 164 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

Dall'analisi dei soli spostamenti per motivi di studio, si nota che la mobilità privata perde evidenti quote per gli spostamenti di scambio (sia intra che extra provincia) e rimane quella principale per gli spostamenti intracomunali sebbene con valori visibilmente più bassi (44% Provincia e 52% Comune). La mobilità pubblica a livello provinciale arriva al 72% sia per gli spostamenti di scambio extra provinciali e al 65% per quelli intra provinciali. Quote elevate anche per la mobilità pubblica del Comune di Ascoli Piceno con il 73% per gli spostamenti extra e intraprovinciali. Alta rimane la percentuale della mobilità

attiva tra gli spostamenti intracomunali: 25% per la Provincia e 29% per il Comune.

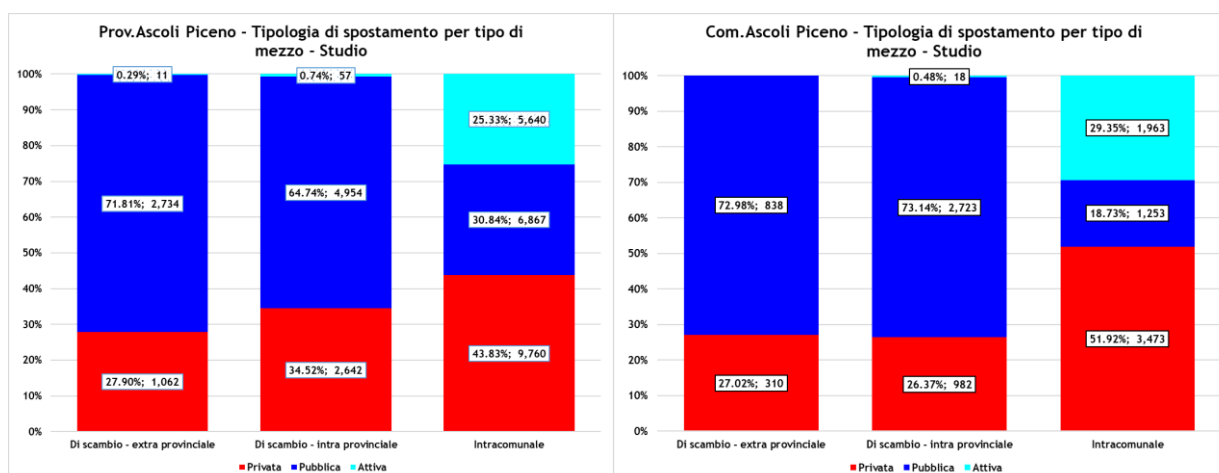


Figura 165 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo - Studio [Fonte dati: ISTAT]

La successiva analisi ha messo in relazione la **tipologia di spostamento** con l'**orario di partenza**. Su entrambe le ripartizioni territoriali considerate, Provincia di Ascoli Piceno e Comune di Ascoli Piceno, per tutte le tipologie di spostamento la maggior parte degli stessi parte entro le 8:14, con la fascia 7:15-8:14 prevalente per gli spostamenti intracomunali.

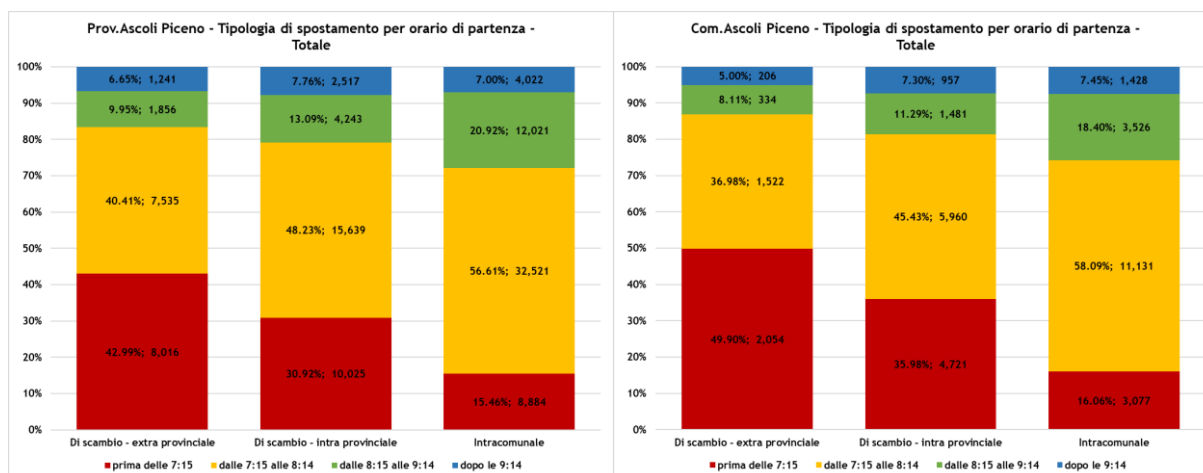


Figura 166 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Per motivi di lavoro l'andamento è simile a quello complessivo.

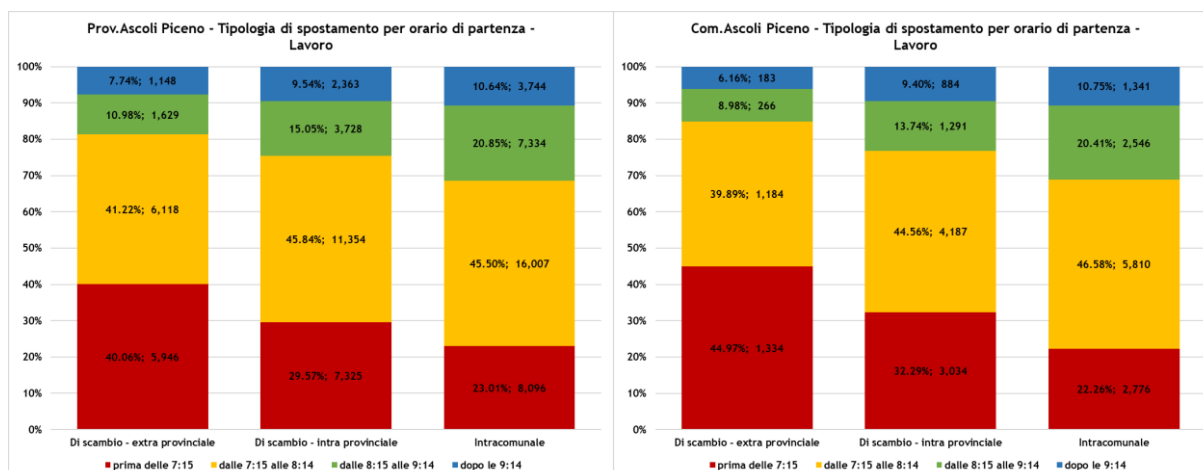


Figura 167 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

ISTAT]

Per motivi di studio si registra una maggiore incidenza della fascia 7:15-8:14 soprattutto per gli spostamenti intracomunali, sia a livello provinciale che comunale.

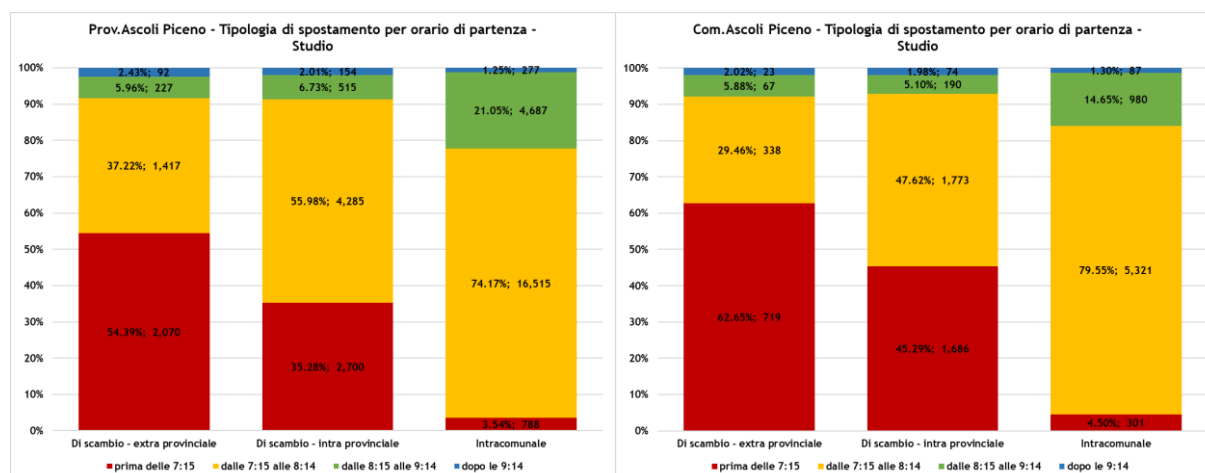


Figura 168 Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza - Studio [Fonte dati: ISTAT]

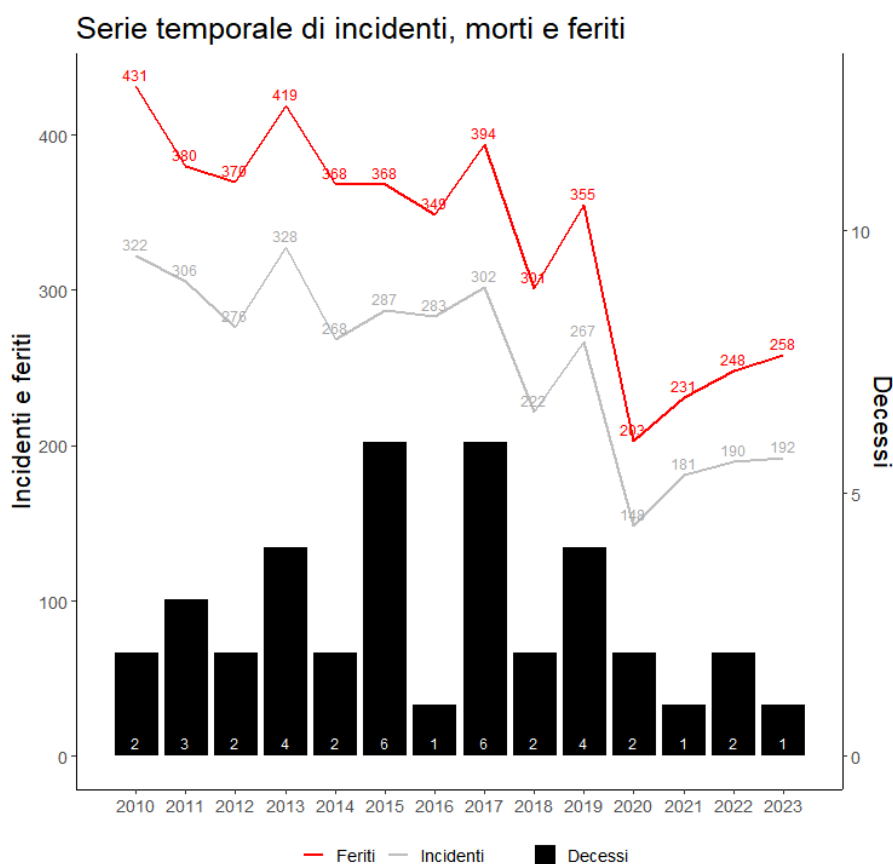
7 Esternalità del sistema dei trasporti

7.1 Analisi dell'incidentalità

La sicurezza stradale è senz'altro uno dei temi che fanno da padrone nella stesura di un Piano dei trasporti a qualsiasi scala. La sostenibilità che si deve considerare nella stesura del piano è da intendersi sia ambientale che economica che sociale. Gli incidenti stradali, com'è noto sono una grande fonte di danni sociali ed economici a causa dei danni e, principalmente, delle vite umane.

Per fare un'analisi di incidentalità si è utilizzato il database ISTAT che raccoglie gli incidenti stradali dal 2010 al 2023. Nelle analisi bisogna tenere in considerazione come gli ultimi anni con la serie di lockdown per la crisi pandemica, risultano meno indicativi, in quanto la mobilità nel 2020 e parzialmente nel 2021 si è ridotta e di conseguenza anche gli incidenti stradali. Il database è stato, in seguito, incrociato al database ACI per una migliore qualità del dato. Questo database si limita agli incidenti con danni a persone avvenuti nel territorio di studio.

7.1.1 ANALISI PER SERIE STORICA



Fonte: Microdati ISTAT 2010-2023

Figura 169 - Serie storica di incidenti, morti e feriti. Fonte: ISTAT 2010-2023

Nei 14 anni di analisi sono stati individuati 3.472 incidenti con danni a persone per un totale di oltre 4.000 feriti e 38 decessi, con il numero di decessi che varia dalle 6 unità massime alla minima di 1. La serie storica mostra una riduzione tendenziale del numero di incidenti nel periodo di analisi. La pandemia ha diminuito il fenomeno in maniera molto evidente con un picco negativo nel 2020; negli ultimi tre anni di analisi i numeri si stanno riallineando con la tendenza pre-COVID.

Analizzando nel dettaglio le serie storiche sull'incidentalità con coinvolgimento di utenti deboli quali pedoni e ciclisti, risultano anch'esse a tendenza decrescente. La serie storica sull'incidentalità pedonale mostra, come quella generale, un riallineamento dei valori dopo il 2020 rispetto all'andamento generale. Non risultano decessi di ciclisti dovuti a incidenti negli ultimi 4 anni analizzati.

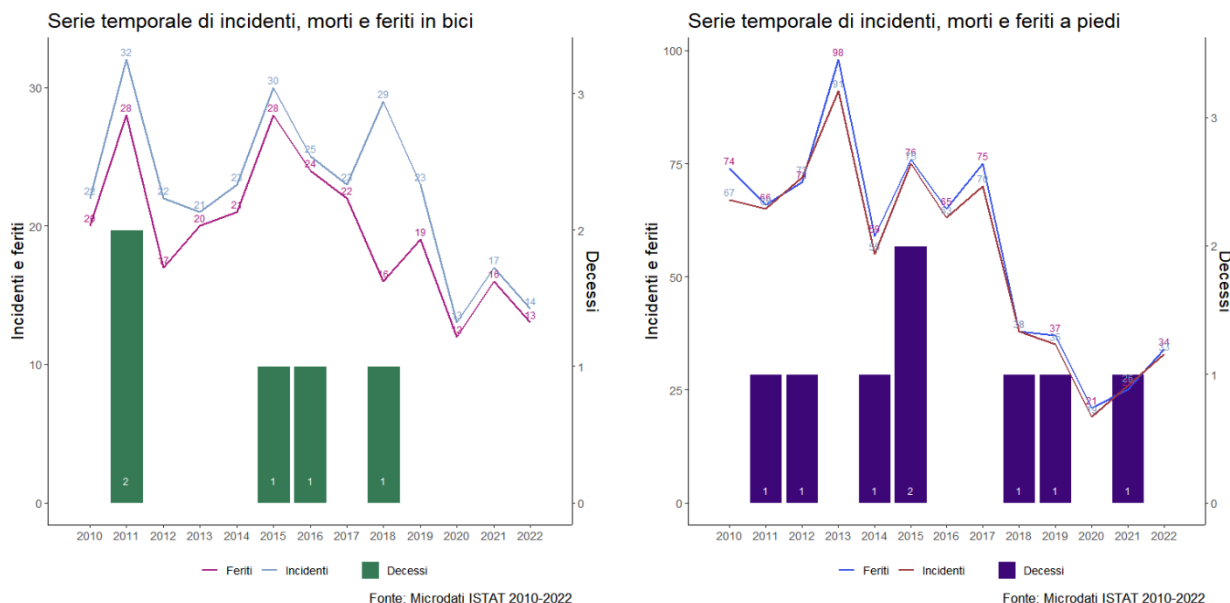


Figura 170 - Serie storica di incidenti, morti e feriti in bicicletta e a piedi. Fonte: ISTAT 2010-2023

7.1.2 ANALISI PER MESE DELL'ANNO

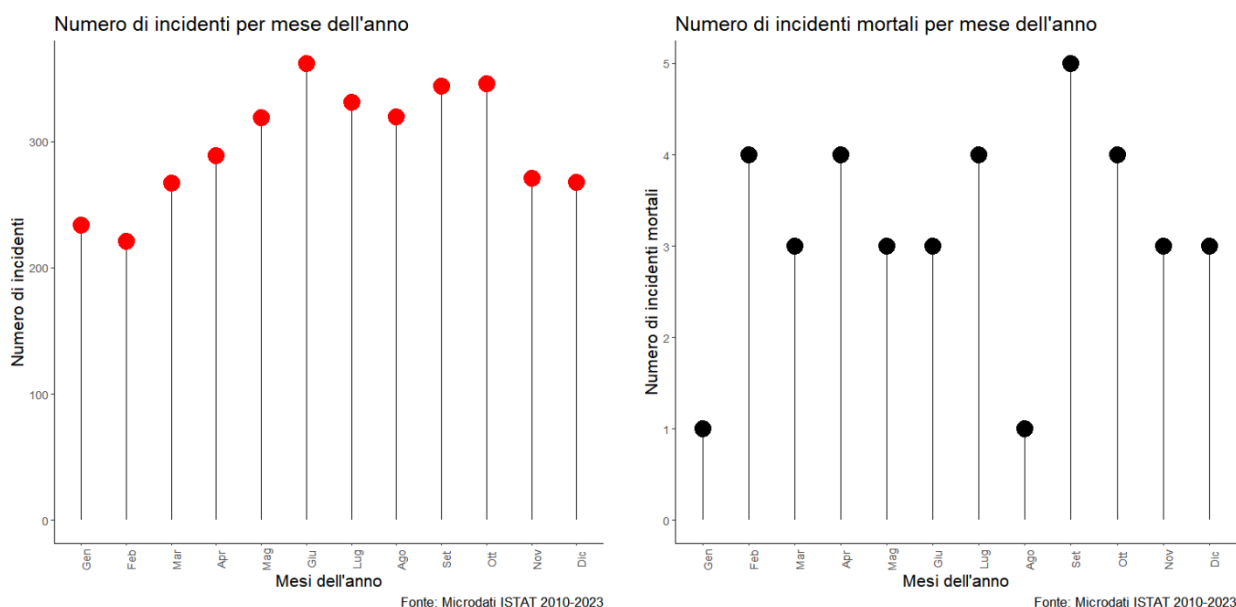


Figura 171 - Numero di incidenti e di incidenti mortali per mese dell'anno. Fonte: ISTAT 2010-2023

La distribuzione degli incidenti per mese dell'anno mostra un andamento costante, con un picco negativo nel mese di febbraio, e picchi positivi nei mesi di giugno, settembre e ottobre. Il mese con il maggior numero di incidenti mortali è settembre.

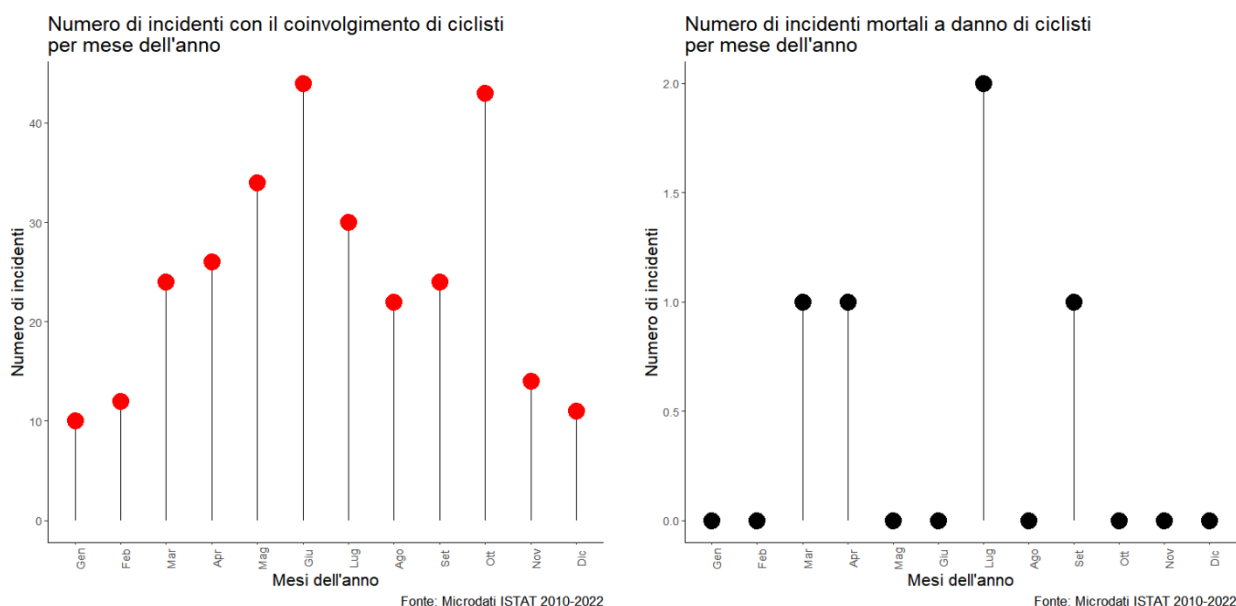


Figura 172 - Numero di incidenti e di incidenti mortali con il coinvolgimento di ciclisti per mese dell'anno.
Fonte: ISTAT 2010-2023

Gli incidenti con coinvolgimento di ciclisti si concentrano nei mesi di giugno e ottobre, così come gli incidenti con coinvolgimento di pedoni. Si ipotizza quindi che l'inizio della stagione estiva e l'autunno, con il clima mite, favoriscono le uscite in bici e a piedi e pertanto aumentino anche gli incidenti.

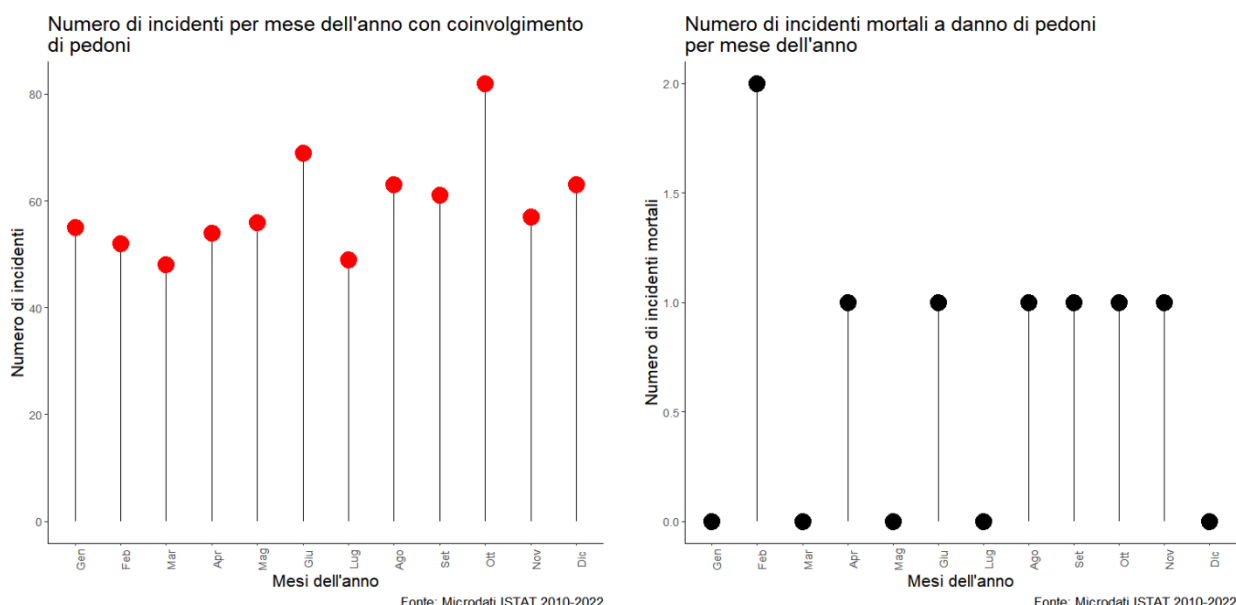


Figura 173 - Numero di incidenti e di incidenti mortali con il coinvolgimento di pedoni per mese dell'anno.
Fonte: ISTAT 2010-2023

7.1.3 ANALISI PER GIORNO DELLA SETTIMANA E PER ORA DEL GIORNO

Un'altra analisi svolta è la divisione degli incidenti per giorno nella settimana e per ora del giorno. Questa analisi è utile ad individuare se ci sono giorni della settimana particolarmente interessati da incidenti stradali, e indagarne le cause. Per quanto riguarda il Comune di Ascoli Piceno, gli incidenti subiscono una flessione significativa la domenica, mentre gli incidenti mortali segnano un picco di sabato.

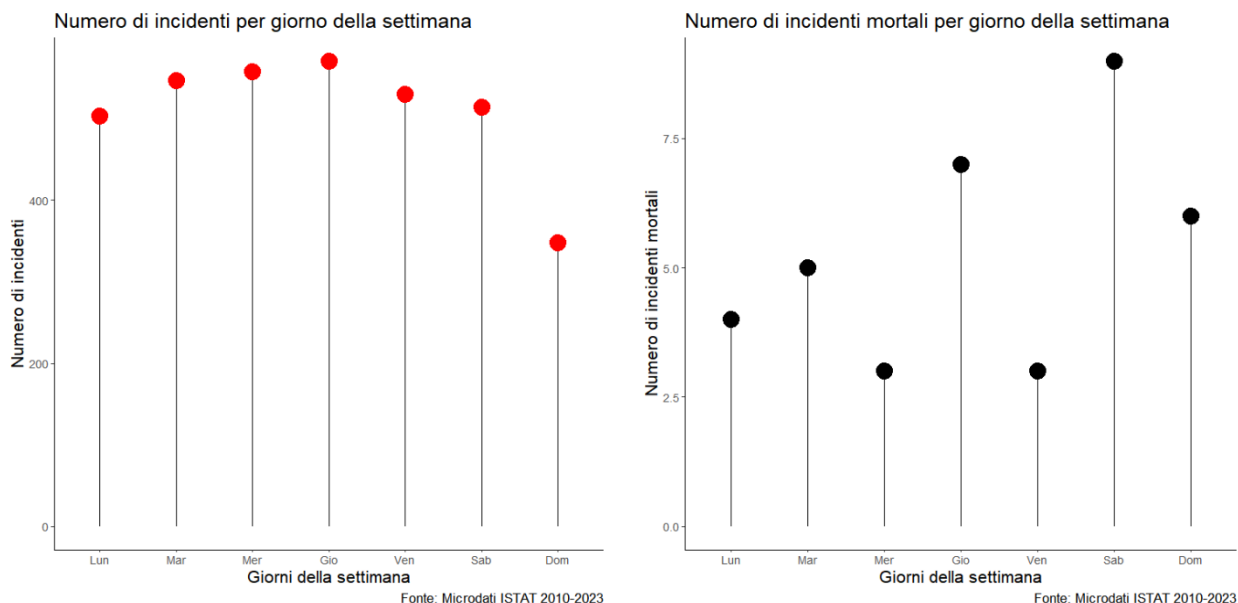


Figura 174 - Numero di incidenti e di incidenti mortali per giorno della settimana. Fonte: ISTAT 2010-2023

Per quanto riguarda le ore del giorno invece, gli incidenti si concentrano tra le 8:00 e le 13:00 e tra le 17:00 e le 18:00, mentre gli incidenti mortali si concentrano alle ore 10:00 e alle 22:00.

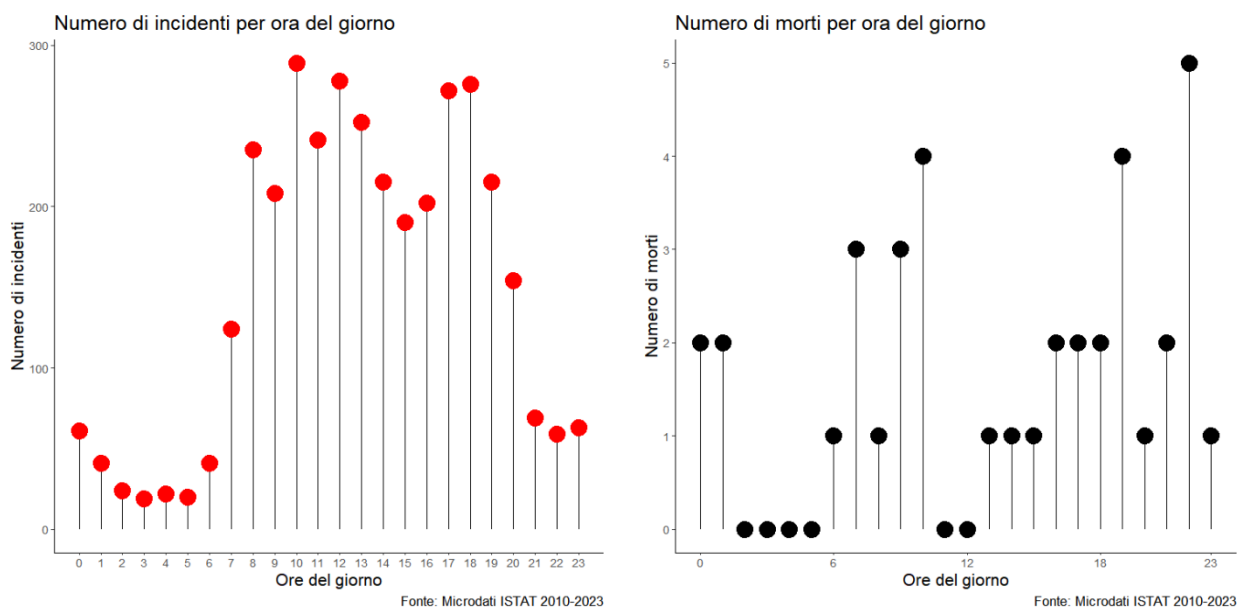


Figura 175 - Numero di incidenti e di incidenti mortali per ora del giorno. Fonte: ISTAT 2010-2023

Per quanto riguarda gli incidenti con ciclisti coinvolti, si nota un picco significativo di incidenti alle ore 12:00, mentre il maggior numero di incidenti mortali è avvenuto alle ore 10:00.

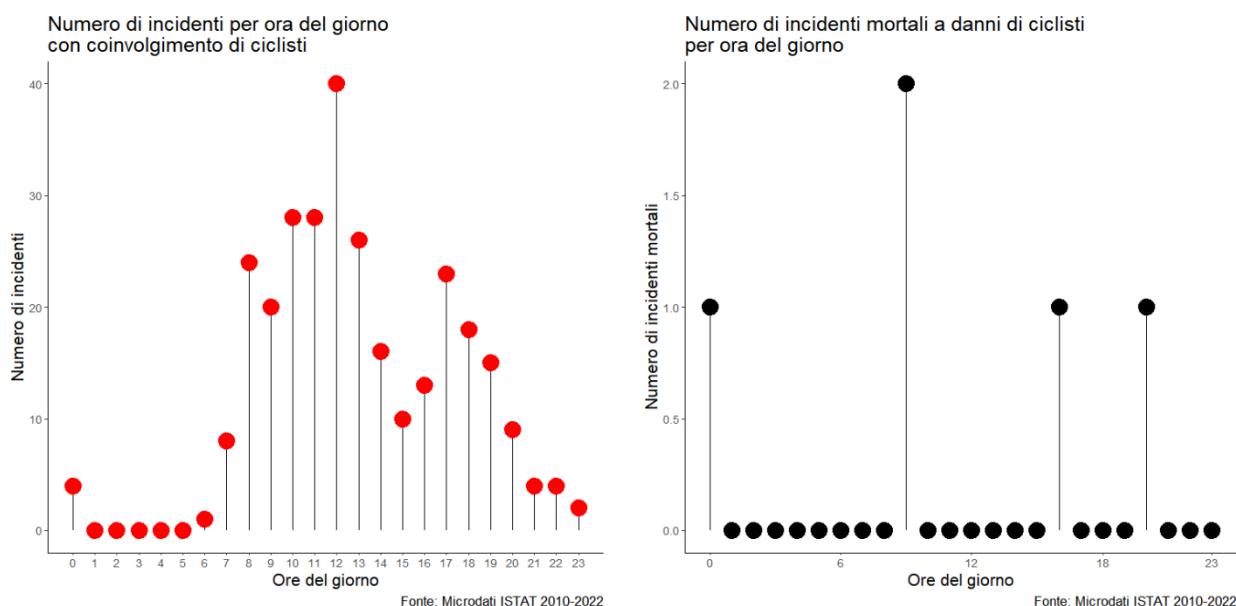


Figura 176 - Numero di incidenti e di incidenti mortali con ciclisti coinvolti per ora del giorno. Fonte: ISTAT 2010-2023

Per quanto riguarda gli incidenti con coinvolgimento di pedoni, si osserva un picco nel numero di incidenti alle ore 10:00, mentre il maggior numero di incidenti mortali a danni di pedoni è avvenuto alle 19:00.

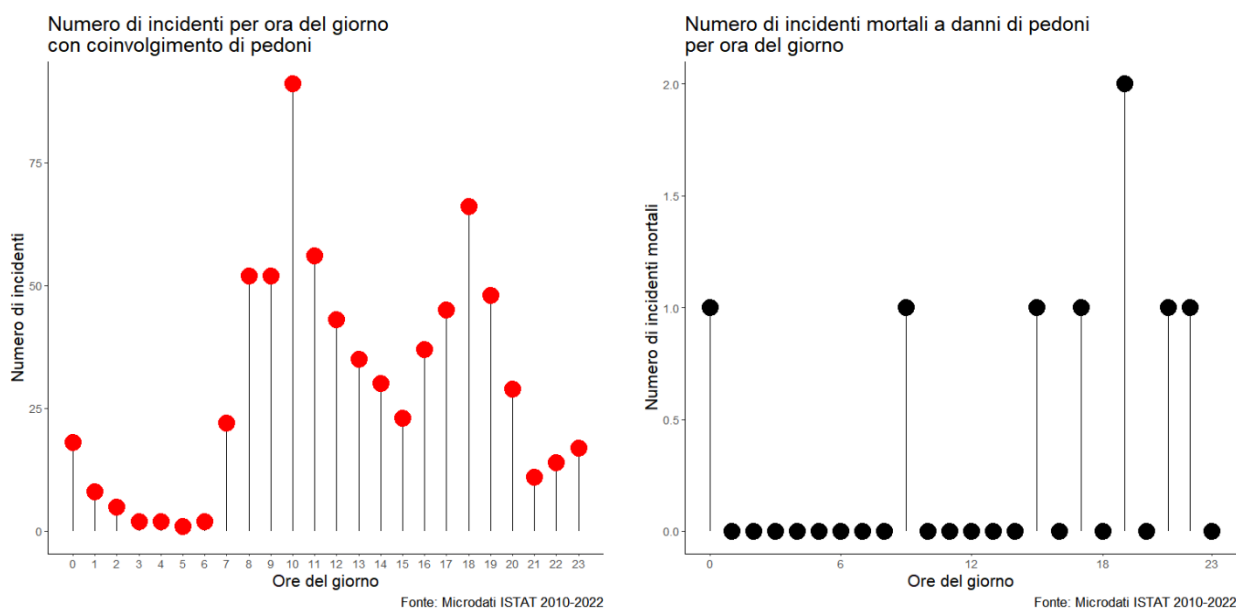


Figura 177 - Numero di incidenti e di incidenti mortali con pedoni coinvolti per ora del giorno. Fonte: ISTAT 2010-2023

7.1.4 VEICOLI COINVOLTI

I dati ISTAT danno anche la possibilità di analizzare quali sono i veicoli più coinvolti negli incidenti stradali. Si osserva come i veicoli maggiormente coinvolti sono le automobili. Tra i veicoli commerciali, risultano maggiormente coinvolti i veicoli leggeri. Per quanto riguarda la mobilità dolce, sono maggiormente coinvolti in incidenti pedoni rispetto a ciclisti.

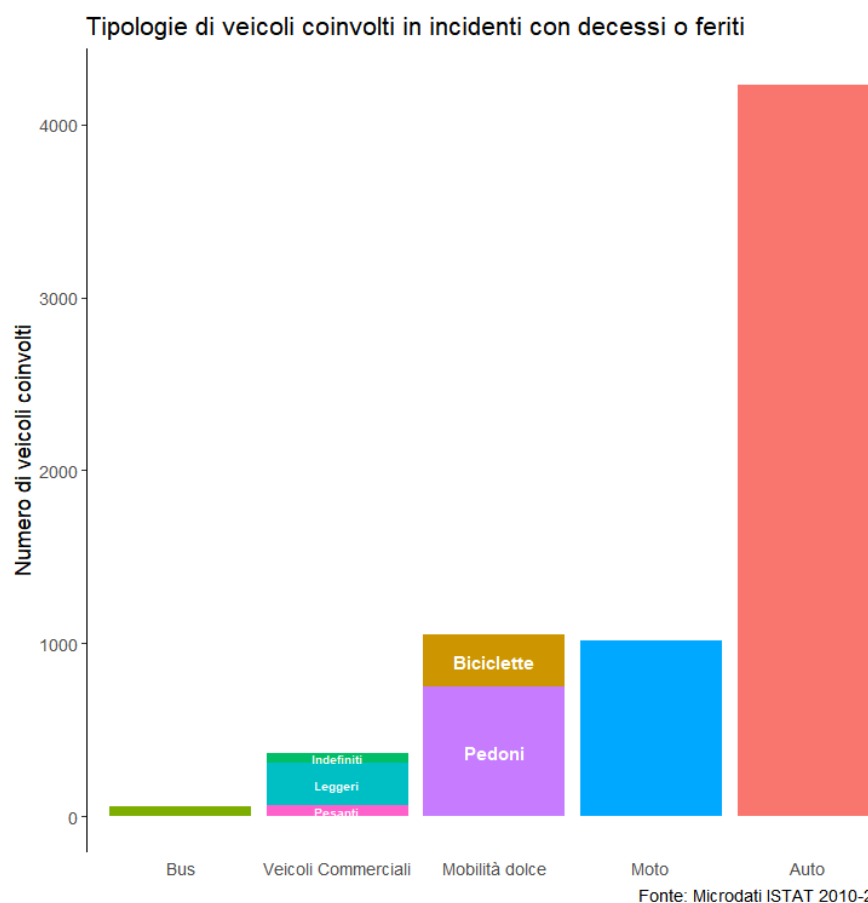


Figura 178 - Tipologie di veicoli coinvolti in incidenti con decessi o feriti. Fonte: ISTAT 2010-2023

7.1.5 AMBITO IN CUI SONO AVVENUTI GLI INCIDENTI

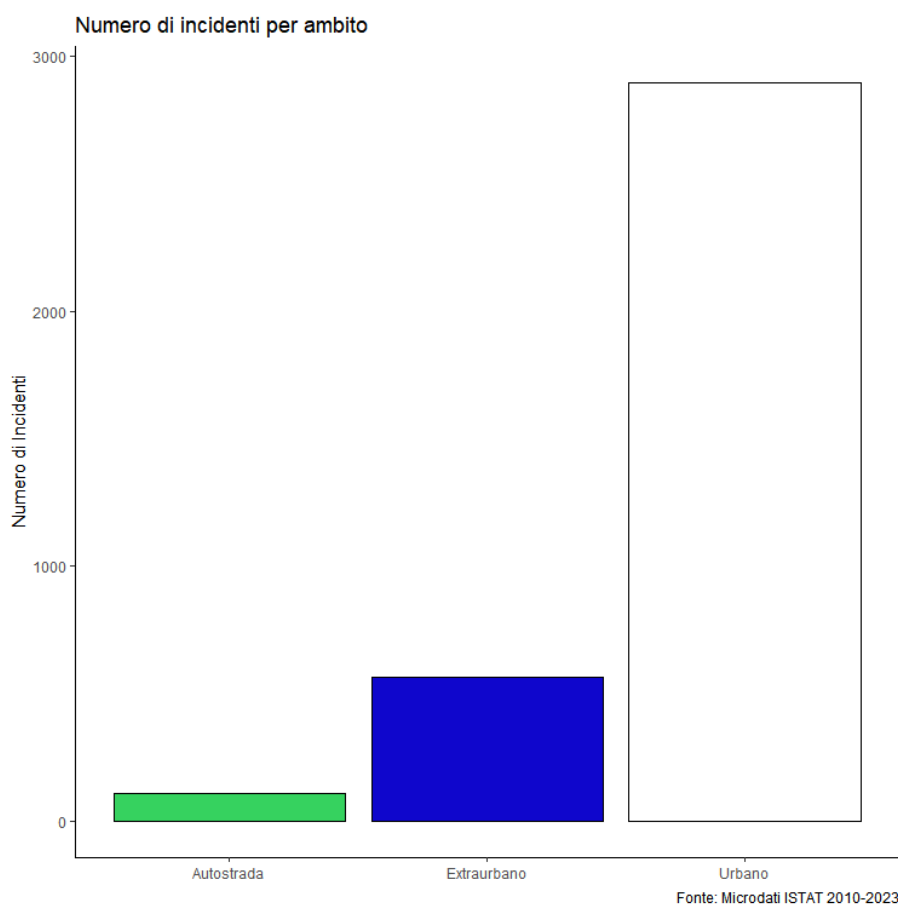


Figura 179 - Ambito di accadimento degli incidenti. Fonte: ISTAT 2010-2023

Si osserva come la maggior parte degli incidenti viene registrato in ambito urbano, con quasi 3.000 unità. Significativa la quota di incidenti in ambito extraurbano, nelle strade di collegamento tra centro urbano principale e frazioni.

7.1.6 CONDIZIONE METEOREOLOGICHE E DEL FONDO

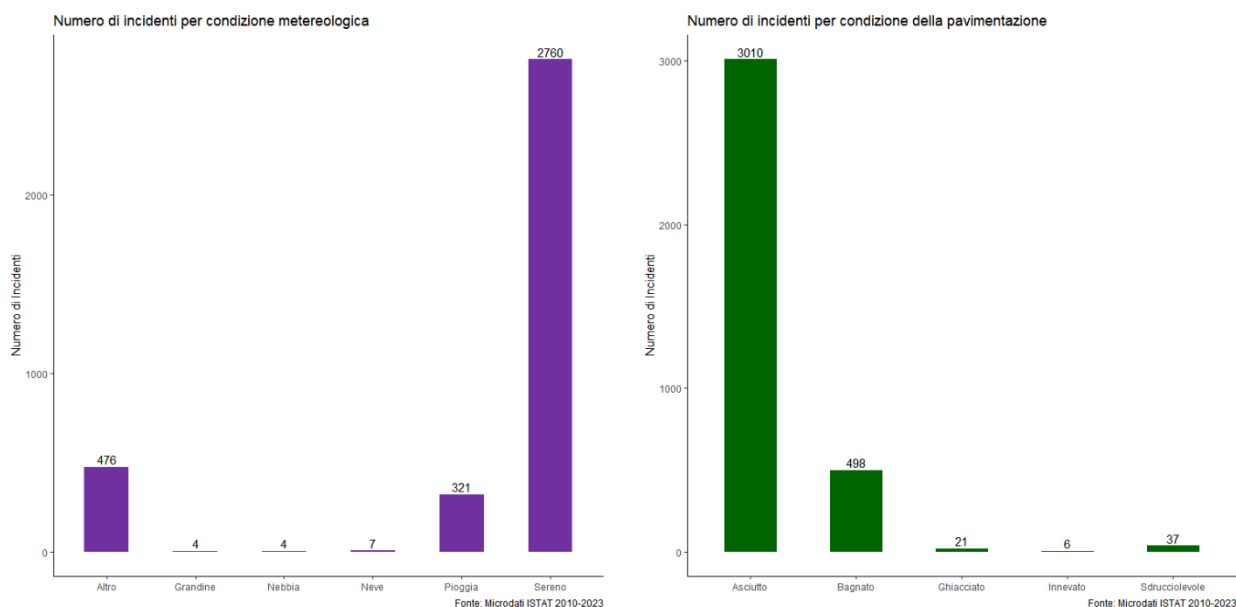


Figura 180 - Distribuzione degli incidenti stradali per condizioni meteorologiche e fondo stradale. Fonte:

ISTAT 2010-2023

Infine, si sono indagate le condizioni metereologiche e le condizioni del fondo stradale rilevate dalle Forze dell'Ordine in sede di incidente, per verificare se esiste e di quale entità è l'incidenza di condizioni avverse. Si osserva come la maggior parte di incidenti sia avvenuta con meteo sereno e con fondo stradale asciutto.

7.1.7 LA DISTRIBUZIONE SPAZIALE DEGLI INCIDENTI

Passando all'analisi spaziale si riportano le analisi per provincia, con i rapporti tra tassi di lesività e mortalità degli anni 2015 e 2022 a confronto.

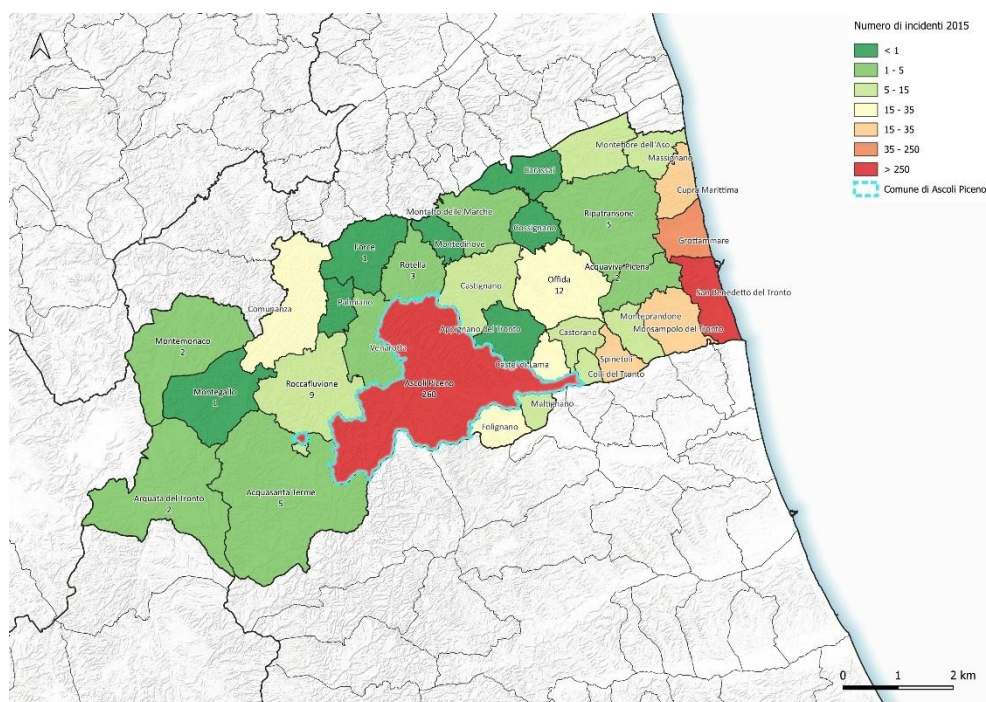


Figura 181 Numero incidenti nella provincia di Ascoli Piceno 2015

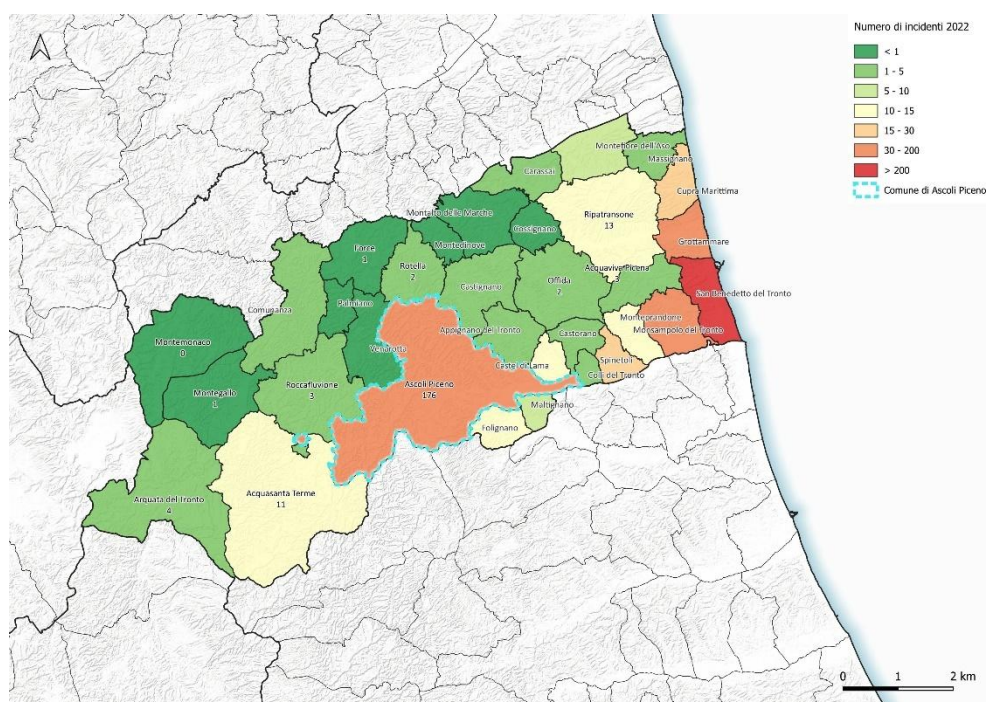


Figura 182 Numero incidenti nella provincia di Ascoli Piceno 2022

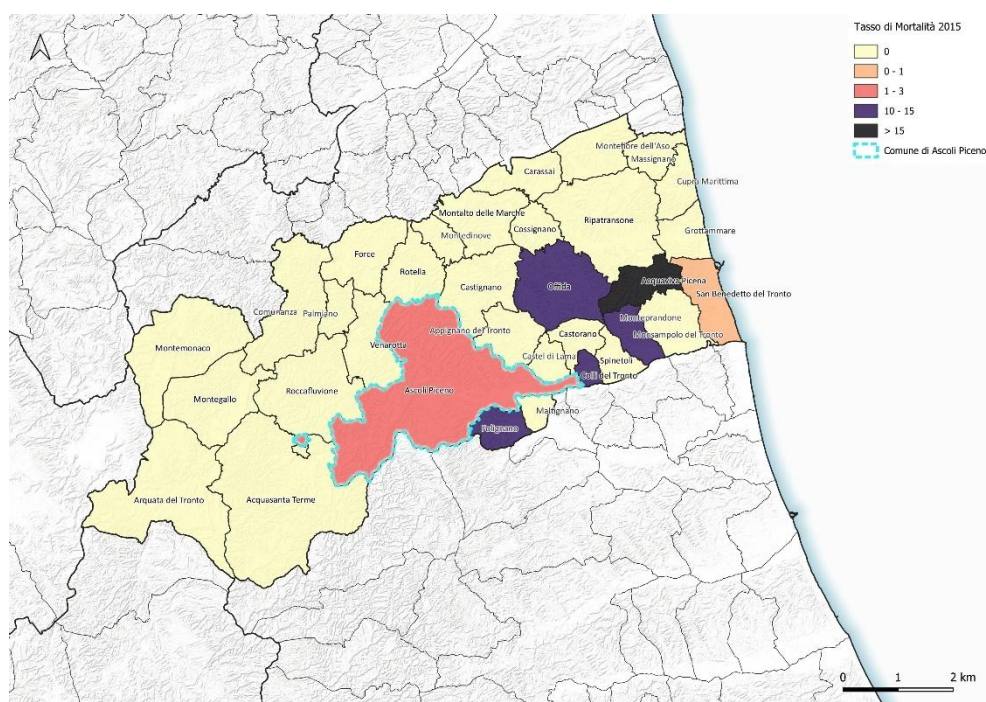


Figura 183 Tasso di mortalità nella provincia di Ascoli Piceno - 2015

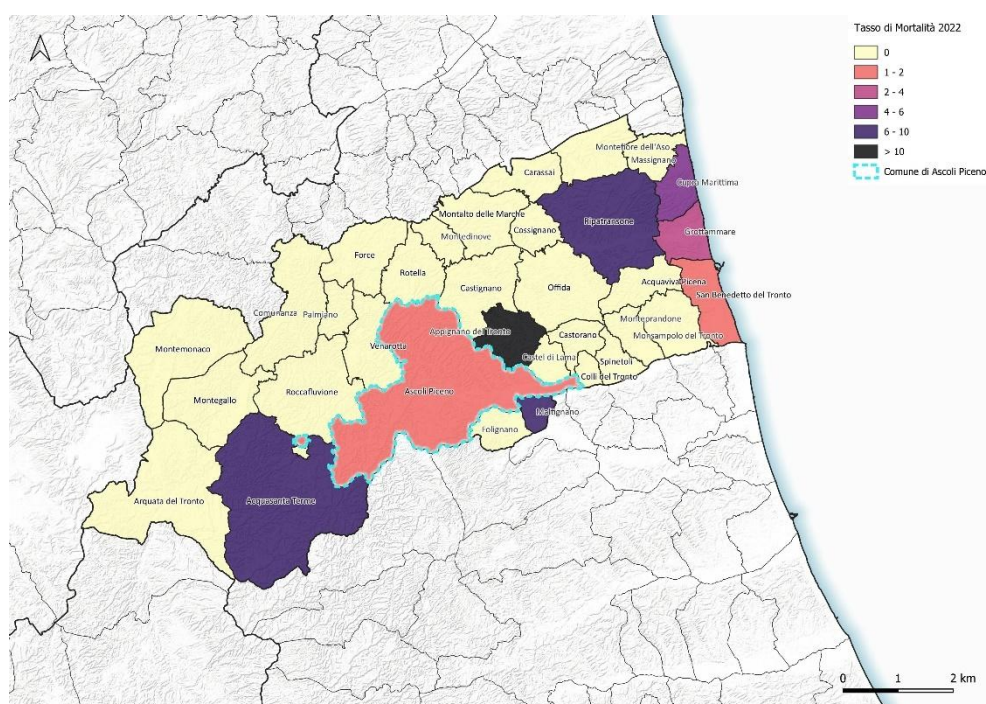


Figura 184 Tasso di mortalità nella provincia di Ascoli Piceno - 2022

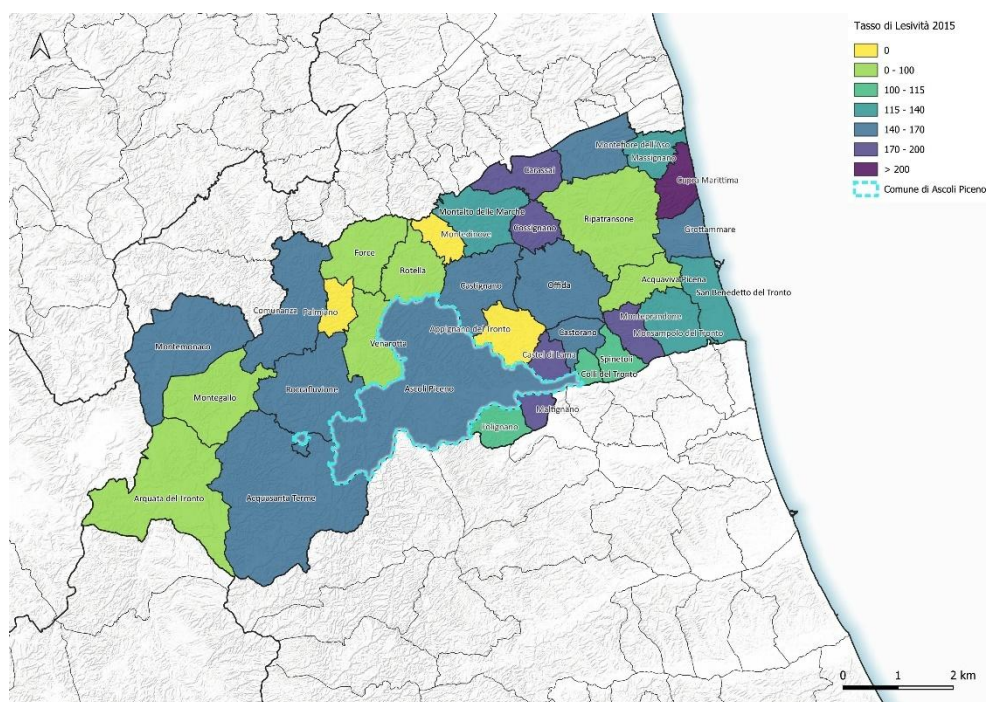


Figura 185 Tasso di lesività nella provincia di Ascoli Piceno - 2015

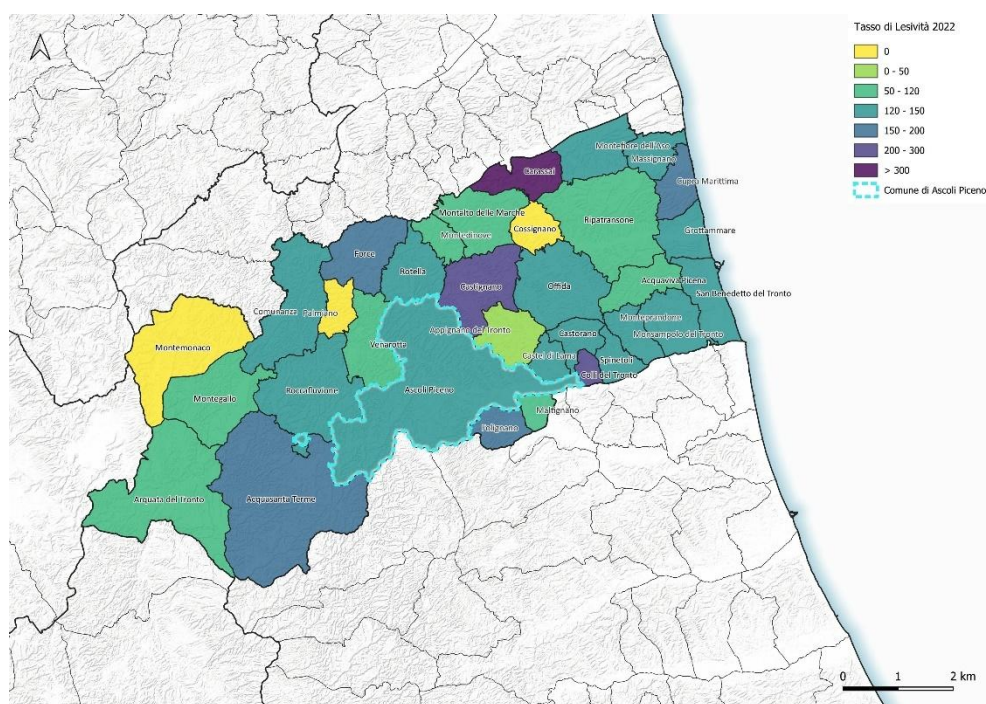


Figura 186 Tasso di lesività nella provincia di Ascoli Piceno - 2022

Dei soli incidenti con danni alle persone (incidenti con feriti e incidenti con morti), di seguito è rappresentata la localizzazione degli stessi nelle principali aree urbane del comune di Ascoli Piceno, nel quadriennio 2020-23. I due focus proposti permettono altresì di evidenziare una relazione, seppur moderata, tra la localizzazione degli incidenti e la vicinanza ai complessi scolastici.

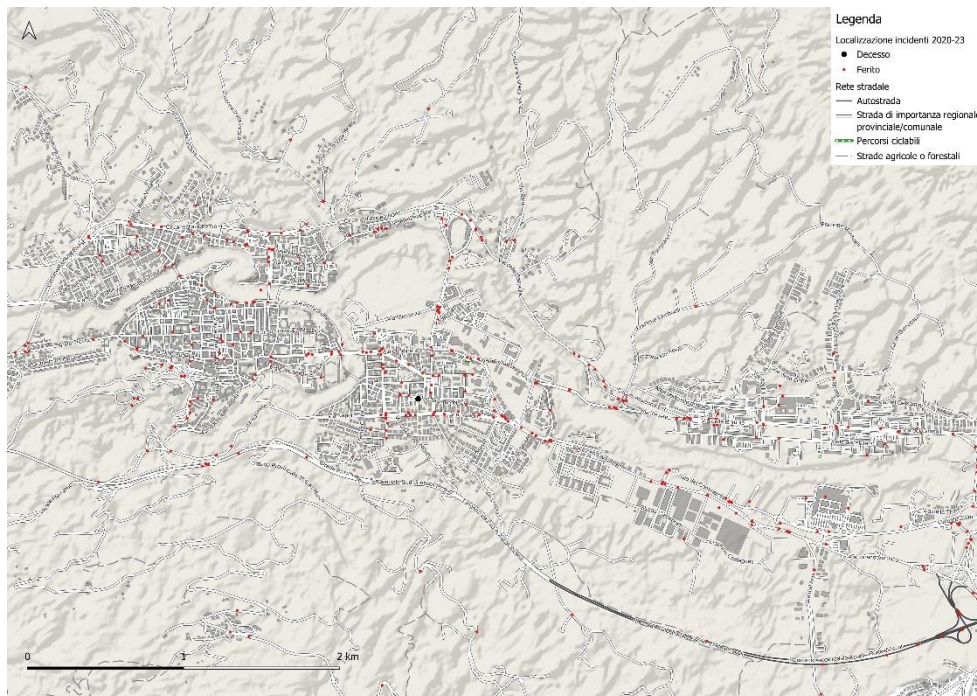


Figura 187 Localizzazione incidenti con danni alle persone - zoom area urbana 2020/23

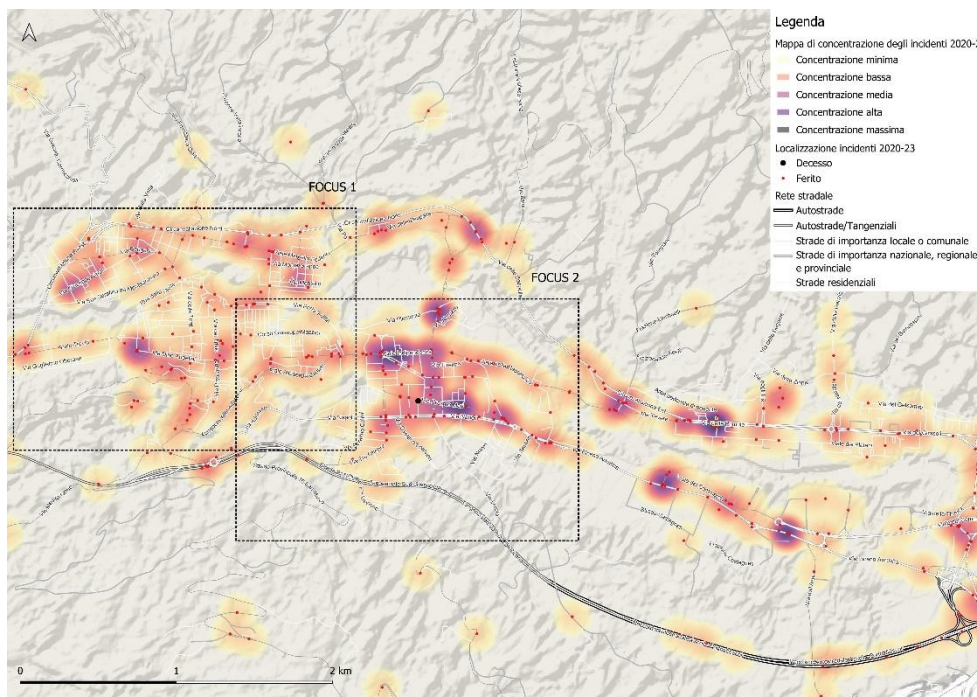


Figura 188 Mappa di calore incidenti con danni alle persone, zoom area urbana - 2020/23

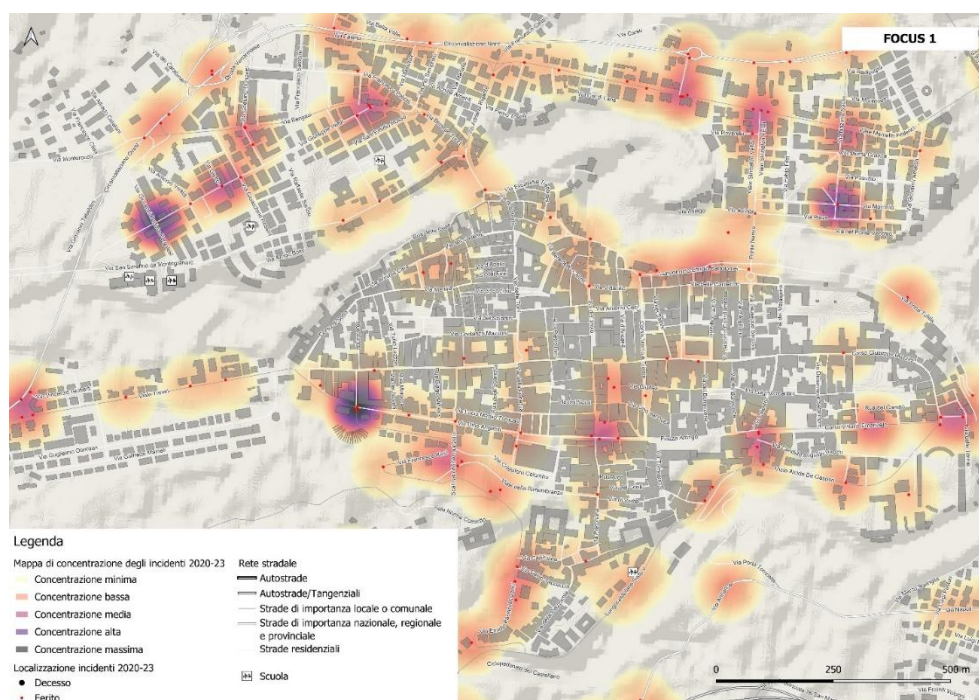


Figura 189 Mappa di calore incidenti con danni alle persone, focus 1 - 2020/23

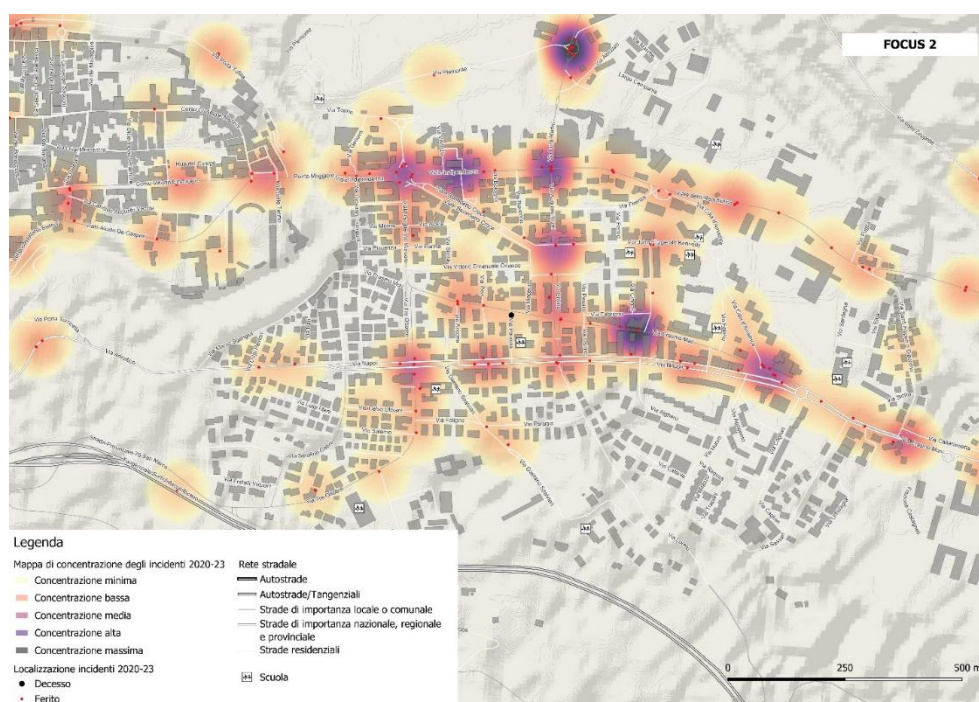


Figura 190 Mappa di calore incidenti con danni alle persone, focus 2 - 2020/23

7.2 Il parco veicolare

Nel presente paragrafo si riportano le serie storiche del parco veicolare del Comune di Ascoli Piceno e della Provincia di Ascoli Piceno al fine di valutarne sia la consistenza che la distribuzione in funzione delle classi emissive. Le serie storiche per tali informazioni sono disponibili dal 2011 al 2023. I dati di ISTAT sul parco veicolare includono: autovetture, autocarri/motocarri/rimorchi per trasporto merci, autoveicoli/motoveicoli/rimorchi speciali o specifici, autobus, motocicli, trattori stradali o motrici, altri veicoli.

Il trend del parco veicolare complessivo della Provincia di Ascoli Piceno è in crescita e registra un aumento del 7.5% passando da 186'636 veicoli del 2011 a 200'723 del 2023. Anche per il Comune di Ascoli Piceno, l'andamento del dato specifico denota un leggero aumento dell'1.1%, da 44'542 veicoli del 2011 a 45'032 del 2023. Il numero di veicoli nel Comune di Ascoli Piceno nel 2011 rappresentava circa il 24% dell'intero parco veicolare provinciale, percentuale che scende al 22.4% nel 2023.

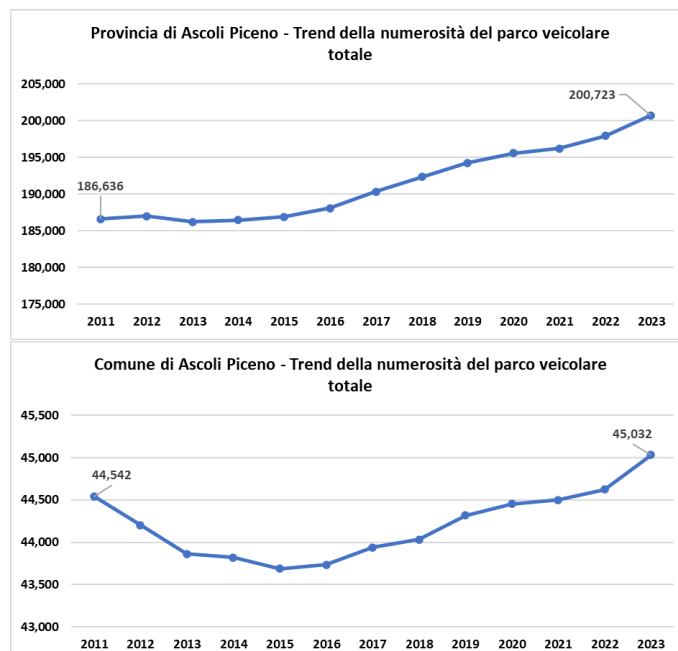


Figura 191 Consistenza del parco veicolare complessivo 2011-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Per quanto riguarda la composizione del parco veicolare, entrambi i territori registrano ovviamente una preponderanza di autovetture. In Provincia di Ascoli Piceno nel 2011 le auto si attestano al 75.3% del totale, seguite dai motocicli con il 13.3% e dai veicoli per il trasporto merci con l'8.1%. Nel 2023 la percentuale di autovetture cala al 73.6%, mentre sale al 14.7% quella dei motocicli e rimane pressoché invariata quella del trasporto merci. Nel Comune di Ascoli Piceno nel 2011 le auto si attestano al 76.2% del totale, seguite dai motocicli con il 13.8% e dai veicoli per il trasporto merci con il 6.5%. Nel 2023, anche per il Comune cala la quota di autovetture (74.8%), mentre aumenta quella dei motocicli (14.7%) e dei veicoli merci (7%).

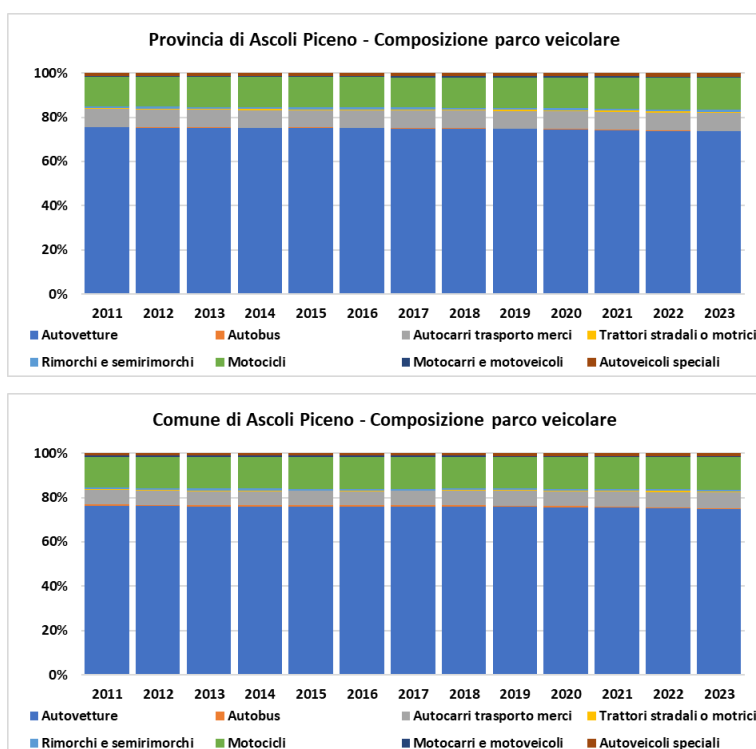


Figura 192 Composizione del parco veicolare 2011-2023, incidenza percentuale [Fonte dati: ISTAT]

Consideriamo ora solo le autovetture, che come si è visto, rappresentano la classe più numerosa e quella più rilevante ai fini di questo studio. Il numero di autovetture della Provincia di Ascoli Piceno rappresentava nel 2011 il 75.3% dell'intero parco veicolare provinciale e il 73.6% nel 2023. Il trend provinciale è in crescita e registra un aumento del 5% passando da 140'594 veicoli del 2011 a 147'722 del 2023. Per quanto riguarda il Comune di Ascoli Piceno, il numero di autovetture rappresentava nel 2011 il 76.2% dell'intero parco veicolare comunale (pari al 24% di tutte le autovetture della Provincia di Ascoli Piceno) e il 74.8% nel 2023 (pari al 22.8% di tutte le autovetture della Provincia di Ascoli Piceno). Il trend denota una diminuzione passando da 33'952 veicoli del 2011 a 33'675 del 2023, rivelando un leggero decremento dello 0.8%.

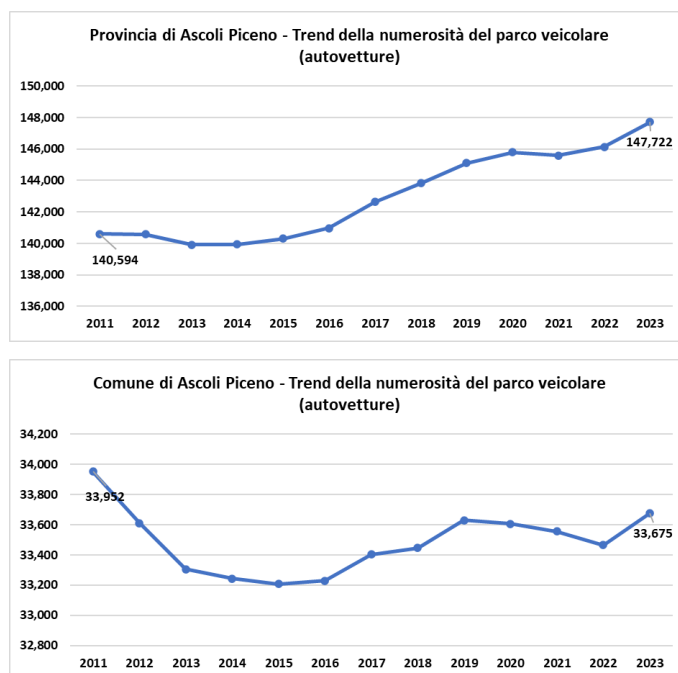


Figura 193 Consistenza del parco veicolare 2011-2023 [Fonte dati: ISTAT]

Dall'analisi delle classi emissive del parco circolante è evidente un progressivo rinnovamento dello stesso, che vede una diminuzione delle classi più inquinanti (Euro 0-4) e un aumento di quelle meno inquinanti (Euro 5-6), sia per la Provincia di Ascoli Piceno che per il Comune di Ascoli Piceno. Nel 2011 le auto in classe 5-6 nel Comune di Ascoli Piceno rappresentano il 24% delle auto nelle stesse classi della Provincia di Ascoli Piceno, mentre nel 2023 rappresentano il 22.9%.

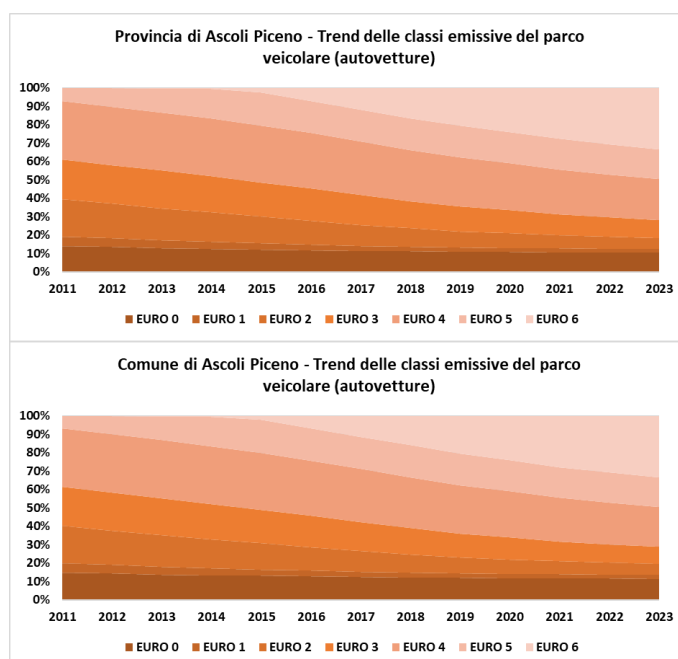


Figura 194 Consistenza del parco veicolare per classe emissiva 2011-2023 (autovetture) [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di motorizzazione è stato calcolato come il rapporto tra le autovetture circolanti ed il numero di abitanti ogni 1'000 abitanti. Nella Provincia di Ascoli Piceno nel 2011 il tasso è di 663, con un minimo di 563 nel Comune di Montegallo ed un massimo di 743 nel Comune di Castorano. Il Comune di Ascoli Piceno registra un tasso di motorizzazione pari a 671.

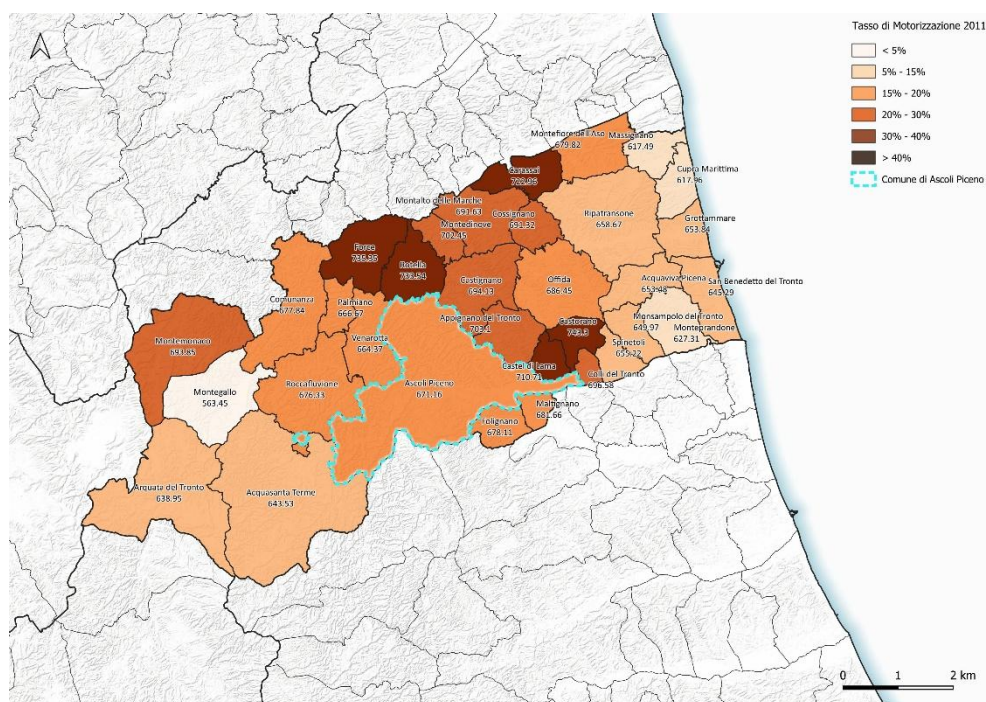


Figura 195 Rappresentazione cartografica del tasso di motorizzazione al 2011 [Fonte dati: ISTAT]

Nel 2023 il tasso di motorizzazione provinciale arriva a 735 con un minimo di 660 nel Comune di Cupra Marittima ed un massimo di 951 nel Comune di Force. Il Comune di Ascoli Piceno registra un tasso di motorizzazione pari a 739.

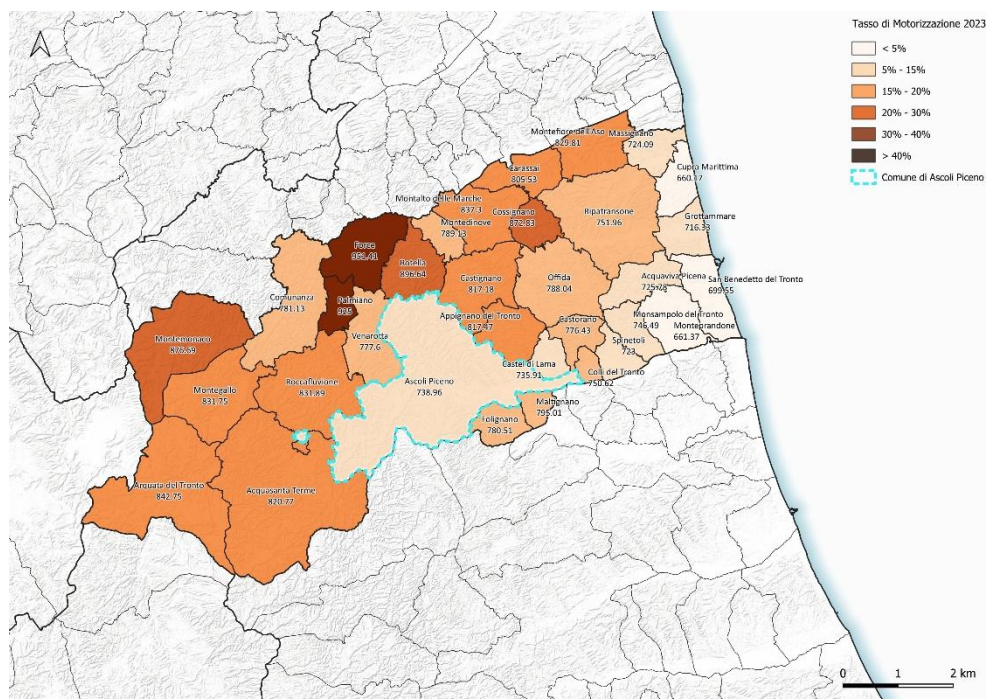


Figura 196 Rappresentazione cartografica del tasso di motorizzazione al 2023 [Fonte dati: ISTAT]

Tra il 2011 e il 2023 il tasso di motorizzazione è cresciuto dell'10.9% nella Provincia di Ascoli Piceno e del 10% nel Comune di Ascoli Piceno.



Il “Report Regionale della Qualità dell’Aria - Anno 2023”, pubblicato a Giugno 2024 dall’Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale ARPA - Marche, contiene per ciascun inquinante la valutazione del trend storico per gli anni 2019-2023.

Vengono presentati i risultati rilevati dalle centraline costituenti la Rete Regionale Qualità dell’Aria (R.R.Q.A.) nella regione, con l’obiettivo della verifica del rispetto dei limiti di legge previsti dal D. Lgs. n. 155/2010 e successive modifiche e integrazioni. I dati sono acquisiti, da un lato, attraverso la strumentazione installata presso le stazioni afferenti alla RRQA, dall’altro derivano dai risultati delle analisi di laboratorio per la determinazione di alcuni parametri specifici. Il Comune di Ascoli Piceno rientra nella zona “Costiero-valliva” ed è dotato di una stazione di rilevamento nella zona di Monticelli, classificata come “Fondo Urbano”.

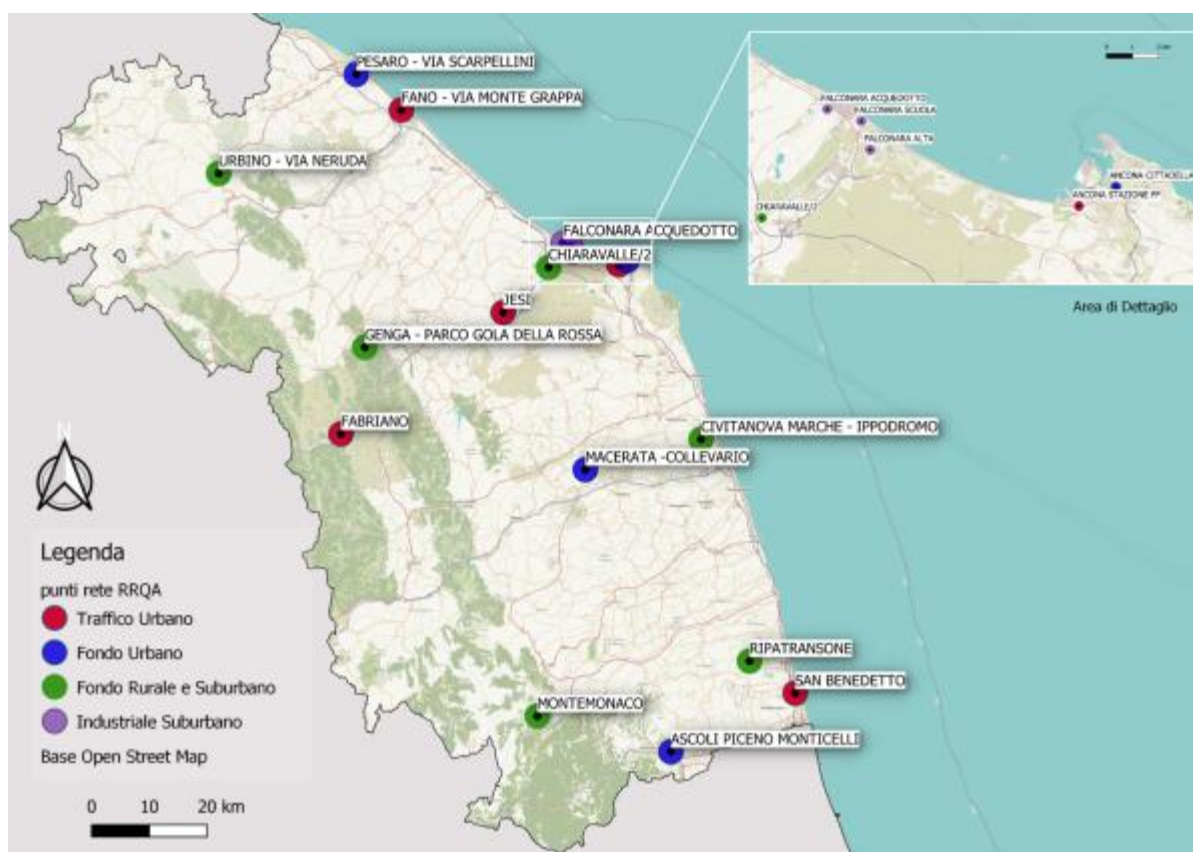


Figura 198 - Ubicazione delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria in Regione. Fonte: ARPA Marche

Zona	Prov.	Comune	Nome Stazione	Classificazione	SO ₂	NO ₂ - NO _x	CO	O ₃	PM ₁₀	PM _{2,5}	Benzene	B(a)P	Metalli
Costiero Valliva	PU	Pesaro	Pesaro - Via Scarpellini	FU		X	X	X	X	X	X		
		Fano	Fano - Via Montegrappa	TU	X	X	X		X	X	X		
	AN	Falconara Marittima	Falconara Alta	IS	X	X		X	X	X	X		
		Falconara Marittima	Falconara Scuola	IS	X	X		X	X	X	X	X	X
		Falconara Marittima	Falconara Acquedotto	IS	X	X		X			X		
		Chiaravalle	Chiaravalle/2	FS	X	X	X	X	X	X	X		
		Ancona	Ancona Stazione FS	TU	X	X	X	X	X	X	X		
		Ancona	Ancona Cittadella	FU	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		Jesi	Jesi	TU		X	X		X	X	X		
		Fabiano	Fabiano	TU		X	X		X	X			
	MC	Macerata	Macerata Collevario	FU		X	X	X	X	X	X		
		Civitanova Marche	Civitanova Marche - Ippodromo	FR		X		X	X	X			
	AP	Ascoli Piceno	Ascoli Piceno Monticelli	FU		X		X	X	X	X		
		San Benedetto del Tronto	San Benedetto del Tronto	TU		X	X		X	X	X		
Collinare Montana	PU	Urbino	Urbino - Via Neruda	FS		X	X	X	X				
	AN	Genga	Genga - Parco Gola della Rossa	FR	X	X	X	X	X	X	X		
		Montemonaco	Montemonaco	FR		X		X	X	X	X		
	AP	Ripatransone	Ripatransone	FR					X	X			

Legenda Tipologia Stazioni:

TU Traffico Urbano | FU Fondo Urbano | FR Fondo Rurale | FS Fondo Suburbano | FS Industriale Suburbano

Figura 199 - Elenco delle stazioni e relativi inquinanti monitorati, secondo D.Lgs. 155/2010 (Anno 2023). Fonte: ARPA Marche

Il valore limite giornaliero di PM₁₀ (50 µg/m³) - da non superare per più di 35 giorni l'anno - nel 2023 è stato rispettato in tutte le 17 stazioni della rete di monitoraggio regionale che lo misurano, così come la media annua dello stesso inquinante (40 µg/m³), che è ovunque inferiore ai limiti di legge. Si conferma il trend positivo degli ultimi anni; solamente in una stazione nel 2019 si sono registrati 36 superamenti a fronte dei 35 consentiti. Anche il valore limite della media annuale di PM_{2,5} (25 µg/m³) è stato rispettato in tutte le 16 stazioni monitorate.

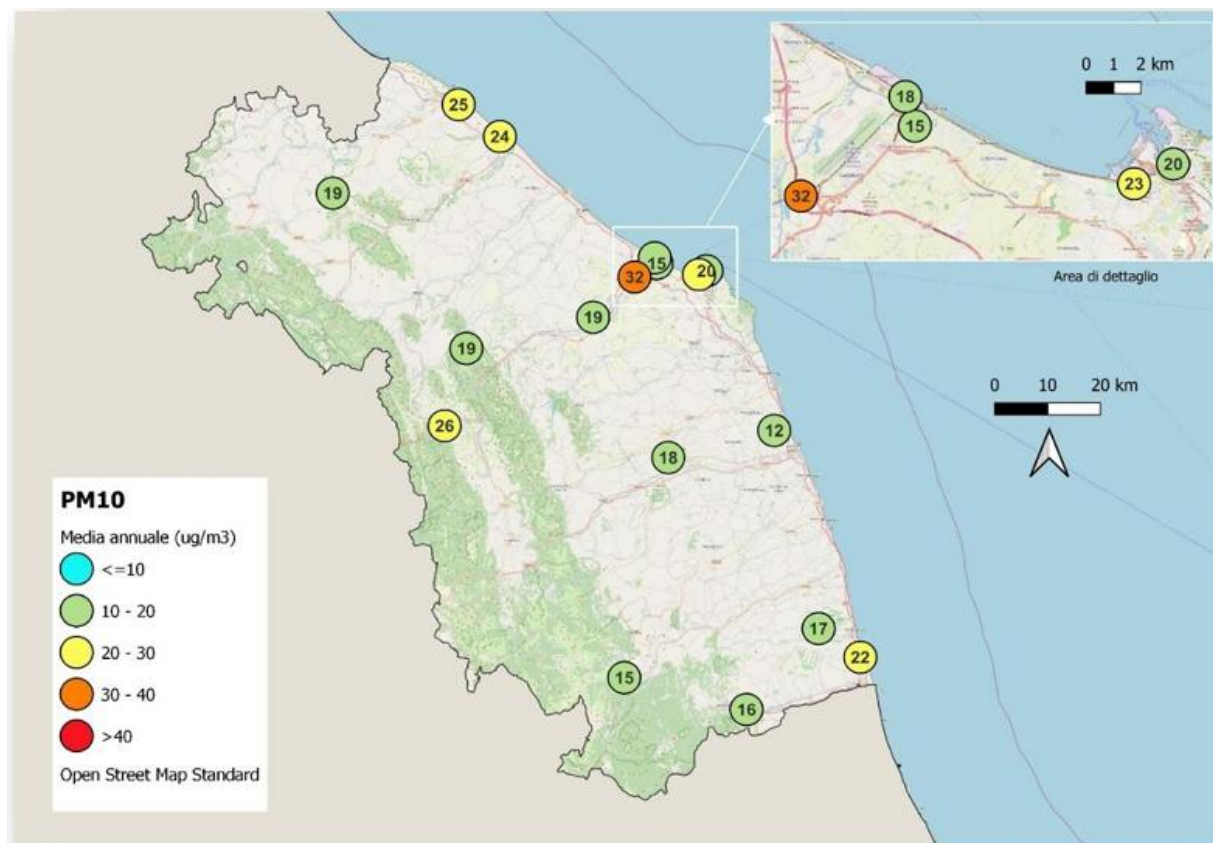


Figura 200 - PM₁₀ media annuale 2023, base OpenStreetMap. Fonte: ARPA Marche

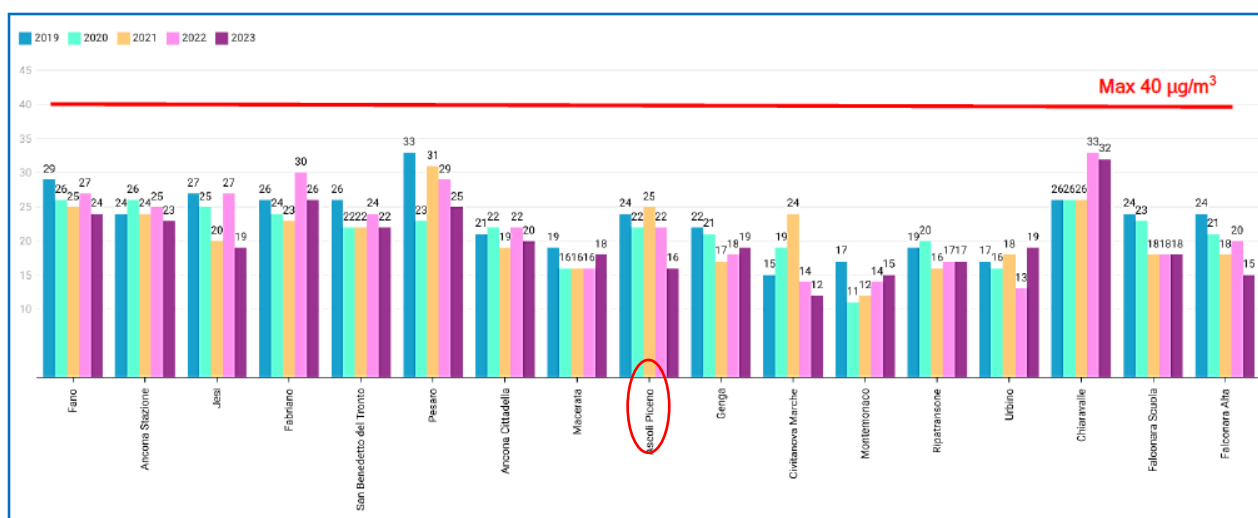


Figura 201 - PM₁₀ Medie annuali 2019-2023 (ug/m³). Fonte: ARPA Marche

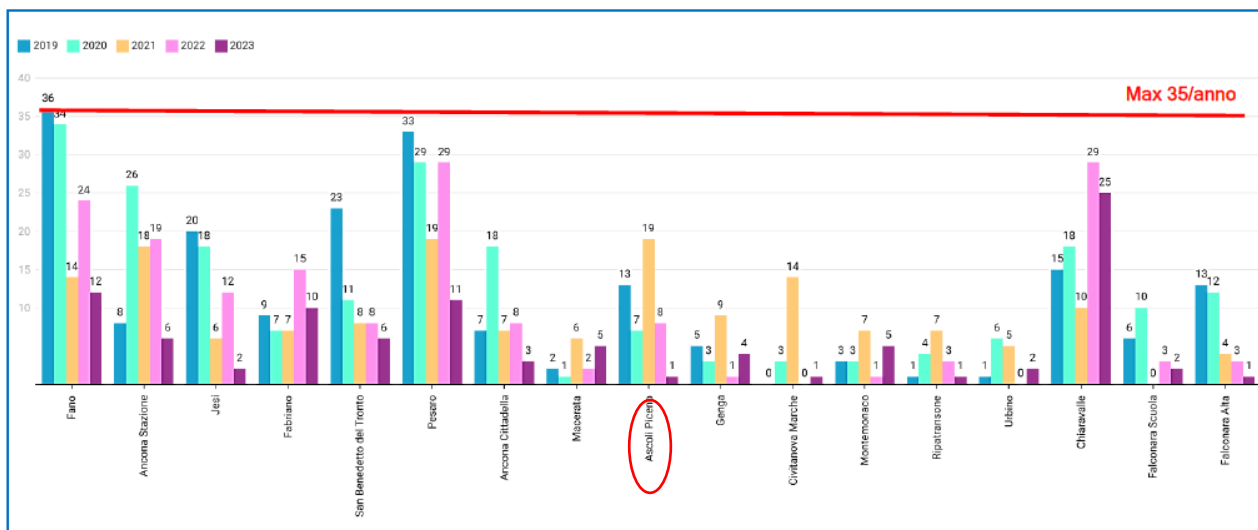


Figura 202 - PM₁₀ N. superamenti soglia 50 µg/m³ anni 2019-2023. Fonte: ARPA Marche

Per il biossido di azoto (NO₂) il limite della media annuale (40 µg/m³) non è stato superato in nessuna delle 17 stazioni che lo rilevano; è stato rispettato altresì il numero di superamenti consentiti per il limite orario (200 µg/m³ da non superare più di 18 volte/anno). Per quanto riguarda l'NO_x, in tutte le stazioni di fondo rurale monitorate il livello critico registrato per la protezione della vegetazione è inferiore al valore limite previsto dalla normativa (30 µg/m³).

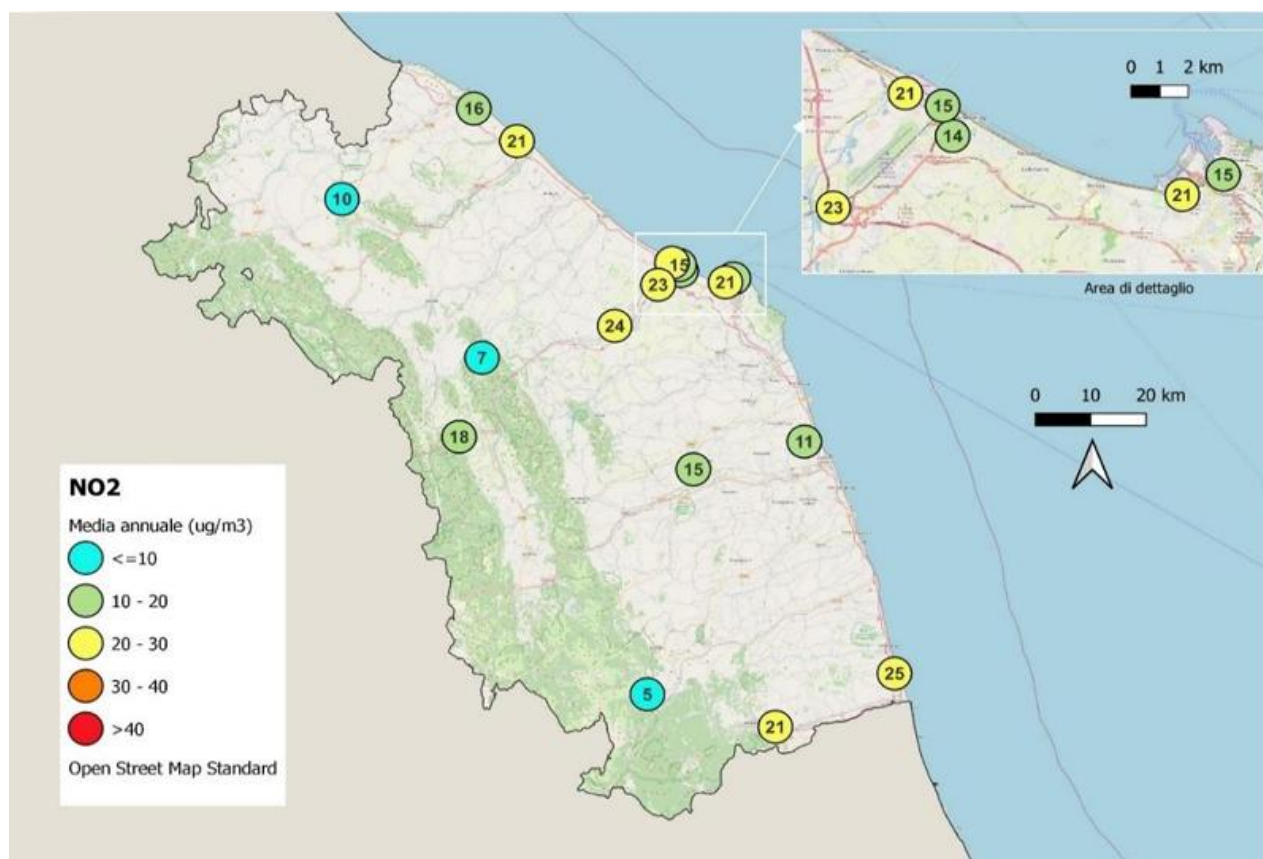


Figura 203 - NO₂ media annuale 2023, base OpenStreetMap. Fonte ARPA Marche

Per quanto riguarda l'Ozono (O₃) il valore obiettivo per la protezione della salute umana (media su 8 ore superiore a 120 µg/m³ da non superare più di 25 giorni all'anno) non è stato rispettato in 2 stazioni su 13 (Genga e Montemonaco), mentre il **valore obiettivo per la protezione della salute umana** calcolato come media dei tre anni 2021-2023 è **stato superato nelle stazioni di Montemonaco e Ascoli Piceno**. La soglia di informazione (180 µg/m³) e la soglia di allarme (240 µg/m³) sono state sempre rispettate in tutte

le stazioni, così come il valore obiettivo per la protezione della vegetazione (AOT40, media su cinque anni 2019-2023) monitorato nelle stazioni di Genga, Civitanova Marche e Montemonaco. I superamenti rilevati sono normalmente correlati alle alte temperature registrate nei mesi estivi.

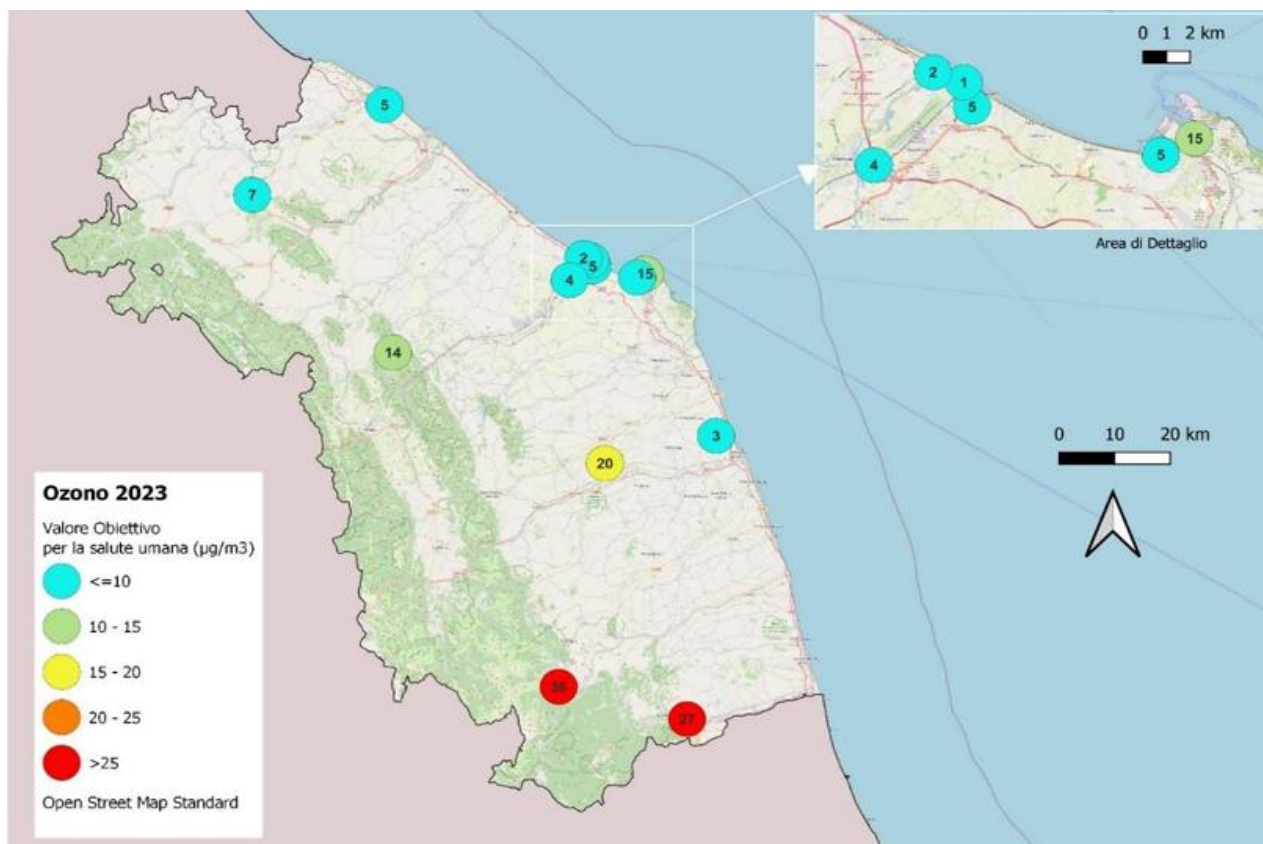


Figura 204 - O₃ superamenti del valore obiettivo come media su 3 anni 2021-2023, base OpenStreetMap. Fonte: ARPA Marche

		< 26 ≥ 26					
Stazione	Tipo Stazione Zona	media dei 3 anni	2023	2022	2021	2020	2019
Ancona Stazione	TU	5	14	0	0	0	2
Pesaro	FU	5	12	1	2	4	3
Ancona Cittadella	FU	15	19	11	14	9	12
Macerata	FU	20	19	26	15	10	30
Ascoli Piceno	FU	27	24	35	22	33	25
Genga	FR	14	28	7	7	16	28
Civitanova Marche	FR	3	1	4	5	7	19
Montemonaco	FR	36	44	30	35	33	36
Urbino	FS	7	6	16	0	0	34
Chiaravalle	FS	4	0	9	2	11	9
Falconara Acquedotto	IS	2	5	0	0	4	1
Falconara Scuola	IS	1	1	2	0	1	1
Falconara Alta	IS	5	1	6	8	13	11

Figura 205 O₃ - N. giorni di superamento per anno civile del limite dei 120 µg/m³ come media giornaliera di 8 ore. Fonte: ARPA Marche

		< 1 ≥ 1				
Stazione	Tipo Stazione Zona	2023	2022	2021	2020	2019
Ancona Stazione	TU	0	0	0	0	0
Pesaro	FU	0	0	0	0	0
Ancona Cittadella	FU	0	0	0	0	7
Macerata	FU	0	0	0	0	0
Ascoli Piceno	FU	0	0	0	0	0
Genga	FR	0	0	0	0	0
Civitanova Marche	FR	0	0	0	0	0
Montemonaco	FR	0	0	25	0	0
Urbino	FS	0	0	0	0	0
Chiaravalle	FS	0	0	0	0	0
Falconara Acquedotto	IS	0	0	0	0	0
Falconara Scuola	IS	0	0	0	0	0
Falconara Alta	IS	0	0	0	0	0

Figura 206 - O₃ N. superamenti valore limite soglia di informazione. Fonte: ARPA Marche

8 Il processo partecipativo di co-progettazione

La redazione del PUMS necessita di una comprensione del luogo che solo l'ascolto di chi vi opera e vi abita può fornire. La comunicazione e la partecipazione al Piano sono ritenuti un elemento fondamentale per orientare le scelte e le strategie pianificatorie, affinché soddisfino realmente i bisogni del territorio. Il processo partecipativo ha visto diverse fasi:

- Autovalutazione interna, in concomitanza con l'avvio del processo di redazione del PUMS
- Press mapping, nel primo periodo durante lo svolgimento delle indagini tecniche
- AperiPUMS e questionario, durante la redazione del quadro conoscitivo
- Primo incontro di partecipazione con stakeholder e cittadini, a chiusura del quadro conoscitivo
- Secondo incontro di partecipazione con stakeholder e cittadini, dopo l'adozione delle linee di indirizzo.

8.1 Autovalutazione interna

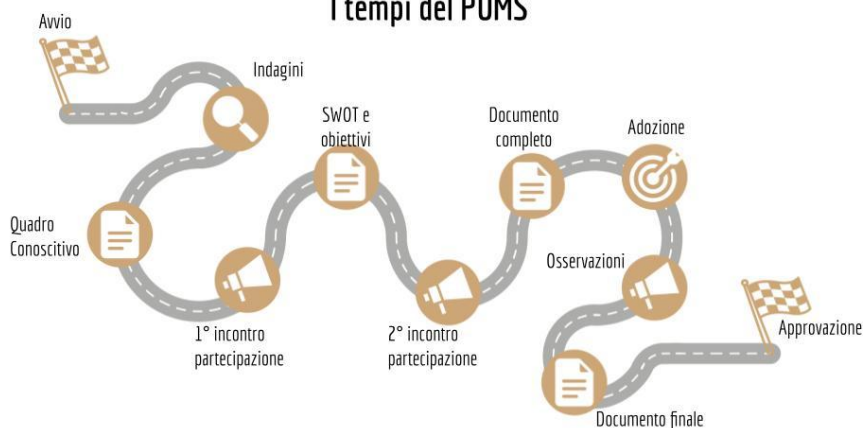
La prima fase di partecipazione ha coinvolto i dirigenti degli uffici, gli assessori e l'Osservatorio permanente per la mobilità sostenibile e la qualità dell'abitare, con una serie di interviste di profondità in cui è stato presentato il PUMS come strumento ed è stata fatta una prima ricognizione dei desiderata e delle potenzialità.

In tutti gli incontri sono state proiettate le slides di introduzione al PUMS, riportate di seguito.

Cos'è il PUMS

- È un Piano strategico
- Si basa su strumenti di pianificazione esistenti
- Considera i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare le necessità di mobilità delle persone e delle merci
- L'obiettivo ultimo è quello di migliorare la qualità della vita delle persone

I tempi del PUMS



Contenuti del PUMS - Quadro conoscitivo

- Gruppo di Lavoro Interdipartimentale
- Quadro Normativo, Pianificatorio e Programmatico
 - su scala nazionale, regionale, provinciale e comunale
- Offerta di mobilità
 - grandi nodi, rete stradale, rete ferroviaria, tpl, rete ciclabili, sharing, ztl, sosta, logistica, ITS
- Domanda di mobilità
 - rilievi di traffico, rilievi di sosta, dati Istat sulla mobilità
- Esternalità del sistema dei trasporti
 - incidenti, parco veicolare, inquinamento
- Processo partecipativo
 - incontri con stakeholder e cittadini

Contenuti del PUMS - Progetto

- Analisi SWOT e Obiettivi Strategici
 - sintesi del Quadro conoscitivo e declinazione degli obiettivi specifici per il Piano
- Strategie, Azioni e Politiche
 - definizione della filiera strategica
- Processo partecipativo
 - incontri con stakeholder e cittadini
- Scenari e valutazioni
 - scenari di intervento progressivi e alternativi, valutazioni economiche di massima
- Monitoraggio

Obiettivi ministeriali

- Accrescere la sicurezza stradale
- Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico
- Incrementare la mobilità attiva
- Migliorare la qualità dell'aria

Sintesi degli incontri con gli uffici e con l'Osservatorio

Gli incontri tecnici con uffici e Osservatorio hanno indagato:

- possibili temi specifici da affrontare nel PUMS di Ascoli
- finanziamenti ricevuti
- progettualità in corso e future per lo scenario di riferimento.

I temi specifici manifestati sono:

- Trasporto pubblico locale
 - Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico
 - Decarbonizzazione parco mezzi TPL
 - Implementare il trasporto pubblico per disabili
 - Trasporto pubblico da e per ospedale
 - Trasporto scolastico
- Aumentare la sicurezza stradale a livello urbano
 - Strumenti di gestione del territorio, con attenzione al territorio montano
- Implementare la city logistic
 - Fondamentale da analizzare in centro storico
 - Spazi e normazione degli accessi
 - Punti di interscambio tra mezzi pesanti e leggeri
- Collegamenti ciclabili tra periferia e centro
- Aumento accessibilità e qualità urbana
 - Abbattimento barriere architettoniche
 - Utilizzo improprio dei permessi disabili.

Dagli incontri è emerso come il Comune di Ascoli al momento ha attivi molti finanziamenti che riguardano la mobilità o che influiscono sulla mobilità, derivanti dai fondi PNRR, PINQuA, ITI, fondo per la ricostruzione post sisma del 2016, PNC, che si sommano ai contributi regionali per i programmi di esercizio del trasporto pubblico, per il rinnovo del parco rotabile e il bando della Regione Marche per migliorare la qualità dell'aria.

Per quanto riguarda i progetti in corso e futuri da valutare nello scenario di riferimento, durante gli incontri sono stati citati il nuovo ponte sul fiume Tronto, i tre progetti per spazi aperti del PINQuA che riguarderanno Piazza San Tommaso, Parco Saladini Pilastri e la pista ciclopedonale.

Sintesi degli incontri con gli assessori

Gli incontri tecnici con gli assessori hanno indagato le aspettative per il PUMS, i temi centrali che dovrebbe affrontare il Piano, il ruolo della comunicazione e della partecipazione.

Grande importanza riveste il ruolo della vivibilità e del miglioramento quindi delle condizioni di circolazione di merci e accessibilità sia per il centro storico, sia per alcune zone critiche e fragili nelle periferie e nelle frazioni. Il PUMS può supportare la città in questo momento di transizione, per migliorare l'offerta in linea coi tempi, valorizzare la città e attrarre turisti e residenti.

La comunicazione riveste un ruolo centrale, per veicolare correttamente i messaggi, i temi e le proposte del PUMS. La condivisione del piano con la cittadinanza deve essere costruita durante tutto l'iter del piano, in modo che possano essere decisioni partecipate e interiorizzate dai cittadini. Fondamentale il coinvolgimento degli stakeholder e delle associazioni e comunità sul territorio, per allargare il bacino di partecipanti agli eventi. È emersa la proposta di impostare un calendario di eventi di warm-up prima dell'evento di partecipazione vero e proprio, in modo da far conoscere l'evento e permettere la partecipazione ad una platea più ampia possibile.

I temi emersi come fondamentali da affrontare nel PUMS sono stati:

- Regolamentazione della sosta
 - Collegamenti tra parcheggi di interscambio e luoghi di interesse, con incremento dei bus navetta
- Zona a traffico limitato e integrazione con il sistema di trasporto pubblico
- Implementazione del Biciplan esistente
- Migliorare il sistema logistico.

8.2 Il press mapping

Il press mapping è un metodo di indagine che consente di osservare, comprendere e interpretare i temi maggiormente discussi e ricorrenti all'interno del dibattito pubblico e mediatico. A tale scopo, possono essere analizzate testate giornalistiche e pagine di social media (netnografia) delle comunità locali cittadine. L'analisi viene comunemente svolta preliminarmente all'elaborazione di studi tecnici (valutativi, programmatici, strategici e progettuali), contribuendo a qualificarli in modo significativo.

L'indagine è stata circoscritta al Comune di Ascoli nonché agli ambiti territoriali strettamente interconnessi. Sono state esplorate sei testate giornalistiche (quotidiani online): Corriere Adriatico, Cronache Picene, Gazzetta di Ascoli, Il Resto del Carlino, Piceno Oggi, Riviera Oggi.

Sono stati analizzati gli articoli pubblicati negli ultimi 5 anni secondo una ricerca per parole chiave, quali mobilità, mobilità sostenibile, ciclabilità, ciclabile, viabilità, incidenti, parcheggi, piano urbano della mobilità sostenibile, PUMS, biciplan, traffico, sosta, trasporto, biciclette, ciclopedonale.

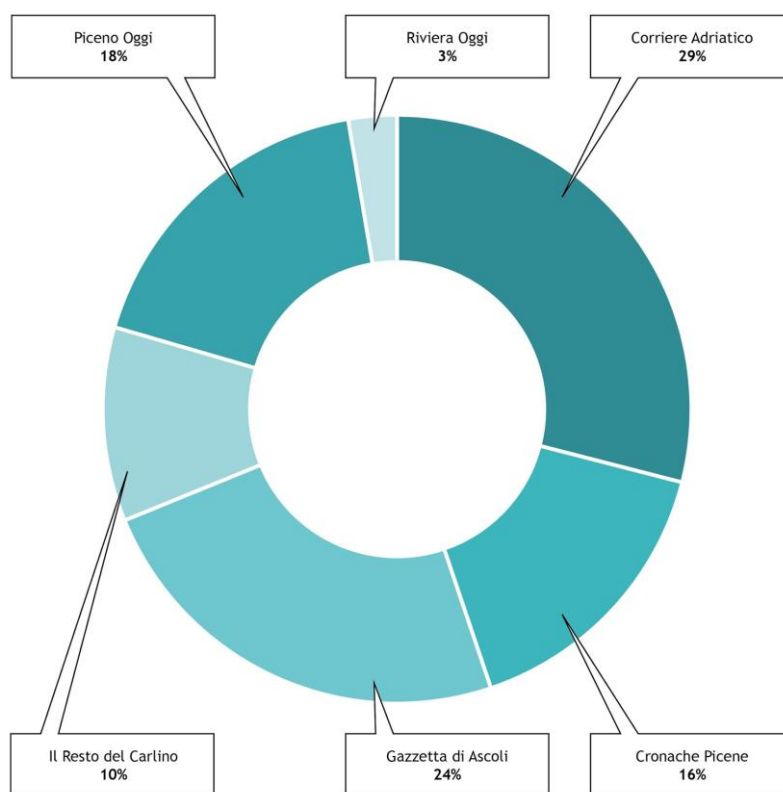


Figura 207 - Percentuale di articoli analizzati per testata

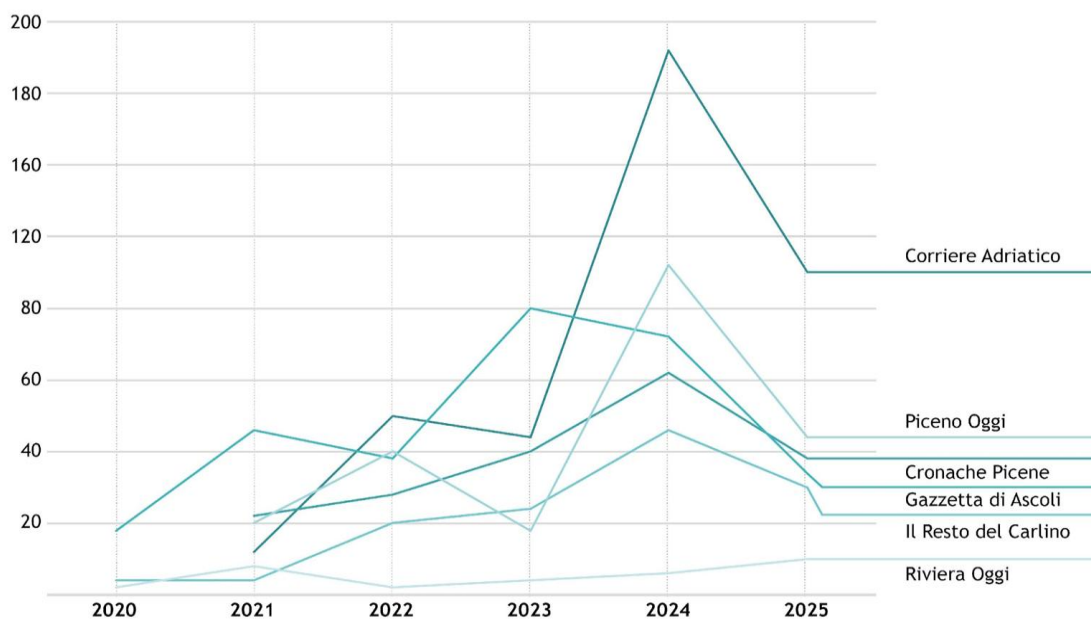


Figura 208 - Arco temporale indagato: articoli pubblicati negli ultimi 5 anni, da maggio 2020 a maggio 2025

Attività delle testate indagate

Il quotidiano più attivo risulta il Corriere Adriatico con un totale di 174 articoli, seguito a breve distanza dalla testata online della Gazzetta di Ascoli (144) e, in ordine decrescente, seguono Piceno Oggi (107), Cronache Picene (85), il Resto del Carlino (64) e, infine Riviera Oggi (16).

Riviera Oggi, come intuibile dal nome, è un quotidiano caratterizzato per l'attenzione per ciò che accade principalmente verso le località situate lungo la costa. Tuttavia, si è deciso di indagare anche questa testata poiché le notizie riportate dalla redazione molto spesso travalicano i confini del litorale.

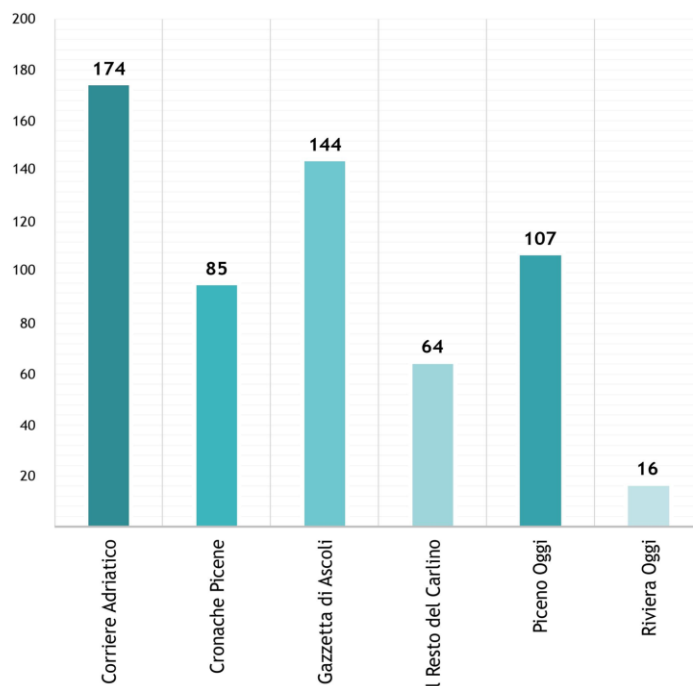


Figura 209 - Attività delle testate indagate

Come è possibile notare nel grafico in Figura 210 riportante la somma degli articoli rintracciati distribuiti per annualità e testate, Il dibattito riguardo le ampie tematiche della mobilità cittadina segue una direzione ascendente nell'arco temporale di riferimento. A partire dalle poche notizie reperite nei database per il periodo maggio-dicembre 2020, annualmente, i numeri tendono a crescere.

Il picco di articoli si registra nel 2024 ma il trend di crescita è confermato dalle 5 mensilità di gennaio-maggio del 2025, che presentano già attualmente numeri maggiori rispetto al medesimo periodo dello scorso anno.

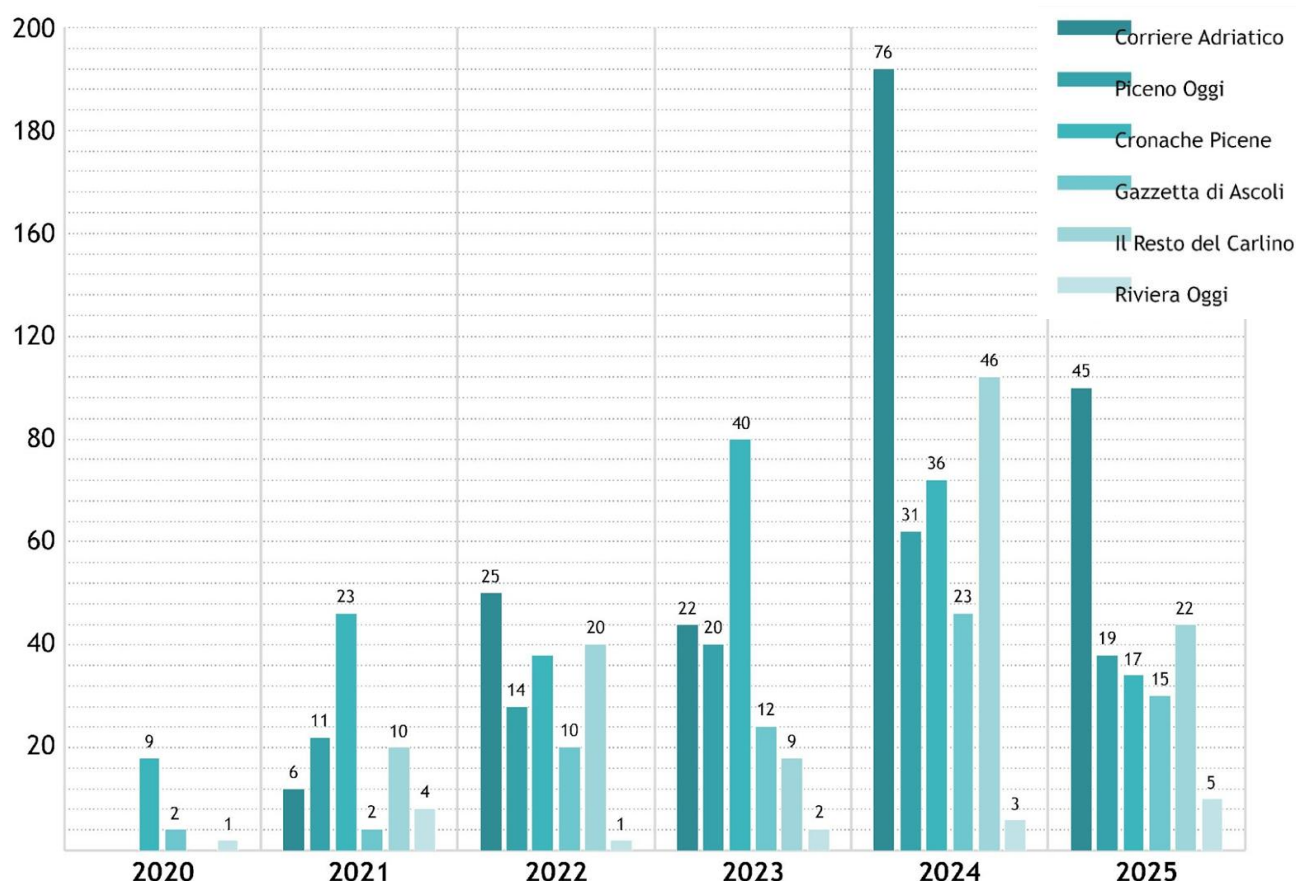


Figura 210 - Testate giornalistiche indagate - Per anno

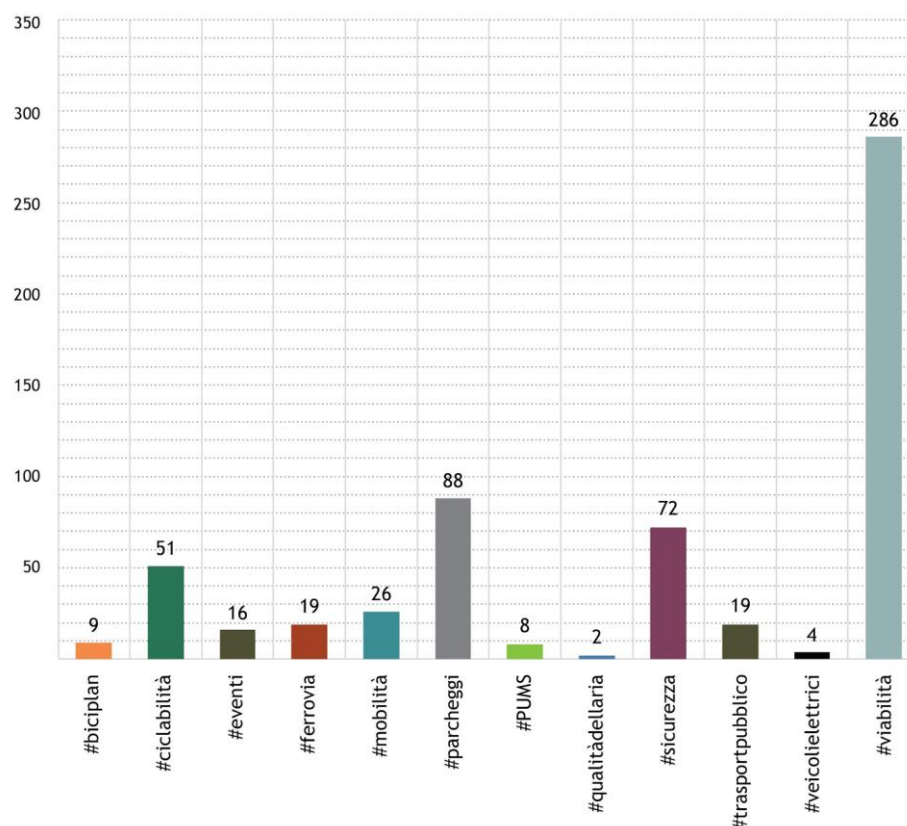


Figura 211 - Categorizzazione degli articoli per tema

Articoli categorizzati per tema

La tematica maggiormente riportata nel dibattito è quella della viabilità. Gli articoli indagati hanno per oggetto modifiche e informazioni, ma anche criticità e progettazioni.

Il PUMS, è una tematica che inizia ad essere affrontata soltanto nel 2025, in concomitanza con le prime operazioni di avvio dell'iniziativa. Una situazione simile è riscontrabile per il biciplan che diviene oggetto di dibattito principalmente nel 2021-22-23, durante la preparazione, la predisposizione e l'adozione del piano.

Altre tematiche ricorrenti e molto dibattute risultano i parcheggi e la sicurezza, seguite dalla ciclabilità.

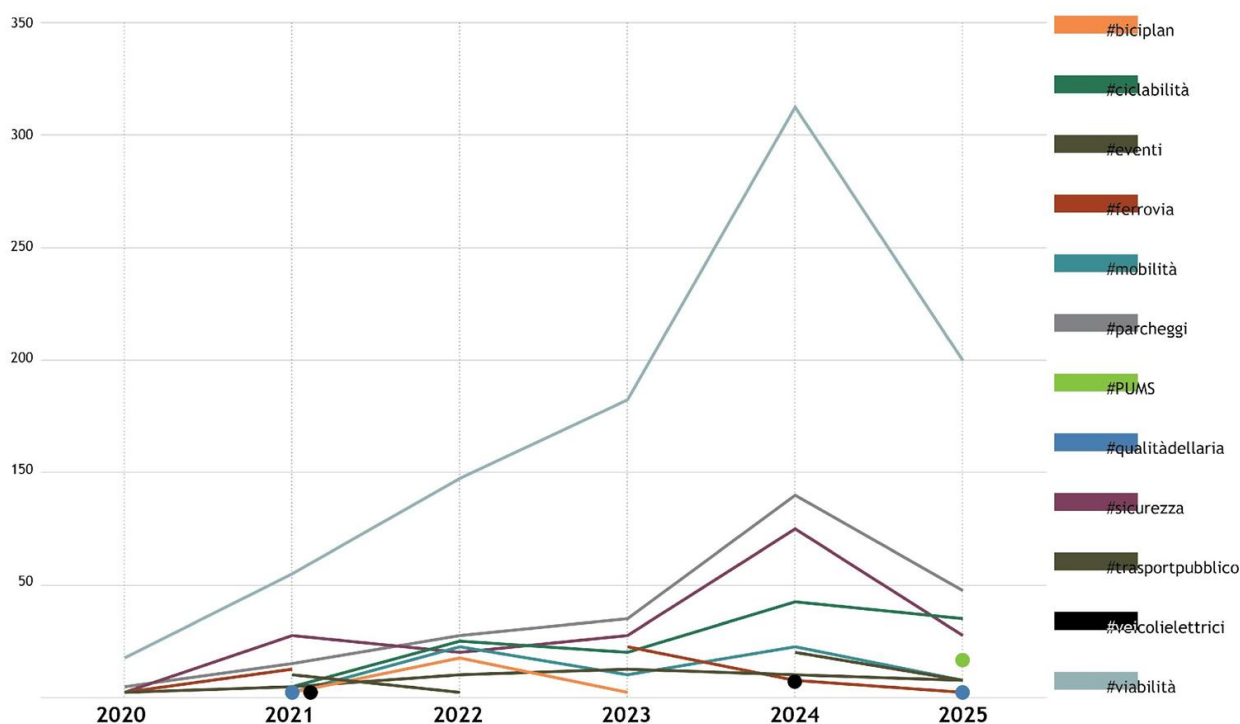


Figura 212 - Andamento delle tematiche negli anni

Articoli categorizzati per sentiment

Con l'analisi del sentiment si intende categorizzare gli articoli sulla base del taglio con cui viene affrontato l'argomento della mobilità.

Come si può notare dal grafico in Figura 213, il tema della viabilità è rappresentato principalmente dai sentiment #lavoriincorso e #eventiincorso, quindi articoli che parlano di chiusure stradali occasionali. Il tema della ciclabilità è rappresentato principalmente dal sentiment #premi, poiché Ascoli ha ricevuto numerose certificazioni nel corso degli ultimi anni legate alla mobilità ciclistica. Il sentiment #progetto presenta soprattutto articoli riguardo la ciclabilità, i parcheggi e la viabilità. Il sentiment #criticità presenta soprattutto articoli riguardo la sicurezza, i parcheggi e la viabilità.

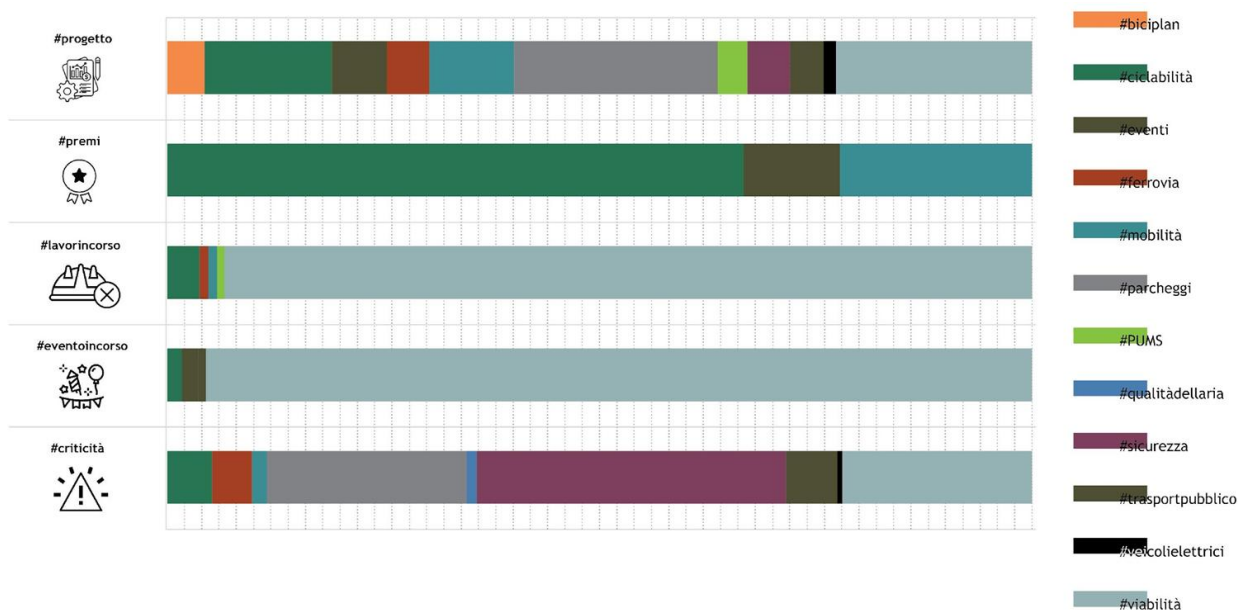


Figura 213 - Categorizzazione degli articoli secondo il sentiment

Sono stati analizzati i 5 temi preponderanti in rapporto al sentiment:

- ciclabilità
- trasporto pubblico
- parcheggi
- viabilità
- ferrovia

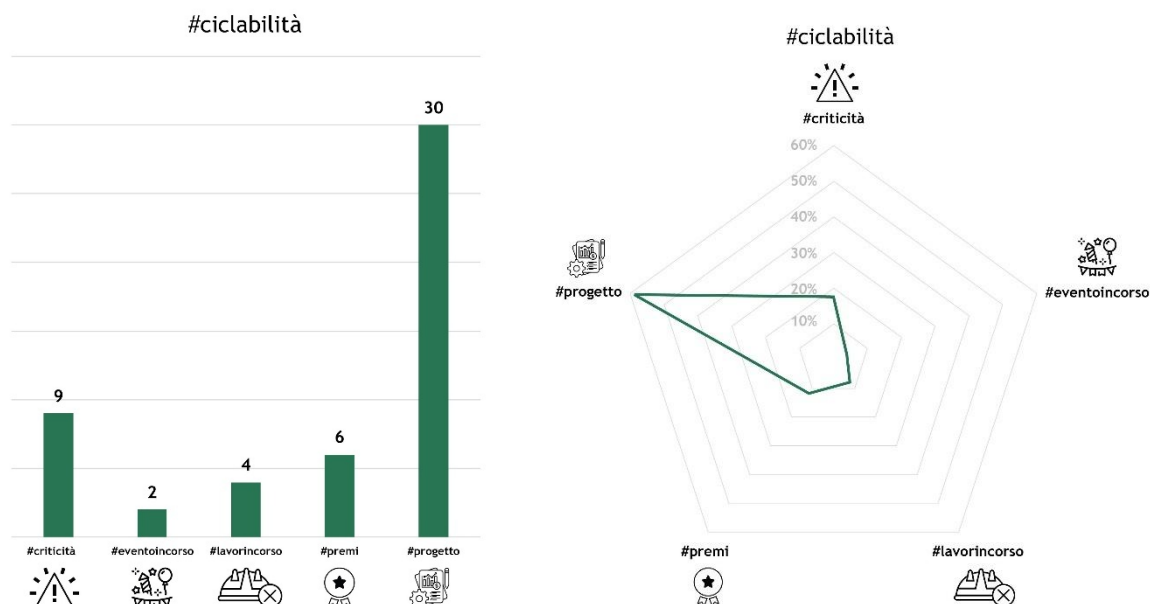


Figura 214 - Rapporto tra sentiment e tema ciclabilità

Per il tema della ciclabilità, è preponderante il sentiment del progetto, seguito da criticità.

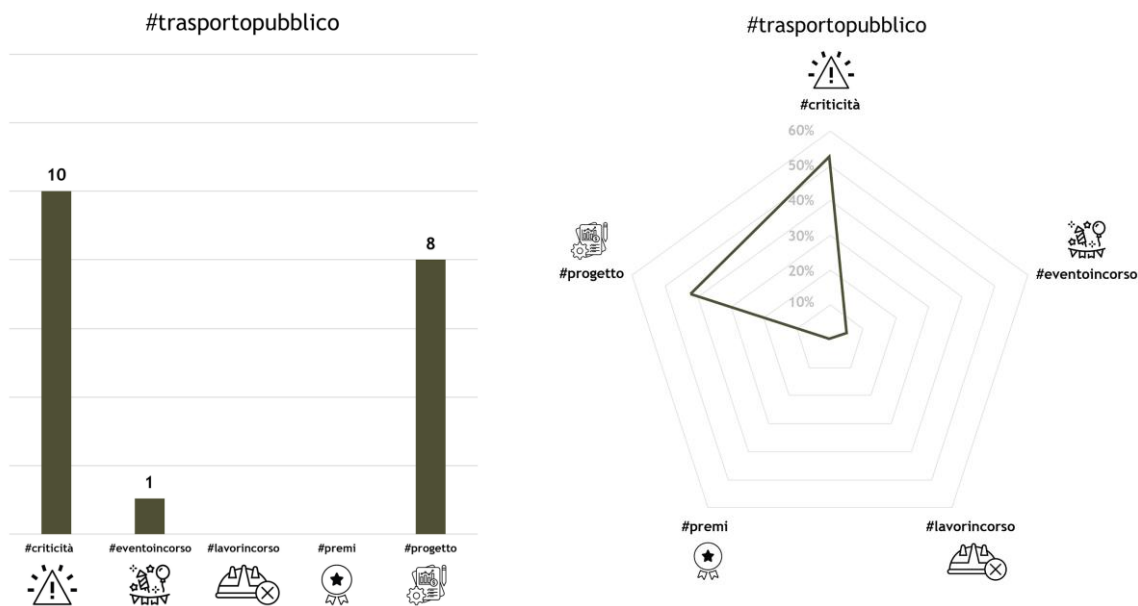


Figura 215 - Rapporto tra sentiment e tema trasporto pubblico

Per il tema del trasporto pubblico, i sentiment principali sono criticità e progetto.

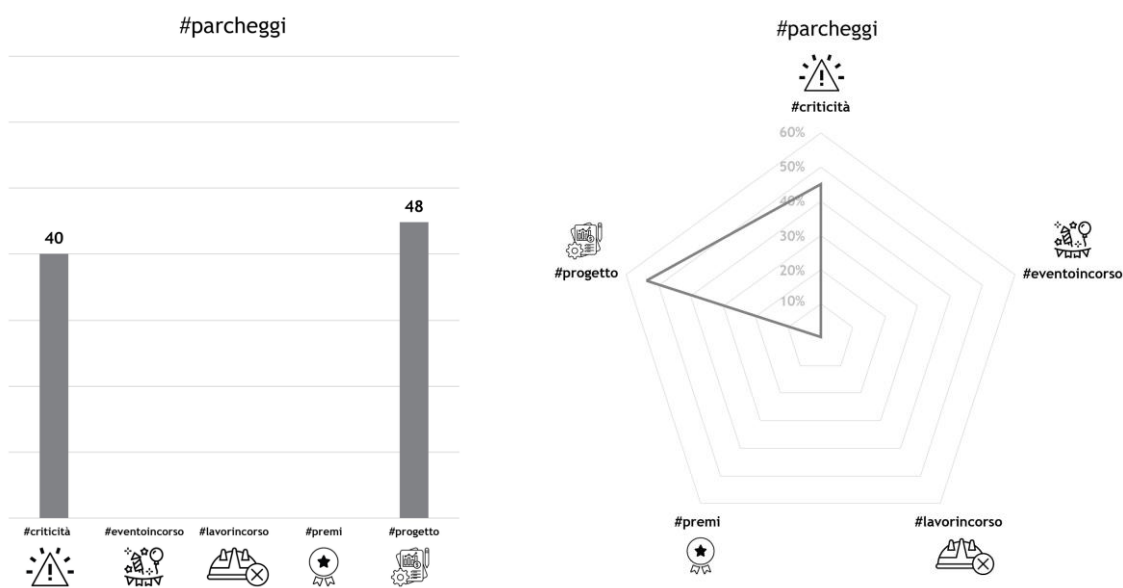


Figura 216 - Rapporto tra sentiment e tema parcheggi

Anche per il tema dei parcheggi, i sentiment principali sono criticità e progetto.

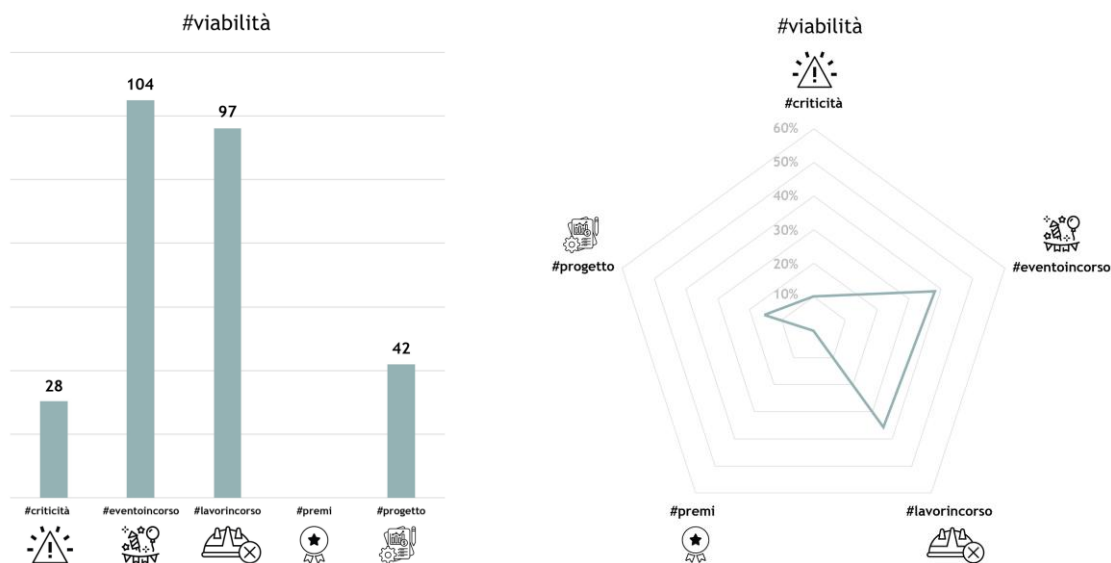


Figura 217 - Rapporto tra sentiment e tema viabilità

Per il tema della viabilità veicolare, il sentiment principale è eventi in corso, seguito da lavori in corso e successivamente progetto.

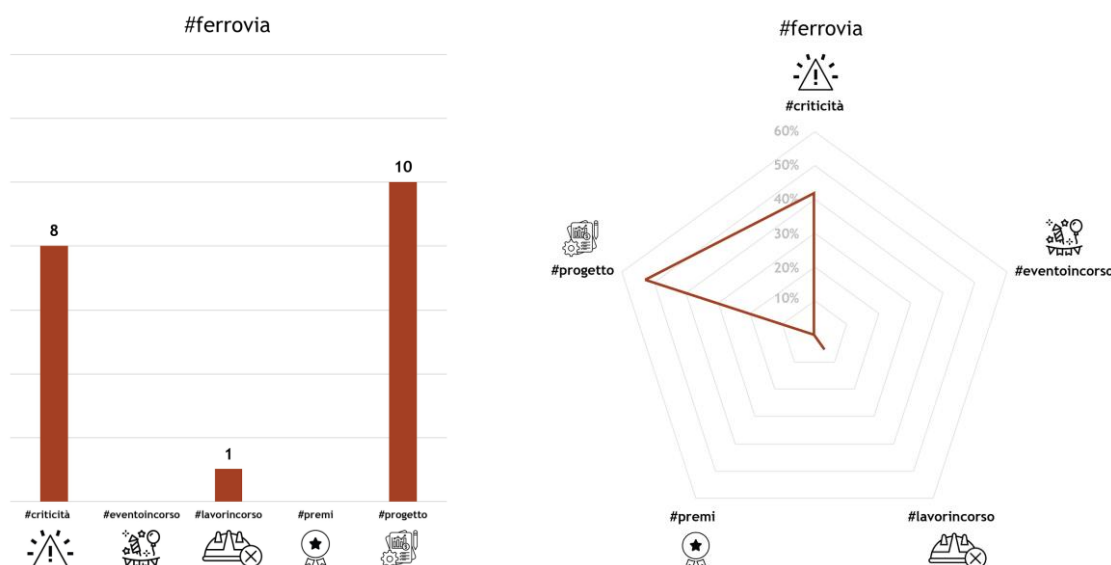


Figura 218 - Rapporto tra sentiment e tema ferrovia

Infine, per il tema della ferrovia, il sentiment principale è quello del progetto, seguito dal sentiment criticità.

Geografia del dibattito

Parallelamente alla mappatura del sentiment dei singoli contributi si è cercata di definire una geografia delle aree di dibattito.

Maggiormente trattato risulta il centro storico, ma emergono anche dal dibattito le zone di Porta Maggiore e Monticelli, quartieri che, seppur in differenti, maniere, risultano particolarmente nevralgici per il sistema della mobilità cittadina.

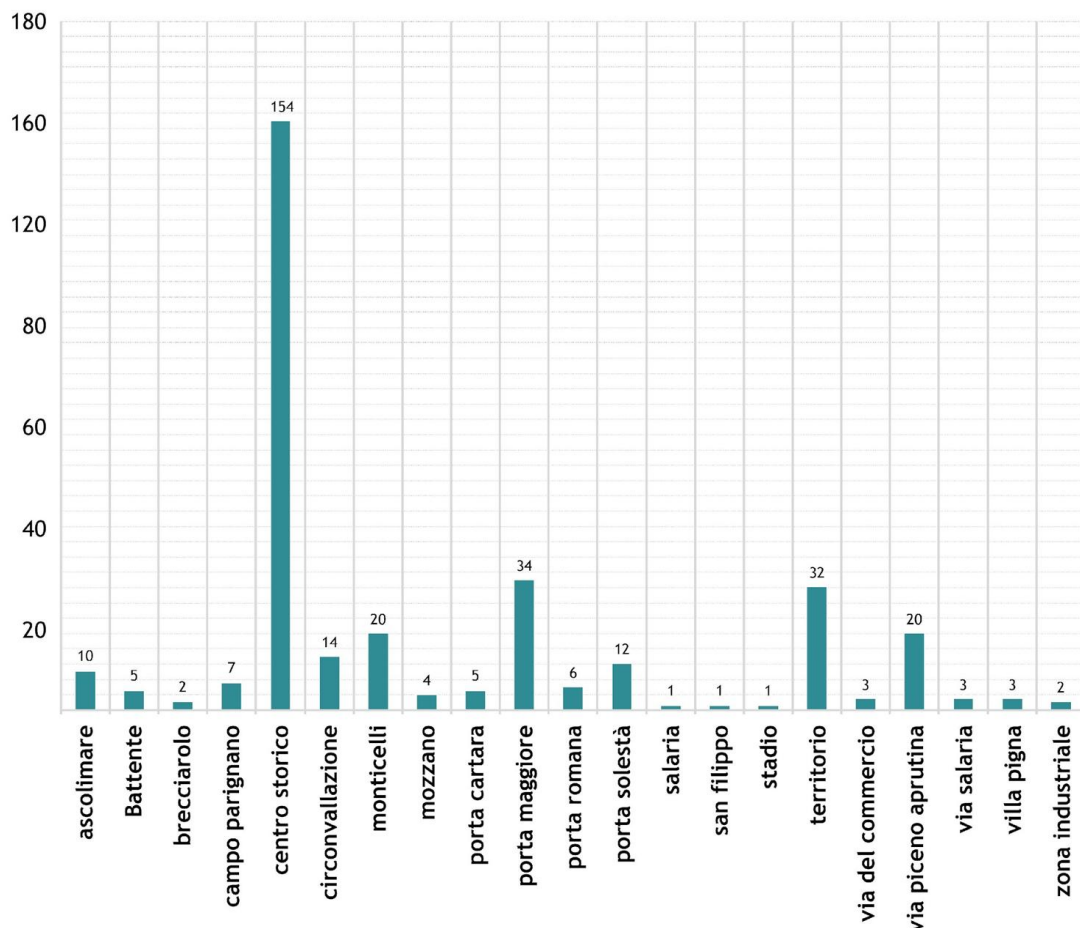
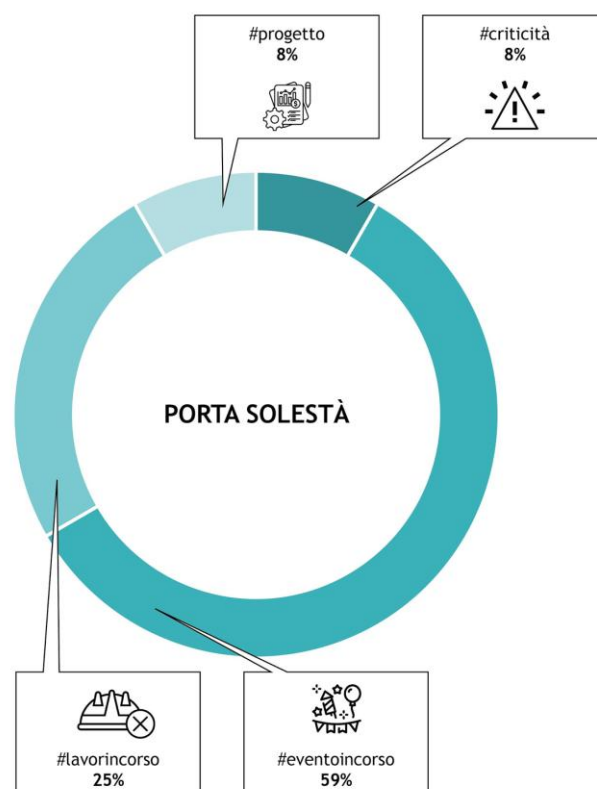
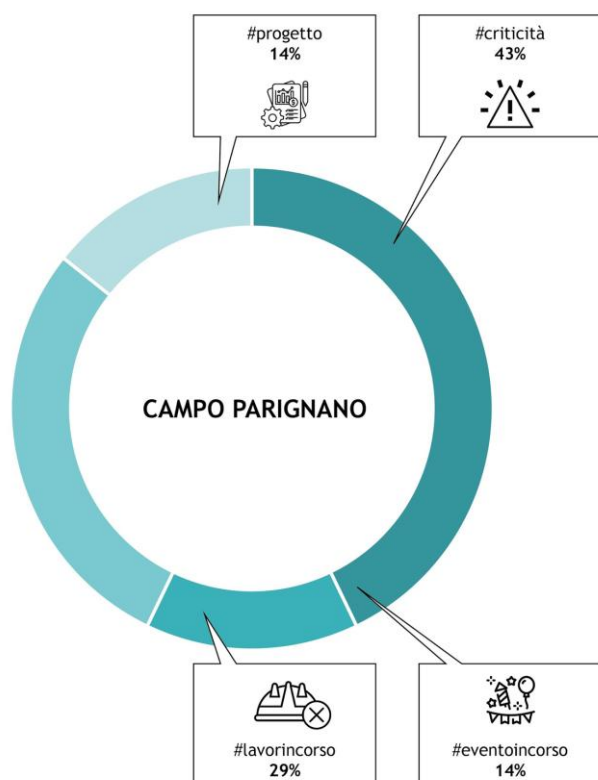
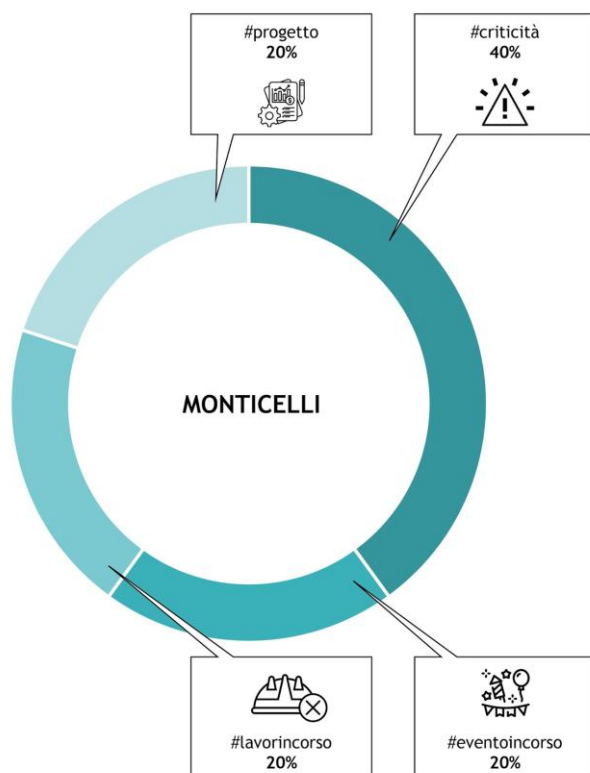
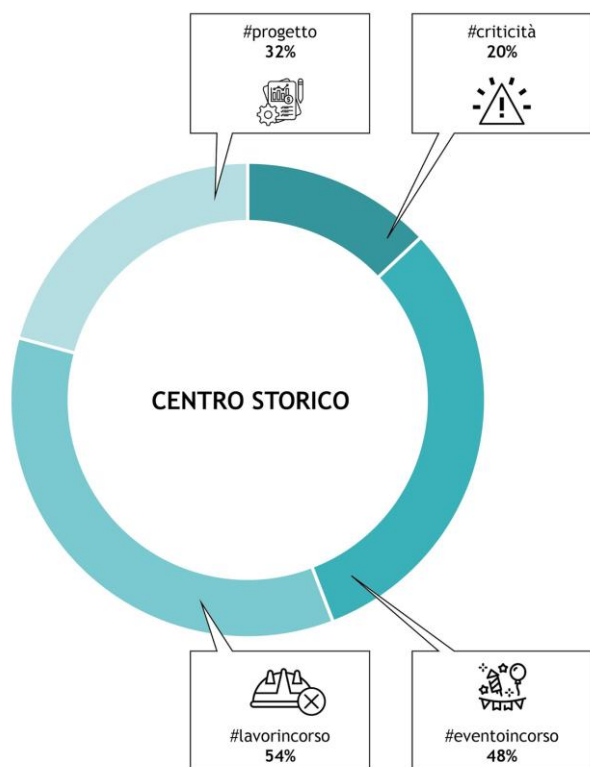


Figura 219 - Geografia del dibattito - Suddivisione degli articoli per zona



Figura 220 - Geografia del dibattito - Distribuzione spaziali degli articoli

Volendo mettere in relazione i quartieri principali con il sentiment degli articoli che li riguardano, è possibile notare come il Centro Storico, maggiormente presente nella stampa, sia soprattutto oggetto di lavori in corso e di eventi in corso; i quartieri Monticelli, Campo Parignano e Porta Romana presentano principalmente criticità; il quartiere Porta Solestà è principalmente menzionato per eventi in corso, e Porta Maggiore invece è principalmente interessato da progetti.



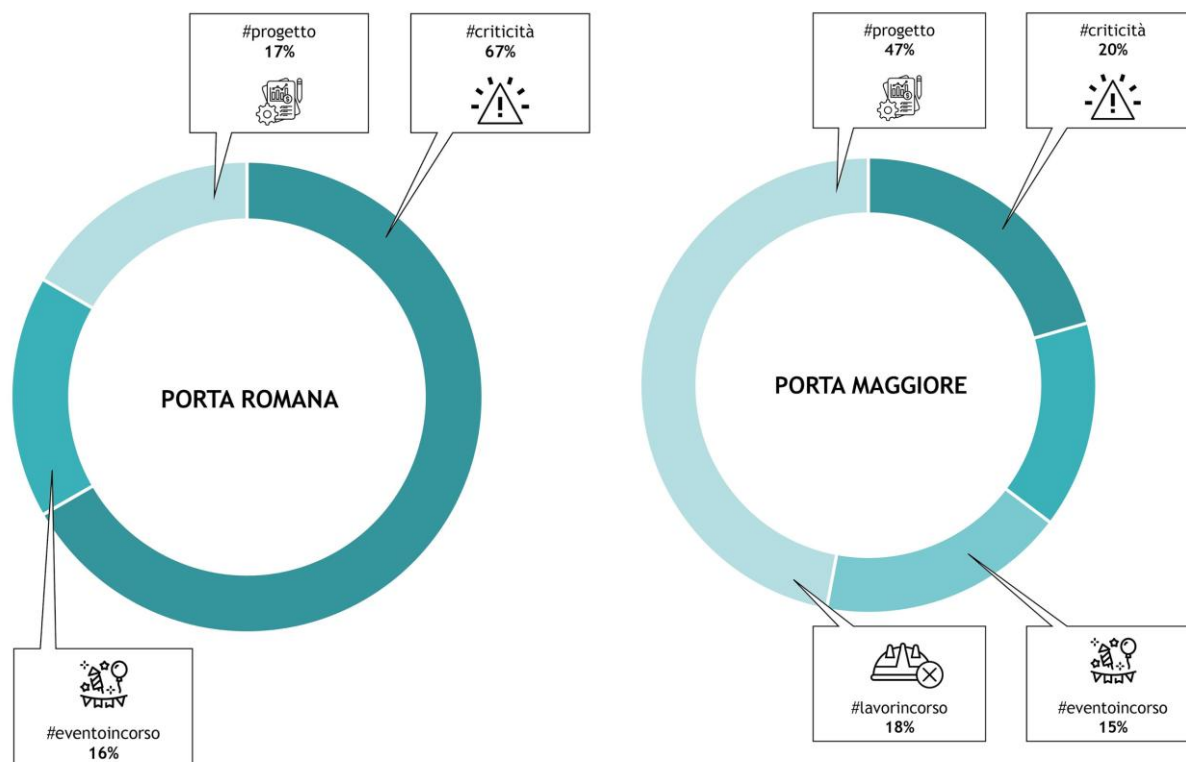


Figura 221 - Rapporto tra geografia e sentiment

Infine, attraverso uno sguardo ravvicinato, si è analizzato quali sono i principali eventi che incidono sulla mobilità ascolana. Da tale lettura emerge la fotografia di una città dinamica e caratterizzata da numerose iniziative, anche di importanza nazionale, che prendono corpo e si susseguono durante tutto l'anno.



Figura 222 - Rappresentazione della ricorrenza degli eventi negli articoli analizzati

8.3 AperiPUMS e coinvolgimento della popolazione

Essendo il PUMS un piano-processo, fortemente basato sulla partecipazione tanto degli stakeholder quanto dei cittadini, risulta estremamente importante la comunicazione e divulgazione dell'intero percorso a tutta la città. Per garantire la massima chiarezza in merito ai passaggi e alle tematiche in merito ai quali i cittadini sono chiamati ad esprimersi, nella redazione del PUMS di Ascoli, prende corpo l'attività degli *AperiPUMS*. Eventi informali, svolti in occasioni conviviali come gli aperitivi, mirati alla massima divulgazione del questionario e pensati per l'aiuto e la facilitazione nella redazione dello stesso.

L'iniziativa si è svolta in seguito alla presentazione e all'attivazione del questionario online *PUMS Ascoli Piceno - Per una mobilità condivisa*, avviata nel mese di Marzo 2025. I tre incontri che nel complesso compongono l'attività degli *AperiPUMS* hanno interessato i mesi di Marzo e Aprile 2025, e hanno riscosso un discreto successo con la partecipazione di circa una trentina di persone per ogni appuntamento.

I tre *AperiPUMS* si sono svolti nelle mattinate del 30 Marzo, del 5 Aprile e del 27 Aprile, rispettivamente presso le attività commerciali del *Little Bar*, del *Bar Royal* e del *Bar Sestili*, localizzati in quartieri strategici per la presenza di popolazione e servizi, e in funzione delle differenti esigenze della mobilità cittadina.

Il **primo appuntamento** è stato svolto nel quartiere periferico di Monticelli, un'area poco attrezzata di servizi, è anche la più lontana rispetto al centro della città. Il quartiere è caratterizzato dalla presenza di un'importante infrastruttura viabilistica e da tessuti urbani eterogenei che rendono questa un'area estremamente complessa per le tematiche della mobilità. Ad apertura dell'incontro il Sindaco, Marco Fioravanti, e gli Assessori all'Ambiente e all'Urbanistica, rispettivamente Attilio Lattanzi e Giovanni Silvestri, hanno fornito un breve quadro delle attività in corso e, ringraziando i presenti, hanno incentivato il dialogo tra cittadini e pubblica amministrazione.

Successivamente, per garantire la massima comprensione e permettere a tutti i cittadini di comprendere a pieno le potenzialità e le necessità dell'attività, è stata svolta una breve presentazione dello strumento del PUMS, delle tempistiche e delle caratteristiche del piano in generale, fornendo inoltre informazioni specifiche sulle tappe e sul processo in corso nel caso specifico del PUMS di Ascoli Piceno. La partecipazione a questo primo *AperiPUMS*, è stata positiva e notevolmente efficace, alcuni cittadini hanno chiesto aiuto nella compilazione del questionario ma hanno anche sollevato domande e suggerito possibili strade per l'implementazione del processo partecipativo stesso. In particolare, di notevole rilevanza è stata l'osservazione in merito ad un possibile maggior coinvolgimento dei giovani all'interno del processo partecipativo, ritenuti i veri e maggiori fruitori delle strategie che il PUMS metterà in campo per i prossimi anni.

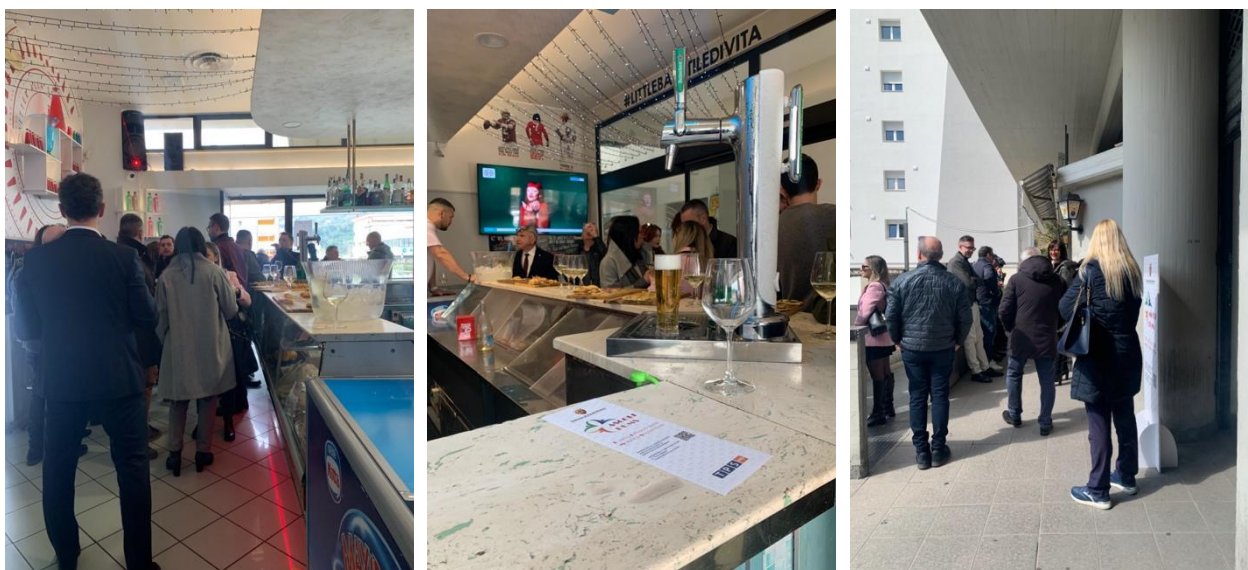


Figura 223 - Il primo AperipUMS al Little Bar di Monticelli.

Il **secondo appuntamento** ha seguito lo stesso approccio metodologico dell'incontro precedente e una partecipazione dei cittadini altrettanto simile. Questo secondo ApriPUMS si è svolto nel quartiere Luciani, situato nell'ampia zona definita Porta Maggiore, che rappresenta l'area più popolosa della città, fondamentale per la mobilità di Ascoli Piceno poiché qui è posizionata la stazione ferroviaria ma è anche questa l'area dove è possibile trovare la maggior concentrazione degli istituti scolastici della città (in particolare di Scuole secondarie di secondo grado). Anche durante tale incontro numerosi cittadini hanno fatto osservazioni e sollevato numerosi quesiti in merito alle possibili strategie che un PUMS può mettere in atto e ai settori di competenza di tale strumento. Durante tale incontro, Alessandro Paoletti, ha consegnato un documento, allegato al presente testo, con alcuni spunti e suggerimenti per il miglioramento della mobilità della città.

Infine, l'**ultimo AperipUMS**, si è svolto nel centro storico, in occasione della *Giornata senza auto*, e ha visto un'importante partecipazione grazie all'inserimento nelle più ampie attività della mattinata.



Figura 224 - L'ultimo AperipUMS al Bar Sestili in centro storico.

8.4 Il questionario

Il questionario è stato pubblicato il 17 marzo 2025 sul sito istituzionale del Comune di Ascoli e successivamente diffuso sui canali istituzionali e tramite passaparola. I dati sono stati raccolti fino all'11 maggio 2025. Sono state inviate 396 risposte di cui 251 complete. Sono state prese in esame solo le risposte complete.

Gli obiettivi dell'indagine erano:

- Raccogliere le criticità percepite dalla cittadinanza, primi feedback sull'importanza percepita degli obiettivi ministeriali e sui temi del PUMS
- Avviare un dibattito con la popolazione sui temi della mobilità
- Stimolare l'interesse verso il percorso di partecipazione e condivisione del Piano.

Gli esiti attesi erano:

- Dati qualitativi sullo stato della mobilità ad Ascoli Piceno
- Mailing list per inviti futuri legati al processo partecipativo.

Il questionario consiste in 11 domande divise in 3 sezioni: Come vedi la mobilità di Ascoli, Atlante delle segnalazioni, anagrafica.

Le domande si presentano con tono colloquiale e registro semplice, per incentivare e facilitare la compilazione ad un ampio spettro di cittadini.

Si riportano alcuni esiti significativi.

I partecipanti sono equamente divisi per genere, e ben distribuiti per età.

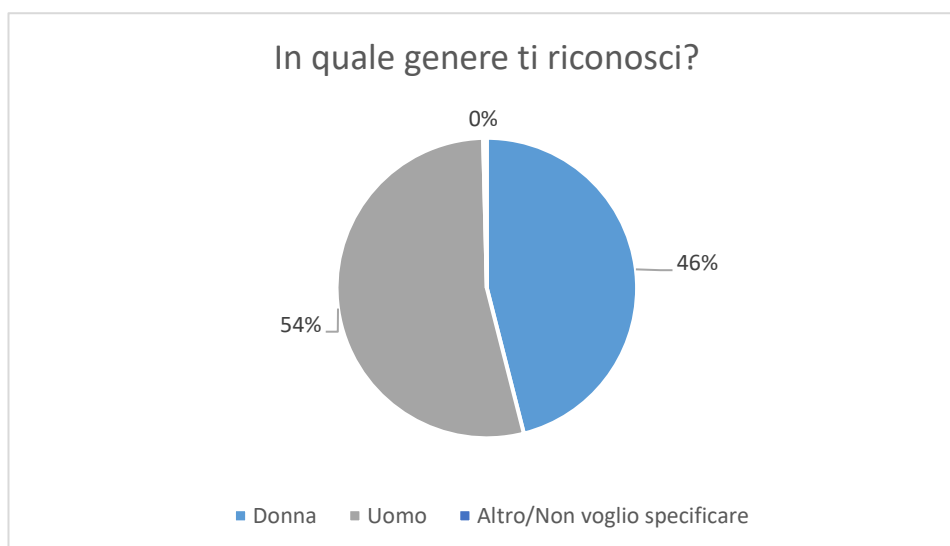


Figura 225 - Grafico delle risposte legate all'anagrafica - Genere

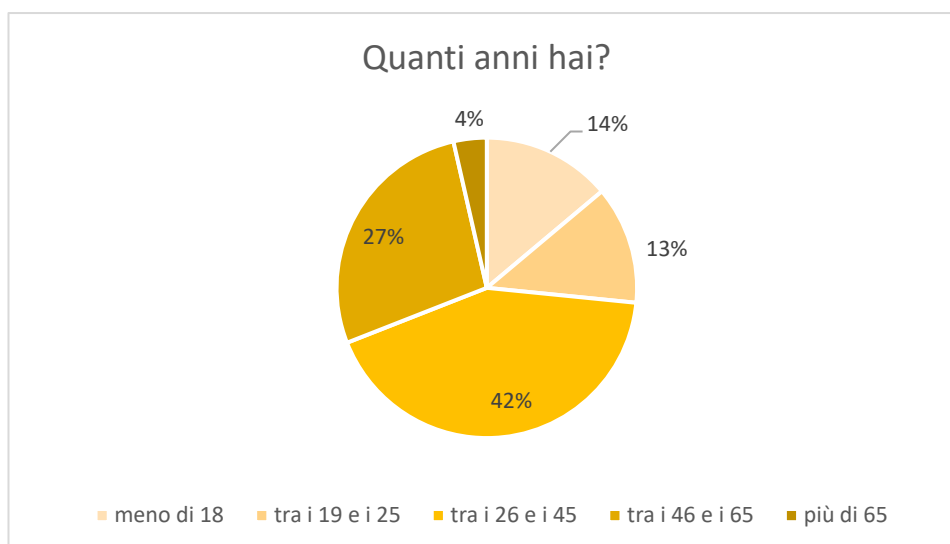


Figura 226 - Grafico delle risposte legate all'anagrafica - Età

Per quanto riguarda le abitudini di mobilità dei partecipanti al questionario, le persone tendono a preferire per gli spostamenti sistematici l'automobile privata, usata "sempre" dal 31,47% dei partecipanti, mentre la mobilità attiva e l'autobus sono le modalità meno preferite. Il 58,17% dei rispondenti ha infatti indicato "mai" come frequenza degli spostamenti in autobus.

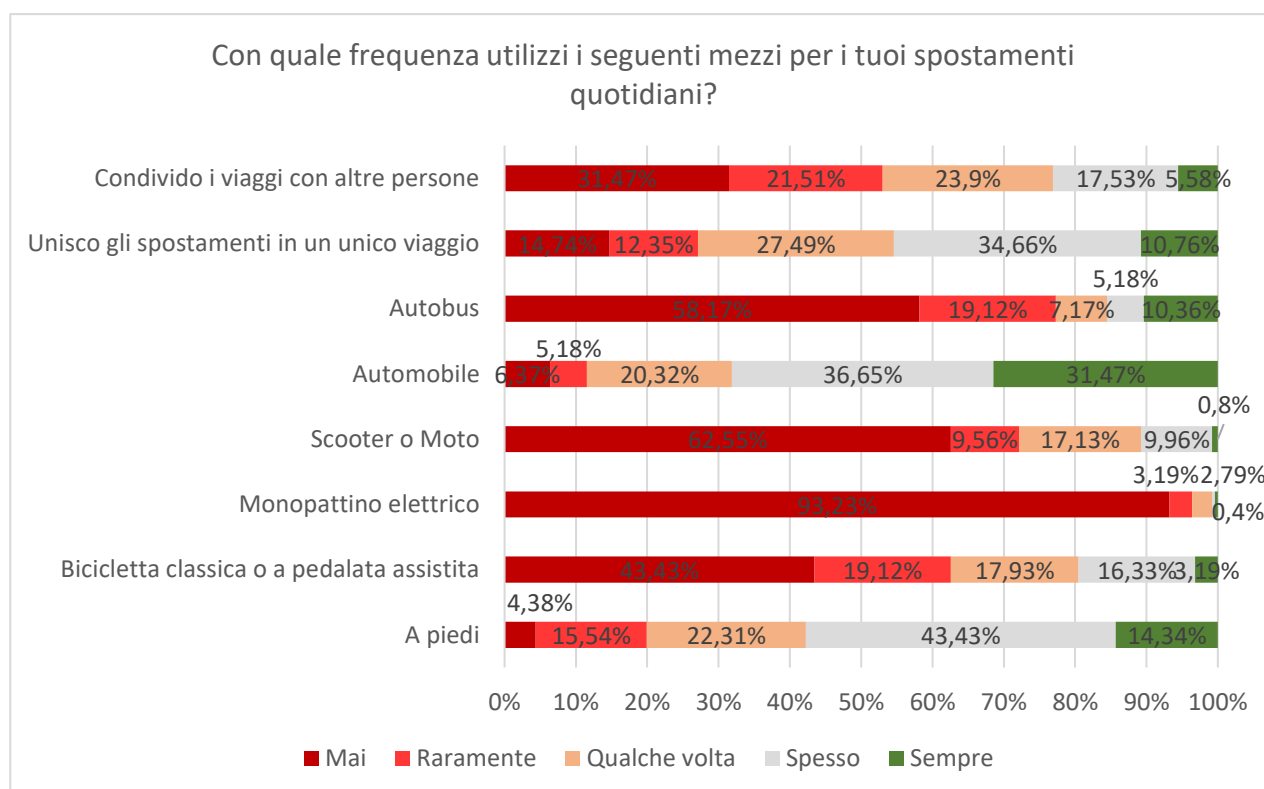


Figura 227 - Grafico delle risposte alla domanda "Con quale frequenza utilizzi i seguenti mezzi per i tuoi spostamenti quotidiani?"

Per quanto riguarda i vari aspetti di mobilità, vengono considerati generalmente "migliorabili", con una percentuale di insoddisfazione maggiore per quanto riguarda i parcheggi (58,96% "insoddisfacente") e la viabilità in centro storico (44,62% insoddisfacente). Muoversi a piedi è considerato soddisfacente dal 61,35% dei partecipanti. Anche la viabilità nei quartieri e i collegamenti con la costa raggiungono buoni punteggi di soddisfazione.

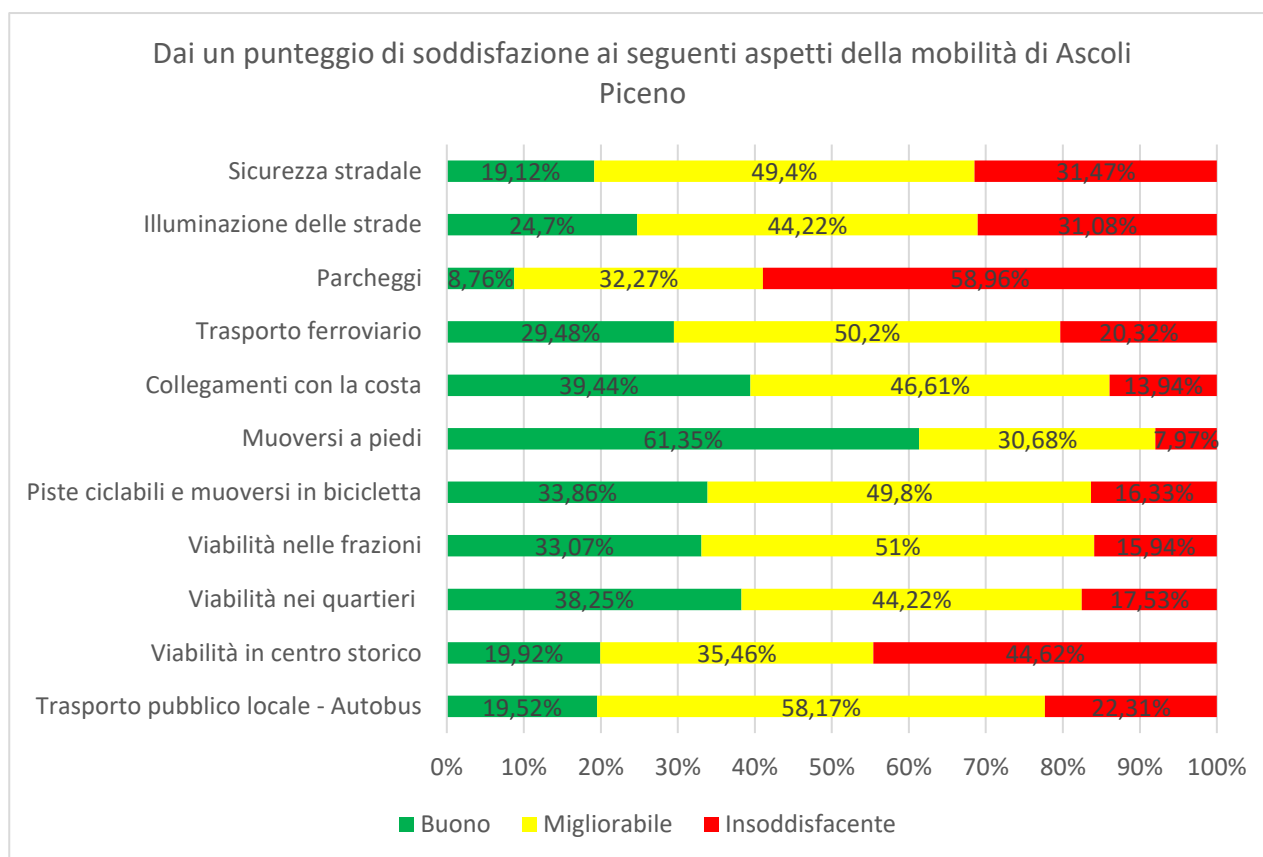


Figura 228 - Grafico delle risposte alla domanda "Dai un punteggio di soddisfazione ai seguenti aspetti della mobilità di Ascoli Piceno"

La problematica maggiormente riscontrata dai partecipanti è sicuramente la carenza di parcheggi in prossimità dei servizi, seguita dalla mancanza di un sistema di tpl sufficiente e la carenza di percorsi ciclabili sicuri. Anche la carenza di percorsi pedonali sicuri e accessibili è stata molto riscontrata.

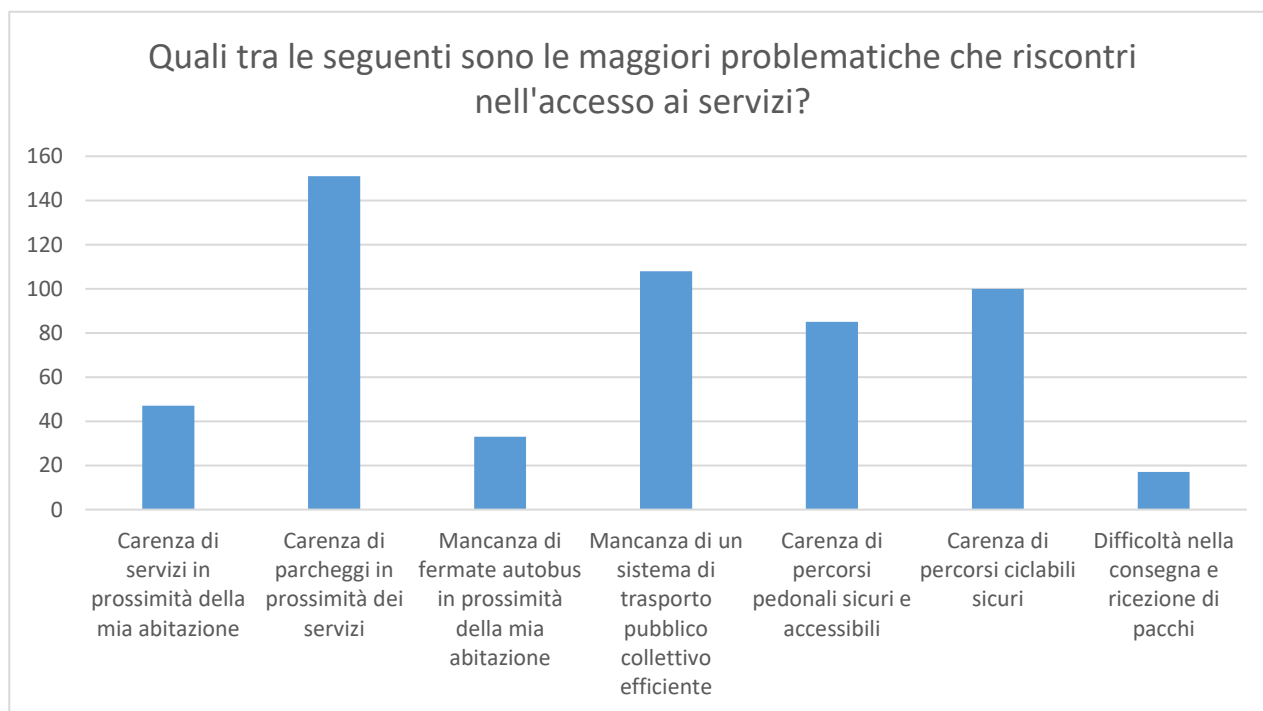


Figura 229 - Grafico delle risposte alla domanda "Quali tra le seguenti sono le maggiori problematiche che riscontri nell'accesso ai servizi?"

Per quanto riguarda gli obiettivi, i partecipanti al questionario hanno maggiormente votato “Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori”; a conferma che la criticità maggiore percepita è legata al tema della sosta; al secondo posto “migliorare il trasporto pubblico locale”, mentre al terzo posto “ridurre il traffico veicolare in centro storico per renderlo più vivibile”.

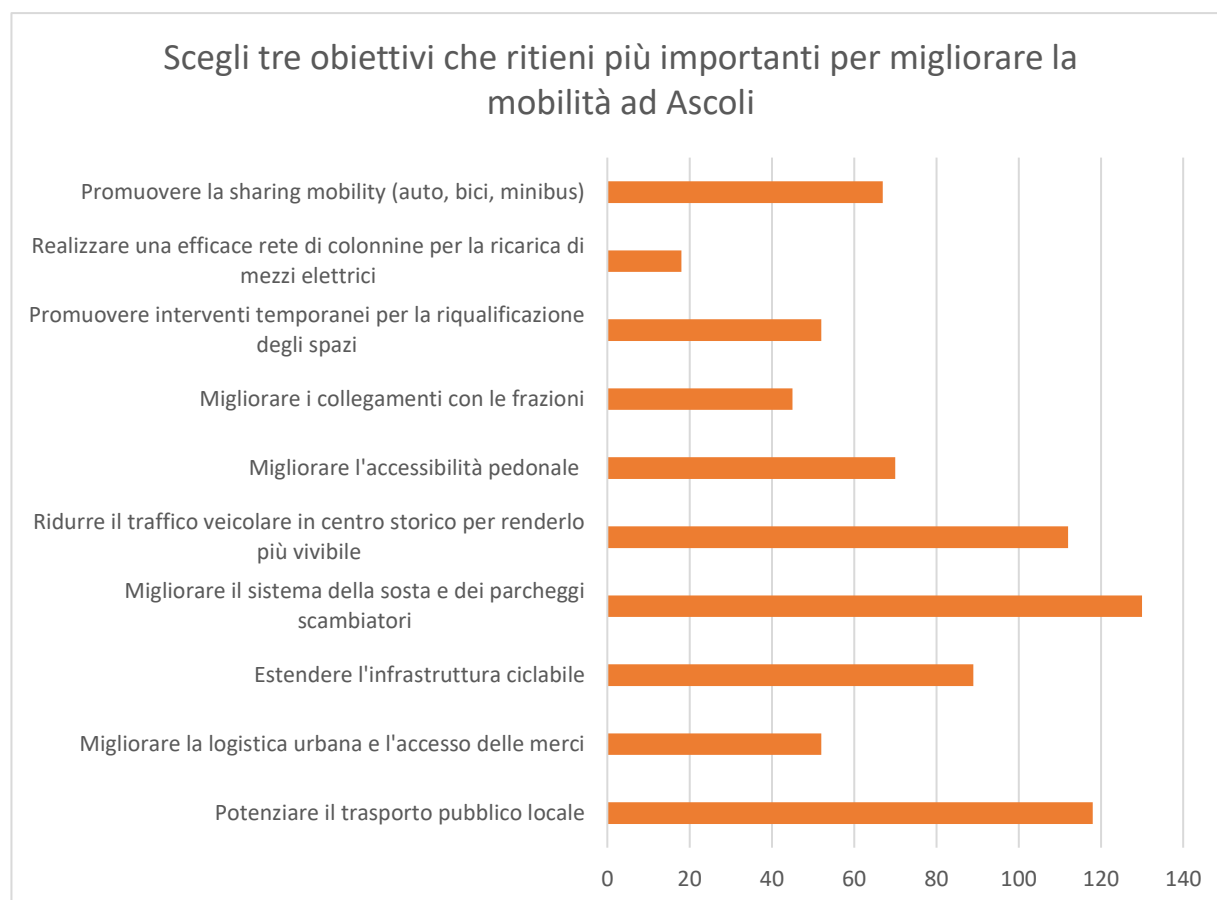


Figura 230 - Grafico delle risposte alla domanda “Scegli tre obiettivi che ritieni più importanti per migliorare la mobilità ad Ascoli”

Tramite la sezione “Atlante delle segnalazioni”, era possibile indicare una criticità specifica o proporre un’idea per il futuro di Ascoli.

Sono stati raccolti 88 commenti legati a criticità e 69 idee per il futuro. Sia nelle criticità che nelle idee per il futuro ricorre spesso la zona del centro storico, per i parcheggi come criticità e per la necessità di rigenerazione e riduzione del traffico come idee per il futuro. Vengono indicate molti punti specifici in cui occorre maggiore manutenzione, ma viene anche riportata una visione globale del territorio urbano, che necessita tutto di migliorare la mobilità attiva, di potenziare il sistema della sosta e di migliorare i collegamenti extraurbani.

8.5 La co-progettazione con stakeholder e cittadini

8.5.1 PRIMO WORKSHOP DI PARTECIPAZIONE

Il primo Workshop di partecipazione si è svolto il 27 maggio 2025 in due momenti distinti, uno dedicato agli stakeholder e uno alla cittadinanza. Si riporta una sintesi degli elementi emersi, il report completo è disponibile nell’allegato.

Il Forum degli stakeholder

L'evento di partecipazione degli stakeholder si è aperto con i saluti istituzionali dell'assessore Attilio Lattanzi, a seguire la presentazione di una sintesi delle analisi svolte per il Quadro Conoscitivo.

Il Quadro Conoscitivo raccoglie l'insieme delle analisi tecniche da porre come base comune per raccogliere le successive analisi sociali. Le analisi tecniche e sociali, verificate con le analisi strategiche, sono a base dell'elaborazione della SWOT e delle successive azioni di Piano.

Gli stakeholder presenti rappresentavano START SpA, l'Associazione studentesca Atelier Uno, APPLY APS, FIAB Ascoli Piceno, OdV Amici della Bicicletta federata FIAB, Società Cooperativa Integrata Ascoli Musei, ABC trasporto e logistica green, Confartigianato.

Le slide mostrate, per assolvere all'intento di dare una base comune a tutti i partecipanti, mostrano cosa è il PUMS, come è composto e quali sono le fasi; alcuni punti salienti delle indagini quantitative, riguardanti in particolare l'incidentalità e i flussi veicolari in centro storico; alcuni punti salienti delle indagini qualitative, emersi dal questionario e dal press mapping.

Come momento introduttivo alla fase di discussione vera e propria, è stato somministrato un sondaggio real time tramite piattaforma Mentimeter. I partecipanti al Forum hanno compilato le domande mostrate a schermo come stimolo al dibattito.

Anche agli stakeholder è stato chiesto di scegliere i tre obiettivi più importanti per il futuro di Ascoli. Gli obiettivi scelti dagli stakeholder sono:

- Ridurre il traffico veicolare in centro storico per renderlo più vivibile
- Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori
- Potenziare il trasporto pubblico locale

Sono state proposte ai partecipanti quattro domande, a cui rispondere prima tramite post it e poi avviando il dibattito. Le domande erano:

1. Qual è la criticità maggiore della mobilità ad Ascoli?
2. Quali sono i punti da collegare prioritariamente con il trasporto pubblico?
3. Quali spazi pubblici urbani mancano ad Ascoli?
4. Ascoli 2035: come sarà?

Le **criticità** riscontrate sono:

- Troppe auto in sosta che congestionano le strade. Questo, unito al traffico generale e alla viabilità problematica, specialmente in alcune zone come quella del Jolly, impatta negativamente la vita cittadina.
- Il trasporto pubblico presenta criticità, soprattutto per chi arriva da fuori Ascoli
- Scarsa attrattività per i giovani, che lasciano la città per mancanza di opportunità lavorative. Una mobilità carente e la difficile interconnessione con altri territori, aggravano il problema, rendendo difficile per i giovani professionisti restare, nonostante lo smart working.
- Criticità stagionali e legate al sabato sera, con parcheggi selvaggi e forte congestione viaria
- Difficile equilibrio tra sostenibilità della navetta gratuita e scarsa frequenza: il servizio anche se non ha costi diretti per l'utente, ha costi per l'amministrazione
- Piazza San Tommaso difficile da servire
- Congestione nelle aree scolastiche, carenza del servizio tpl scolastico

- Spazi verdi abbandonati e riqualificazioni non partecipate.

Sono emerse le seguenti **proposte**:

- Proposte per la zona industriale: implementare più corse autobus, da coordinare con aziende tramite Mobility Manager e incentivare l'uso della bicicletta con infrastrutture. Proporre welfare aziendale per fornire abbonamenti TPL o altri bonus legati alla mobilità
- Includere un abbonamento TPL nelle tasse universitarie per incentivare l'uso da parte degli studenti
- Formazione per gli autisti per migliorare qualità del servizio e rapporto con il pubblico
- Recupero del Giardino Colucci e di un'area tra l'Annunziata e il centro storico per creare spazi verdi lontani dal traffico, utili per studenti e bambini, e per favorire lo scambio intergenerazionale.



Figura 231 - Momento del tavolo di confronto tra gli stakeholder

Il primo Workshop dei cittadini

L'evento di partecipazione della cittadinanza si è aperto con i saluti istituzionali del Sindaco Marco Fioravanti e dell'assessore Attilio Lattanzi, a seguire la presentazione di una sintesi delle analisi svolte per il Quadro Conoscitivo, in tutto simile alla presentazione svoltasi per il forum degli stakeholder.

Dopo la presentazione, è stato impostato il workshop secondo la metodologia del world café. Il world café è un metodo di partecipazione che stimola il dialogo, sviluppa la comprensione del tema e aiuta a

convergere verso soluzioni condivise.

Vengono allestiti dei tavoli con carta, penne e pennarelli; i partecipanti si dividono informalmente nei tavoli e rispondono alla prima domanda, con un facilitatore che prende appunti. Allo scadere del primo round, i partecipanti si muovono verso gli altri tavoli, mentre il facilitatore rimane fisso. Non bisogna affrontare le domande successive con le stesse persone del tavolo precedente. Questo meccanismo di mix tra le persone favorisce lo scambio e migliora la comunicazione.

Alla fine dei vari round, si ha una restituzione in plenaria.

Come ti muovi ad Ascoli, perché ti muovi e come vorresti muoverti?

- Differenza d'uso tra mezzi: andare in moto (per piacere) o andare in auto (per necessità) comporta una differenza nella percezione dello spazio e nell'attenzione
- Necessità dell'auto: per lavoro, servizi, famiglia
- Problematica legata ai parcheggi: scarsità parcheggi moto, parcheggi dedicati (es. disabili) sempre occupati abusivamente, parcheggio selvaggio non sanzionato, parcheggio facile solo se di proprietà
- Collegamenti tra centro e cintura scarsi, nello specifico Centro-Monticelli
- Militari e reclute importanti city-users poco considerati
- Desiderio di muoversi con altri mezzi, ma se incentivati sicurezza stradale, parcheggi scambiatori, bus, carpooling

Cosa manca di fondamentale alla mobilità di Ascoli affinché sia perfetta per te?

- Più autobus locali
- Migliore collegamento extraurbano con Roma e con aeroporti
- Migliore illuminazione degli attraversamenti pedonali e più sicurezza per i pedoni
- Manutenzione stradale per incentivare l'uso delle bici
- Servizi in centro e «città 15 minuti», pensati anche per chi lavora (es mercato non solo la mattina)
- Più controlli della Polizia Municipale
- Stazioni di ricarica elettrica capillari
- Centro storico pedonale
- Più parcheggi a cintura del centro e più posti per moto e bici
- Più aree verdi e luoghi di gioco per i bambini, più luoghi di aggregazione
- Produrre energia pulita in città con i pannelli solari, aumentare la copertura per mitigare il calore estivo

Com'è la città che vorresti? A cosa rinunceresti della mobilità di oggi per avere la città perfetta per te?

- Rinunciare all'auto come mezzo quotidiano se ci sono trasporto pubblico e servizi di vicinato
- Rinunciare all'auto di proprietà e dividerla per diminuire i parcheggi
- Rinunciare a stare in casa se ci sono più occasioni sociali e una città più viva, connessa e internazionale.



Figura 232 - Un tavolo del world caffè durante la risposta all'ultima domanda

8.5.2 SECONDO WORKSHOP DI PARTECIPAZIONE

Il secondo Workshop di partecipazione si è svolto il 24 febbraio 2025 in due momenti distinti, uno dedicato ai membri dell'Osservatorio e uno alla cittadinanza. Si riporta una sintesi degli elementi emersi, il report completo è disponibile nell'allegato.

Il forum dell'Osservatorio

L'evento di partecipazione dell'Osservatorio si è aperto con i saluti istituzionali dell'assessore Attilio Lattanzi, a seguire la presentazione di una sintesi dei contenuti delle Linee di Indirizzo. Il documento delle Linee di Indirizzo raccoglie obiettivi, strategie e azioni per la realizzazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Le slide mostrate, per assolvere all'intento di dare una base comune a tutti i partecipanti, mostrano i principali contenuti del progetto PUMS, con schemi e rappresentazioni.

Come momento introduttivo alla fase di discussione vera e propria, è stato somministrato un sondaggio real time tramite piattaforma Mentimeter. I partecipanti al Forum hanno compilato le domande mostrate a schermo come stimolo al dibattito.

Il tema della mobilità collettiva è stato ritenuto prioritario rispetto agli altri. Per ciascun tema, è

stato chiesto di definire l'azione prioritaria. Sono state individuate:

- “Rimodulare l'offerta di sosta” per il tema “Regolamentazione dello spazio pubblico”
- “Migliorare i collegamenti autobus urbani” per il tema “Mobilità collettiva”
- “Integrare i sistemi di mobilità” per il tema “Qualità dello spazio urbano”.

Di priorità assoluta è stata ritenuta l'azione “Migliorare i collegamenti autobus urbani”.



Figura 233 - Incontro con gli stakeholder dell'Osservatorio

Il secondo Workshop dei cittadini

Anche l'evento di partecipazione dei cittadini si è aperto con i saluti istituzionali dell'assessore Attilio Lattanzi, a seguire la presentazione di una sintesi dei contenuti delle Linee di Indirizzo. I partecipanti hanno potuto poi fare domande e approfondire le azioni previste.

Come momento introduttivo alla fase di discussione vera e propria, è stato somministrato un sondaggio real time tramite piattaforma Mentimeter. I partecipanti hanno compilato le domande mostrate a schermo come stimolo al dibattito.

Il tema della qualità dello spazio pubblico è stato ritenuto prioritario rispetto agli altri. Per ciascun tema, è stato chiesto di definire l'azione prioritaria. Sono state individuate:

- “Potenziare le aree regolamentate” per il tema “Regolamentazione dello spazio pubblico”
- “Migliorare i collegamenti autobus urbani” per il tema “Mobilità collettiva”
- “Integrare i sistemi di mobilità” per il tema “Qualità dello spazio urbano”.

Di priorità assoluta sono state individuate le azioni “Potenziare le aree regolamentate” e “Rimodulare l'offerta di sosta”.



Figura 234 - Un momento dell'incontro con i cittadini

9 Il progetto PUMS

La definizione del progetto del si genera a partire dalle analisi predisposte nel Quadro Conoscitivo, tramite le seguenti fasi:

- consolidamento dell'analisi SWOT a partire dagli esiti della prima fase di partecipazione e dei risultati della fase di analisi;
- definizione di obiettivi, strategie e azioni in conformità a quanto previsto dalle linee guida per la redazione dei PUMS, dagli indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti e degli obiettivi specifici declinabili per il Comune di Ascoli Piceno;
- la definizione delle misure di Piano e del loro orizzonte temporale;
- completamento della fase di analisi e costruzione del modello di simulazione del traffico;
- definizione del piano di Monitoraggio.

9.1 Analisi SWOT

S	Topic	W
PUNTI DI FORZA		PUNTI DI DEBOLEZZA
Collegamento viario per l'aeroporto di Ancona efficace	Grandi nodi di trasporto	Collegamento ferroviario e trasporto pubblico per l'aeroporto di Ancona poco efficace I collegamenti con l'aeroporto sono percepiti come poco efficienti dalla cittadinanza
Presenza della Via Statale SS4 Salaria di collegamento con Roma Presenza del Raccordo autostradale per la A14	Rete stradale	Strade di attraversamento est-ovest non supportate da una rete forte anche nord-sud
La rete di autobus urbana serve frequentemente la stazione, l'ospedale e l'area industriale	Trasporto Pubblico Locale	Il trasporto pubblico viene percepito come poco capillare e inefficiente I collegamenti con Roma vengono percepiti come insufficienti dalla cittadinanza
Iniziative di sharing di recente avvio dedicate al turismo e alla cultura	Mobilità condivisa	Mancanza di servizi di sharing e pooling per l'utenza cittadina
Rete locale e sovralocale parzialmente realizzata Integrazione con la rete ferroviaria	Rete ciclabile	Collegamenti secondari ancora non realizzati Percorsi ciclabili percepiti come poco sicuri dalla cittadinanza
Aree pedonali e ZTL provviste di varchi elettronici	Sistema delle aree pedonali	Aree concentrate nel solo quadrante nord-est del centro storico
Flussi contenuti	Flussi veicolari	Conflitti tra mezzi pesanti e ciclisti in alcune sezioni Forte accesso veicolare al centro storico
Domanda di sosta diurna soddisfatta	Sistema della sosta	Domanda di sosta notturna superiore all'offerta in alcune aree I parcheggi vengono percepiti come insufficienti dalla cittadinanza
Presenza di varchi elettronici e sistemi semaforici con sensori Presenza di un operatore di ciclo-logistica	Logistica, ITS	Centro storico accessibile parzialmente ai mezzi pesanti
21% degli spostamenti nel Comune di Ascoli sono compiuti in mobilità attiva, in linea con la media nazionale 87% degli spostamenti inferiore ai 30 minuti	Pendolarismo	Forte dipendenza dal veicolo privato per gli spostamenti sistematici
	Incidentalità	Pedoni e ciclisti coinvolti negli incidenti in numero significativo Incidenti concentrati nella zona di Porta Maggiore La viabilità viene percepita come poco sicura dalla cittadinanza
Rinnovo del parco veicolare con classi emissive migliori	Parco veicolare	Tasso di motorizzazione in crescita
Valori di PM _{2,5} e PM ₁₀ sotto la soglia	Inquinamento atmosferico	Superamento dei valori di O ₃

O
OPPORTUNITÀ

Piano Infrastrutture Regione Marche 2032 con investimenti su TPL, rete ferroviaria e infrastruttura ciclabile
PR FESR della Regione Marche 2021-2027 con fondi per le infrastrutture
Piano per lo sviluppo e la diffusione della mobilità elettrica eMobility ReMa con stanziamento di fondi

Pianificazione
nazionale, regionale e pro-
vinciale

T
MINACCE

Piano Paesistico Ambientale Regionale obsoleto
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale obsoleto

BiciPlan in attuazione, PINQuA in attuazione, Progetto ITI in completamento

Pianificazione
comunale

PRG poco dettagliato per la mobilità e le infrastrutture

Ascoli è comune Polo della Provincia

Struttura territoriale, demo-
grafica e insediativa

Popolazione in diminuzione
Tasso di invecchiamento in aumento

Aumento del numero di imprese e di addetti

Imprese e dinamiche occu-
pazionali

La città è percepita dalla cittadinanza come poco attrattiva per le persone giovani

Aumento del numero degli istituti presenti sul territorio

Scuole

Diminuzione del numero di iscritti

Servizi sanitari

Strutture e posti letto in diminuzione

Aumento delle strutture ricettive totali e non alberghiere

Turismo

Diminuzione dei posti letto in strutture alberghiere

Aumento dell'afflusso turistico

Turismo concentrato nei mesi estivi

9.2 Macro Obiettivi e Obiettivi Specifici

L'approccio alla pianificazione della mobilità urbana che caratterizza i PUMS è incentrato sugli obiettivi, in termini di bisogni di mobilità che si intendono soddisfare attraverso il PUMS e di miglioramento della qualità della vita associato. Oltre che per la pianificazione, tali obiettivi sono fondamentali anche per il monitoraggio del PUMS.

La definizione degli **Obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ascoli Piceno** trova origine:

- nel sistema dei Macro Obiettivi Ministeriali - DM 397 del 4 agosto 2017 per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS e di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio, in coerenza con gli indirizzi europei (Paragrafo 3.1.2).
- nel sistema di Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti, predisposto dalla Struttura tecnica di missione del MIT e dalla Direzione generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la mobilità pubblica sostenibile, condiviso con il Tavolo Tecnico PUMS istituito con DM n.232 del 08/5/2018 (Paragrafo 3.1.3).

Entrambe le normative condividono l'obiettivo comune di promuovere una mobilità urbana più sostenibile ed efficiente; sono strettamente interconnessi e forniscono un quadro di riferimento completo per la redazione di un PUMS efficace.

Se messi a confronto, i Macro Obiettivi Ministeriali - DM 397 del 4 agosto 2017, molto specifici, risultano essere contenuti nei più generici (come formulazione) Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi. Nei Macro Obiettivi Ministeriali - DM 397 del 4 agosto 2017 sono inoltre presenti quattro obiettivi relativi alla sostenibilità economica del PUMS. Non è presente una corrispondenza diretta con i Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi, come invece per le altre tre aree di interesse, ma si possono ricondurre ai Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi, tenendo in considerazione tutte le ricadute possibili che il raggiungimento di tali Macro Obiettivi può comportare. Ad esempio: l'obiettivo "Miglioramento dell'inclusione sociale" può essere raggiunto tramite "Aumentare il ricorso alla mobilità attiva", poiché migliorare le infrastrutture per pedoni e ciclisti significa anche rendere disponibili alternative gratuite o semi-gratuite per gli spostamenti, migliorando la condizione delle persone meno abbienti.

Si riporta uno schema in cui si evidenziano le correlazioni.

Macro Obiettivi Ministeriali DM 397		Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi			
Aree di interesse	Macro Obiettivi	Accrescere la sicurezza stradale	Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico;	Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Migliorare la qualità dell'aria
Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del TPL				
	A2. Riequilibrio modale della mobilità				
	A3. Riduzione della congestione				
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci				
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);				
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano				
Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi				
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria				
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico				
Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale				
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti				
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti				
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)				
Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)				
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza				
	D3. Aumento del tasso di occupazione				
	D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)				

9.3 Obiettivi specifici di piano

Il PUMS del Comune di Ascoli Piceno, alla luce delle analisi e delle considerazioni sopra esposte, individua i seguenti obiettivi di Piano:

- Potenziare il trasporto pubblico locale
- Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori
- Implementare la city logistic
- Potenziare la mobilità attiva
- Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità
- Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana
- Ridurre le emissioni climalteranti

Si riporta una prima valutazione di coerenza tra gli obiettivi di Piano e i Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi.

Obiettivi di Piano	Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi			
	Accrescere la sicurezza stradale	Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico;	Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Migliorare la qualità dell'aria
Potenziare il trasporto pubblico locale				
Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori				
Implementare la city logistic				
Potenziare la mobilità attiva				
Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità				
Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana				
Ridurre le emissioni climalteranti				

9.4 Filiera strategica

Il PUMS si sviluppa attraverso un processo metodologico rigoroso, che traduce la visione in azioni concrete. Partendo dalla chiara definizione degli obiettivi di piano, già illustrati e allineati con gli indirizzi ministeriali e le esigenze del territorio emerse dal Quadro Conoscitivo, si è proceduto all'individuazione delle strategie. Queste ultime rappresentano le direzioni fondamentali scelte per raggiungere gli scopi prefissati, incanalando gli sforzi verso una mobilità più sostenibile per la città. Per individuare le strategie, il gruppo di lavoro si è posto alcune domande guida:

- Come costruire un piano adattivo, efficiente e sicuro?
- Come integrare le scelte di piano con le altre progettualità esistenti?
- Come rendere il piano uno strumento flessibile ma con azioni ben definite?
- Come rendere il piano fruibile al maggior numero di persone possibili?

Il PUMS del Comune di Ascoli Piceno, alla luce delle analisi e delle considerazioni sopra esposte,

individua le seguenti strategie:

- Design for all e accessibilità universale
- Valorizzare le zone pedonali e le aree con limitazione al traffico veicolare
- Promuovere soluzioni di trasporto sostenibili per l'ultimo miglio
- Ampliare la copertura del servizio tpl
- Attivare politiche di decarbonizzazione
- Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale.

Con gli obiettivi e le strategie definiti e la coerenza con gli indirizzi ministeriali già verificata, il passaggio successivo consiste nell'identificazione delle azioni specifiche. Queste sono i progetti e le politiche di governance che daranno attuazione alle strategie delineate. Tuttavia, prima di descrivere dettagliatamente le azioni, è opportuno effettuare una verifica di coerenza interna. Questo passaggio è fondamentale per assicurarsi che ogni obiettivo del piano sia efficacemente supportato da almeno un'azione e, allo stesso tempo, che ogni azione individuata contribuisca in modo tangibile alla realizzazione di almeno una delle strategie definite. Questo controllo incrociato garantisce che il PUMS sia pragmatico e realizzabile, massimizzando l'impatto positivo sulla mobilità.

Le azioni ipotizzate sono divise per tema e individuate tramite un codice univoco:

- R - Regolamentazione dello spazio pubblico
 - R1 - Potenziare le aree regolamentate
 - R2 - Rimodulare l'offerta di sosta
 - R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica
 - R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano
- C - Mobilità collettiva
 - C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani
 - C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani
 - C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile
- Q - Qualità dello spazio pubblico
 - Q1 - Integrare i sistemi di mobilità
 - Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management
 - Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica
 - Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica
 - Q5 - Indicazioni per il PEBA
 - Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano.

Strategie	Obiettivi						
	Potenziare il trasporto pubblico locale	Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori	Implementare la city logistic	Potenziare la mobilità attiva	Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità	Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana	Ridurre le emissioni climalteranti
Design for all e accessibilità universale	Q6	Q6	Q6	Q3 Q6	Q5 Q6	Q6	Q4 Q6

Strategie	Obiettivi						
	Potenziare il trasporto pubblico locale	Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori	Implementare la city logistic	Potenziare la mobilità attiva	Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità	Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana	Ridurre le emissioni climalteranti
Valorizzare le zone pedonali e le aree con limitazione al traffico veicolare					R1	R1	
Promuovere soluzioni di trasporto sostenibili per l'ultimo miglio			R4				
Ampliare la copertura del servizio tpl	C1 C2						
Attivare politiche di decarbonizzazione				Q2			R3 C3
Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale		R2		Q1			

9.5 Azioni di Piano

Il PUMS si configura come un **piano strategico** che, superando la logica settoriale, si impegna a realizzare una **visione di lungo periodo** per la mobilità urbana. Le azioni di seguito descritte sono progettate per intervenire sul sistema dei trasporti in modo sistemico, mirando all'equilibrio tra esigenze di mobilità, qualità ambientale e sviluppo economico della città.

Per facilitare la comprensione della strategia e della **visione d'insieme** che guida gli interventi, in apertura del capitolo viene presentata una **Tavola Strategica di Sintesi**, che mappa e correla geograficamente tutte le misure proposte. A seguire, le azioni sono organizzate in tre macro-temi che definiscono i pilastri della strategia di Ascoli Piceno per la mobilità sostenibile:

- **Regolamentazione dello Spazio Pubblico:** Interventi volti a riallocare lo spazio stradale, gestire la domanda di mobilità e organizzare gli accessi.
- **Mobilità Collettiva:** Azioni volte al potenziamento, all'integrazione e alla transizione energetica dei servizi di Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano.
- **Qualità dello Spazio Pubblico:** Interventi mirati a migliorare l'ambiente urbano, la sicurezza e la fruibilità degli spazi da parte dei cittadini, inclusi gli obiettivi di resilienza climatica e di accessibilità.

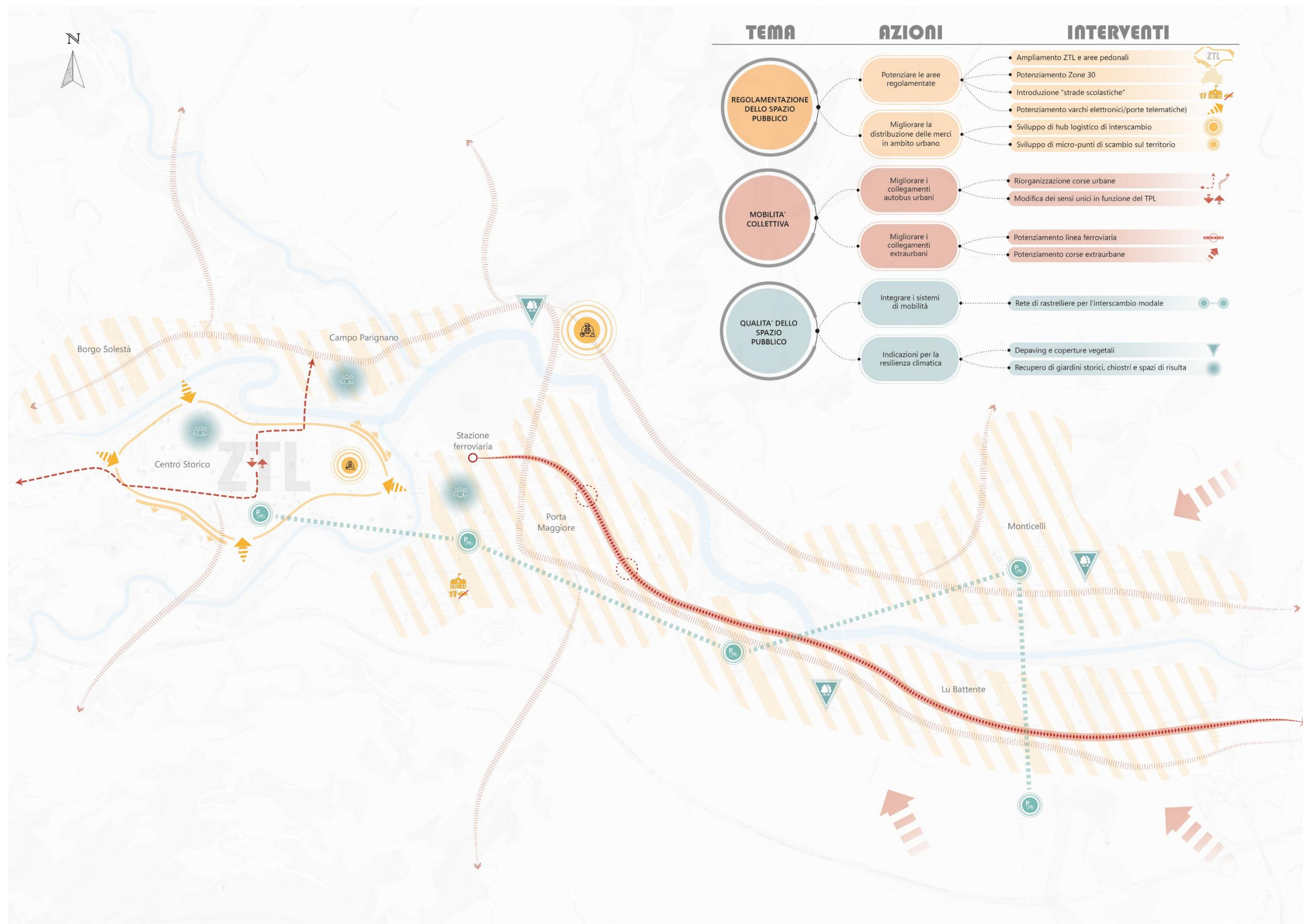


Figura 235 - Tavola Strategica di Sintesi

9.5.1 REGOLAMENTAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO

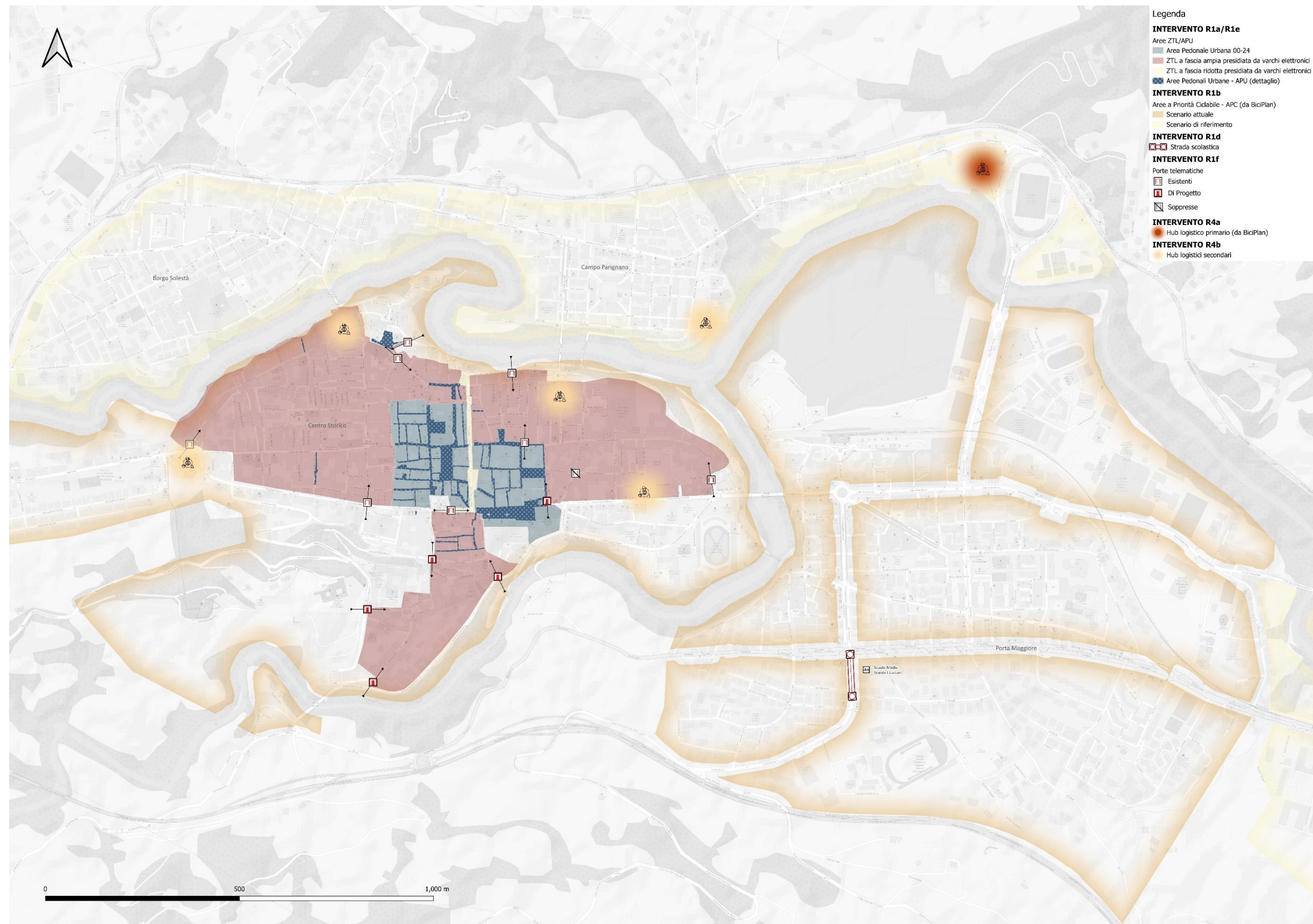


Figura 236 - TAVOLA 1 - Regolamentazione dello spazio pubblico

R1 - Potenziare le aree regolamentate	
Contesto e criticità emerse	Il potenziamento delle aree regolamentate si inserisce in un filone di azioni già intraprese parzialmente dal Comune di Ascoli Piceno, che in coerenza con l'attuazione del Biciplan ha istituito la Zona 30 nella zona di Porta Maggiore. Di seguito le evidenze emerse nel Quadro Conoscitivo relative alle aree regolamentate: • Zone a traffico limitato: la zona a traffico limitato è divisa in fascia ampia e fascia ridotta, e riguarda una porzione del centro storico. Nonostante le limitazioni, i rilievi mostrano un forte accesso al centro storico da parte dei veicoli privati. • Aree Pedonali Urbane: le aree pedonali attuali sono a corredo della ZTL in centro storico. • Incidentalità: nonostante la serie storica generale sull'incidentalità sia tendenzialmente decrescente, il fenomeno rimane critico per gli utenti deboli: pedoni e ciclisti sono coinvolti negli incidenti in numero significativo. Le analisi del Quadro Conoscitivo e i contributi degli stakeholder hanno evidenziato come criticità per le aree regolamentate: • la concentrazione maggiore degli incidenti riguarda il centro storico, ma anche zone periferiche e di snodo; • la percezione negativa della sicurezza stradale comporta un ostacolo alla mobilità attiva, ritenuta poco sicura. Obiettivi del PUMS per le aree regolamentate: il Piano riconosce l'importanza di intervenire su velocità dei veicoli e zone accessibili, ed emerge la necessità di espandere o creare nuove aree regolamentate in aree ad alta incidentalità che attualmente non sono coperte dal sistema di limitazione del traffico.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: • Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità • Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana Strategie: • Valorizzare le zone pedonali e le aree con limitazione al traffico veicolare
Descrizione dell'azione	L'azione mira a riorganizzare e rafforzare il controllo degli accessi e della velocità nelle aree urbane di Ascoli Piceno a maggiore valenza storica, residenziale e scolastica. L'obiettivo è duplice: migliorare la qualità dello spazio pubblico per pedoni e ciclisti e aumentare la sicurezza stradale, agendo sui limiti di velocità e sulla limitazione del traffico veicolare non essenziale. Questo approccio sistemico, basato sull'integrazione tra interventi fisici e tecnologici, è fondamentale per rendere l'area urbana pienamente fruibile dalla mobilità attiva.
Azioni correlate	R2 - Rimodulare l'offerta di sosta

R1 - Potenziare le aree regolamentate

R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano

C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani

Q1 - Integrare i sistemi di mobilità

Buone Pratiche

Alba, Italia



Estensione e controllo elettronico delle aree pedonali del centro storico (varchi elettronici / ZTL) e sperimentazione di navette per collegare parcheggi periferici/aree di interscambio al centro storico. Questo crea spazi pedonali continuativi e incentiva l'uso del parcheggio esterno e del trasporto collettivo per accedere al centro.

Bologna, Italia

Bologna è diventata uno dei casi più significativi in Italia per l'adozione e l'ampliamento delle Zone 30, per l'applicazione diffusa di misure di moderazione del traffico (traffic calming) e per l'attenzione particolare alle strade scolastiche. Queste politiche sono parte del progetto "Bologna Città 30", che mira a migliorare la sicurezza stradale, la qualità dello spazio pubblico e la vivibilità, specie per utenti vulnerabili come i bambini, le famiglie e le persone con mobilità ridotta.

Interventi fisici come moderazione velocità, dossi, restringimenti di carreggiata, isole salvagente, segnaletica verticale e orizzontale, miglioramenti nei marciapiedi e rampe.

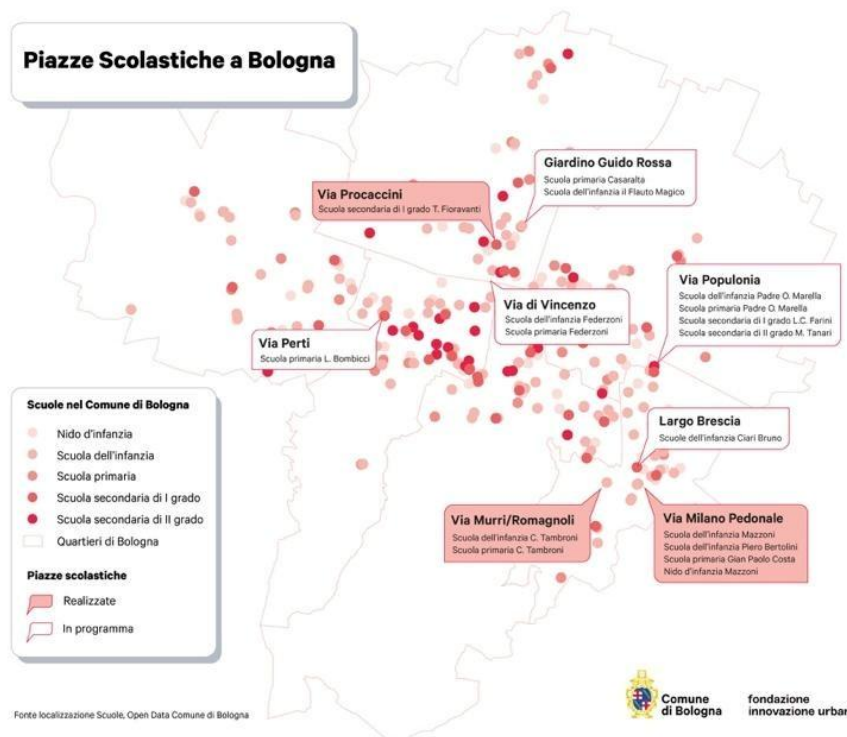
Il progetto "Tutela aree scolastiche" coinvolge scuole, genitori, cittadini

R1 - Potenziare le aree regolamentate

nella definizione e realizzazione di interventi infrastrutturali e segnaletici per i percorsi pedonali e ciclabili che portano a scuola.

La creazione di nuove piazze scolastiche si inquadra nella trasformazione di Bologna in Città30, una politica che, oltre ad azioni di ridefinizione dei limiti di velocità, prevede anche azioni di progressivo ridisegno delle strade.

L'installazione di segnaletica verticale/orizzontale chiara per indicare i limiti a 30 km/h, avvisi e cartelli che ricordano "Più piano, più sicuro", "Vai piano, salva una vita".



Montaione, Italia

Nel centro storico di Montaione è attivo un sistema di varchi elettronici per il controllo degli accessi alla ZTL per migliorare la vivibilità riducendo il traffico, il rumore, l'inquinamento e per rendere più fruibili le aree per pedoni e ciclisti.

Direttive correlate ed esiti attesi

Il potenziamento delle aree regolamentate risponde a livello nazionale alle prescrizioni del Codice della Strada relative all'istituzione e alla regolamentazione delle **Zone a Traffico Limitato (ZTL)**, delle **Aree Pedonali Urbane (APU)** e delle **Zone 30**, focalizzandosi sull'incremento della sicurezza per gli utenti vulnerabili. Un'altra direttiva fondamentale è la necessità di garantire la piena coerenza con gli obiettivi di **sostenibilità e qualità della vita** dei centri storici, promossi dalle linee guida per i PUMS. A livello di pianificazione locale, la revisione e il potenziamento di ZTL, Zone 30 e **Strade Scolastiche** dovranno essere dettagliati e implementati attraverso il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, che fungerà da strumento attuativo per la disciplina

R1 - Potenziare le aree regolamentate	
	della circolazione e della sosta. Gli esiti attesi sono molteplici e concreti: un aumento tangibile della sicurezza stradale nelle aree sensibili, misurabile dalla riduzione degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti; un miglioramento della qualità dello spazio pubblico e della sua fruibilità per la mobilità attiva, in particolare nel centro storico e in prossimità dei plessi scolastici. Inoltre, l'implementazione di Porte Telematiche e sistemi ITS è attesa per garantire un controllo degli accessi automatico e trasparente e per ridurre significativamente la congestione veicolare, in linea con gli obiettivi di decongestione del traffico urbano.
Elenco degli interventi	• R1a - Ampliare le aree pedonali • R1b - Potenziare le zone 30 • R1c - Interventi di traffic calming • R1d - Strade scolastiche • R1e - Nuovo perimetro ZTL • R1f - Porte telematiche e ITS per il controllo automatico dei permessi

R1a - Ampliare le aree pedonali	
Descrizione dell'intervento	Il PUMS prevede l'ampliamento dell'attuale APU come illustrato nella Figura 236 - TAVOLA 1 - Regolamentazione dello spazio pubblico. L'obiettivo primario è migliorare la qualità della vita dei residenti e dei fruitori dell'area, migliorare l'esperienza di acquisto e socializzazione per cittadini e visitatori, rendendo questi spazi più sicuri, attrattivi e accessibili per pedoni e ciclisti. Questa misura intende ridurre l'impatto del traffico veicolare, il rumore e l'inquinamento, favorendo al contempo lo sviluppo economico locale grazie a un ambiente urbano più gradevole e vivibile. L'area pedonale sarà interdetta a tutti i veicoli, ad eccezione di: • residenti • ciclisti • veicoli per disabili con permesso • mezzi di soccorso e forze dell'ordine. Saranno definite fasce orarie specifiche e regolamentate per il carico e scarico merci, per consentire l'approvvigionamento delle attività commerciali senza compromettere la fruibilità pedonale nella maggior parte della giornata. L'accesso ai veicoli autorizzati sarà gestito tramite sistemi di controllo elettronico degli accessi per garantire l'efficacia e prevenire abusi, quali porte telematiche e telecamere. La pedonalizzazione sarà l'opportunità per riqualificare lo spazio pub-

	blico con elementi di arredo, aree verdi, illuminazione, sistemi di ombreggiamento.
--	---

R1b - Potenziare le zone 30

Descrizione dell'intervento	Il PUMS recepisce la divisione e progressiva attuazione delle Zone 30 previste dal Piano della Mobilità Ciclistica - Biciplan attualmente in vigore. Le Zone 30 sono parte integrante della rete di mobilità attiva. Pertanto, coincidono con la rete principale di percorsi ciclabili urbani e con i percorsi pedonali privilegiati, quali i percorsi di accesso alle scuole, ai parchi, ai servizi. 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. Per potenziare le zone 30 è necessario sostenere l'intervento con misure soft che incidano sul comportamento e sul monitoraggio, quali: • Installare sistemi di monitoraggio della velocità (<i>Speed Display</i>) che rilevino e mostrino in tempo reale la velocità dei veicoli in transito, anche in collegamento con l'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile • Sfruttare l'azione trasversale di comunicazione per lanciare campagne informative mirate sulla "Convivenza strada" che educino alla precedenza di pedoni e ciclisti all'interno delle Zone 30 (specialmente in prossimità delle scuole) • Regolamentare la sosta nelle zone 30, liberando spazio per la mobilità attiva e migliorando la visibilità negli incroci.
-----------------------------	---

R1c - Interventi di traffic calming

Descrizione dell'intervento	Per rendere gli incroci e gli attraversamenti pedonali più sicuri e accessibili, nelle aree 30, nelle ZTL e nelle aree pedonali, vengono introdotti bulb outs e ridotti i raggi di curvatura agli incroci. L'inserimento dei bulb-outs prevede: • ampliamento del marciapiede in corrispondenza di incroci o attraversamenti pedonali • riduzione della carreggiata nel punto di attraversamento, avvicinando i pedoni al centro della strada prima di scendere dal marciapiede • miglioramento della visibilità reciproca tra pedoni e automobilisti, in quanto i pedoni sono più facilmente individuabili dai veicoli in avvicinamento • spazio pubblico recuperato dalla sede stradale, da utilizzare per l'inserimento di verde urbano o arredo urbano. La riduzione dei raggi di curvatura prevede:
-----------------------------	--

	• modifica della geometria degli angoli degli incroci, rendendo il raggio di curvatura adatto ad essere percorso a velocità non superiore ai 20 km/h • riduzione della carreggiata nel punto di svolta • miglioramento della visibilità reciproca e aumento del tempo di reazione del conducente • spazio pubblico recuperato dalla sede stradale, da utilizzare per l'inserimento di verde urbano o arredo urbano. Il Piano vuole creare un ambiente stradale intrinsecamente più complesso e consapevole, dove la velocità sia naturalmente moderata, a beneficio di pedoni, ciclisti e residenti. Nelle aree 30, nelle ZTL e nelle aree pedonali, verranno quindi implementate chicane e slalom, trasformando i percorsi lineari in tratti più sinuosi. L'inserimento di slalom dovrà prevedere: • la creazione di una serie di deviazioni alternate del percorso stradale • l'inserimento di isole spartitraffico, fioriere, elementi di arredo urbano o l'allargamento alternato dei marciapiedi • l'inserimento di NBS (nature based solutions) ove possibile nello spazio recuperato • l'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale chiara e anticipata • l'illuminazione efficiente per segnalare i cambi di direzione. • L'inserimento di chicane dovrà prevedere: • il restringimento alternato della carreggiata da un lato e poi dall'altro, con un restringimento brusco • la distribuzione di parcheggi in linea da un lato e poi dall'altro, per la creazione della chicane • l'inserimento di isole spartitraffico, fioriere, elementi di arredo urbano o l'allargamento alternato dei marciapiedi ove lo spazio non sia sufficiente per i parcheggi in linea • l'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale chiara e anticipata • l'illuminazione efficiente per segnalare i cambi di direzione.
--	--

R1d - Indicazioni per le strade scolastiche	
Descrizione dell'intervento	Le strade scolastiche mirano a creare un ambiente più sicuro per gli studenti, promuovendo al contempo la mobilità attiva. L'istituzione di una strada scolastica prevede la chiusura temporanea al traffico veicolare motorizzato di tratti stradali adiacenti agli istituti scolastici negli orari di ingresso e uscita. Le caratteristiche previste per le strade scolastiche sono:

	• chiusura del traffico veicolare in un raggio minimo di 300m dall'ingresso dell'istituto • chiusura almeno 15 minuti prima e apertura almeno 15 minuti dopo gli orari di ingresso e uscita • presenza di segnaletica verticale e orizzontale chiara e visibile, che indichi l'area della strada scolastica, gli orari di chiusura e le deviazioni di traffico veicolare • chiusura al traffico veicolare tramite barriere mobili presidiate. Rimane garantito l'accesso ai mezzi di soccorso e delle forze dell'ordine, e ai veicoli per il trasporto di persone disabili. Durante gli orari di chiusura, la strada scolastica potrà essere allestita temporaneamente, trasformandola in una estensione della pertinenza dell'edificio scolastico. La realizzazione delle strade scolastiche dovrà avvenire di concerto con i Mobility Manager Scolastici.
--	--

R1e - Nuovo perimetro Zona a Traffico Limitato	
Descrizione dell'intervento	Il Piano prevede la riorganizzazione delle attuali ZTL, con una progressione illustrata nelle tre tavole seguenti (Figura 237, Figura 238, Figura 239.) La revisione del perimetro della Zona a Traffico Limitato esistente mira a ottimizzare l'equilibrio tra accessibilità per residenti/operatori e la riduzione del carico veicolare. La ZTL sarà interdetta a tutti i veicoli, ad eccezione di: • residenti • ciclisti • veicoli per disabili con permesso • autobus urbani • mezzi di soccorso e forze dell'ordine.

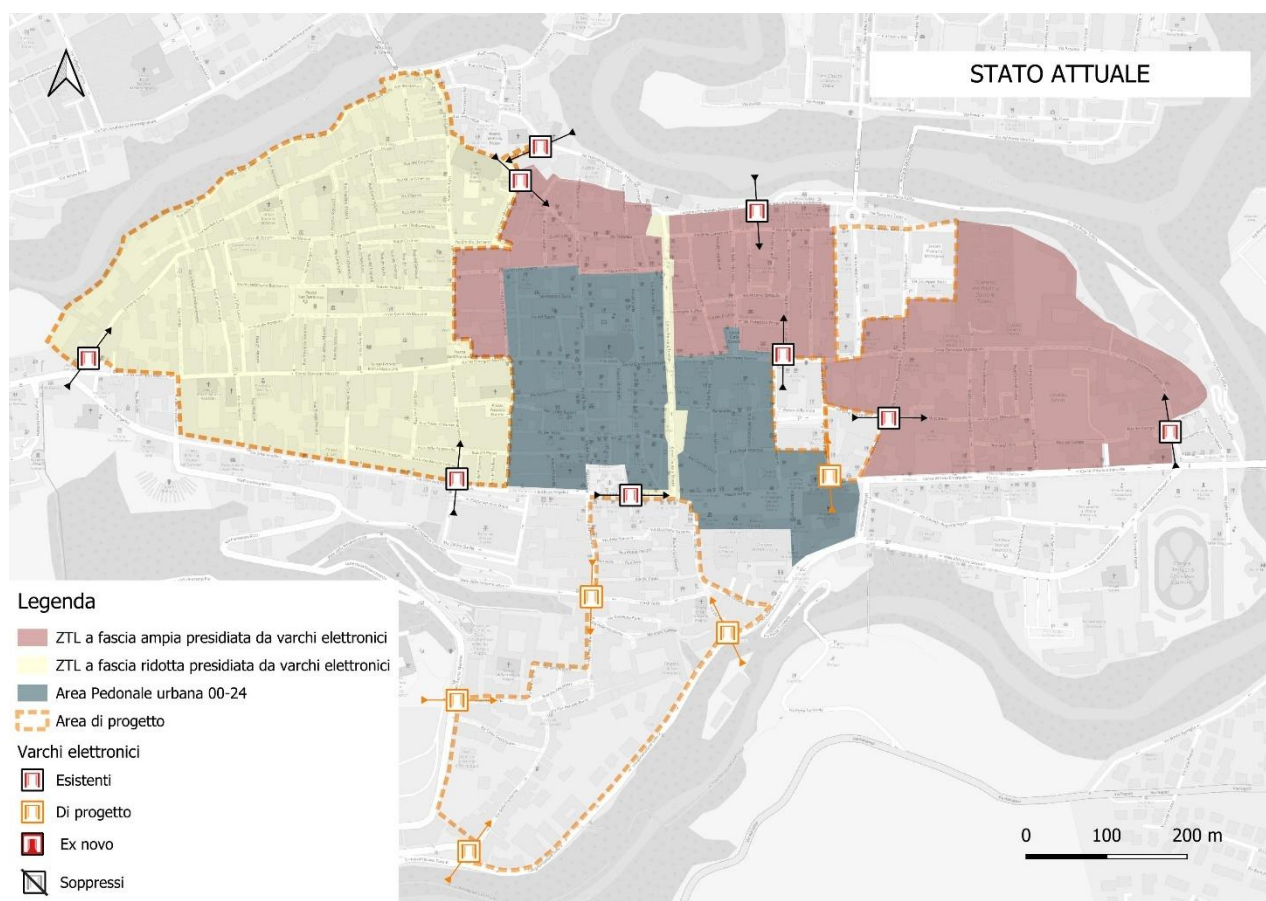


Figura 237 - Stato attuale ZTL e APU, con proiezioni di progetto

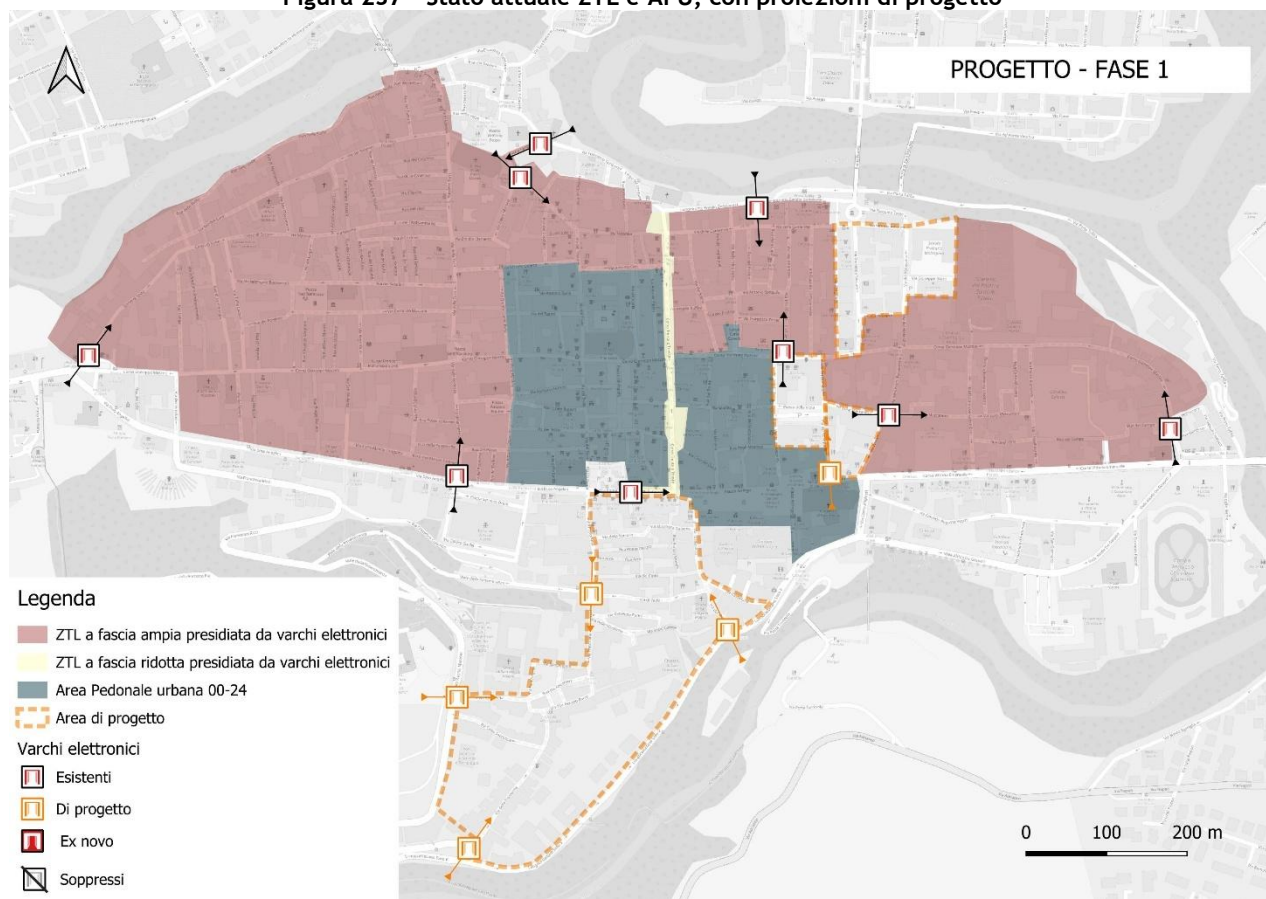


Figura 238 - Fase 1 - Interventi R1a - Ampliamento aree pedonali e R1e - Nuovo perimetro ZTL

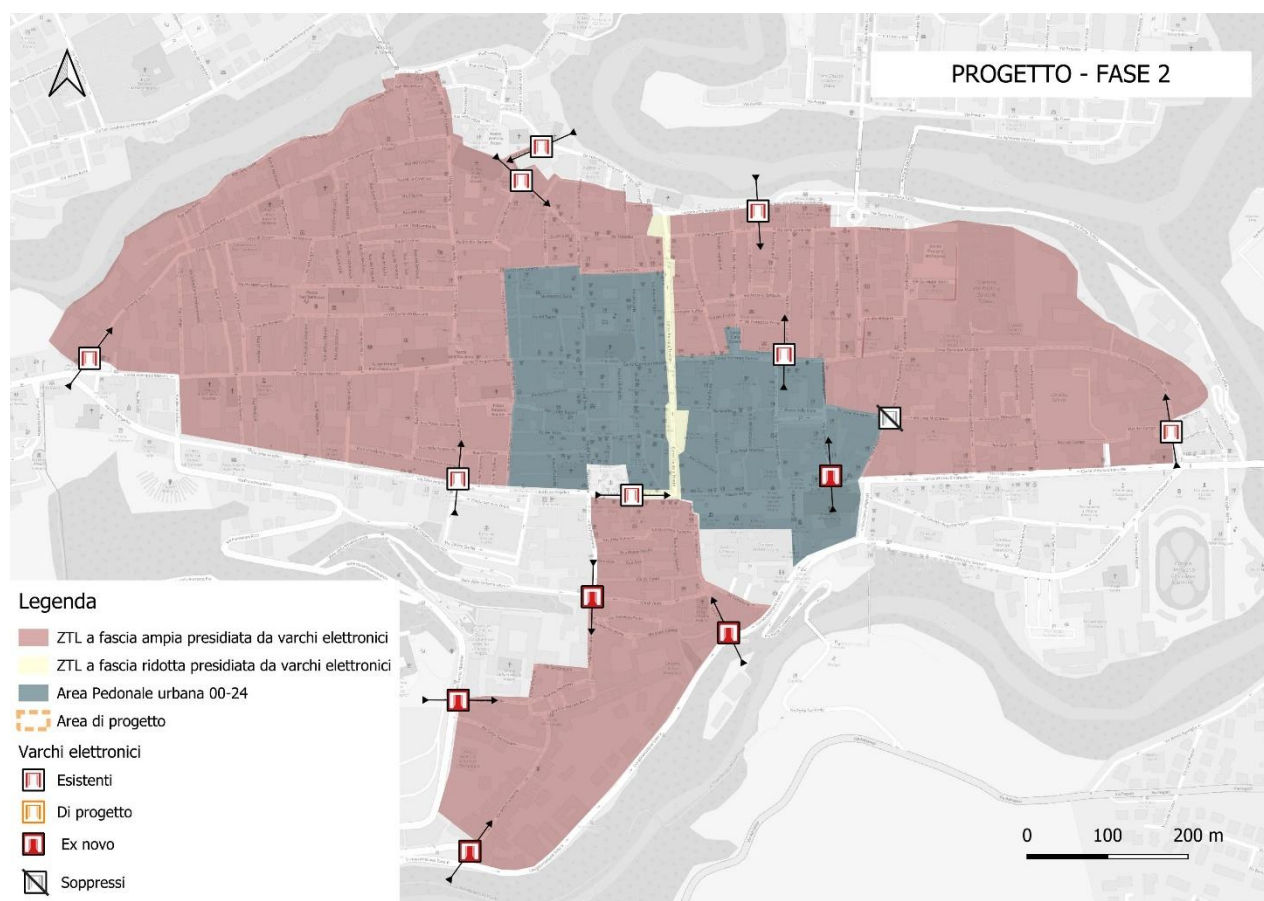


Figura 239 - Fase 2 - Interventi R1a - Ampliamento aree pedonali e R1e - Nuovo perimetro ZTL

R1f - Porte telematiche e ITS per il controllo automatico degli ingressi

Descrizione dell'intervento	Per monitorare l'accesso ai veicoli autorizzati alla ZTL saranno implementati i sistemi di controllo elettronico tramite varchi. I varchi saranno posizionati nei punti di accesso e di uscita della Zona a Traffico Limitato. Sarà opportuno sviluppare inoltre un sistema informatico centrale per la gestione automatica e dinamica dei permessi (residenti, carico/scarico, disabili). Questo sistema permetterà la gestione in tempo reale delle deroghe e fornirà dati precisi sul traffico veicolare interno da analizzare nell'Osservatorio. Lo spostamento progressivo delle porte telematiche è rappresentato nelle tre tavole precedenti (Figura 237, Figura 238, Figura 239.)
-----------------------------	---

R2 - Rimodulare l'offerta di sosta

Contesto e criticità emerse	Dalla fase di analisi e indagine, emergono diverse criticità significative relative all'offerta di sosta nel Comune di Ascoli Piceno, sia a livello quantitativo che qualitativo, confermate sia dalle indagini tecniche che dalla percezione di cittadini e stakeholder. Analisi della Saturazione e Domanda di Sosta Dalle indagini condotte sulla sosta, si evidenzia un forte squilibrio tra
-----------------------------	--

R2 - Rimodulare l'offerta di sosta

domanda e offerta in specifiche zone e fasce orarie, portando a elevati livelli di saturazione.

Criticità Notturna nel Centro Storico:

- L'intervallo più critico è quello notturno. Le **zone 3** (quadrante sud-ovest del centro) e **5** (Porta Maggiore, area est) mostrano una **saturazione superiore al 100%**, indicando che la domanda di sosta residenziale supera l'offerta disponibile. La **zona 4** (Campo Parignano) raggiunge una saturazione tra il 90% e il 100%.
- La **Zona 3** presenta una forte criticità notturna a causa dell'alta percentuale di stalli dedicati ai residenti (33,9%), che evidentemente non sono sufficienti a coprire il fabbisogno.
- **Criticità Diurna a Porta Maggiore:** Durante le ore del mattino e del pomeriggio, la domanda di sosta si concentra in particolare nell'area di **Porta Maggiore (zona 5)**. Quest'area, ricca di servizi, attività e con un'alta percentuale di sosta libera (78,6%), attira un notevole flusso di veicoli, mantenendo un'elevata saturazione per gran parte della giornata.

Saturazione Elevata in Aree Strategiche:

- Le zone di **Borgo Solestà (zona 9)**, **Porta Romana (zona 8)** e il quadrante est del centro storico mantengono per l'intera giornata un'occupazione degli stalli che si attesta tra il 50% e l'80%. La **zona T06 (Borgo Solestà)** è l'unica, tra quelle analizzate con il metodo della targa, in cui la domanda supera costantemente l'offerta, probabilmente per la sua posizione strategica vicino alla circonvallazione e a un ponte di accesso al centro.

Sosta Irregolare

Sebbene la sosta sia tendenzialmente regolare, sono state individuate quote di irregolarità in diverse aree della città, segnalando una pressione sulla sosta che porta gli utenti a non rispettare le regole.

Zone con Irregolarità Diffusa. La sosta irregolare è stata riscontrata in particolare nella **zona 1** (centro storico nord-ovest), **zona 8** (Porta Romana), **zone 9 e 4** (Borgo Solestà e Campo Parignano) e nella **zona 5** (Porta Maggiore/stazione).

Criticità Percepite dalla Cittadinanza e dagli Stakeholder

Il processo partecipativo, che ha coinvolto cittadini, stakeholder e uffici comunali, ha confermato e arricchito il quadro tecnico, evidenziando come la gestione della sosta sia una delle problematiche più sentite.

- **Carenza di Parcheggi:** La carenza di parcheggi in prossimità dei servizi è stata indicata come la problematica principale dai partecipanti al questionario online. Questo tema è emerso con forza anche durante gli incontri, dove si è lamentata la congestione causata da "troppe auto in sosta".
- **Parcheggio "Selvaggio" e Mancanza di Controlli:** È stata segnalata una diffusa abitudine al "parcheggio selvaggio", con veicoli lasciati in modo irregolare e la percezione di una carenza di sanzioni da parte della Polizia Municipale.

R2 - Rimodulare l'offerta di sosta	
	• Utilizzo Improprio di Stalli Riservati: Un problema specifico sollevato è l'utilizzo improprio dei permessi per disabili, con i relativi parcheggi che risultano spesso occupati abusivamente. • Obiettivo Prioritario per il PUMS: Coerentemente con le criticità percepite, l'obiettivo "Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori" è risultato il più votato sia dai cittadini nel questionario online, sia dagli stakeholder durante il forum dedicato. In sintesi, la criticità non risiede solo nella quantità di stalli in assoluto, ma nella loro distribuzione, tipologia e gestione, con una forte pressione nelle ore notturne nelle aree residenziali del centro e nelle ore diurne nelle zone a maggiore concentrazione di servizi.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivo: • Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori Strategie: • Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale
Descrizione dell'azione	La riorganizzazione della sosta ad Ascoli Piceno, come delineata nel PUMS, è intrinsecamente connessa all'ampliamento progressivo della Zona a Traffico Limitato (ZTL). L'intervento iniziale prevede una rimodulazione degli spazi di sosta interni alla nuova ZTL, con l'eliminazione graduale dei parcheggi a pagamento generalisti che risulterebbero incompatibili con le limitazioni al traffico. Questi stalli saranno compensati attraverso la conversione a pagamento di aree attualmente libere situate strategicamente fuori dalle porte e dai ponti della città, oppure tramite un migliore utilizzo delle strutture a pagamento esistenti, reso più efficace dalla riorganizzazione del TPL. Durante questo processo, sarà garantita la tutela dei residenti e dei lavoratori del centro, ai quali verranno assicurate soluzioni dedicate, come spazi riservati o i cosiddetti "Parcheggi di Scopo" per categorie specifiche. Parallelamente, si procederà a un adeguamento delle tariffe dei parcheggi a pagamento, basato su principi di gestione della domanda, zonizzazione (tariffe più alte in centro, più basse in periferia e negli scambiatori), differenziazione temporale e agevolazioni per diverse utenze (residenti, lavoratori, veicoli elettrici, disabili). Gli scopi sono molteplici: ridurre la pressione sul centro storico, gestire la domanda di sosta spostata dall'ampliamento della ZTL, aumentare la rotazione dei veicoli nelle aree ad alta attrattività come Porta Maggiore, incentivare l'uso dei parcheggi scambiatori e del TPL, tutelare le utenze sistematiche e ridurre la sosta irregolare, generando al contempo risorse per la mobilità sostenibile. L'implementazione sarà supportata da tecnologie moderne come parcometri evoluti e sistemi di pagamento via app. Infine, un'azione cruciale riguarda il potenziamento dei parcheggi scambiatori, migliorando i collegamenti con navette TPL frequenti ed efficienti verso i principali punti di interesse. Si mira a incentivare l'intermodalità attraverso tariffe

R2 - Rimodulare l'offerta di sosta	
	integrate sosta+TPL e attrezzando i parcheggi con ciclostazioni e punti di sharing per l'ultimo miglio. I servizi interni saranno potenziati con informazioni in tempo reale sulla disponibilità dei posti, stazioni di ricarica elettrica, miglioramenti alla sicurezza e all'accessibilità, il tutto accompagnato da campagne informative mirate. Tutti i dettagli operativi di queste strategie confluiranno nel documento attuativo denominato "Piano della Sosta".
Azioni correlate	R1 - Potenziare le aree regolamentate Q1 - Integrare i sistemi di mobilità
Buone Pratiche	Rovigo, Italia Questa città presenta il pacchetto completo degli interventi: riorganizzazione della sosta libera, a pagamento e riservata, adeguamento delle tariffe e potenziamento dei parcheggi scambiatori. Il Comune e il gestore (AVM) hanno definito zone di sosta distinte (centrale, semi-centrale, agevolata, Piazza XX Settembre), con regole diverse per rotazione, limiti di tempo e posti riservati. Le tariffe sono state differenziate per zona e orario ed è possibile richiedere agevolazioni. In una posizione strategica vicino al centro è stato predisposto un parcheggio multipiano come nodo per la mobilità urbana con formule di abbonamento per chi vuole sfruttarlo. Sono presenti anche altri parcheggi scambiatori (es. P2 S. Maria dei Battuti, P5 Castellana) gestiti da AVM, in altre zone della città.
Direttive correlate ed esiti attesi	Gli interventi dell'azione sono da ritenersi come strategico-prestazionali e troveranno dettaglio ed operatività all'interno di un Piano attuativo del PUMS "Piano della Sosta".
Elenco degli interventi	R2a - Riorganizzazione della sosta libera, a pagamento e riservata R2b - Adeguamento delle tariffe R2c - Potenziamento dei parcheggi scambiatori

R2a - Riorganizzazione della sosta libera, a pagamento e riservata	
Descrizione dell'intervento	Le azioni previste dal PUMS per riorganizzare la sosta ad Ascoli sono strettamente collegate all'ampliamento della Zona a Traffico Limitato (ZTL), sia nella Fase 1 che nella Fase 2 del Piano, illustrate nelle immagini in Figura 237, Figura 238, Figura 239. Di conseguenza, il primo intervento proposto riguarda la rimodulazione della sosta all'interno delle aree interessate dall'estensione della ZTL. Attualmente, infatti, esistono parcheggi a pagamento proprio in zone che diventeranno ZTL; la presenza di questi stalli risulterebbe incompatibile con le future limitazioni al traffico. Sarà quindi necessario ricollocare alcuni parcheggi oggi a pagamento, come quelli situati di fronte all'Istituto Tecnico per Geometri o nell'area di via

	Cupra, poiché ricadrebbero all'interno della ZTL ampliata. La ricollocazione dei parcheggi a pagamento seguirà un processo graduale, strettamente legato alle fasi di attivazione della ZTL come specificato nell'azione R1. Man mano che gli stalli a pagamento verranno rimossi dalle aree del centro storico interessate dall'espansione della ZTL, saranno compensati attraverso la conversione in aree a pagamento di alcuni parcheggi attualmente liberi situati fuori dalle porte e dai ponti della città. Tali stalli blu rimossi potranno essere anche "riassorbiti" dalle strutture a pagamento ad oggi presenti a cintura del Centro storico resi più accessibili e funzionali dalla riorganizzazione del TPL, azioni C1 e C2. Questi parcheggi si trovano strategicamente all'esterno delle porte e dei ponti della città e la loro appetibilità aumenterà proprio in conseguenza dell'attivazione progressiva della ZTL. È fondamentale sottolineare che questa trasformazione avverrà garantendo la piena tutela dei residenti e dei lavoratori del centro. A loro saranno assicurate soluzioni di sosta dedicate, che potranno consistere in spazi appositamente rimodulati all'interno della ZTL oppure in aree riservate nelle immediate vicinanze del suo perimetro. Inoltre, come misura compensativa specifica, si prevede l'istituzione di "Parcheggi di Scopo": si tratta di aree di sosta riservate a determinate categorie di utenti (ad esempio, dipendenti dell'ASL, del tribunale, dell'Università, personale scolastico, esercenti commerciali) per rispondere alle loro particolari esigenze. La riorganizzazione dei parcheggi è parte di un più ampio ripensamento del sistema di mobilità, che include anche il rafforzamento del trasporto pubblico e un nuovo sviluppo della logistica, in un'ottica strategica di medio-lungo periodo. La declinazione puntuale e operativa di questo intervento avverrà all'interno del Piano Attuativo del PUMS chiamato "Piano della Sosta".
--	--

R2b - Adeguamento delle tariffe	
Descrizione dell'intervento	Tenendo conto delle criticità emerse dalle indagini e dal percorso di partecipazione (saturazione, sosta irregolare, percezione di carenza, necessità di integrazione con ZTL e TPL) si può ipotizzare uno schema per l'adeguamento delle tariffe dei parcheggi a pagamento ad Ascoli Piceno, sarà poi il "Piano della Sosta" a dettagliare definitivamente in chiave operativa lo schema strategico di seguito descritto. Principi strategici alla base dell'adeguamento: • Gestione della Domanda: Le tariffe devono influenzare le scelte di sosta, disincentivando la sosta lunga nelle aree centrali e ad alta domanda e promuovendo l'uso di alternative (TPL, parcheggi scambiatori, mobilità attiva).

- **Gerarchia Territoriale (Zonizzazione):** Le tariffe devono essere differenziate in base alla centralità, all'attrattività e alla pressione della domanda della zona. Più un'area è centrale e richiesta, più alta dovrebbe essere la tariffa.
- **Differenziazione Temporale:** Le tariffe devono variare in base al giorno della settimana e alla fascia oraria per rispondere meglio alle fluttuazioni della domanda (es. picchi lavorativi, serali, weekend).
- **Equità e Differenziazione per Utenza:** Riconoscere le diverse esigenze di residenti, lavoratori pendolari, visitatori occasionali, categorie specifiche (es. esercenti, personale sanitario), applicando tariffe, abbonamenti o permessi differenziati.
- **Promozione dell'Intermodalità:** Le tariffe, specialmente nei parcheggi scambiatori, dovrebbero incentivare l'uso combinato di auto e trasporto pubblico.
- **Semplicità e Chiarezza:** Il sistema tariffario deve essere facilmente comprensibile per tutti gli utenti.
- **Flessibilità:** Il sistema deve poter essere monitorato e adeguato nel tempo in base ai risultati ottenuti e all'evoluzione della domanda.

Obiettivi dell'adeguamento tariffario:

- **Ridurre la Pressione sul Centro Storico:** Disincentivare l'accesso e la sosta prolungata di veicoli privati all'interno o nelle immediate vicinanze della ZTL ampliata, favorendone la vivibilità.
- **Gestire la Domanda Spostata dalla ZTL:** Indirizzare la domanda di sosta, che non potrà più essere soddisfatta all'interno della ZTL nelle Fasi 1 e 2, verso i parcheggi in struttura e le aree di sosta a pagamento perimetrali.
- **Aumentare la Rotazione (Turnover):** Favorire un ricambio più rapido dei veicoli negli stalli situati in aree commerciali e ad alta densità di servizi (come Porta Maggiore), aumentando la disponibilità effettiva di posti.
- **Incentivare l'Uso dei Parcheggi Scambiatori e del TPL:** Rendere economicamente più conveniente lasciare l'auto nei parcheggi più esterni e utilizzare navette o TPL per raggiungere le destinazioni finali.
- **Tutelare Residenti e Lavoratori:** Garantire opzioni di sosta accessibili e dedicate a chi vive o lavora stabilmente nelle aree centrali o limitrofe.
- **Ridurre la Sosta Irregolare:** Rendere la sosta regolamentata più conveniente e/o disponibile rispetto al rischio di sanzioni per sosta selvaggia.
- **Generare Risorse:** Contribuire al finanziamento di un sistema di mobilità urbana più sostenibile.

Di seguito lo schema di adeguamento tariffario da attuare nel "Piano della Sosta".

1. Zonizzazione Tariffaria:

- **Zona A (Interno ZTL):**
 - *Obiettivo:* Massima disincentivazione della sosta non essenziale.
 - *Tariffe/Regole:* Eliminazione progressiva della sosta a pagamento generalista. Mantenimento/creazione di stalli riservati esclusivamente a **residenti** (con permesso), carico/scarico merci (in orari definiti), disabili e stalli per **categorie autorizzate specifiche** (es. medici, artigiani per interventi brevi) con tariffe potenzialmente elevate e/o disco orario a tempo molto limitato.
- **Zona B (Corona Pericentrale - Immediatamente Esterna alla ZTL):**
 - *Obiettivo:* Assorbire parte della domanda espulsa dalla ZTL, favorire la rotazione per l'accesso a servizi/commercio, tutelare i residenti della zona.
 - *Tariffe/Regole:* **Tariffa oraria più elevata** rispetto alle zone più esterne. Introduzione di **tariffe progressive** (es. prima ora più conveniente, le successive molto più care). Limitazione della durata massima della sosta nelle ore di punta. Conversione di aree di sosta oggi libere in questa zona a sosta a pagamento. Previsione di **permessi/abbonamenti agevolati per i residenti** della Zona B.
- **Zona C (Aree con Servizi Importanti - es. Ospedale):**
 - *Obiettivo:* Regolamentare la sosta in aree ad alta attrattività ma esterne alla prima corona, gestire la saturazione diurna, offrire sosta a medio termine.
 - *Tariffe/Regole:* Tariffa oraria **intermedia**, inferiore alla Zona B ma superiore ai parcheggi scambiatori. Possibilità di tariffe forfetarie per la mezza giornata/giornata. Conversione mirata di aree di sosta libera in sosta a pagamento. Previsione di **permessi/abbonamenti agevolati per residenti** della Zona C e potenzialmente per **lavoratori pendolari** ("Parcheggi di Scopo").
- **Zona D (Parcheggi Scambiatori / Parcheggi in Struttura Periferici):**
 - *Obiettivo:* Incentivare la sosta di lunga durata per pendolari e visitatori, favorendo l'interscambio con il TPL.
 - *Tariffe/Regole:* **Tariffa oraria più bassa**. Introduzione di **tariffe giornaliere, settimanali e mensili molto convenienti**. Offerta di **tariffe integrate sosta+TPL**.

2. Differenziazione Temporale:

	• Fasce Orarie di Punta (es. 8:00-13:00 / 15:00-19:00 feriali): Applicazione delle tariffe piene nelle Zone B e C. • Fasce Orarie Morbide / Serali / Festive: Possibilità di tariffe ridotte o gratuità (da valutare attentamente in base alla domanda specifica, es. mantenimento tariffa il sabato sera in Zona B se persiste congestione). • Eventi Speciali (es. Quintana, Mercati): Possibilità di tariffe forfetarie giornaliere nei parcheggi scambiatori collegate a servizi navetta potenziati. 3. Agevolazioni / Abbonamenti Specifici: • Residenti (ZTL e Zone B/C): Permessi annuali a costo agevolato per la sosta nella propria sottozona di residenza. • Lavoratori Pendolari / Categorie Specifiche: Abbonamenti mensili/annuali a tariffe dedicate per Zone C e/o D, legati ai "Parcheggi di Scopo". • Veicoli Elettrici: Esenzione o forte sconto sul pagamento della sosta, associata a stalli dedicati (eventualmente con obbligo di ricarica). • Persone con Disabilità: Mantenimento della gratuità negli stalli riservati e, ove possibile, anche negli stalli blu, con rafforzamento dei controlli sugli abusi. 4. Tecnologia: • Implementazione diffusa di parcometri evoluti (pagamento con carte/app) e sistemi di pagamento via app mobile. • Valutazione di sistemi di sensoristica per il monitoraggio dell'occupazione in tempo reale e l'indirizzamento degli utenti tramite pannelli a messaggio variabile o app.
--	---

R2c - Potenziamento dei parcheggi scambiatori	
Descrizione dell'intervento	Il potenziamento dei Parcheggi scambiatori parte dalla rimodulazione dell'offerta di TPL al fine di rendere collegate in maniera multimodale e integrata tali strutture con il centro storico e i luoghi di interesse. Gli interventi ipotizzati sono: • Istituire o potenziare servizi navetta dedicati, frequenti ed efficienti, che colleghino i parcheggi scambiatori con il centro storico, la stazione ferroviaria , l'ospedale , i poli scolastici e altri attrattori. • Integrare a livello tariffario la sosta nei parcheggi scambiatori con l'abbonamento al trasporto pubblico locale per incentivare l'interscambio modale. • Attrezzare i parcheggi con ciclostazioni sicure e punti di noleg-

	gio/sharing di biciclette/monopattini per favorire l'ultimo miglio sostenibile. Gli interventi vanno anche nella direzione di potenziare l'offerta di servizi: • Installare sistemi di indirizzamento e informazione in tempo reale sulla disponibilità dei posti (pannelli a messaggio variabile, app dedicate) per ridurre il traffico parassita alla ricerca di parcheggio. • Dotare i parcheggi di un numero adeguato di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, in linea con gli obiettivi di e-mobility. • Migliorare la sicurezza (illuminazione, videosorveglianza) e l'accessibilità (percorsi pedonali sicuri, abbattimento barriere architettoniche) all'interno e nei dintorni dei parcheggi. Infine è fondamentale accompagnare a tali interventi una campagna informativa chiara sulla localizzazione dei parcheggi scambiatori, le tariffe, le modalità di accesso, i collegamenti TPL disponibili e i vantaggi dell'interscambio modale. Anche in questo caso il Piano Attuativo del PUMS "Piano della Sosta" dovrà andare a dettagliare a livello operativo e puntuale gli interventi e le politiche sopra riportate.
--	---

R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica	
Contesto e criticità emerse	In linea con la priorità assegnata dal PUMS al potenziamento della rete di ricarica (auto e bici), l'analisi del quadro conoscitivo muove dalla mappatura dell'esistente. Si esaminano i punti di ricarica attuali per sintetizzare criticità e potenzialità, che costituiranno la base per la definizione del progetto: Via dei Saladini - 3 punti di ricarica Piazza Sant'Agostino - 2 punti di ricarica Via Abruzzo - 3 punti di ricarica Viale Costantino Rozzi - 4 punti di ricarica Via Della Repubblica ITI - 6 punti di ricarica Largo degli Aranci - 4 punti di ricarica Viale Sinibaldo Vellei - 3 punti di ricarica Viale Treviri - 3 punti di ricarica Largo Porta Romana - 2 punti di ricarica Piazza Roma - 2 punti di ricarica Via De Gasperi - 8 punti di ricarica Via Torricella - 2 punti di ricarica Piazza della Stazione 1 - 3 punti di ricarica Piazza della Stazione 2 - 3 punti di ricarica

R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica

Via Orlando Vittorio Emanuele - 6 punti di ricarica
Via degli Iris - 8 punti di ricarica
Via del Commercio - 2 punti di ricarica
Viale Treviri - 2 punti di ricarica
Fraz. Piagge - 2 Bici (PNRR in via di realizzazione)
Fraz. Venagrande - 2 Bici (PNRR in via di realizzazione)
Fraz. Castel Trosino - 2 Bici (PNRR in via di realizzazione)
Via Salaria KM 406 - 2 punti di ricarica (PNRR in via di realizzazione)
Fraz. Piagge - 2 punti di ricarica (PNRR in via di realizzazione)
Fraz. Venagrande - 2 punti di ricarica (PNRR in via di realizzazione)
Fraz. Castel Trosino - 2 punti di ricarica (PNRR in via di realizzazione)
Via Salaria KM 406 - 2 Bici (PNRR in via di realizzazione)

Esistenti (Auto): Risultano 18 punti/località con colonnine esistenti per auto elettriche, gestite da vari operatori (ENEL X, ABB, EWIVA, Plenitude AGIP, DUFERCO energia, SPOTLINK), per un totale di almeno 46 punti di ricarica. Queste sono concentrate prevalentemente nell'area urbana centrale e semi-centrale (Centro, Porta Romana, Porta Maggiore, Borgo Solestà, Monticelli).

In Corso di Realizzazione (Fondi PNRR - Auto): Sono previsti 4 punti/località con colonnine per auto elettriche finanziate da fondi PNRR (località nn. 22, 23, 24, 25 sulla mappa). Queste sono localizzate per lo più in frazioni (Castel Trosino, Piagge, Venagrande) e una a Monticelli e integrano alla ricarica auto quella per le Biciclette.

In Corso di Realizzazione (Fondi PNRR - Bici): Sono previsti 4 punti/località con colonnine per bici elettriche finanziate da fondi PNRR (località nn. 19, 20, 21, 26 sulla mappa). Anche queste sono localizzate nelle frazioni (Piagge, Venagrande, Castel Trosino) e una a Monticelli.

Criticità e Potenzialità emerse dal quadro conoscitivo e dagli incontri di partecipazione:

Distribuzione Territoriale: Le infrastrutture di ricarica esistenti (IdR) sono concentrate principalmente nell'area urbana più centrale. Le frazioni e le aree più periferiche sembrano meno servite, anche se i progetti PNRR mirano a coprire parzialmente questa lacuna installando punti di ricarica (sia auto che bici) nelle frazioni di Piagge, Venagrande e Castel Trosino, oltre che a Monticelli. Il Piano di sviluppo della mobilità elettrica comunale (e-planAPP) prevede l'installazione di 3 nuove colonnine IdR Quick 22KW presso sedi comunali (Viale Vellei - con modulo per micromobilità, Via Marcello Federici, Via Abruzzo) per servire la nuova flotta comunale ma potenzialmente anche l'utenza.

Tecnologia e Potenza: Il progetto comunale prevede colonnine Quick

R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica	
	da 22 kW in corrente alternata (AC), adatte alla ricarica lenta/media, funzionali al rinnovo del parco auto comunale che include anche quadricicli leggeri con ricarica Schuko. Una di queste prevede anche la ricarica per micromobilità (e-bike/monopattini). Ricarica Bici Elettriche: Oltre ai 4 punti PNRR previsti nelle frazioni e a Monticelli, il noleggio "Ascoli e-Bike Rental" inaugurato a Maggio 2025 presso il Punto Informazioni Turistiche in Piazza Arringo suggerisce la presenza di un punto di ricarica dedicato a quel servizio, anche se non esplicitamente mappato come infrastruttura pubblica. Il Biciplan menziona l'azione C2 "Punti di ricarica leggeri per bici elettriche e micromobilità", indicando una volontà strategica di estendere questa rete. Feedback da Partecipazione: Dai resoconti dell'autovalutazione interna e degli AperiPUMS non emergono criticità specifiche focalizzate esclusivamente sulle colonnine di ricarica elettrica. Tuttavia, le discussioni generali sulla necessità di migliorare TPL, parcheggi, sicurezza e collegamenti, e il desiderio di una mobilità più sostenibile, implicitamente supportano lo sviluppo della mobilità elettrica e della relativa infrastruttura. In sintesi, Ascoli Piceno ha una rete di ricarica per auto elettriche esistente, concentrata nell'area urbana, che si sta espandendo tramite fondi PNRR anche nelle frazioni, includendo punti specifici per e-bike. Il Comune sta pianificando ulteriori installazioni per supportare il rinnovo della propria flotta e incentivare l'uso dell'elettrico attraverso politiche integrate nel PUMS in redazione, sebbene manchino dettagli sulla potenza della rete esistente/PNRR e feedback specifici degli utenti sulla qualità del servizio attuale.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: - Ridurre le emissioni climalteranti Strategie: - Attivare politiche di decarbonizzazione
Descrizione dell'azione	L'azione si compone di due interventi principali: il primo relativo all'ampliamento della rete di ricarica sia per auto che per bici, poggia su una base buona di offerta attuale e va a potenziare i luoghi strategici della mobilità urbana (sedi e servizi pubblici, università, parcheggi scambiatori e aree industriali), tale azione si esplicita attraverso un Piano attuativo del PUMS: il "Piano delle Colonnine e dei punti di ricarica"; il secondo intervento è immateriale e relativo all'incentivazione dell'uso dei veicoli a emissioni zero attraverso facilitazioni di uso come il parcheggio gratuito negli stalli blu del Comune; infine l'ultimo intervento dell'azione vuole riconoscere la sostituzione dei mezzi emissivi in dotazione al Comune.
Azioni correlate	C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile
Buone Pratiche	Alghero, Italia Questo Comune dispone di una rete pubblica di punti di ricarica elencati

R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica	
	su servizi come Electromaps e Chargemap. Ci sono decine di stazioni distribuite in città e in parcheggi pubblici. Inoltre, il regolamento ZTL esplicita le categorie esentate, tra cui i “veicoli con trazione esclusivamente elettrica”. È quindi facilitato l’accesso al centro storico per i veicoli elettrici.
Direttive correlate ed esiti attesi	Il PUMS, vista la sua natura strategica e non direttamente operativa, ipotizza delle localizzazioni sulla base delle analisi e delle indagini interpolate con le strategie di piano complessive. Si rimanda per i dettagli tecnici e le localizzazioni definitive al futuro “ Piano delle Colonnine e dei punti di ricarica ”, inteso come Piano di Attuazione del PUMS. L’azione è comunque già utile per intercettare bandi e finanziamenti specifici sul tema proposti da Regione Marche, Ministero o Europa.
Elenco degli interventi	R3a - Rete di colonnine di ricarica R3b - Incentivi alla mobilità elettrica privata R3c -Decarbonizzazione del parco veicolare comunale

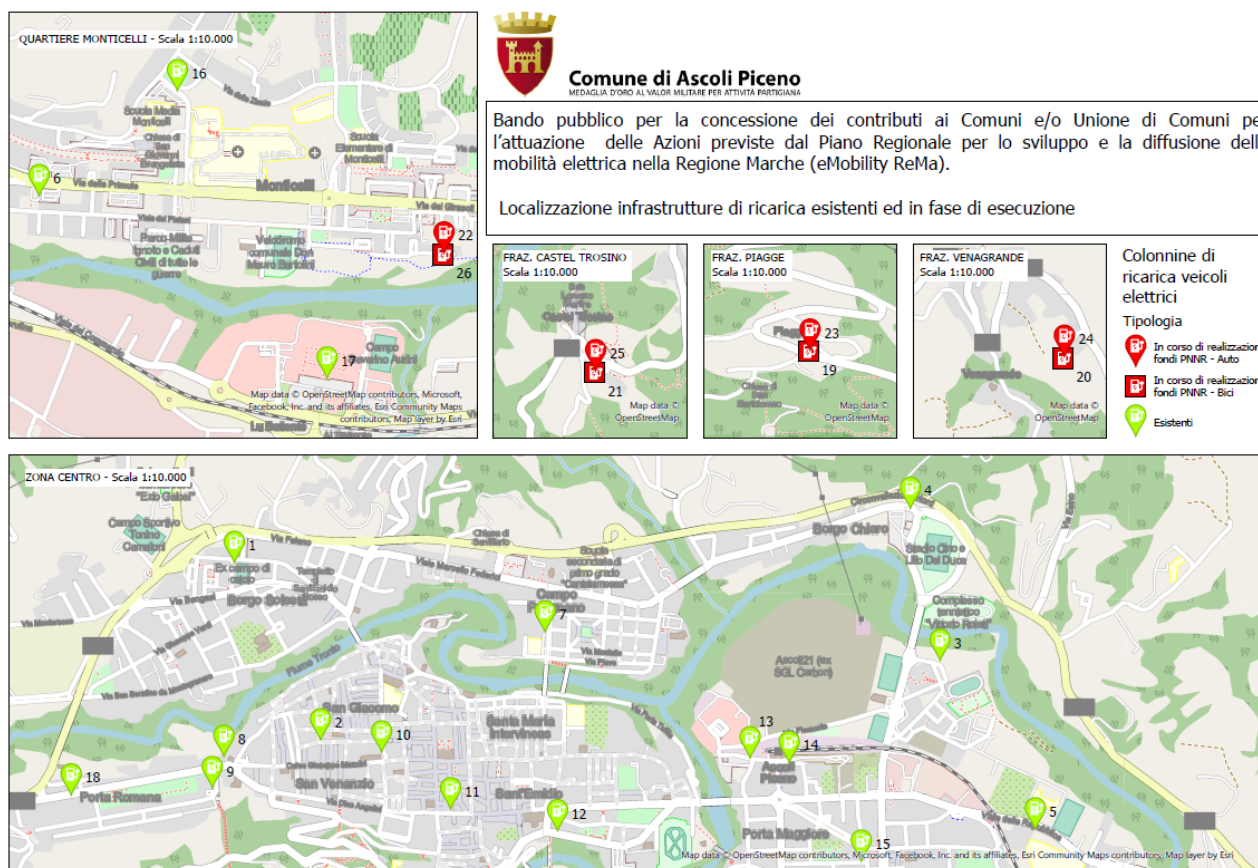


Figura 240 - Mappatura colonnine di ricarica allo stato attuale. Fonte: Comune di Ascoli Piceno

R3a - Rete di colonnine di ricarica	
Descrizione dell'intervento	L'azione mira a sviluppare significativamente l'infrastruttura di ricarica (IdR) per veicoli elettrici (autovetture, veicoli commerciali leggeri, biciclette

a pedalata assistita, monopattini) sull'intero territorio comunale. Questo potenziamento è fondamentale per accompagnare la transizione verso forme di mobilità a zero emissioni, supportare il necessario rinnovo del parco veicoli circolante (pubblico e privato) e rendere l'utilizzo dei veicoli elettrici un'opzione pratica e accessibile per cittadini, pendolari, city user e turisti. L'azione si integra con la rete di colonnine esistente e con quelle attualmente in fase di realizzazione.

Interventi Previsti:

1. Nuove Installazioni Pubbliche Strategiche:

- Le nuove installazioni sono state individuate, sulla base delle analisi dei flussi, della domanda di sosta e delle esigenze emerse dal processo partecipativo. Il luoghi da potenziare nel Piano di :
 - **Poli Universitari:** Installazione di punti di ricarica in prossimità delle **sedi universitarie** per facilitare l'accesso a studenti, docenti e personale che utilizzano veicoli elettrici.
 - **Aree Industriali e Produttive:** Posizionamento di colonnine nelle **principali zone industriali e commerciali** per supportare gli **spostamenti casa-lavoro** dei dipendenti e favorire l'elettificazione delle flotte aziendali, anche in ottica di **city logistics** sostenibile.
 - **Nodi di Interscambio:** Potenziamento dell'offerta presso la **Stazione Ferroviaria** e i principali **parcheggi scambiatori**, per incentivare l'uso combinato di auto elettrica e trasporto pubblico o mobilità dolce.
 - **Sedi Comunali Strategiche:** Installazione di colonnine presso alcune sedi operative del Comune (come Viale Vellei, Via M. Federici, Via Abruzzo), per servire prioritariamente la **flotta comunale** in fase di elettificazione e fungere da punti di ricarica aperti all'utenza, dando il buon esempio.

2. Potenziamento dei Parcheggi Esistenti:

- Incremento del numero di **stalli riservati** alla ricarica elettrica e installazione di **nuove colonnine** all'interno dei **parcheggi a pagamento in struttura e a raso** gestiti dal Comune. Questa misura si integra con le politiche tariffarie e di accesso (es. esenzioni per veicoli elettrici) previste dal PUMS.

3. Tecnologie e Micromobilità:

- La scelta della tecnologia (es. **Quick 22 kW AC**, Fast/Ultrafast DC) e della potenza delle nuove colonnine sarà diversificata in base alla localizzazione e alla funzione prevalente (sosta lunga

	residenziale/lavorativa, sosta breve di interscambio o per servizi). Saranno previste soluzioni specifiche per la ricarica della micromobilità elettrica (biciclette, monopattini) in punti ad elevata frequentazione pedonale e ciclabile (es. Viale Vellei), presso le ciclostazioni e in corrispondenza degli itinerari cicloturistici, in coerenza con il Biciplan comunale.
--	--

R3b - Incentivi alla mobilità elettrica privata	
Descrizione dell'intervento	Questa azione mira a promuovere attivamente l'adozione e l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica (autovetture, veicoli commerciali leggeri, motocicli, ciclomotori, biciclette a pedalata assistita, monopattini) da parte di cittadini, imprese e city user nel territorio comunale. L'obiettivo è accelerare la transizione verso un parco veicolare a zero emissioni locali, contribuendo significativamente al miglioramento della qualità dell'aria urbana e alla riduzione dell'inquinamento acustico, in linea con gli obiettivi di sostenibilità del PUMS e le strategie nazionali ed europee. L'azione si affianca al potenziamento della rete infrastrutturale di ricarica. Interventi Previsti: Agevolazioni sulla Sosta: - Introduzione dell'esenzione dal pagamento della sosta per i veicoli elettrici puri (BEV) negli stalli blu su suolo pubblico gestiti dal Comune. - Queste misure saranno implementate tramite modifica del regolamento comunale sulla sosta e l'istituzione di un sistema di permessi/riconoscimento (es. vetrofania o registrazione targa). Promozione e Comunicazione: - Avvio di campagne informative mirate a cittadini e imprese per illustrare i benefici ambientali ed economici della mobilità elettrica e le agevolazioni comunali disponibili (sosta, ZTL), regionali (es. esenzione bollo) e statali (es. ecobonus). - Utilizzo dei canali di comunicazione istituzionali (sito web, social media, newsletter) e organizzazione di eventi dedicati (es. test drive, seminari). - Promozione della mobilità elettrica nell'ambito delle strutture di Mobility Management aziendale e scolastico, incentivando l'inserimento di misure pro-elettrico nei Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL). Esempio della Pubblica Amministrazione: Proseguimento del rinnovo della flotta veicolare comunale con mezzi a trazione elettrica (BEV e PHEV), come già avviato, rendendo visibile l'impegno dell'Amministrazione e fungendo da esempio per la cittadinanza e le imprese locali.

	L'acquisto di veicoli elettrici di diverse taglie (incluse microcar/quadrucicli) servirà anche a dimostrarne la praticità per gli usi urbani.
--	---

R3c - Decarbonizzazione del parco veicolare comunale

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la sostituzione graduale dei veicoli comunali più obsoleti e inquinanti con mezzi a basse o zero emissioni, includendo autovetture, veicoli di servizio e mezzi operativi utilizzati dall'amministrazione. L'obiettivo è ridurre l'impatto ambientale del parco veicolare comunale, contribuendo alla qualità dell'aria, alla riduzione dei gas serra e alla promozione di una mobilità sostenibile nel territorio di Ascoli Piceno. L'azione sarà pianificata considerando le dimensioni e le esigenze operative dei mezzi, in modo da garantire la continuità dei servizi comunali. Saranno privilegiati veicoli elettrici o ibridi laddove possibile e sarà valutata la necessità di implementare infrastrutture di ricarica dedicate per assicurare l'efficienza della flotta. L'intervento si integra con le strategie di transizione ecologica e con gli altri progetti di decarbonizzazione dei trasporti pubblici e del sistema urbano.
-----------------------------	--

R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano

Contesto e criticità emerse	L'azione si inserisce nel contesto della pianificazione strategica della mobilità sostenibile, la quale, a livello generale, è finalizzata a soddisfare le esigenze di mobilità non solo delle persone, ma anche delle attività economiche. Le criticità attuali legate alla distribuzione delle merci in ambito urbano emerse sono: - Attualmente, il Comune di Ascoli Piceno non prevede limitazioni specifiche per i veicoli commerciali nelle aree urbane, oltre alle aree pedonali urbane (APU) e alle strade con conformazione geometrica incompatibile con i mezzi pesanti - Nonostante le ZTL e le aree pedonali nel centro storico limitino l'accesso veicolare, il centro storico è ancora solo parzialmente accessibile ai mezzi pesanti - L'analisi dei flussi mostra punti di conflitto tra mezzi pesanti e mobilità attiva, in particolare nei punti di accesso al centro storico - Non è presente un hub di interscambio per le merci, sebbene la previsione di un polo di interscambio merci per l'ultimo miglio sia inclusa nel BiciPlan - Gli incontri di autovalutazione interna con gli uffici e l'Osservatorio permanente hanno evidenziato che la city logistic è un tema fondamentale da analizzare, in particolare per il centro storico, richiedendo la definizione di spazi e normazione degli accessi e l'istituzione di punti di interscambio tra mezzi pesanti e leggeri - È stata riscontrata la cessazione dell'attività di un operatore di ciclo-logistica che si occupava delle consegne per l'ultimo miglio con cargo bike.
-----------------------------	--

R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano	
	La necessità di migliorare la logistica è strettamente collegata alla rilevanza dei settori economici locali, in particolare il commercio all'ingrosso e al dettaglio, e le attività manifatturiere. La logistica efficiente è cruciale per supportare queste attività.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: - Implementare la city-logistic Strategie: - Promuovere soluzioni di trasporto sostenibili per l'ultimo miglio
Descrizione dell'azione	L'azione mira a razionalizzare ed efficientare la distribuzione urbana delle merci (City Logistics) all'interno di Ascoli Piceno, con particolare focus sul centro storico, che presenta i maggiori conflitti con la mobilità attiva e i mezzi pesanti. L'obiettivo è duplice: ridurre l'impatto ambientale e la congestione generati dai veicoli commerciali di grandi dimensioni, e al contempo supportare la vitalità del commercio locale (ingrosso, dettaglio e manifattura) garantendo consegne efficaci ed economicamente sostenibili per l'ultimo miglio. L'azione stabilisce spazi, normazione degli accessi e favorisce il passaggio a vettori a basso impatto, come richiesto anche dalle analisi con l'Osservatorio e dal Biciplan.
Azioni correlate	R1 - Potenziare le aree regolamentate
Buone Pratiche	Praga, Repubblica Ceca Utilizzo di cargo-bike elettriche e micro-depositi per consegne in centro città, è un esempio di micro-hub integrato con fleet di cargo-bike. Qui hanno infatti attivato un micro-depot urbano in prossimità del centro città. Da questo deposito le merci vengono trasportate fino al destinatario tramite cargo-bike elettriche. Gli operatori della logistica come corrieri e e-commerce portano i colli al micro-hub e gli ultimi km vengono vestiti senza furgoni inquinanti. Vienna, Austria Il comune di Vienna ha lanciato una politica di incentivo, introducendo contributi economici diretti per l'acquisto di cargo-bike per aziende e commercianti con l'obiettivo di sostituire i veicoli commerciali leggeri per consegne di prossimità, alleggerendo sia il traffico sia l'inquinamento.
Direttive correlate ed esiti attesi	Questa azione è supportata da un quadro normativo e strategico che riconosce la logistica come fattore essenziale per la sostenibilità urbana. A livello Nazionale, le linee guida per i PUMS prescrivono l'integrazione della pianificazione della City Logistics per risolvere i conflitti tra traffico merci e mobilità attiva e per sostenere le attività economiche locali. Inoltre, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed Extraurbana incoraggia specificamente la ciclo-logistica. L'azione di potenziamento della city logistics dovrà essere dettagliato

R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano

	da un Piano di settore attuativo del PUMS, quale il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS). Gli esiti attesi dovranno misurare il successo dell'azione in termini di efficienza economica, riduzione dell'impatto ambientale e miglioramento della qualità dello spazio pubblico, obiettivi cruciali per il PUMS.
Elenco degli interventi	R4a - Hub logistico di interscambio R4b - Micro punti di scambio sul territorio R4c - Politiche di incentivo alle cargo bike

R4a - Hub logistico di interscambio

Descrizione dell'intervento	Si propone la realizzazione di un Hub logistico di interscambio in una posizione strategica periurbana individuata nei pressi dello stadio, facilmente accessibile dalla viabilità extraurbana e con spazi adeguati per la sosta e la movimentazione dei mezzi pesanti. L'Hub sarà il punto in cui i corrieri nazionali ed extraurbani dovranno trasferire le merci dai furgoni o TIR di grandi dimensioni a mezzi più piccoli e a basso impatto ambientale (furgoni elettrici, cargo bike, veicoli di servizio del Mobility Manager di Consorzio) idonei per l'accesso e la distribuzione nel centro storico e nelle zone regolamentate. L'Hub potrà essere gestito tramite un partenariato pubblico-privato o attraverso una concessione, garantendo standard di servizio e orari di apertura coerenti con le esigenze del commercio locale.
-----------------------------	--

R4b - Micro punti di scambio sul territorio

Descrizione dell'intervento	Si propone l'individuazione e realizzazione di Micro Punti di Scambio (o <i>city logistics points</i>) strategici, costituiti da baie di carico/scarico temporaneo, preferibilmente dotati di sistemi di smart-parking per monitorare il tempo di sosta e l'uso. I micro punti di scambio sono individuati a corona della ZTL del centro storico. Saranno prioritariamente destinati ai mezzi a basso impatto (cargo bike e furgoni elettrici) che operano l'ultimo miglio dall'Hub logistico. La ZTL prevederà fasce orarie specifiche e limitate per il carico/scarico nel centro storico e nelle vie di accesso sensibili, applicabili ai veicoli di grandi dimensioni, incentivando l'uso dei micro punti e del TPL merci fuori orario di punta.
-----------------------------	--

R4c - Politiche di incentivo alle cargo bike

Descrizione dell'intervento	Questo intervento è fondamentale per re-introdurre e sostenere economicamente soluzioni di consegna ecologiche, superando la criticità della cessazione di precedenti attività di ciclo-logistica.
-----------------------------	---

	Saranno previsti permessi di accesso e sosta privilegiati (quali tariffe ZTL ridotte e accesso a Micro Punti di Scambio in fasce orarie esclusive) per gli operatori che utilizzano mezzi a emissioni zero. L'Osservatorio dovrà farsi promotore di promuovere e sostenere la nascita di cooperative o operatori locali di ciclo-logistica specializzati nell'ultimo miglio, offrendo un servizio di consegna centralizzato e <i>green</i> per gli esercenti del centro storico, in stretta collaborazione con l'Hub di Interscambio.
--	--

9.5.2 MOBILITÀ COLLETTIVA

C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani	
Contesto e criticità emerse	Il Comune di Ascoli Piceno dispone di una rete TPL composta da: - Ferrovie: linea elettrificata a binario semplice, con collegamento alla linea Adriatica e stazioni principali (Ascoli Piceno, S. Filippo, Marino, Maltignano). - Autobus urbani: 14 linee, copertura centro storico e quartieri principali. - Autobus extraurbani: linee 14, 22 e servizio scuola Monticelli, collegamenti provinciali e con Roma. La rete di trasporto pubblico urbana di Ascoli Piceno sviluppa circa 1.150.000 km annui, distribuiti su una pluralità di linee che raggiungono frazioni remote e zone a bassa densità abitativa. Criticità principali: - Limitata integrazione tra ferro e gomma - Linee delle frazioni che, pur garantendo servizi essenziali, hanno corse poco frequenti che si concentrano negli orari di punta. - Anche a causa dei lavori di ricostruzione, non esiste più un passante centrale per il trasporto pubblico in centro storico (mentre in precedenza erano percorribili a doppio senso sia l'asse Porta Romana-Porta Maggiore tramite piazza Arringo, sia l'asse Porta Romana-Ponte Nuovo tramite viale Trento e Trieste); questo costringe le linee del trasporto pubblico su gomma a percorrere dei ganci in centro storico, attraversando uno dei ponti, percorrendo uno spazio limitato, per poi tornare indietro, non potendo raggiungere un altro ponte. - Conoscenza limitata da parte degli utenti circa la rete di trasporto pubblico, anche per il numero elevato di linee e diramazioni in relazione alla grandezza della città.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: - Potenziare il trasporto pubblico locale Strategie: - Ampliare la copertura del servizio TPL

C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani	
Descrizione dell'azione	L'azione mira a rafforzare l'offerta di trasporto pubblico urbano, tramite la valutazione di scenari alternativi di riorganizzazione del trasporto pubblico anche in relazione agli sviluppi della rete ferroviaria ed extraurbana. L'intervento prevede 2 interventi strategici: - La ristrutturazione del servizio alle frazioni come servizio a chiamata. - La realizzazione, attraverso il ritorno al doppio senso di marcia in viale Trento e Trieste per il trasporto pubblico, di un corridoio passante in centro storico da porta Romana a Porta Tufilla, e la ristrutturazione completa delle linee di trasporto pubblico, semplificandone la struttura, passante per il corridoio Porta Romana-via Dino Angelini-viale Trento e Trieste-Lungo Tronto Bartolomei-Ponte Nuovo-Campo Parignano-Stadio-Stazione FS. L'intervento prevede la valutazione di 4 scenari, come illustrati in Figura 241: - Scenario A0: il mantenimento dell'attuale schema di circolazione delle linee TPL senza passanti centrali, con l'attuazione del servizio a chiamata per le frazioni. - Scenario A1: la ristrutturazione completa del trasporto pubblico col corridoio centrale e l'attuazione del servizio a chiamata. - Scenario B1: la ristrutturazione completa del trasporto pubblico col corridoio centrale, l'attuazione del servizio a chiamata, abbinati al potenziamento della ferrovia (potenziamento tpl urbano e extraurbano). - Scenario C1: l'inserimento del tram treno (potenziamento tpl urbano e extraurbano). La valutazione comparata degli scenari, tramite un'analisi multicriteri, andrà sincronizzata con quella degli scenari del trasporto pubblico extraurbano e ferroviaria. Lo scenario di piano definitivo sarà quindi scansionato per comprenderne la fattibilità temporale.
Azioni correlate	R1 - Potenziare le aree regolamentate C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile Q1 - Integrare i sistemi di mobilità Q2 - Potenziare le politiche di Mobility Management
Buone Pratiche	La città di Ravenna, secondo comune più esteso d'Italia, ha attivato un servizio a chiamata nella zona del forese (ossia la zona di campagna a più bassa densità abitativa) che, in coincidenza con le principali linee di trasporto pubblico extraurbane e ferroviarie, possa garantire un servizio di trasporto pubblico di qualità e ad ampio arco orario e flessibilità anche laddove una linea bus ordinaria non avrebbe le risorse per essere attivata. La politica è stata confermata e potenziata con il recente PUMS della città (2024).

C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani

Direttive correlate ed esiti attesi	A livello Nazionale e Regionale, l'azione si allinea con le Linee guida nazionali e regionali per la mobilità sostenibile, che promuovono l'efficienza e l'integrazione del Trasporto Pubblico Locale. Per migliorare efficacemente i collegamenti autobus, è necessario predisporre il Piano del Trasporto Pubblico Locale, il quale deve disciplinare la riorganizzazione del servizio e l'allocazione delle risorse in coerenza con le indicazioni del PUMS. La valutazione degli scenari deve tenere conto dell'integrazione con il Piano Regionale dei Trasporti e con gli sviluppi della rete ferroviaria, garantendo un approccio intermodale. L'azione deve produrre una semplificazione strutturale delle linee TPL rendendo la rete più intuitiva per l'utente, e l'effettiva realizzazione del corridoio passante centrale che migliori l'accessibilità alle aree chiave (centro storico, stazione FS, stadio). Il servizio a chiamata dovrà garantire una migliore accessibilità e inclusività per le aree periferiche e le frazioni.
Elenco degli interventi	C1a - Realizzazione servizio a chiamata per frazioni C1b - Riorganizzazione linee urbane

C1a - Realizzazione servizio a chiamata per frazioni

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la realizzazione di un servizio a chiamata per le frazioni; il servizio può essere strutturato su un quantitativo chilometrico pari o superiore a quello attualmente impiegato per le linee delle frazioni, in modo da poter garantire il soddisfacimento di esigenze di collegamento anche al di fuori degli orari canonici delle corse attuali. In questo modo il chilometraggio oggi impegnato nelle corse per le frazioni sarebbe utilizzato per l'esercizio di un servizio flessibile che si adatti alle reali esigenze degli abitanti del territorio a bassa densità, fatto salvo il mantenimento delle corse scolastiche o quelle che già oggi hanno carichi significativi.
-----------------------------	--

C1b - Riorganizzazione delle linee urbane

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la realizzazione, attraverso il ritorno al doppio senso di marcia in viale Trento e Trieste per il trasporto pubblico, di un corridoio passante in centro storico da porta Romana a Porta Tufilla, e la ristrutturazione completa delle linee di trasporto pubblico, semplificandone la struttura, passante per il corridoio Porta Romana-via Dino Angelini-viale Trento e Trieste-Lungo Tronto Bartolomei-Ponte Nuovo-Campo Parignano-Stadio-Stazione FS. In questo modo si verranno a creare 3 assi privilegiati per la mobilità: un asse Porta Romana-Stazione FS-Ospedale; un asse Porta Romana-Stazione FS-Folignano; un asse Porta Romana-Stazione FS-Zona industriale. La rete, così semplificata, sarà in grado di garantire frequenze maggiori a parità di chilometri, garantendo al contempo la copertura territoriale odierna.
-----------------------------	---

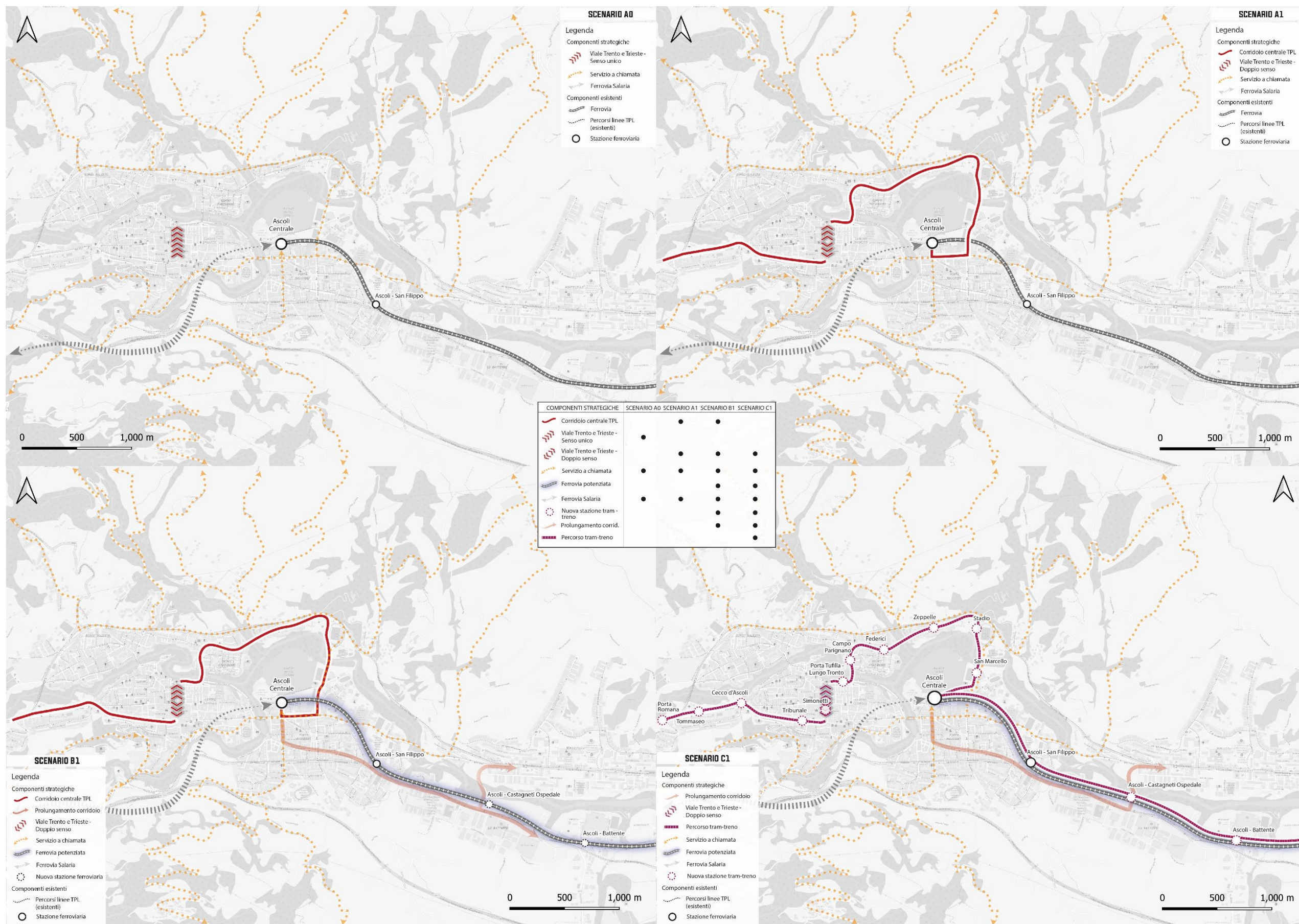


Figura 241 - Scenari alternativi per il trasporto pubblico urbano

C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani	
Contesto e criticità emerse	Il Comune di Ascoli Piceno dispone di una rete TPL composta da: Ferrovie: linea elettrificata a binario semplice, con collegamento alla linea Adriatica e stazioni principali (Ascoli Piceno, S. Filippo, Marino, Maltignano, Offida, Porto d'Ascoli). Autobus urbani: 14 linee, copertura centro storico e quartieri principali. Autobus extraurbani: linee 14, 22 e servizio scuola Monticelli, collegamenti provinciali e con Roma. - La rete di trasporto pubblico extraurbana di Ascoli Piceno sviluppa circa 3.350.000 km annui, distribuiti su una pluralità di linee che raggiungono anche località remote e zone a bassa densità abitativa. Criticità principali: - Limitata integrazione tra ferro e gomma: l'attuale rete di trasporto pubblico extraurbano continua a gravitare sull'asse del fondovalle, dove il vettore ferroviario dovrebbe essere il principale strumento di mobilità pubblica. Oggi le linee sono in completa sovrapposizione al vettore ferroviario. - Limitata connessione con gli aeroporti delle Marche e dell'Abruzzo. - Scarsa attrattività del vettore ferroviario per gli spostamenti di medio raggio, nonostante i potenziamenti della linea (elettrificazione, realizzazione di nuove stazioni), dovuta principalmente alla frequenza non adatta a renderla un vettore per gli spostamenti medio-brevi. - Conoscenza limitata da parte degli utenti circa la rete di trasporto pubblico, anche per il numero elevato di linee e diramazioni in relazione alla grandezza della provincia.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: - Potenziare il trasporto pubblico locale Strategie: - Ampliare la copertura del servizio tpl
Descrizione dell'azione	L'azione mira a rafforzare l'offerta di trasporto pubblico extraurbano, tramite la valutazione di scenari alternativi di riorganizzazione del trasporto pubblico anche in relazione agli sviluppi della rete urbana. L'intervento prevede 5 interventi strategici: Il potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale in termini di frequenze e fermate servite. - La ristrutturazione del servizio extraurbano come adduzione a quello ferroviario. - La realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero (tramreno) sull'asse ferroviario, con potenziali prolungamenti urbani in centro storico e/o nella zona dell'ospedale.

C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani	
	• Il potenziamento del servizio extraurbano degli aeroporti, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari. • Il potenziamento del servizio per Roma attraverso la realizzazione della ferrovia Salaria. L'intervento prevede la valutazione di 4 scenari: • Scenario A0: il mantenimento dell'attuale schema extraurbano su gomma, la realizzazione della ferrovia Salaria e i collegamenti con gli aeroporti. • Scenario A1: la ristrutturazione del trasporto pubblico extraurbano attraverso la parziale ricomposizione del trasporto su gomma favorita dall'introduzione del corridoio centrale nel centro di Ascoli (vedi Azione C1), la realizzazione della ferrovia Salaria e i collegamenti con gli aeroporti. • Scenario B1: la ristrutturazione del trasporto pubblico extraurbano attraverso il potenziamento del vettore ferroviario e la parziale ricomposizione di quello su gomma in adduzione alla ferrovia, la realizzazione della ferrovia Salaria e i collegamenti con gli aeroporti. • Scenario C1: la realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero sulla ferrovia (tramtreno) e la completa ristrutturazione del servizio su gomma in adduzione alla ferrovia, la realizzazione della ferrovia Salaria e i collegamenti con gli aeroporti. La valutazione comparata dei due scenari, tramite un'analisi multicriteri, andrà sincronizzata con quella degli scenari del trasporto pubblico urbano. Lo scenario di piano definitivo sarà quindi scansionato per comprenderne la fattibilità temporale.
Azioni correlate	R2 - Rimodulare l'offerta di sosta C1 - Migliorare i collegamenti di trasporto pubblico urbani C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile Q1 - Integrare i sistemi di mobilità Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management
Buone Pratiche	Le reti tranviarie di Valenciennes e di Besançon (Francia) sono esempi di realizzazione ex-novo di una rete tranviaria in una città di piccole dimensioni (42mila abitanti Valenciennes, 120 mila abitanti Besançon, che ha però un'area urbana funzionale paragonabile a quella di Ascoli). Le tranvie sono state realizzate con criteri di qualità, privilegiando allo stesso tempo soluzioni progettuali che hanno ridotto al minimo i costi, divenendo due delle tranvie più economiche d'Europa (meno di 20 mln € al km). La seconda linea, in particolare, è stata realizzata a binario unico a senso alternato, con raddoppi alle fermate principali, per ridurre al minimo anche l'occupazione stradale.

C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani



Le reti tranviarie di **Sassari** e **Cagliari** sono esempi di tramreno. In particolare la rete tranviaria di Cagliari nasce dalla conversione e estensione al centro cittadino e al Policlinico di Monserrato della rete ferroviaria regionale FdS (oggi ARST) a sistema di tramreno. Ad un tratto urbano percorso esclusivamente da tram si affianca un tratto percorso sia dai treni della tratta Monserrato-Isili sia del tramreno Policlinico-Settimo, in parte su sedime tranviario, in parte su sedime ferroviario.

Direttive correlate ed esiti attesi

L'ipotesi strategica di realizzare la ferrovia Salaria e di introdurre il tramreno si allinea con le politiche di sviluppo infrastrutturale e di potenziamento del ferro, promosse dal Ministero delle Infrastrutture e dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione dei trasporti e lo sviluppo di corridoi regionali veloci e leggeri. Inoltre, l'azione è strettamente collegata alle previsioni del Piano Infrastrutture 2032 della Regione Marche. Si ritiene indispensabile per la corretta attuazione del PUMS la predisposizione di un Piano del Trasporto Pubblico Locale, ampliandolo ad una visione territoriale e di vallata, per tenere conto dell'effettivo bacino di utenza del TPL ad Ascoli Piceno.

L'azione è attesa portare a un **aumento significativo dell'utilizzo del vettore ferroviario** grazie al potenziamento delle frequenze. La ristrutturazione del servizio su gomma in adduzione dovrà portare a una **riduzione dei chilometri percorsi a vuoto dai bus extraurbani** (con ottimizzazione dei costi) e a un aumento dell'efficienza del sistema totale. Infine, si mira a ottenere una **riduzione del tempo di viaggio totale** per le tratte di collegamento con gli aeroporti e con Roma (con l'eventuale realizzazione della ferrovia Salaria), rendendo il TPL competitivo sul lungo raggio.

Elenco degli interventi

- C2a - Potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale
- C2b - Ristrutturazione del servizio extraurbano su gomma
- C2c - Realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero (tramreno)

C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani

C2d - Potenziamento del servizio extraurbano con Roma

C2e - Potenziamento del servizio per gli aeroporti

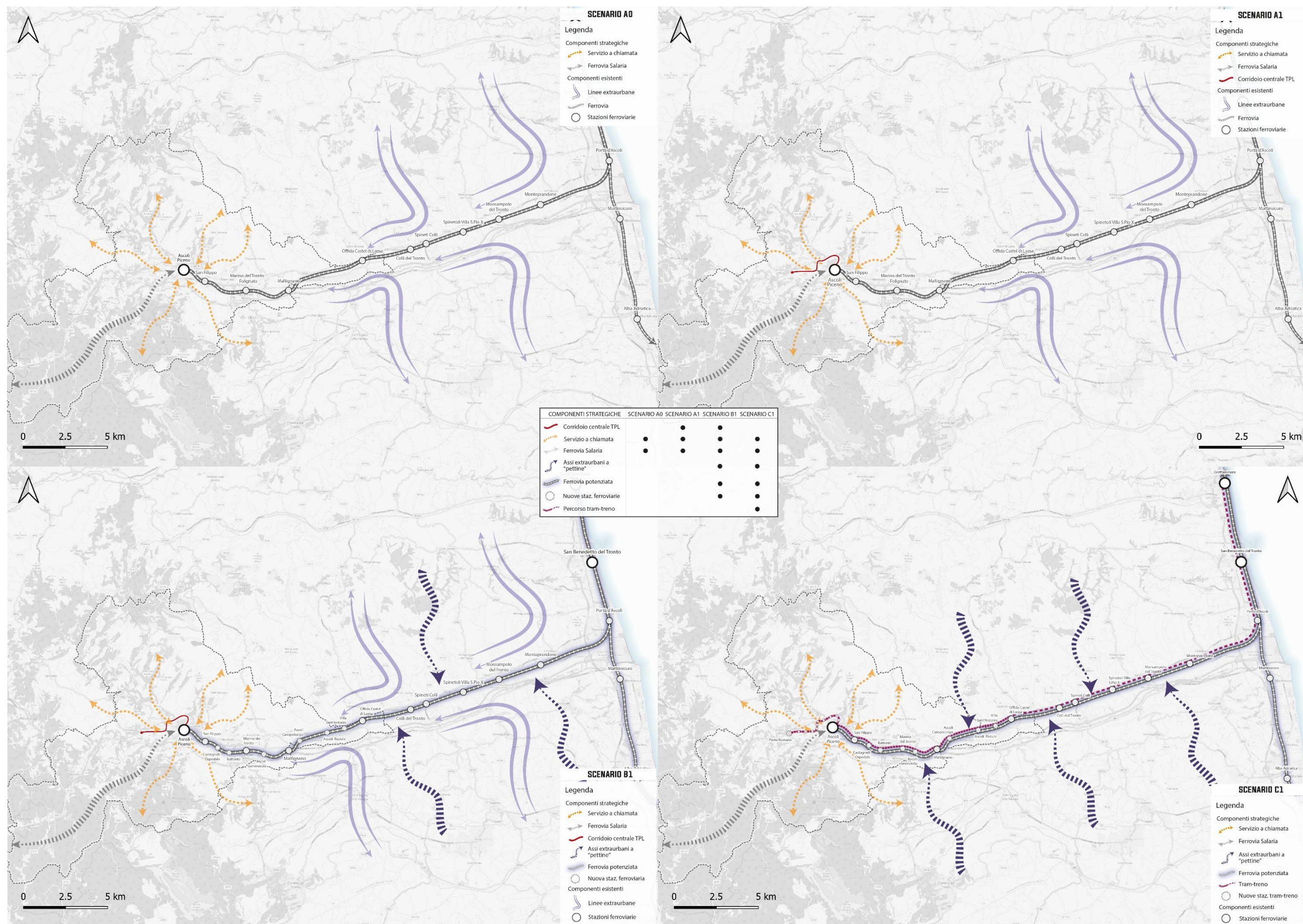


Figura 242 - Scenari alternativi per il trasporto pubblico extraurbano

C2a - Potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede di aprire un tavolo con RFI, Trenitalia e Regione Marche per il potenziamento del sistema ferroviario a servizio di Ascoli Piceno, con la realizzazione di nuove fermate e/o brevi raddoppi di binario al fine di consentire l'attuazione del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale delle Marche che prevede un servizio almeno ogni 30' capillare di tipo suburbano fra Grottammare e Ascoli e ogni 60' veloce su Ancona.
-----------------------------	---

C2b - Ristrutturazione del servizio extraurbano su gomma

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede il ridisegno delle corse del servizio extraurbano su gomma con la sua ristrutturazione in adduzione alla ferrovia di fondovalle; questo può consentire, a parità di km prodotti, l'aumento delle frequenze delle linee. Possono essere mantenuti, a seconda del potenziamento ferroviario, corse negli orari di punta dirette ad Ascoli.
-----------------------------	---

C2c - Realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero (tramtreno)

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la realizzazione di un servizio ferroviario leggero di tipo tramtreno sulla conurbazione di Ascoli, sfruttando i recenti avanzamenti legislativi in tema di normativa ANSFISA. L'intervento, in coerenza col Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, prevede la realizzazione di un servizio frequente e capillare a servizio dell'asse Ascoli-Porto d'Ascoli(-Grottammare), come naturale evoluzione del servizio ferroviario suburbano, e prevede la tranviarizzazione del corridoio centrale TPL nel centro di Ascoli, con potenziali trampedonalizzazioni, anche parziali, di alcuni assi urbani (es: viale Trento e Trieste).
-----------------------------	--

C2d - Potenziamento del servizio extraurbano con Roma

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la realizzazione della ferrovia Salaria nei tratti Ascoli Piceno-Antrudoco e Rieti-Passo Corese per il completamento del collegamento ferroviario fra le Marche e Roma alternativo alla Falconara Marittima-Orte, come previsto dal Piano Infrastrutture 2032.
-----------------------------	---

C2e - Potenziamento del servizio per gli aeroporti

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede il prolungamento di parte delle corse ferroviarie Ascoli-Ancona fino all'aeroporto di Falconara e l'istituzione di collegamenti ferroviari diretti da Ascoli all'aeroporto di Pescara grazie alla realizzazione, già finanziata, della nuova stazione ferroviaria a servizio di quest'ultimo.
-----------------------------	--

C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile

Contesto e criticità	Il Comune di Ascoli Piceno dispone di un servizio di Trasporto Pubblico
----------------------	---

C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile

emerse	Locale (TPL) urbano ed extraurbano gestito da START S.p.A., con una percorrenza complessiva annua di circa 6,5 milioni di chilometri. Il parco veicolare del TPL, così come quello comunale e provinciale, evidenzia una presenza significativa di mezzi obsoleti o con elevata classe emissiva, seppur con un progressivo rinnovamento verso veicoli più efficienti (Euro 5-6). L'analisi del parco veicolare generale mostra un aumento complessivo dei veicoli circolanti tra il 2011 e il 2023, con un incremento della motorizzazione del 10% per il Comune di Ascoli Piceno. Nonostante questo rinnovamento complessivo, il parco del TPL presenta ancora criticità legate a: • Età dei mezzi: alcuni autobus urbani ed extraurbani risultano datati, con ricadute su affidabilità del servizio, comfort per gli utenti e costi di manutenzione. • Impatto ambientale: la presenza di veicoli con classi emissive più elevate contribuisce alle emissioni locali di PM10, NOx e CO₂, incidendo negativamente sulla qualità dell'aria urbana e sul raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. • Efficienza energetica e gestione dei costi: i mezzi obsoleti comportano maggiori consumi di carburante e costi operativi, riducendo la sostenibilità economica complessiva del servizio. • Allineamento con gli obiettivi di mobilità sostenibile: l'attuale composizione del parco non è pienamente coerente con le strategie di elettrificazione e transizione ecologica promosse a livello regionale e nazionale per il TPL. Queste criticità rappresentano un ostacolo sia al miglioramento della qualità del servizio sia al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti definiti nel PUMS. L'azione di sostituzione dei mezzi pubblici obsoleti con mezzi elettrici intende quindi affrontare questi punti, garantendo un TPL più moderno, efficiente e a basso impatto ambientale.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: • Ridurre le emissioni climalteranti Strategie: • Attivare politiche di decarbonizzazione
Descrizione dell'azione	L'azione prevede la sostituzione graduale dei mezzi di trasporto pubblico obsoleti con autobus elettrici o a basse emissioni, considerando la dimensione dei veicoli in relazione alle linee servite e alla domanda di trasporto. La strategia si articola su più livelli: • Rinnovo del parco veicolare in funzione delle dimensioni: i mezzi più grandi, utilizzati sulle linee urbane ed extraurbane ad alta frequenza e con maggiore capacità di carico, saranno sostituiti prioritariamente con autobus elettrici di dimensioni adeguate. I mezzi di dimensioni minori, impiegati sulle linee secondarie o a domanda ridotta, saranno sostituiti successivamente, sempre con veicoli elettrici o a basse emissioni.

C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile

- **Integrazione con le infrastrutture di ricarica:** i depositi e i nodi principali di interscambio saranno dotati di punti di ricarica rapida, ottimizzati in funzione del numero e della tipologia di mezzi da ricaricare.
- **Ottimizzazione operativa e manutenzione:** aggiornamento dei piani di esercizio e formazione del personale per la gestione efficiente dei nuovi mezzi elettrici, con monitoraggio costante di consumi, autonomia e affidabilità del servizio.
- **Riduzione dell'impatto ambientale:** la sostituzione graduale dei mezzi ridurrà progressivamente le emissioni di CO₂, NO_x e particolato, contribuendo a migliorare la qualità dell'aria urbana e a rendere il TPL più attrattivo e sostenibile.
- **Coerenza con obiettivi strategici:** l'azione supporta le direttive regionali e nazionali per la decarbonizzazione del TPL, allineandosi alle linee guida Eltis e agli incentivi per il rinnovo elettrico dei mezzi pubblici.

L'azione sarà monitorata attraverso indicatori quali **percentuale di mezzi elettrici per tipologia e dimensione, riduzione delle emissioni per chilometro percorso e livello di soddisfazione degli utenti** rispetto al comfort e alla frequenza del servizio.

Azioni correlate

R3 - Politiche di incentivo alla mobilità elettrica
C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani
Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica

Buone Pratiche

Alghero, Italia

Il Comune di Alghero ha avviato l'ingresso di autobus 100% elettrici per il servizio urbano. ARST ha messo in funzione i primi e-bus e sono previsti ulteriori mezzi nel rinnovo della flotta regionale. Il Comune ha inoltre acquistato e attivato numerosi veicoli elettrici per l'amministrazione (es. consegna di nuove auto elettriche per il parco comunale e politiche "Smart City" per mezzi a emissioni zero).

È stato avviato un piano di dotazione di colonnine (es. progetto con Enel X Way per decine di punti di ricarica, avvisi pubblici per manifestazioni d'interesse per installazione di infrastrutture di ricarica sul suolo pubblico). Le mappe di Electromaps/ ChargeFinder mostrano una rete già attiva e in espansione.

C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile



Direttive correlate ed esiti attesi

Le **direttive correlate** per questa azione implicano un allineamento rigoroso con le **Linee guida nazionali e regionali per la mobilità sostenibile**, le quali promuovono con forza il rinnovo dei parchi veicolari del Trasporto Pubblico Locale (TPL) verso mezzi elettrici e a basse emissioni. È cruciale il rispetto delle **strategie di decarbonizzazione** definite sia dall'Unione Europea sia dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con particolare enfasi sulla riduzione degli inquinanti atmosferici e della CO_2 . L'azione deve altresì assicurare la **coerenza con le indicazioni della Direttiva Eltis** per la mobilità urbana sostenibile e la transizione ecologica del TPL. Infine, è essenziale garantire l'**integrazione con i programmi di finanziamento regionali e nazionali** - inclusi il PNRR, i fondi per l'innovazione e gli incentivi alla mobilità elettrica - e assicurare il **coordinamento con le politiche di infrastrutture di ricarica elettrica**, ottimizzando depositi e nodi di interscambio per supportare il nuovo parco veicolare.

Gli **esiti attesi** mirano a una trasformazione sistemica del servizio: si otterrà una significativa **riduzione delle emissioni atmosferiche e dell'impatto acustico** del trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Questo si tradurrà in un **miglioramento della qualità del servizio TPL**, con mezzi più confortevoli, affidabili e, di conseguenza, più attrattivi per gli utenti. Si prevede una **transizione graduale e sostenibile del parco veicolare**, con la sostituzione ottimizzata in base alle esigenze operative delle singole linee. L'obiettivo finale è l'**incremento dell'attrattività del trasporto pubblico**, favorendo il passaggio dalla mobilità privata a quella collettiva e supportando pienamente gli **obiettivi strategici del PUMS** in termini di accessibilità, sostenibilità e riduzione dell'inquinamento urbano.

Elenco degli interventi

- C3a - Decarbonizzazione parco veicolare
- C3b - Stazione di ricarica per mezzi pubblici

C3a - Decarbonizzazione parco veicolare TPL

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede la sostituzione graduale dei mezzi pubblici obsoleti con autobus elettrici o a basse emissioni , in coerenza con le strategie di transizione ecologica del Comune di Ascoli Piceno. La sostituzione terrà conto delle dimensioni dei mezzi , garantendo adeguate capacità di trasporto sia per le linee urbane che per quelle extraurbane , ottimizzando l' efficienza operativa . L'obiettivo principale è ridurre l'impatto ambientale del TPL , incrementare il comfort e l'affidabilità dei servizi , e favorire la progressiva decarbonizzazione del sistema di trasporto pubblico locale .
-----------------------------	--

C3b - Stazione di ricarica per mezzi pubblici

Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede l' installazione di stazioni di ricarica dedicate ai mezzi pubblici elettrici , strategicamente collocate nei depositi e nei nodi di interscambio TPL del Comune di Ascoli Piceno. Le stazioni saranno progettate per garantire tempi di ricarica ottimali , compatibilità con diversi modelli di autobus elettrici e supporto alla gestione efficiente della flotta . L'infrastruttura contribuirà a rendere sostenibile il servizio di trasporto pubblico , supportando la decarbonizzazione graduale dei mezzi e incentivando l' adozione di veicoli a zero emissioni , senza compromettere la continuità del servizio.
-----------------------------	--

9.5.3 QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

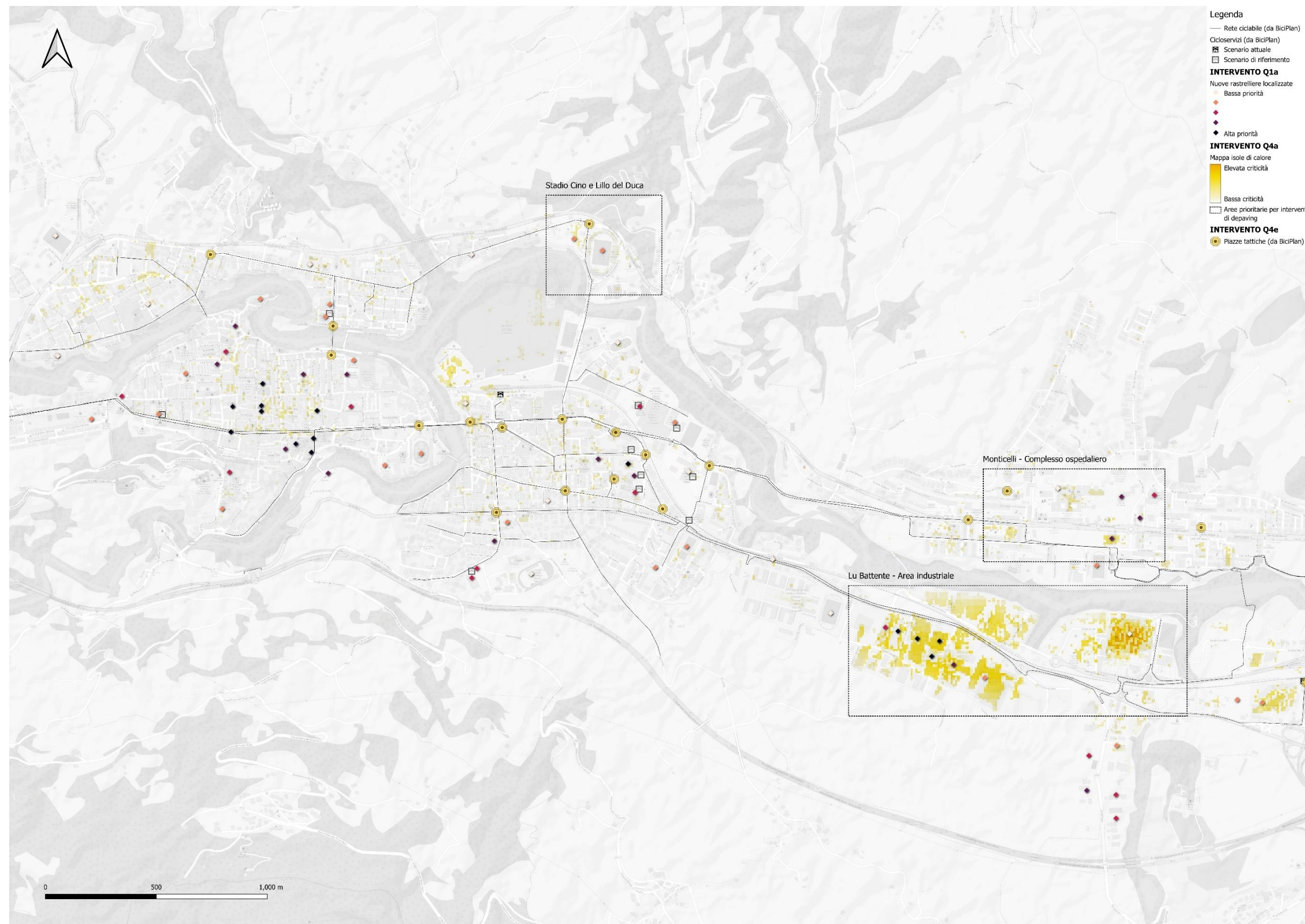


Figura 243 - TAVOLA 3 - Qualità dello spazio pubblico

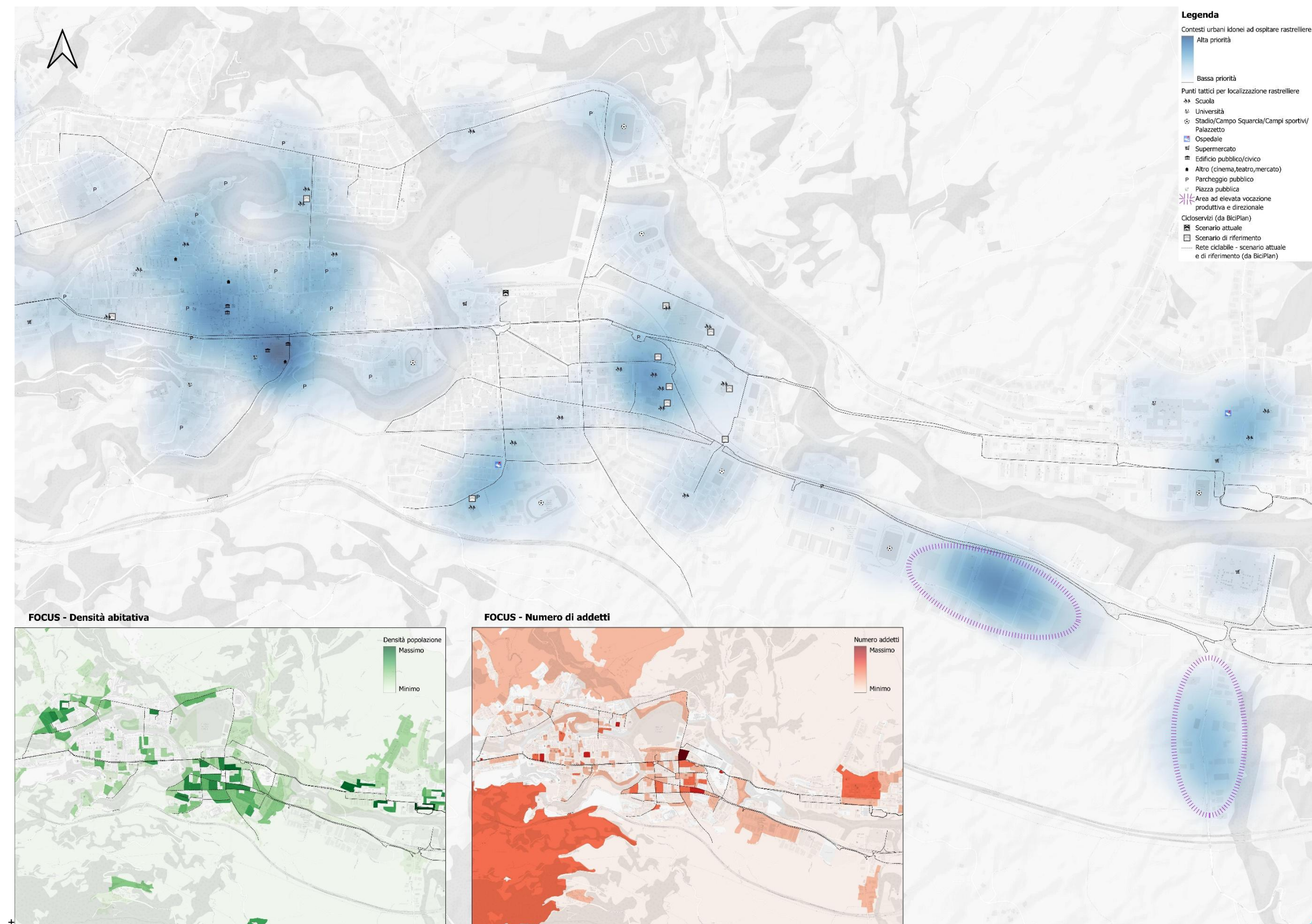


Figura 244 - Analisi di dettaglio per l'individuazione delle aree per l'installazione di rastrelliere

Q1 - Integrare i sistemi di mobilità	
Contesto e criticità emerse	Il Comune di Ascoli Piceno dispone di una rete TPL composta da: Ferrovie: linea elettrificata a binario semplice, con collegamento alla linea Adriatica e stazioni principali (Ascoli Piceno, S. Filippo, Marino, Maltignano). Autobus urbani: 14 linee, copertura centro storico e quartieri principali. Autobus extraurbani: linee 14, 22 e servizio scuola Monticelli, collegamenti provinciali e con Roma. La rete ciclabile è in parte realizzata secondo il BiciPlan 2022, con ciclostazioni presso stazioni FS e piste principali, mentre alcune connessioni verso i nodi TPL restano incomplete. Il sistema della sosta presenta 7.004 posti, distribuiti tra sosta libera, a pagamento, residenti e disabili, con saturazione parziale in alcune zone del centro e delle stazioni. Criticità principali: - Limitata integrazione tra stazioni ferroviarie, fermate autobus e rete ciclabile. - Percorsi ciclabili incompleti per collegare le principali destinazioni urbane. - Distribuzione della sosta frammentata vicino a ZTL e centro storico. - Conoscenza limitata da parte degli utenti circa disponibilità di parcheggi, cicloparcheggi e servizi di mobilità condivisa
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: - Potenziare la mobilità attiva Strategie: - Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale
Descrizione dell'azione	L'azione mira a rafforzare l'integrazione tra trasporto pubblico locale, rete ciclabile e sistema della sosta, con l'obiettivo di migliorare la fruibilità complessiva della mobilità urbana ad Ascoli Piceno, favorendo modalità sostenibili, intermodali e sicure. L'azione prevede una serie di azioni coordinate: Collegamenti ciclabili con nodi TPL: completamento dei percorsi ciclabili verso le stazioni ferroviarie e le principali fermate degli autobus urbani ed extraurbani, garantendo itinerari continui, sicuri e facilmente riconoscibili per tutti gli utenti. Sviluppo della rete di rastrelliere e cicloparcheggi: posizionamento strategico di rastrelliere presso stazioni, fermate di autobus e parcheggi urbani, per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di collegamento "ultimo miglio" e promuovere l'intermodalità.

Q1 - Integrare i sistemi di mobilità	
	• Ottimizzazione della distribuzione della sosta: razionalizzazione dei parcheggi nelle vicinanze di ZTL, stazioni e aree centrali, con informazioni chiare sugli spazi disponibili (liberi, a pagamento, riservati a residenti o disabili) per favorire scelte di sosta rapide e ridurre congestione e ricerca del posto auto. • Promozione della mobilità condivisa: integrazione dei servizi di vehicle sharing (biciclette, monopattini, auto) con le fermate TPL e le ciclostazioni, garantendo una rete informativa aggiornata sull'offerta disponibile. • Supporto informativo agli utenti: realizzazione di pannelli, app o strumenti digitali per comunicare in tempo reale disponibilità di parcheggi, cicloparcheggi e orari dei servizi TPL, migliorando la percezione della rete e la scelta consapevole delle modalità di trasporto. Attraverso questi interventi, si punta a creare un sistema urbano integrato, dove trasporto pubblico, mobilità ciclabile e sosta sono coordinati, aumentando la sicurezza, riducendo la congestione e incentivando l'uso di modalità sostenibili e attive.
Azioni correlate	R1 - Potenziare le aree regolamentate R2 - Rimodulare l'offerta di sosta C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani
Buone Pratiche	Houten, Paesi Bassi Questa città eccelle nell'integrazione tra trasporto pubblico locale (TPL), rete ciclabile e sistema di sosta, creando un sistema di mobilità urbana sostenibile e a misura di cittadino. L'integrazione avviene attraverso: priorità al ciclismo con infrastrutture dedicate e sicure, servizi di trasporto pubblico efficienti che raggiungono le aree residenziali e i centri commerciali, e un sistema di sosta che favorisce l'uso della bici. In particolare, la progettazione urbana di Houten è pensata per ridurre l'uso dell'auto, incoraggiando l'uso della bicicletta e facilitando l'accesso ai mezzi pubblici. Stazioni ferroviarie e di autobus sono ben integrate con la rete ciclabile, consentendo di combinare facilmente la bicicletta con il TPL. Sono disponibili ampi parcheggi per biciclette nelle stazioni di trasporto pubblico e nei punti strategici della città.

Q1 - Integrare i sistemi di mobilità



Direttive correlate ed esiti attesi

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.

Gli esiti attesi sono volti al potenziamento della sostenibilità e dell'efficienza: si prevede un aumento dell'intermodalità bici-TPL, una riduzione della sosta irregolare e una conseguente ottimizzazione dei parcheggi disponibili. Si punta a una maggiore accessibilità ai servizi di mobilità condivisa, a un netto miglioramento della sicurezza e della fruibilità dei percorsi ciclopeditoni e, infine, a una maggiore informazione e consapevolezza degli utenti sulle opzioni di mobilità sostenibile.

Elenco degli interventi

Q1a - Rete di rastrelliere per l'interscambio modale
Q1b - Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico

Q1a - Rete di rastrelliere per l'interscambio modale

Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede la realizzazione di una **rete coordinata di rastrelliere per biciclette** nei principali parcheggi urbani e presso le fermate degli autobus urbani ed extraurbani. L'obiettivo è favorire l'**intermodalità bici-TPL**, incentivare l'uso della mobilità sostenibile e ridurre la sosta irregolare.

I progettisti hanno individuato le aree prioritarie per l'intervento, selezionando **nuove fermate TPL da attrezzare con rastrelliere** e garantendo

	l'installazione di strutture simili in ogni parcheggio urbano. Le rastrelliere saranno collocate in punti strategici, considerando accessibilità, sicurezza, visibilità e vicinanza ai percorsi ciclabili e ai nodi di trasporto. 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 fruibilità dei parcheggi, aumentando la sicurezza dei percorsi ciclopeditoni e promuovendo una cultura di mobilità sostenibile tra residenti, lavoratori e turisti.
--	---

Q1b - Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico

Descrizione dell'intervento	L'intervento mira a integrare in tempo reale le informazioni relative al TPL e all'utilizzo dei parcheggi strategici della città, fornendo agli utenti un quadro informativo completo e immediato. L'obiettivo è duplice: incentivare l'uso dei parcheggi scambiatori da parte dei pendolari e dei visitatori per accedere al centro, e al contempo migliorare l'efficienza percepita del TPL, riducendo i tempi di attesa e l'incertezza. L'intervento consiste nell'installazione di Paline di Infomobilità Multifunzionali in punti strategici della rete di mobilità: • Presso i parcheggi, agli ingressi e alle fermate del TPL adiacenti. • Lungo le principali direttrici di traffico in avvicinamento al centro storico. • Nelle principali piazze e fermate chiave del centro urbano. Ciascuna palina fornirà in tempo reale le seguenti informazioni: • Occupazione dei parcheggi • Orario previsto di arrivo del bus e destinazione • Messaggi informativi su eventuali deviazioni, interruzioni di servizio, alert di vario tipo
-----------------------------	--

Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management

Contesto e criticità emerse	Il Comune di Ascoli Piceno, pur non superando la soglia dei 50.000 abitanti, è un Capoluogo di Provincia e pertanto rientra nei termini di legge tra le Città le cui aziende nel territorio comunale con più di 100 dipendenti sono tenute a redigere il Piano Spostamenti Casa Lavoro PSCL da trasmettere al Mobility Manager d'Area. Il Mobility Management è uno strumento di gestione della domanda di
-----------------------------	--

Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management	
	mobilità quotidiana delle persone promosso da aziende pubbliche e private ed il cui iter normativo nel nostro Paese è stato avviato con il Decreto Ronchi, DL 27 Marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente. Il Decreto, insieme al successivo del 2000, oltre ad introdurre le politiche connesse al Mobility Management, ha introdotto la figura professionale del responsabile della mobilità: il Mobility Manager (MM). Il Mobility Manager di Area, introdotto dalla normativa nazionale nel 2000, è invece la figura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, istituita presso l'Ufficio Tecnico del Traffico di ogni Comune (ad esclusione dei più piccoli) La legge 221 del 28 dicembre 2015, "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" istituisce negli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, la figura del Mobility Manager scolastico. Il Decreto-Legge 19 maggio 2020 n. 34 (Decreto Rilancio) ha stabilito che (art. 229, comma 4) al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Si riscontra la presenza di Mobility Manager aziendali e scolastici, ma dalle analisi effettuate non risultano adeguati esiti sul traffico in seguito alla redazione dei PSCL e PSCS.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivo: - Potenziare la mobilità attiva Strategie: - Attivare politiche di decarbonizzazione
Descrizione dell'azione	L'azione intende dotare il Comune di Ascoli Piceno di una consolidata cultura del Mobility Management nel tempo tramite l'istituzione di diversi responsabili della mobilità a scala ed Ente diverso e favorendo la collaborazione tra di loro e con il Comune. Se il Mobility Management è uno strumento di gestione della domanda di mobilità quotidiana delle persone promosso da aziende pubbliche e private, il Piano intende che tale strumento si radichi nelle Istituzioni e nelle Attività del Comune per meglio gestire la mobilità di

Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management	
	entrambe e far radicare una cultura della Mobilità Sostenibile. In particolare, per favorire questo processo, vista la natura della città di Ascoli, si propone di consorzio quelle attività che necessitano di mobility management, per favorire la redazione dei PSCL.
Azioni correlate	C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani Q1 - Integrare i sistemi di mobilità
Buone Pratiche	Mantova La provincia di Mantova presenta un unico Mobility Manager a livello provinciale che si occupa degli spostamenti casa-lavoro. Aosta Il Comune di Aosta offre agevolazioni tariffarie dedicate agli studenti universitari e l'Azienda di trasporto locale prevede abbonamenti ridotti per studenti. Il Comune ha inoltre adottato documenti che prevedono la promozione della figura del Mobility Manager d'area e misure premianti rivolte alle aziende come abbonamenti ridotti, rimborsi, flotta aziendale elettrica, bici aziendali. Queste misure sono illustrate nella deliberazione comunale e nella documentazione del PUMS.
Direttive correlate ed esiti attesi	Questa azione permette l'effettivo allineamento del Comune di Ascoli Piceno alla normativa nazionale, con una ottimizzazione delle risorse. Gli esiti attesi sono di tipo qualitativo, strategico e culturale. Si mira a: • consolidare la cultura della mobilità sostenibile nel tessuto produttivo e scolastico, • migliorare il coordinamento tra Comune, Osservatorio, aziende e scuole • diminuire il congestionamento del traffico automobilistico nelle aree sensibili • migliorare la percezione dell'economicità della mobilità sostenibile, tramite il sistema degli incentivi.
Elenco degli interventi	Q2a - Mobility Management di Consorzio Q2b - Mobility Management scolastico Q2c - Incentivi per la mobilità

Q2a - Mobility Management di Consorzio	
Descrizione dell'intervento	Questo intervento è specificamente pensato per la natura della città di Ascoli Piceno, con l'obiettivo di superare i limiti delle singole aziende o attività di minori dimensioni e facilitare la redazione dei Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL). Si prevede la creazione di un consorzio di attività e aziende, che, pur

	non raggiungendo singolarmente la soglia dimensionale per l'obbligo di nomina del Mobility Manager aziendale (attualmente 100 dipendenti in una singola unità locale), beneficerebbero della gestione congiunta della mobilità dei propri dipendenti o utenti. Il consorzio nominerà un unico Mobility Manager, finanziato congiuntamente dai membri del Consorzio stesso. Il Mobility Manager si occuperà di analizzare la domanda di mobilità dell'intero consorzio/area e di elaborare un PSCL congiunto , proponendo soluzioni collettive come car-pooling, navette dedicate, orari flessibili coordinati e l'acquisto di servizi di trasporto.
--	--

Q2b - Mobility Management scolastico

Descrizione dell'intervento	L'intervento intende rafforzare e ottimizzare la gestione della domanda di mobilità per l'intera utenza scolastica, studenti, personale docente e ATA. Si riconosce l'importanza di un coordinamento unitario per massimizzare l'impatto, negoziare con maggiore efficacia servizi di trasporto e uniformare la redazione dei Piano di Spostamento Casa-Scuola. Si propone quindi di centralizzare le funzioni dei Mobility Manager. Le opzioni possono essere, previo confronto con l'Ufficio Scolastico Provinciale: • istituzione di un Mobility Manager scolastico per tutte le scuole pubbliche di ogni ordine e grado del Comune di Ascoli • istituzione di un Mobility Manager per le Scuole Secondarie di II grado e un Mobility Manager per gli Istituti Comprensivi e le scuole primarie. Il referente unico o i due referenti avranno il compito di: • coordinare la redazione e l'aggiornamento annuale dei PSCS • negoziare con l'azienda di trasporto pubblico locale abbonamento e servizi agevolati • promuovere progetti di mobilità attiva.
-----------------------------	--

Q2c - Incentivi per la mobilità

Descrizione dell'intervento	Si prevede l'adozione di un pacchetto di misure di incentivazione rivolte a chi adotta Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL) o Casa-Scuola (PSCS) efficaci e a chi sceglie modalità di trasporto sostenibili. La gestione e la negoziazione di tali misure saranno centralizzate attraverso l'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell'Abitare. L'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell'Abitare non sarà solo un luogo di monitoraggio, ma diventerà il tavolo di raccordo istituzionale e operativo in cui gli accordi sugli incentivi verranno definiti e siglati. In particolare, l'Osservatorio avrà le seguenti funzioni e gestirà le seguenti misure: • Sarà il luogo in cui il Comune, l'Azienda di Trasporto Pubblico Locale e i Mobility Manager di Consorzio o Scolastici, concordano i pacchetti tariffari agevolati e le forme di rimborso per l'acquisto di abbonamenti TPL per i dipendenti e gli studenti universitari
-----------------------------	---

	• Istituzione e gestione di un sistema di riconoscimento/certificazione comunale ("Azienda Amica della Mobilità Sostenibile" o simili) per le aziende e i consorzi che dimostrino un'efficace riduzione degli spostamenti in auto privata. L'Osservatorio definirà i criteri di premialità. • Le aziende certificate dall'Osservatorio potranno beneficiare di sgravi su imposte locali o dell'accesso prioritario a bandi e finanziamenti comunali specifici per l'infrastruttura di mobilità quali colonnine di ricarica, rastrelliere sicure. • L'Osservatorio coordinerà i programmi di contributi all'acquisto di mezzi sostenibili (es. bici elettriche, monopattini) per i dipendenti delle aziende aderenti o per l'istituzione di una flotta aziendale elettrica o bici aziendali.
--	---

Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica	
Contesto e criticità emerse	Il Comune di Ascoli ha una forte vocazione turistica, testimoniata dall'aumento delle strutture ricettive sostenuto da un aumento degli arrivi e delle presenze turistiche nell'ultimo quinquennio: aumento del 49,5% nelle presenze totali tra il 2021 e il 2023, dovuto principalmente all'aumento delle presenze straniere, +76%. L'esistente Piano della Mobilità Ciclistica - Biciplan ha già identificato il turismo lento e sostenibile come uno dei suoi tre assi di intervento strategico. Tuttavia, la realizzazione del sistema di wayfinding non ha ancora trovato attuazione, mentre si ritiene che la realizzazione di tale sistema sia necessità critica per trasformare l'infrastruttura esistente in un'esperienza turistica coerente. La Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) sottolinea l'importanza di coniugare infrastrutture verdi e mobilità dolce e di sviluppare nuove opportunità di visita e di conoscenza, giovando al territorio sotto il profilo turistico.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: • Potenziare la mobilità attiva Strategie: • Design for all e accessibilità universale
Descrizione dell'azione	Per valorizzare il potenziale turistico di Ascoli Piceno in chiave mobilità lenta, ciclabile e pedonale, è necessario trasformare la città da semplice destinazione a hub e punto di raccordo per i flussi turistici in transito. Il potenziamento della mobilità lenta turistica è fondamentale, considerando la posizione unica di Ascoli come tappa cruciale del Cammino Francese della Marca e del Cammino dei Cappuccini. L'intervento mira a integrare e rendere accessibili questi percorsi esterni con la rete di mobilità lenta urbana, garantendo al turista una facile, intuitiva e sicura fruizione del territorio.

Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica	
	L'azione si concentra sull'implementazione di un sistema di Wayfinding integrato, fisico e digitale, essenziale per guidare il visitatore attraverso i punti di interesse, facilitando l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata, migliorando l'esperienza complessiva del soggiorno.
Azioni correlate	Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica Q5 - Indicazioni per il PEBA
Buone Pratiche	Macchiagodena, Italia Il Comune di Macchiagodena (IS) aveva l'obiettivo di migliorare la visibilità e reperibilità delle attrazioni turistiche, di avere un sistema integrato/visibile di segnaletica, di migliorare l'accessibilità del centro, di consentire al turista di vivere il borgo e pensare a una segnaletica per un borgo a "misura d'uomo". L'idea è che con un Qrcode il turista possa aprire la mappa interattiva caricata sul sito dell'Ente. Sono stati individuati 6 punti strategici di interesse in cui apportare delle modifiche alla segnaletica turistica per: inserire infopoint turistici (nei punti di interesse), aggiornare la segnaletica turistica esistente (segnali di indicazione previsti da N.C.d.S.), inserire nuovi pannelli informativi di "benvenuto" al centro urbano. Il tutto coordinato all'interno di un progetto grafico che ha previsto un sistema di pittogrammi e colori che rappresentano l'identità del Borgo. Il materiale prodotto è parte di un documento di sintesi in cui è descritto il sistema della segnaletica turistica e Way-Finding del Centro storico. In particolare, sono stati prodotti: mappa interattiva, localizzazione interventi, schema tecnico dei cartelli di info point turistici, schema tecnico di segnali di "Benvenuto", Schema dei pittogrammi.

Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica

Punti, aree, luoghi di interesse storico, culturale identitario



1. Municipio



2. Centro



3. Chiesa



4. Castello



5. Torre/edilicio storico

Punti, luoghi, elementi per servizi/nodi di mobilità, accessibilità, interscambio



6. Area Pedonale
passeggiata



7. Sosta/servizi
Biciclette - Bixike



8. Ricarica
auto elettriche



9. Parcheggio
Area sosta

Servizi generali



10. Bagni pubblici



11. Fontana



12. Farmacia



13. Poste



14. Area Wifi



15. Carabinieri



16. Info Turistiche
Palazzo Municipale

Alloggi, ristorazione e attività commerciali di interesse turistico, culturale



17. Hotel/Bed



18. Ristorante



19. Bar/café



20. Attività commerciale
di interesse

Aree sportive, parchi pubblici



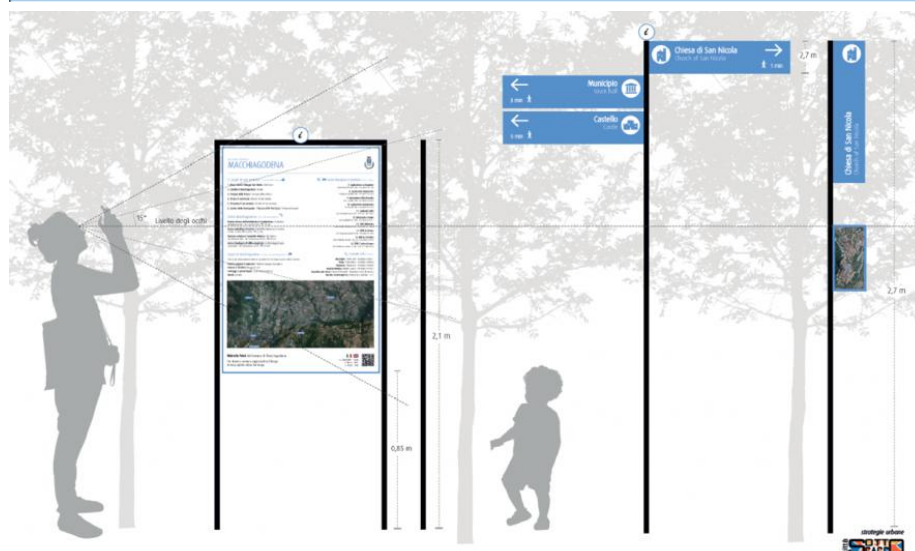
21. Parco urbano



22. Sentiero



23. Area sport
Palestra comunale



Direttive correlate ed
esiti attesi

L'azione è in linea con le indicazioni della **Strategia dell'UE per il Turismo Sostenibile**, che enfatizzano l'interconnessione tra le reti ciclabili/pedonali nazionali e i centri urbani. Inoltre, si integra con la recente guida promossa dal Ministero del Turismo "I cammini della Rinascita. Tesori nascosti nell'Appennino centrale". Si integra inoltre con la pianificazione locale, servendo da strumento per valorizzare l'attrattività del centro storico e per l'implementazione del Biciplan. Gli **esiti attesi** sono un **incremento misurabile dei flussi turistici** (pellegrini e cicloturisti) che utilizzano la mobilità lenta, un **miglio-**

Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica	
	ramento della qualità dell'esperienza turistica grazie a un sistema di Wayfinding integrato, che riduca lo <i>stress</i> da orientamento, e la riduzione dell'uso dell'auto privata da parte dei turisti per gli spostamenti locali, conseguendo così una maggiore sostenibilità ambientale e una migliore vivibilità degli spazi urbani.
Elenco degli interventi	Q3a - Wayfinding urbano Q3b - Wayfinding integrato con la rete dei Cammini Q3c - Wayfinding dei percorsi cicloturistici

Q3a - Wayfinding urbano	
Descrizione dell'intervento	Questo intervento è volto a garantire l'orientamento e l'accesso ai servizi per il turista che si muove all'interno del centro urbano. • Segnaletica Multilingue: Installazione di una segnaletica verticale uniforme e coerente, in lingua italiana e inglese, per indicare i principali Punti di Interesse (POI), i servizi essenziali (Infopoint, stazioni TPL, servizi igienici, farmacie) e le direzioni chiave all'interno del centro storico. • Mappe Tattili e Pannelli Informativi: Posizionamento di pannelli riassuntivi nei principali punti di arrivo (stazione ferroviaria, parcheggi strategici) e di mappe pedonali con la zonizzazione delle aree di interesse e i tempi di percorrenza stimati a piedi. • Branding Unificato: Utilizzo di un <i>visual branding</i> distintivo e consistente che colleghi tutti gli elementi del Wayfinding all'identità cittadina e al PUMS.

Q3b - Wayfinding integrato con la rete dei Cammini	
Descrizione dell'intervento	L'intervento è cruciale per collegare i flussi dei pellegrini dei due Cammini Francescani con il cuore della città e i servizi dedicati. • Connessione Certificata Cammini-Città: Realizzazione e segnalazione di un percorso di penetrazione urbana ben definito, sicuro, che conduca direttamente i pellegrini e i camminatori dai tracciati esterni alla piazza principale e ai luoghi di culto e accoglienza. • Punti Informativi per Pellegrini: Installazione, lungo le bretelle di accesso alla città, di totem informativi specifici che forniscano dettagli utili per il pellegrino (strutture convenzionate per l'ospitalità, punti di timbratura credenziali, fontane potabili, orari dei servizi essenziali). • Coerenza Segnaletica: Assicurare la continuità tra la segnaletica ufficiale dei Cammini (spesso a cura di enti esterni) e il Wayfinding urbano, evitando interruzioni o confusioni per chi arriva in città.

Q3c - Wayfinding dei percorsi cicloturistici
--

Descrizione dell'intervento	Questo intervento mira a integrare le ciclovie esistenti e future con l'infrastruttura urbana, favorendo l'uso della bicicletta. • Mappatura e Segnalazione Ciclovie: Definizione e segnalazione chiara, mediante cartelli specifici e marcature sull'asfalto, dei percorsi cicloturistici che attraversano o lambiscono il territorio comunale. Verrà posta particolare attenzione al collegamento con le ciclovie di maggiore attrattiva e portata regionale. • Servizi per Ciclisti (Bike Facilities): Indicazione chiara dei parcheggi sicuri per biciclette (rastrelliere protette o <i>bike station</i>), punti di ricarica per e-bike, officine di riparazione convenzionate e punti di noleggio/condivisione bici (<i>bike sharing</i>). • Pianificazione Intermodale: Segnalazione dei percorsi e delle modalità di interscambio modale TPL-Bici e indicazione delle aree di sosta/parcheggio auto da cui è possibile iniziare un percorso cicloturistico.
-----------------------------	--

Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica	
Contesto e criticità emerse	L'attuale configurazione di Ascoli Piceno è caratterizzata da aree ad alta densità edilizia con scarso verde urbano. Come tutte le città, la presenza massiccia di superfici impermeabili come asfalto e cemento determina un significativo surriscaldamento estivo, rendendo insalubre e disagiata la mobilità attiva nelle ore diurne.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: • Ridurre le emissioni climalteranti Strategie: • Design for all e accessibilità universale
Descrizione dell'azione	L'azione mira a integrare strategie di mitigazione e adattamento climatico all'interno delle politiche di mobilità e rigenerazione urbana, tramite un set di linee guida e prestazioni per i futuri interventi di riqualificazione. Si intende trasformare gli spazi urbani e le infrastrutture di trasporto in elementi attivi di resilienza climatica, riducendo le isole di calore urbano, potenziando la qualità dell'aria e offrendo ai cittadini aree di rifugio e comfort termico. Gli interventi descritti rappresentano gli standard e i principi che dovranno essere applicati nella pianificazione e nell'esecuzione delle future opere urbane e infrastrutturali di Ascoli.
Azioni correlate	Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica Q5 - Indicazioni per il PEBA
Buone Pratiche	Utrecht e Rotterdam, Paesi Bassi Utrecht ha convertito centinaia di fermate con tetti verdi (sedum) e parte con pannelli fotovoltaici integrati.

Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica



Rotterdam ha lanciato un programma di fermate con pannelli ad efficienza elevata e sensori. Questi interventi forniscono ombra, raffrescamento locale, habitat per impollinatori e produzione energetica per illuminazione o display informativi.



Direttive correlate ed esiti attesi

Questa azione è strategicamente allineata ai principali quadri normativi e di indirizzo che richiedono l'integrazione delle considerazioni climatiche nella pianificazione urbana e settoriale, come la mobilità. A livello Europeo, l'azione aderisce pienamente al Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia (Covenant of Mayors), impegnando la città non solo nella mitigazione (riduzione delle emissioni), ma anche nell'adattamento agli impatti climatici, in coerenza con la Strategia Europea sull'Adattamento ai Cambiamenti Climatici. Tali indirizzi promuovono l'uso di Nature-Based Solutions (NBS) e l'integrazione dei fattori climatici nelle politiche dei trasporti. A livello **Nazionale**, l'azione è supportata dal **Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)**, che

Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica

	fornisce le linee guida per aumentare la resilienza delle infrastrutture e degli spazi urbani. Inoltre, rispetta i Criteri Ambientali Minimi (CAM) per l'Edilizia, che impongono l'adozione di materiali e tecniche che riducano l'effetto isola di calore, la gestione delle acque e l'impatto ambientale nelle opere pubbliche. Il risultato misurabile più importante sarà la diminuzione media di 1-2 °C della temperatura superficiale nelle aree urbane riqualificate, grazie alla riduzione delle Isole di Calore Urbano (ICU), dato che sarà monitorato dall'Osservatorio in collaborazione con ARPA. L'azione garantirà che ogni futuro progetto comunale (strade, piazze, edifici) integri sistematicamente soluzioni di resilienza climatica (NBS) come standard minimo, promuovendo l'integrazione progettuale e superando la progettazione per <i>silos</i>.
Elenco degli interventi	Q4a - Depaving e coperture vegetali Q4b - Pensiline smart Q4c - Mappatura dei rifugi climatici Q4d - Stazioni di rilevamento inquinanti Q4e - Recupero di giardini storici, chiostri e spazi di risulta

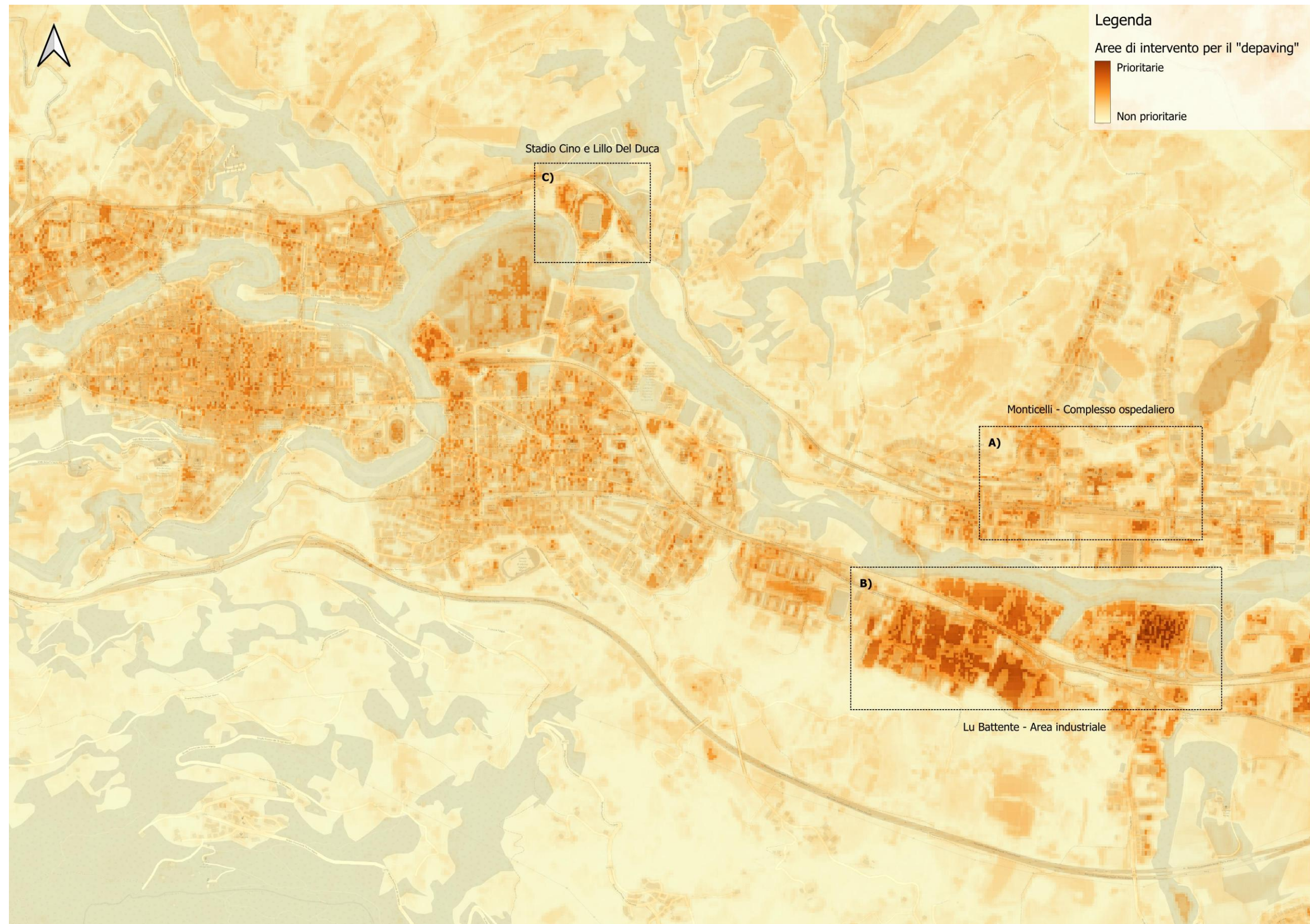


Figura 245 - Analisi delle isole di calore sul territorio di Ascoli Piceno

A)



B)



C)



Figura 246 - Zoom delle aree più calde secondo l'analisi delle isole di calore

Q4a - Depaving e coperture vegetali

Descrizione dell'intervento	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 o 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.
-----------------------------	---

Q4b - Pensiline smart

Descrizione dell'intervento	La realizzazione o il rinnovo di pensiline di attesa del Trasporto Pubblico Locale dovrà adottare lo standard di Pensilina Smart. Ogni pensilina dovrà includere pannelli fotovoltaici integrati per l'autosostentamento energetico (illuminazione, ricarica dispositivi) e dovrà essere progettata con materiali ad alto indice di riflessione solare (SRI) o dotata di elementi di ombreggiamento naturale o artificiale per massimizzare il <i>comfort</i> termico degli utenti e servire da microsoluzione di rifugio dal caldo.
-----------------------------	--

Q4c - Mappatura dei rifugi climatici

Descrizione dell'intervento	Il Comune dovrà provvedere alla creazione e all'aggiornamento di una Mappa dei Rifugi Climatici, ovvero l'identificazione, l'aggiornamento e la digitalizzazione di tutti i luoghi che garantiscono un <i>comfort</i> termico sicuro in caso di eventi climatici estremi. I futuri progetti di spazi pubblici dovranno essere valutati e, se necessario, modificati per poter rientrare tra i Rifugi Climatici, garantendo sedute ombreggiate e accesso a fontane o spazi climatizzati (ad esempio, biblioteche o centri civici).
-----------------------------	---

Q4d - Stazioni di rilevamento inquinanti

Descrizione dell'intervento	La progettazione della rete di monitoraggio ambientale del Comune dovrà includere l'installazione di stazioni di rilevamento microclimatico e della qualità dell'aria nelle aree di maggiore transito veicolare e lungo i percorsi di mobilità lenta. Le stazioni di rilevamento dovranno essere progettate in collaborazione con ARPA Marche, per aderire alla rete di rilevamento regionale e
-----------------------------	---

	contribuire ai report di qualità dell'aria e al monitoraggio generale.
--	--

Q4e - Recupero di giardini storici, chiostrì e spazi di risulta	
Descrizione dell'intervento	I progetti di rigenerazione urbana, in continuità con il PINQuA (Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare) e con le proposte di Piazze Tattiche del BiciPlan, dovranno dare priorità al recupero di spazi sottoutilizzati, quali giardini storici, chiostrì, spazi interstiziali, trasformandoli in nuove aree verdi pubbliche accessibili. Questi nuovi spazi verdi dovranno essere posizionati strategicamente per creare corridoi ecologici e pedonali continui e ombreggiati, collegando le principali destinazioni e migliorando la permeabilità e la fruibilità della città a piedi e in bicicletta.

Q5 - Indicazioni per il PEBA	
Contesto e criticità emerse	Il PUMS include delle indicazioni per il futuro Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, come parte degli obiettivi strategici volti a migliorare la mobilità attiva e l'accessibilità della città. Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è lo strumento strategico per promuovere l'accessibilità universale e garantire la fruibilità degli spazi pubblici da parte di tutte le persone, indipendentemente da età e condizioni motorie o sensoriali. Dal percorso di autovalutazione e partecipazione avviato nella fase di redazione del PUMS emergono alcune esigenze centrali: • abbattimento delle barriere architettoniche lungo i percorsi pedonali e nei pressi di edifici e servizi pubblici; • riqualificazione dei marciapiedi, spesso troppo stretti, discontinui o non conformi alle esigenze degli utenti fragili; • adeguamento del trasporto pubblico per persone con disabilità, con attenzione ai collegamenti da/per l'ospedale e al trasporto scolastico; • miglioramento dell'accessibilità al centro storico, caratterizzato da spazi di pregio ma anche da criticità legate a pavimentazioni storiche e a vincoli morfologici; • contrasto all'uso improprio dei permessi disabili, fenomeno segnalato come rilevante a livello urbano. La partecipazione ha inoltre messo in evidenza come l'accessibilità sia un tema trasversale rispetto a sicurezza stradale, vivibilità urbana e attrattività turistica: una città più accessibile è anche più sicura, inclusiva e accogliente per residenti e visitatori.
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: • Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità Strategie: • Design for all e accessibilità universale

Q5 - Indicazioni per il PEBA	
Descrizione dell'azione	Il PUMS definisce un quadro di indicazioni strategiche per il futuro PEBA del Comune di Ascoli, al fine di guidare la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e migliorare la qualità dello spazio pubblico. L'azione prevede quattro linee di intervento prioritarie: • rimozione delle barriere architettoniche lungo i principali itinerari pedonali, nei pressi delle fermate del trasporto pubblico e in corrispondenza dei poli di interesse collettivo; • riqualificazione dei marciapiedi, con ampliamento, regolarizzazione delle superfici e inserimento di rampe a norma; • implementazione di segnaletica multisensoriale (tattile, sonora, visiva) per favorire l'orientamento e la sicurezza di persone con disabilità sensoriali; • attraversamenti pedonali sicuri, dotati di rampe di raccordo, illuminazione dedicata e dispositivi semaforici accessibili. L'azione sarà supportata dall'integrazione con altri programmi in corso (PNRR, PINQuA, fondi post-sisma e regionali), così da valorizzare le risorse già disponibili e coordinare gli interventi.
Azioni correlate	R1 - Potenziare le aree regolamentate
Buone Pratiche	Skellefteå, Svezia Vincitrice dell'Access City Award nel 2023, ha messo in opera sentieri tattili nei parchi e lungo aree pubbliche, mappe tattili, segnaletica informativa tattil-visiva, e annunci audio nei mezzi di trasporto. L'innovazione è nella combinazione: non solo pavimentazioni tattili, ma anche messaggi audio, segnalazioni visive avanzate, mappe tattili, e un servizio SMS per avvisare ciechi o ipovedenti su ostacoli. Lubiana Slovenia Premiata per le sue misure integrate: marciapiedi con rampe, attraversamenti pedonali ben segnalati, segnaletica tattile, contrasto visivo, pavimentazioni uniformi e percentuale alta di attraversamenti con segnali acustici.
Direttive correlate ed esiti attesi	L'azione è inquadrata da diverse direttive di riferimento chiave. È fondamentale attuare le normative nazionali e regionali in materia di abbattimento delle barriere architettoniche e di accessibilità. Questo comporta il necessario coordinamento del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) con il PUMS e con tutti gli altri piani di rigenerazione urbana in corso d'opera. Un principio guida è l'adozione di un approccio di Design for All, che miri a rendere lo spazio pubblico fruibile in modo universale per tutti i cittadini: bambini, anziani, persone con disabilità e ogni utente. Infine, è essenziale assicurare un percorso di coinvolgimento attivo di stakeholder, associazioni e comunità locali nella redazione del PEBA stesso. Gli esiti attesi dall'azione riguardano il miglioramento complessivo della qualità della vita e della fruizione della città. Ci si aspetta un incremento significativo dell'accessibilità degli spazi pubblici e dei servizi di mobilità, che

Q5 - Indicazioni per il PEBA

	porti alla riduzione degli ostacoli fisici e percettivi che limitano l'autonomia di movimento. A livello di sicurezza, si prevede un chiaro miglioramento della sicurezza pedonale , specialmente per gli utenti fragili. In ultima analisi, l'azione mira al rafforzamento della vivibilità e dell'immagine della città , rendendola più inclusiva e, di conseguenza, più attrattiva anche per i turisti.
Elenco degli interventi	Q5a - Rimozione barriere architettoniche Q5b - Riqualificazione sistema dei marciapiedi Q5c - Segnaletica pedo-tattile, sonora, visiva, multisensoriale Q5d - Attraversamenti pedonali sicuri

Q5a - Rimozione barriere architettoniche

Descrizione dell'intervento	L'intervento riguarda l'eliminazione progressiva delle barriere fisiche e percettive presenti nello spazio urbano del Comune di Ascoli, con priorità agli itinerari pedonali principali, alle aree di interscambio con il trasporto pubblico e agli accessi a edifici e servizi pubblici. L'azione prevede: • l'adeguamento di marciapiedi e percorsi pedonali con rampe e raccordi a norma; • la sostituzione o la regolarizzazione delle pavimentazioni sconnesse o non idonee alla mobilità di persone con ridotta capacità motoria; • la rimozione di ostacoli puntuali (gradini, arredi non posizionati correttamente, dislivelli); • la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali con scivoli accessibili, segnalazioni visive e acustiche. L'intervento si colloca nel quadro delle linee guida PEBA, in sinergia con i progetti di rigenerazione urbana e di riqualificazione già finanziati con fondi PNRR, PINQuA, PNC e post-sisma, così da ottimizzare le risorse e ampliare la ricaduta delle trasformazioni.
-----------------------------	--

Q5b - Riqualificazione sistema dei marciapiedi

Descrizione dell'intervento	L'intervento punta a rinnovare e migliorare la rete dei marciapiedi nel Comune di Ascoli Piceno per garantire uniformità, sicurezza, accessibilità e comfort per tutti gli utenti, con particolare attenzione per persone con disabilità, anziani, famiglie con passeggini. In particolare l'azione comprende: • Rifacimento delle superfici danneggiate o sconnesse, eliminate buche, dislivelli e segni di cedimento, con materiali antiscivolo e durevoli nel tempo. • Adeguamento alla normativa delle rampe di raccordo ai lati dei marciapiedi, raccordi a filo della carreggiata, eliminazione di gradini quando non necessari, o sostituiti con soluzioni alternative, in
-----------------------------	--

	modo che il marciapiede sia fruibile senza ostacoli. • Maggiore larghezza minima dei marciapiedi nei punti strategici, specie nei percorsi con elevata pedonalità, nelle vicinanze di scuole, fermate del trasporto pubblico, centri commerciali e nei percorsi che collegano aree residenziali al centro. • Manutenzione programmata e preventiva: pulizia, rimozione di ostacoli mobili o temporanei (cartelli, arredo urbano non conforme), cura delle condizioni di illuminazione. • Design estetico compatibile con il contesto urbano: materiali, finiture, arredi e illuminazione che valorizzino il tessuto storico e le trasformazioni già in atto L'obiettivo è trasformare i marciapiedi da elementi spesso trascurati in parti vitali della mobilità pedonale urbana, sostenendo la mobilità attiva, migliorando la sicurezza stradale, e rendendo la città più accessibile e accogliente.
--	--

Q5c - Segnaletica pedo-tattile, sonora, visiva, multisensoriale	
Descrizione dell'intervento	L'intervento prevede l'introduzione e il potenziamento di sistemi di segnaletica accessibile e multisensoriale lungo i principali percorsi pedonali, in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico locale, degli attraversamenti pedonali e delle aree di interesse pubblico (scuole, uffici comunali, strutture sanitarie, stazioni, poli culturali). In particolare, l'intervento comprende: • Segnaletica pedo-tattile (LOGES/LVE): percorsi tattili a pavimento per guidare persone con disabilità visiva, segnalando direzioni, cambi di direzione, pericoli e posizionamento di attraversamenti pedonali o fermate del TPL. • Segnaletica sonora: semafori acustici agli attraversamenti pedonali e annunci audio alle fermate degli autobus, per indicare linee e destinazioni. • Segnaletica visiva ad alto contrasto: pannelli e cartelli con caratteri di grandi dimensioni e pittogrammi universali, associati a sistemi di illuminazione adeguata per garantire leggibilità anche in condizioni di scarsa luce. • Sistemi interattivi e digitali: QR code e tecnologie NFC su pannelli informativi, che possano rimandare a contenuti audio/video, testi ad alta leggibilità e traduzioni multilingue. La logica progettuale è quella della ridondanza multisensoriale: la stessa informazione deve essere comunicata attraverso più canali (visivo, tattile, sonoro) per garantire che tutte le persone possano percepirla e comprenderla. L'intervento, oltre a migliorare l'accessibilità per le persone con disabilità visiva o uditiva, contribuisce alla sicurezza dei percorsi pedonali e all'inclusione universale, rafforzando l'immagine di Ascoli Piceno come città accogliente e attenta ai bisogni di tutti gli utenti.

Q5d - Attraversamenti pedonali sicuri

Descrizione dell'intervento	L'intervento mira a garantire maggiore sicurezza e accessibilità negli attraversamenti pedonali del territorio comunale, con particolare attenzione agli utenti vulnerabili (pedoni, bambini, anziani, persone con disabilità). In particolare, l'intervento comprende: • Adeguamento delle quote: eliminazione dei dislivelli tra marcia-piede e carreggiata, realizzando rampe dolci, antiscivolo e a norma per carrozzine e passeggini. • Illuminazione dedicata: potenziamento della visibilità notturna degli attraversamenti tramite luci LED a basso consumo e sistemi di illuminazione puntuale. • Segnaletica orizzontale e verticale ad alta visibilità: uso di materiali rifrangenti, pittogrammi a contrasto, cartelli luminosi o lampeggianti. • Attraversamenti rialzati: realizzati nei tratti urbani a maggior rischio, per rallentare la velocità dei veicoli e migliorare la percezione della priorità pedonale. • Interventi di traffic calming: come restringimenti ottici della carreggiata, isole salvagente o bulb-outs agli incroci per ridurre il raggio di curvatura e costringere i veicoli a rallentare. • Impianti semaforici accessibili: installazione di semafori con segnali acustici e visivi, oltre a dispositivi vibrotattili per ipovedenti e non vedenti. Queste misure consentono di trasformare gli attraversamenti in spazi sicuri, accessibili e inclusivi, riducendo l'incidentalità e promuovendo la mobilità pedonale come scelta quotidiana.
-----------------------------	--

Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano

Contesto e criticità emerse	Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è uno strumento strategico e culturale che integra la pianificazione dei trasporti con gli obiettivi ambientali, sociali ed economici di una città. Il successo del Piano dipende non solo dalla qualità delle infrastrutture, ma soprattutto dal cambiamento dei comportamenti dei cittadini. Senza un'azione trasversale e continua di comunicazione, il PUMS rischia di restare un documento tecnico inefficace, in quanto le nuove infrastrutture e i nuovi servizi non verrebbero adottati o accettati pienamente dalla comunità. Una comunicazione mirata e continua ha il compito di: • garantire l'efficacia e l'adesione al piano, spiegandone i principi applicativi; • creare coinvolgimento attivo di stakeholder e cittadinanza, ottenendo feedback reali; • assicurare trasparenza nei risultati ottenuti; • adattarsi ai cambiamenti urbani per continuare a influenzare le scelte quotidiane a favore della sostenibilità.
-----------------------------	---

Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano	
Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce	Obiettivi: • Potenziare il trasporto pubblico locale • Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori • Implementare la city logistic • Potenziare la mobilità attiva • Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità • Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana • Ridurre le emissioni climalteranti Strategie: • Design for all e accessibilità universale
Descrizione dell'azione	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. Si propone di mantenere l'identità visiva unitaria già creata per il PUMS per comunicare l'insieme delle azioni in modo chiaro e riconoscibile anche nella fase di attuazione. Si prevede lo sviluppo di una piattaforma digitale dedicata (sito web e/o sezione del sito comunale) che funga da hub informativo centrale, offrendo in modo accessibile e multicanale (social media, app) le informazioni sullo stato di avanzamento delle opere, le variazioni della viabilità e i benefici ottenuti. 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 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. Il ruolo centrale di coordinamento, analisi e restituzione dei risultati dovrà essere affidato all'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile e la Qualità dell'Abitare. Compito dell'Osservatorio sarà utilizzare i dati raccolti durante il monitoraggio, quali la qualità dell'aria, modal split, per creare report semplificati

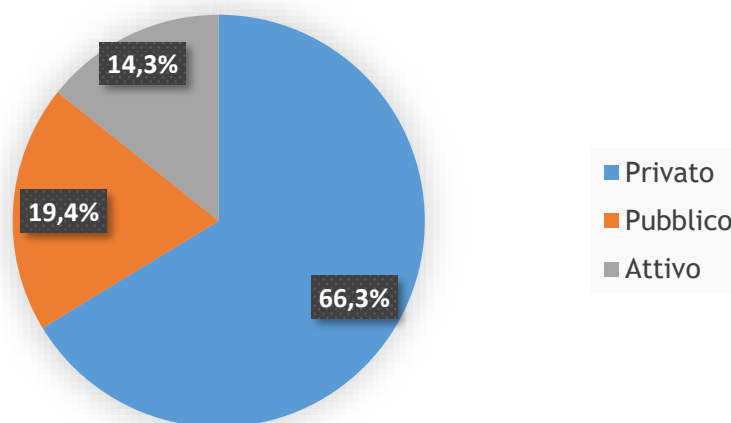
Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano	
	e georeferenziati, rendendo tangibili i risultati del Piano e dimostrando il valore delle azioni intraprese. Tali dati potranno essere oggetto anche di seminari e campagne educative, per esempio sul tema della sicurezza stradale multimodale. L'Osservatorio dovrà garantire la trasparenza e la partecipazione al PUMS nelle sue fasi di attuazione, curando incontri tematici e partecipativi mirati per categorie di stakeholder, con l'obiettivo di ascoltare le esigenze, condividere i risultati e definire insieme gli accordi di programma che diano attuazione a specifiche azioni.
Azioni correlate	L'azione ha una relazione strategica interna all'organigramma del PUMS stesso. La sua natura trasversale la pone in diretta correlazione con tutte le altre azioni previste nel Piano. Come stabilito, un'efficace e continua comunicazione non è un'azione accessoria, ma il fattore abilitante che contribuisce all'effettiva attuazione di ogni singola misura. Allo stesso modo, l'attuazione e i risultati concreti delle varie azioni costituiscono la materia prima essenziale e parte integrante del processo di comunicazione e di monitoraggio trasparente gestito dall'Osservatorio.
Buone Pratiche	Belluno, Italia Il Comune ha recentemente adottato il PUMS e ha accompagnato la procedura con attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano. Nella fase di predisposizione del piano il Comune ha promosso un questionario sulla mobilità per raccogliere dati e percezioni della cittadinanza, sono state inoltre organizzate presentazioni pubbliche dei risultati delle analisi. Il documento di piano esplicita che la comunicazione sulla mobilità sostenibile va integrata nel marketing territoriale e turistico e nell'infomobilità.
Direttive correlate ed esiti attesi	Questa azione si allinea a specifici principi di <i>governance</i> e trasparenza richiesti per la pianificazione strategica e la gestione 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.

10 Valutazione degli scenari

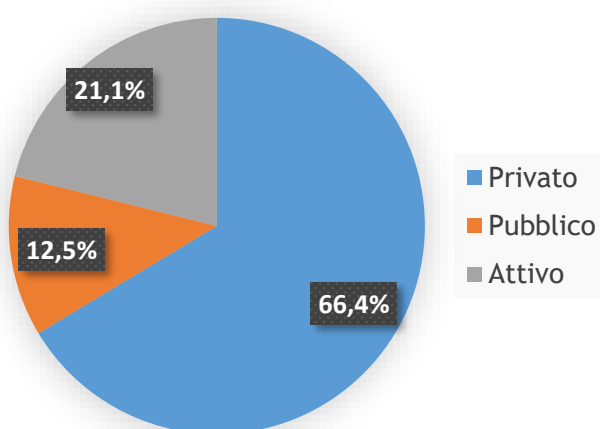
Uno degli indicatori più importanti del PUMS è la diversione modale che rappresenta il numero di spostamenti che allo stato attuale vengono effettuati con un mezzo privato motorizzato e in futuro, per effetto degli interventi e delle politiche del PUMS saranno effettuati con modalità sostenibili. La ripartizione modale dello Stato Attuale è squilibrata verso i mezzi meno non sostenibili, con oltre il 60% degli spostamenti che avvengono in

automobile o con mezzi privati motorizzati. Il PUMS mira a ridurre questo squilibrio andando verso una configurazione di spostamenti 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.

Riparto modale Scenario Attuale- Spostamenti totali



Riparto modale Scenario Attuale - Interni



Riparto modale Scenario Attuale - Scambio

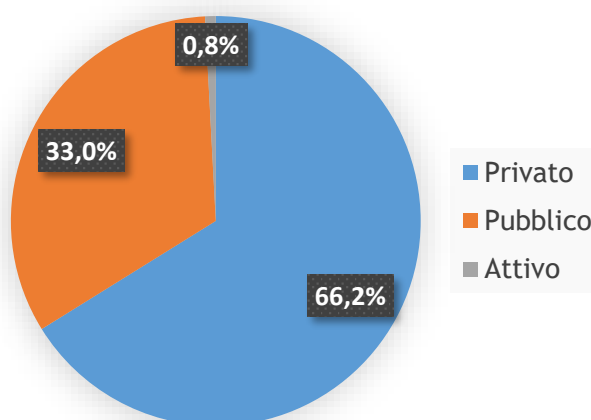


Figura 247: Ripartizione modale per lo Scenario Attuale: Spostamenti totali, interni e di scambio del Comune di Ascoli Piceno

Le varie azioni che dovranno contribuire a soddisfare questi target sono diverse a seconda del tipo di spostamento. Per gli **spostamenti interni al territorio comunale**, l'obiettivo è supportato dalle 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, contribuisce a una riduzione dell'impronta carbonica del pendolarismo e una diminuzione della congestione nei punti di accesso ad Ascoli. L'obiettivo target è supportato dalle azioni:

- C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani,
- Q1 - Integrare i sistemi di mobilità,
- Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management,
- Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica.

Attraverso una procedura di **backcasting** (valutazione dello scenario futuro preferibile in termini assoluti e solo successivo studio delle azioni di Piano per raggiungere l'obiettivo target) è stata valutata la variazione di spostamenti desiderabile per il comune di Ascoli Piceno, di seguito riportata.

Target di variazione percentuale nel numero di spostamenti per il Comune di Ascoli- Spostamenti totali

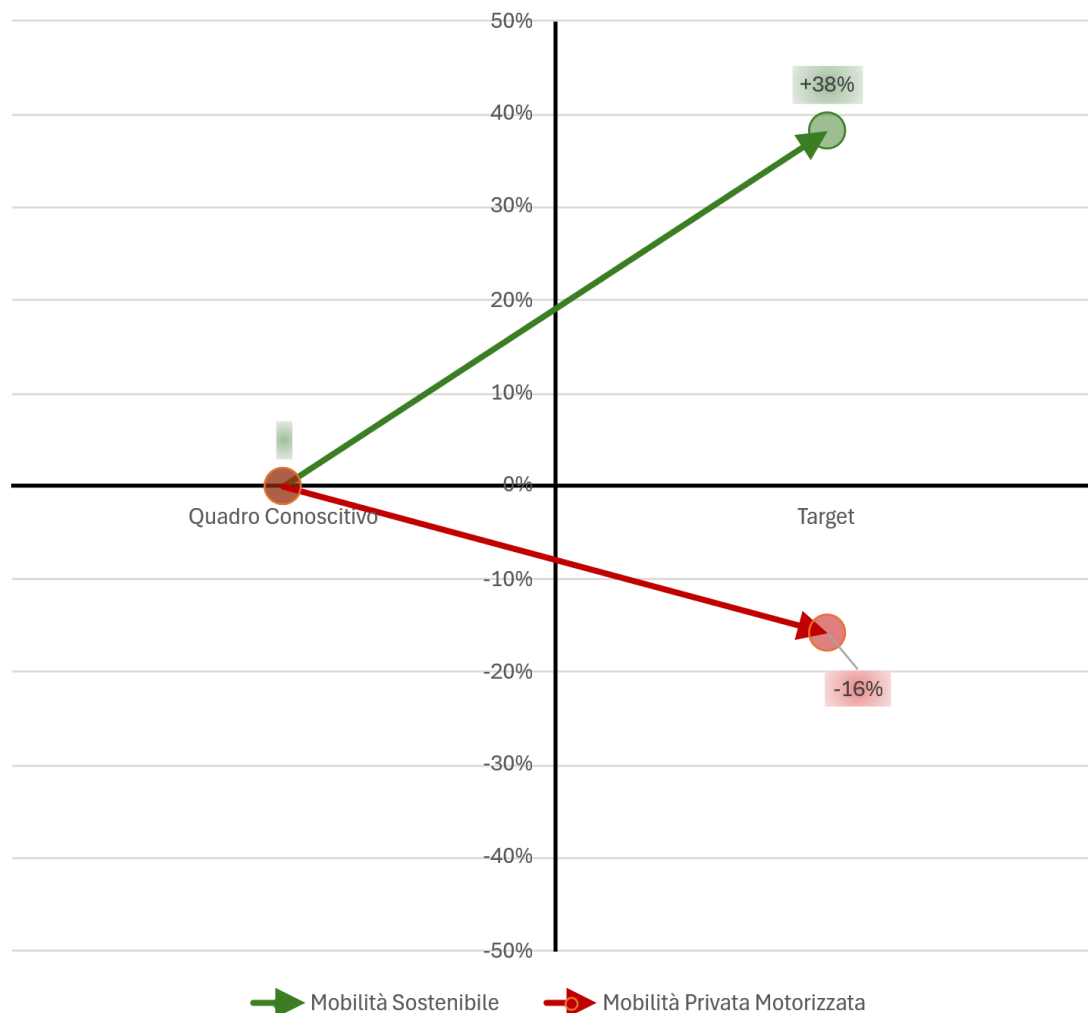


Figura 248 - Obiettivo target - Variazione spostamenti per il Comune di Ascoli

Questi obiettivi target sono **confrontati con gli Scenari alternativi di Piano** grazie all'applicazione del modello di simulazione multimodale che valuta l'impatto degli Scenari alternativi sulla mobilità attuale e di conseguenza determina la ripartizione attesa come risultato del PUMS, per capire quale scenario si avvicina maggiormente al target di Piano.

Nel presente capitolo si riportano le valutazioni modellistiche di piano. Le valutazioni svolte vengono illustrate tramite flussogrammi riguardanti il traffico privato e il trasporto pubblico relativi all'ora di punta della mattina per ciascuno scenario di piano considerato. Il flussogramma relativo al trasporto privato rappresenta il numero di veicoli/h lungo i vari tratti stradali mentre il flussogramma relativo al trasporto pubblico rappresenta il numero di pax/h su ciascuna tratta.

Di seguito viene riportata la legenda riguardante le modalità di trasporto considerate.

Tabella 5 - Legenda flussogrammi

Traffico privato	
Bus	
TRENO	
Tram Treno	

Tra gli scenari considerati sono anche stati svolti dei confronti al fine di illustrare le differenze tra questi. In particolare, i confronti sono stati svolti tra:

- Scenario di Riferimento e Scenario Attuale;
- Scenari di Piano e Scenario di Riferimento;
- Scenario di Piano C1 e Scenario Attuale.

Di seguito viene riportata la legenda riguardante i flussogrammi di confronto tra scenari:

Tabella 6 - Legenda flussogrammi di confronto tra scenari

Traffico privato: riduzione veicoli/h	
Traffico privato: aumento veicoli/h	
Trasporto pubblico: aumento passeggeri/h	
Trasporto pubblico: riduzione passeggeri/h	

10.1 Scenario Attuale

Per la valutazione delle azioni del PUMS è stato costruito un modello di trasporto multimodale in grado di simulare i percorsi e le scelte degli utenti negli spostamenti. Il modello è stato ricostruito a partire da dati da fonte e dati provenienti dalle indagini sul campo.

Il modello realizzato è riferito all'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio.

La zonizzazione è stata realizzata a partire dalle sezioni di censimento ISTAT per il Comune di Ascoli Piceno, accorpandole e tenendo in considerazione la presenza degli assi viari principali, della ferrovia, dell'uso del suolo e delle funzioni insediate nelle diverse parti del territorio comunale. Invece, la zonizzazione esterna al comune di Ascoli Piceno è stata realizzata sulla base dei perimetri dei diversi comuni, accorpandoli ove ritenuto opportuno. Inoltre, l'area di interesse è completata da cordoni di traffico per tener conto degli accessi ed egressi oltre l'area di studio. Alcune zone esterne sono state realizzate per il trasporto pubblico in quanto la matrice a disposizione era quella ISTAT e si basava sull'intero territorio italiano.

Le zone di traffico sono state opportunamente collegate al grafo stradale attraverso delle connessioni.

Le zone di traffico realizzate sono:

- 349 zone dei comuni di Ascoli Piceno, Folignano e Maltignano;
- 26 zone cordonali intorno ai comuni di Ascoli Piceno, Folignano e Maltignano;
- 57 zone di base del trasporto pubblico.

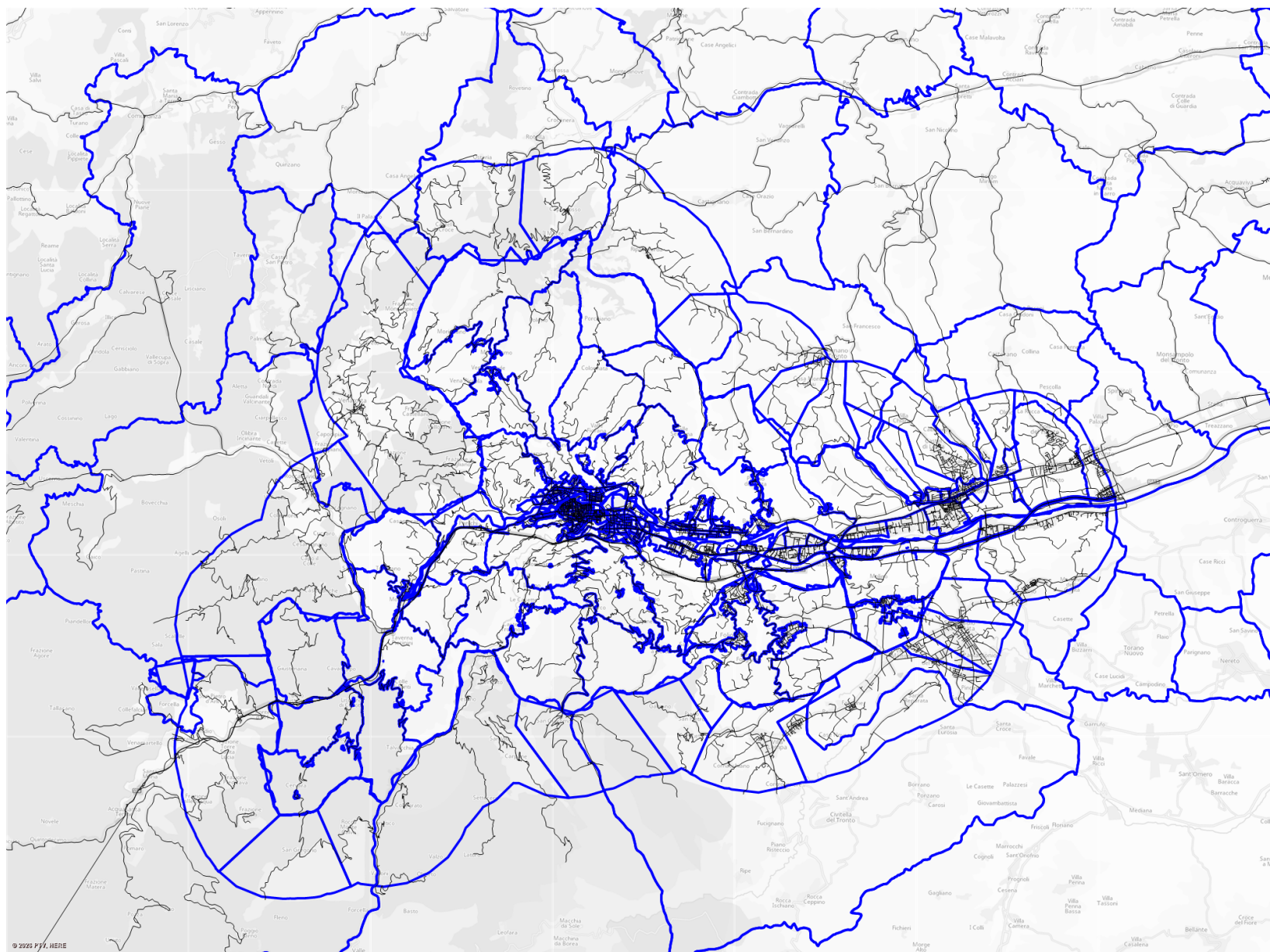


Figura 249 - La zonizzazione interna all'area di studio

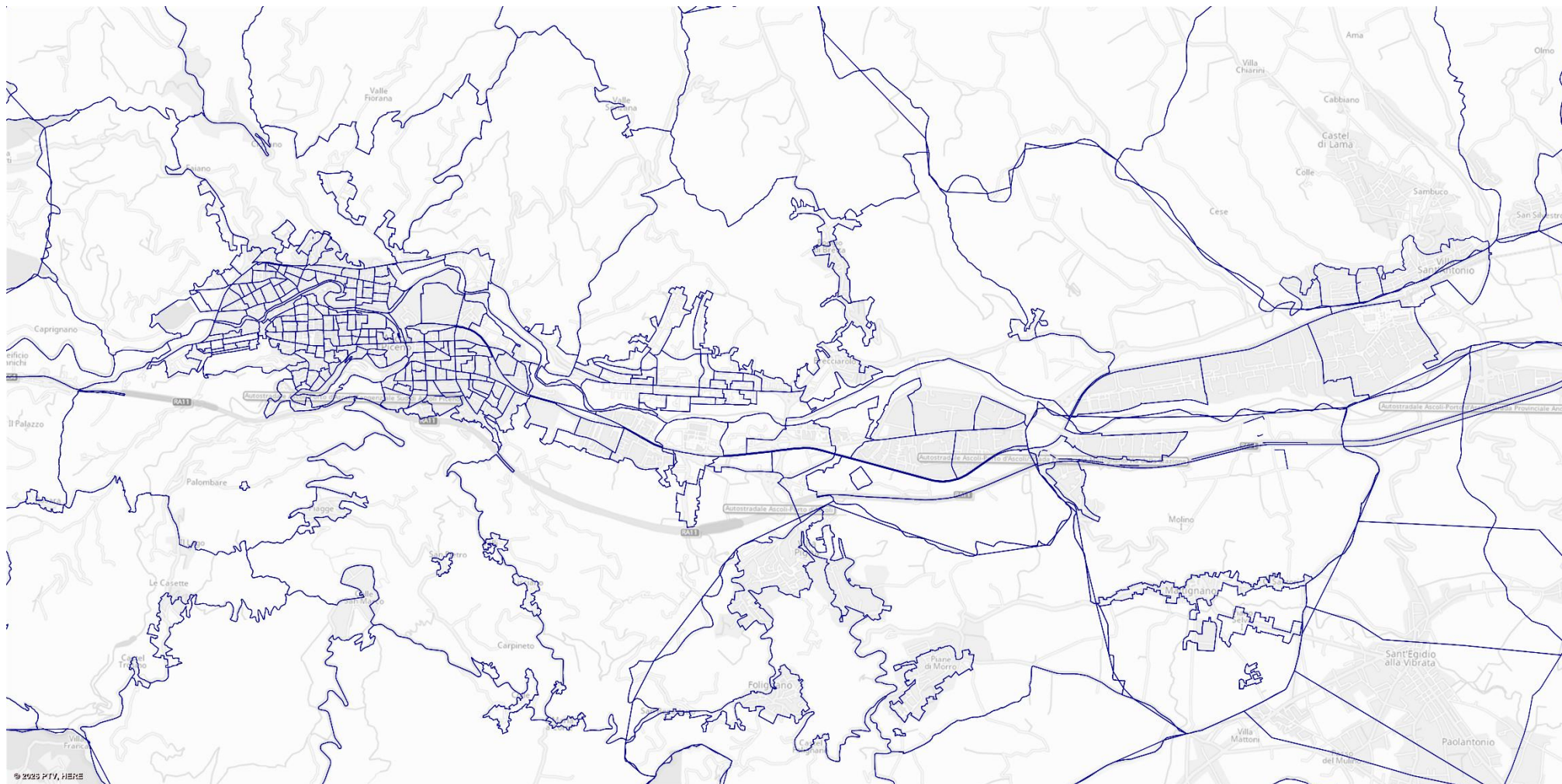


Figura 250 - La zonizzazione interna all'area di studio, dettaglio sul Comune di Ascoli Piceno

11.1.1 IL MODELLO DI OFFERTA

Il grafo di offerta è stato utilizzato a partire da fonte HERE ed è stato opportunamente calibrato e classificato. Il grafo è composto da 28370 archi ognuno dotato di attributi specifici per la caratterizzazione delle funzionalità dell'arco fra cui i più importanti sono:

- Numero del tipo di arco
- Velocità a flusso nullo
- Velocità massima
- Lunghezza
- Capacità
- Sistemi di trasporto abilitati

Si riporta in seguito la tabella di tutti i tipi di arco utilizzati.

Tabella 7 - Tipi di arco e valori standard

Codice	NAME	NUMLANES	CAPPRT	V0PRT	Numero di curva di deflusso
0	Strada da classificare	1	1000	50km/h	1
1	Ferrovia contromano o disabilitata	0	0	0km/h	1
2	Autostrada contromano	0	0	0km/h	1
3	Strada Extraurbana Principale contromano	0	0	0km/h	1
4	Strada Extraurbana Secondaria contromano	0	0	0km/h	1
5	Strada Extraurbana Locale contromano	0	0	0km/h	1
6	Strada Urbana di Scorrimento contromano	0	0	0km/h	1
7	Strada Urbana di Quartiere contromano	0	0	0km/h	1
8	Strada Urbana Locale contromano	0	0	0km/h	1
9	Rotatoria contromano	0	0	0km/h	1
10	Ferrovia da classificare	0	0	90km/h	1
11	Ferrovia a doppio binario	0	0	100km/h	1
12	Ferrovia a singolo binario	0	0	80km/h	1
13	Tram	0	0	12km/h	1
14	Via marittima Auto+VP	0	200	20km/h	1
15	Via marittima VP	0	100	20km/h	1
16	Via marittima Auto	1	200	20km/h	1
17	Via marittima Pedonale	1	100	30km/h	1
18	Rotta aerea	0	0	600km/h	1
19		0	0	0 km/h	1
20	Autostrada da classificare	1	3200	105km/h	24
21	AS 4c	4	6000	120km/h	21
22	AS 3c con emergenza	3	4600	120km/h	22
23	AS 3c senza emergenza	3	4200	110km/h	22

Codice	NAME	NUMLANES	CAPPRT	V0PRT	Numero di curva di deflusso
24	AS 2c pianura	2	3600	120km/h	24
25	AS 2c pianura	2	3200	110km/h	24
26	AS 2c collina limiti 80-110 km/h	2	3000	95km/h	26
27	AS 2c collina limiti 80-110 km/h	2	2800	85km/h	26
28	AS 2c montagna	2	2600	80km/h	28
29	AS rampa - strada di servizio	1	1600	40km/h	29
30	SEP rampa 1600	1	1600	50km/h	29
31	SEP rampa 1800	1	1800	60km/h	29
32	SEP 3c (a norma cat B)	3	4500	85km/h	32
33	SEP 2c (a norma cat B)	2	3200	100km/h	33
34	SEP 2c (a norma cat B)	2	3000	95km/h	33
35	SEP 2c (tipo III CNR)	2	3200	90km/h	35
36	SEP 2c (tipo III CNR)	2	3000	85km/h	35
37	SEP 2c (tipo A CNR mod spartitraffico)	2	2800	80km/h	37
38	SEP 2c (tipo A CNR)	2	2600	75km/h	38
39	SEP rampa 1400	1	1400	40km/h	29
40	Strada Extraurbana Secondaria da classificare	1	1050	65km/h	45
41	SES (2c speciale)	1	1600	45km/h	41
42	SES (a norma cat C1 - tipo IV CNR)	1	1300	80km/h	42
43	SES (a norma cat C2 - tipo V CNR)	1	1100	70km/h	43
44	SES (a norma cat C2 - tipo V CNR)	1	1000	65km/h	40
45	SES	1	900	60km/h	45
46	SES (speciale)	1	800	55km/h	46
47	SES	1	700	50km/h	47
48	SES	1	600	45km/h	48
49	SES rampa	1	1200	40km/h	29
50	Strada Extraurbana Locale da classificare	1	600	45km/h	55
51	SEL (a norma cat F1)	1	900	60km/h	51
52	SEL (a norma cat F2)	1	850	55km/h	52
53	SEL (a norma cat F2)	1	800	50km/h	53
54	SEL (tipo VI CNR)	1	750	45km/h	54
55	SEL (tipo VI CNR)	1	700	40km/h	55
56	SEL (tipo B CNR mod)	1	650	35km/h	56
57	SEL (tipo B CNR rid)	1	600	30km/h	57
58	SEL (tipo B CNR rid)	1	550	25km/h	58
59	SEL (tipo C CNR)	1	100	20km/h	59
60	Strada Urbana di Scorrimento da classificare	1	2650	52km/h	60
61	SUS 3c (a norma cat D)	3	3000	60km/h	61

Codice	NAME	NUMLANES	CAPPRT	V0PRT	Numero di curva di deflusso
62	SUS 3c (a norma cat D)	3	2400	55km/h	61
63	SUS 3c (CNR)	3	3000	55km/h	63
64	SUS 3c (CNR)	3	2400	50km/h	63
65	SUS 2c (a norma cat D)	2	2000	60km/h	65
66	SUS 2c (a norma cat D)	2	1600	50km/h	65
67	SUS 2c (CNR)	2	2000	55km/h	67
68	SUS 2c (CNR)	2	1600	40km/h	67
69	SUS rampa	1	1200	40km/h	29
70	Strada Urbana di Quartiere da classificare	1	1700	32km/h	70
71	SUQ 3c	3	3000	45km/h	71
72	SUQ 2c spartitraffico	2	2000	45km/h	72
73	SUQ 2c con traffico promiscuo	2	1800	45km/h	72
74	SUQ 2c	2	1600	45km/h	74
75	SUQ 2c con sosta laterale	2	1400	45km/h	75
76	SUQ 1c con traffico promiscuo	1	1200	45km/h	76
77	SUQ 1c con traffico promiscuo e sosta	1	1000	40km/h	76
78	SUQ 1c	1	900	40km/h	78
79	SUQ 1c con sosta laterale	1	800	35km/h	78
80	Strada Urbana Locale da classificare	1	800	25km/h	80
81	SUL 2c senza sosta	2	1600	35km/h	81
82	SUL 2c con sosta	2	1400	35km/h	82
83	SUL 1c	1	800	35km/h	83
84	SUL 1c	1	700	25km/h	84
85	SUL 1c	1	600	25km/h	85
86	SUL 1c	1	500	20km/h	86
87	SUL 1c	1	400	20km/h	87
88	SUL 1c	1	300	20km/h	88
89	SUL 1c	1	200	15km/h	89
90	Strada urbana ZTL 85 con blocco rigido	1	600	25km/h	90
91	Strada urbana ZTL 88 con blocco rigido	1	50	10km/h	97
92	Strada ciclabile	0	100	10km/h	92
93	Rotatoria 3c	3	2400	45km/h	93
94	Rotatoria 2c	2	1800	35km/h	93
95	Rotatoria 1c	1	1200	20km/h	93
96	Parcheggio	0	400	10km/h	96
97	Strada terminale	1	100	10km/h	93
98	Busvia	1	100	20km/h	1
99	Strada pedonale	0	0	4km/h	1

11.1.2 IL MODELLO DI DOMANDA

Per quanto riguarda la domanda essa è espressa attraverso delle matrici. Le matrici di partenza utilizzate sono:

- Una matrice per il trasporto privato ricavata dai dati di Floating Car Data (FCD) a disposizione. Tali dati sono ricavati dalle scatole nere installate nelle auto delle assicurazioni.
- La matrice del trasporto pubblico di dati ISTAT del Comune di Ascoli Piceno. Tale matrice è stata ripartita sulla base di popolazione e addetti delle sezioni censuarie tenendo conto del motivo di studio e lavoro. In particolar modo la matrice di motivo studio è stata ripartita tenendo conto della popolazione in età scolare per le origini e la dimensione delle scuole in destinazione.

11.1.3 LA CALIBRAZIONE DEL MODELLO DI TRAFFICO

La calibrazione del modello di traffico è stata realizzata attraverso le procedure automatiche del software e da interventi manuali sul grafo di offerta affinché i dati di flusso rilevati su strada e i dati di utilizzo dei mezzi, combaciassero il più possibile con i dati simulati.

Di seguito uno scattergram che riporta la qualità della calibrazione per le manovre di svolta rilevate e uno per le sezioni correnti rilevate. Per la metodologia di rilievo e i valori di rilievo si rimanda al Quadro Conoscitivo allegato al presente documento.

Dai grafici riportati in seguito si osserva come la qualità della calibrazione sia buona, con R^2 superiore al 98% nel caso delle manovre ai nodi e al 96% nel caso delle sezioni correnti rilevate.

Analisi assegnazione - Manovre ai nodi

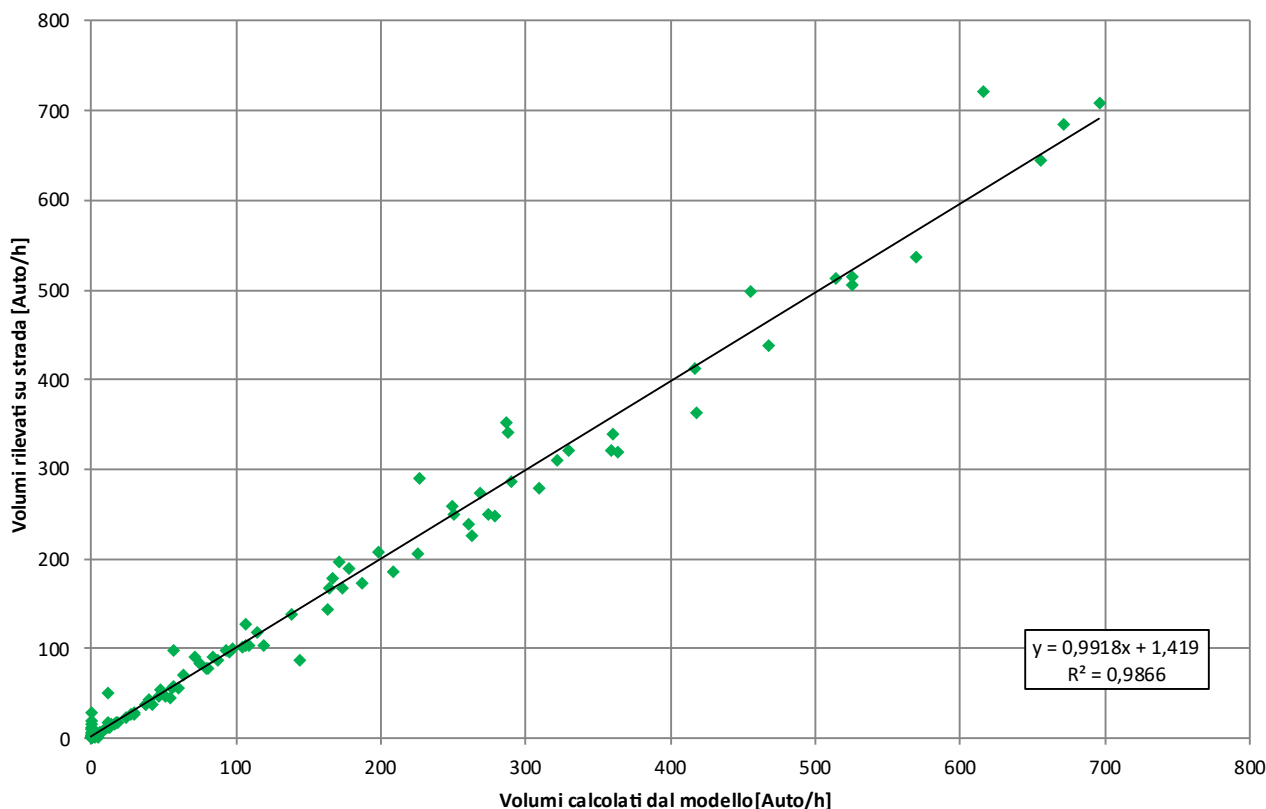


Figura 251 - Analisi assegnazione trasporto privato - Manovre ai nodi

Analisi assegnazione - Manovre ai nodi

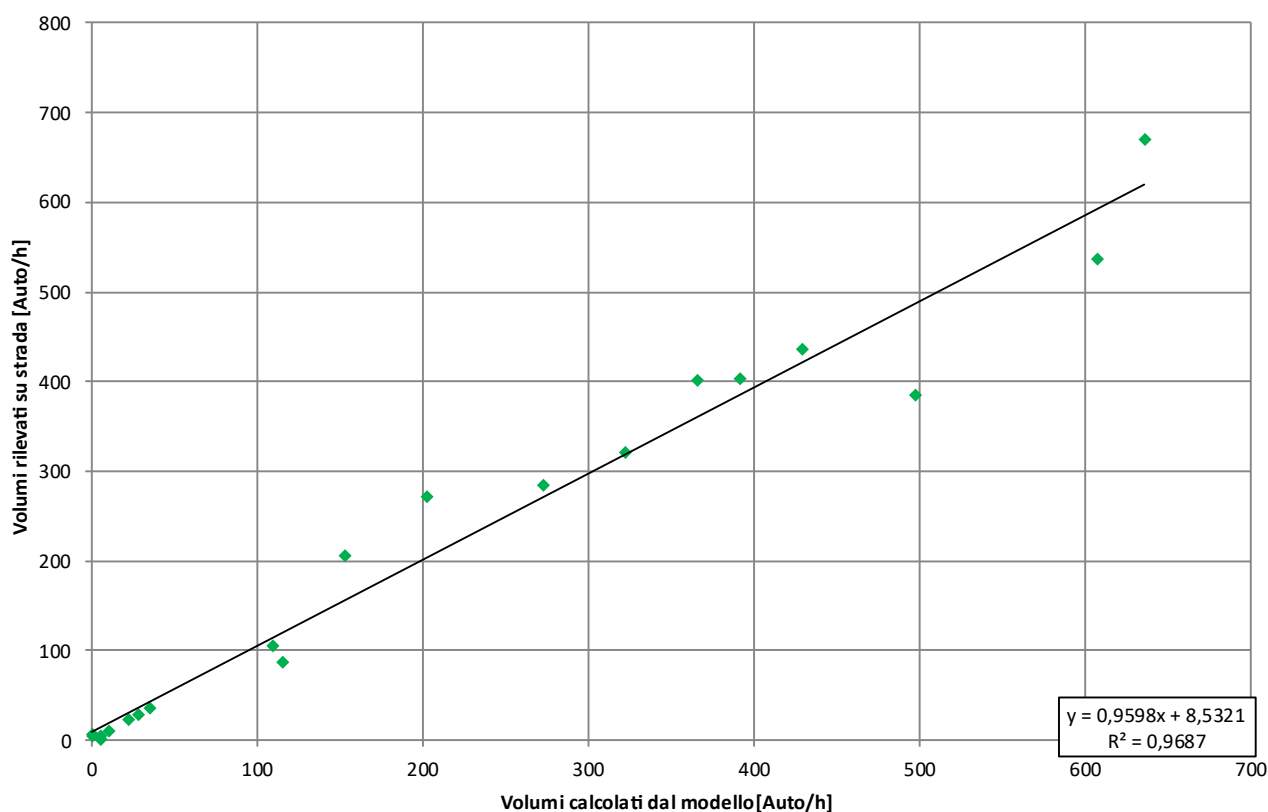


Figura 252 - Analisi assegnazione trasporto privato - Sezioni correnti

L'interazione fra domanda e offerta consente di simulare sul software i flussi di traffico alle zone. I valori sono da intendersi per veicoli equivalenti nel caso del traffico privato e di passeggeri equivalenti nel caso del trasporto pubblico.

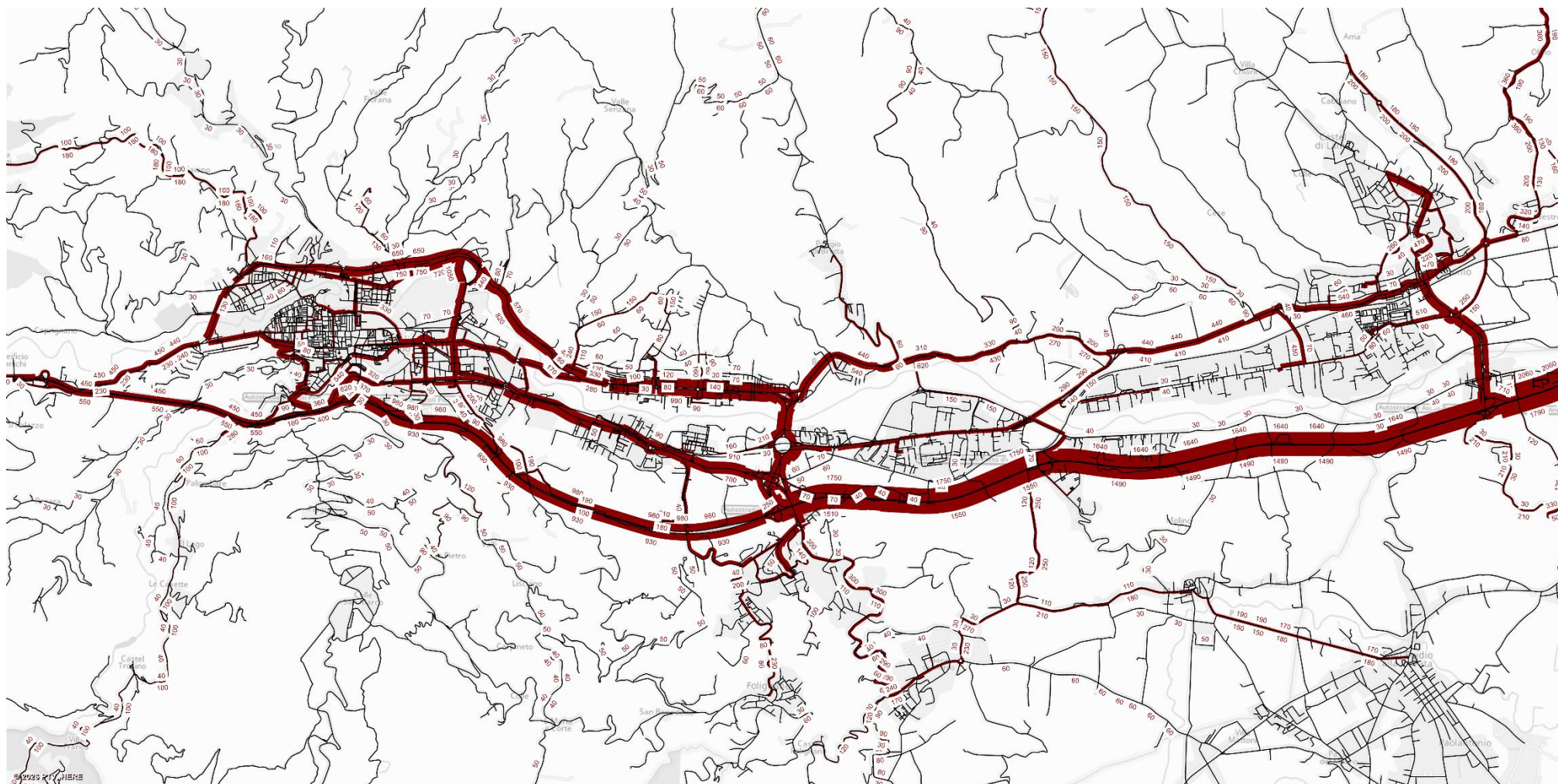


Figura 253 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario Attuale

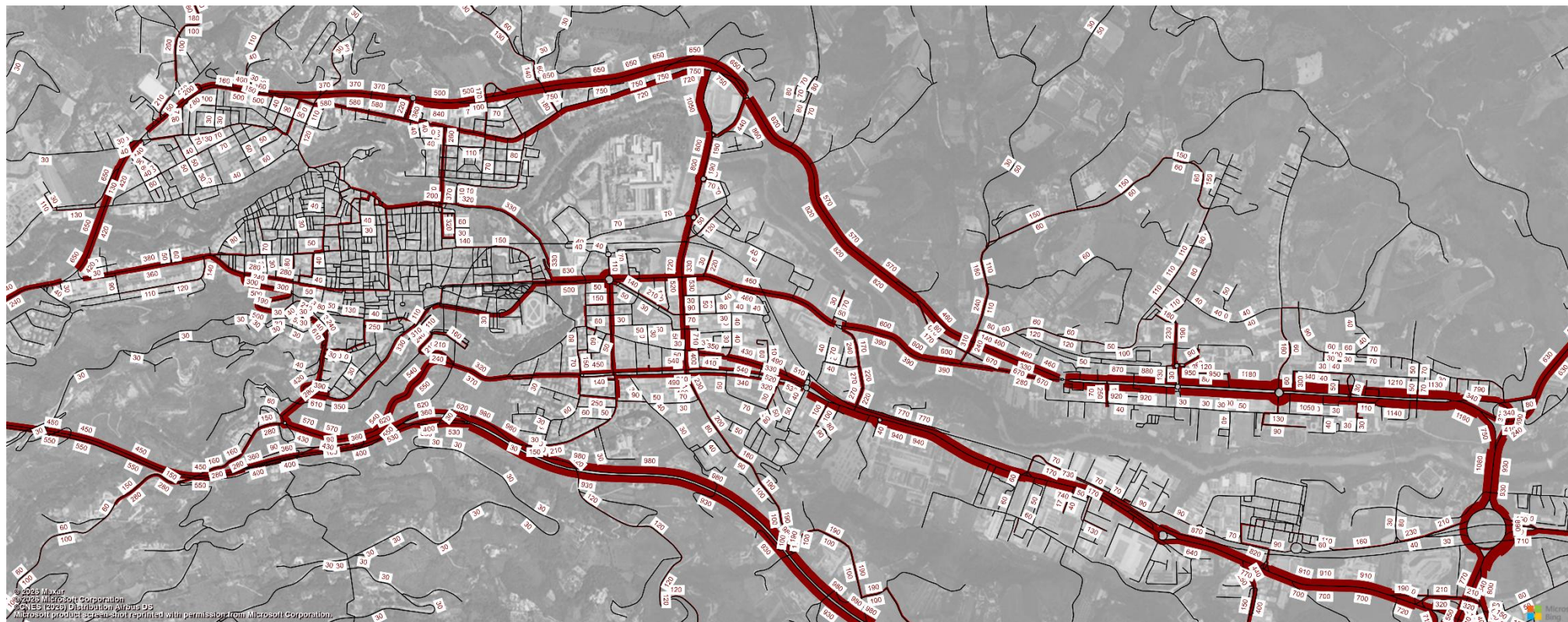


Figura 254 - Flussogramma traffico privato abitato di Ascoli Piceno - Scenario Attuale

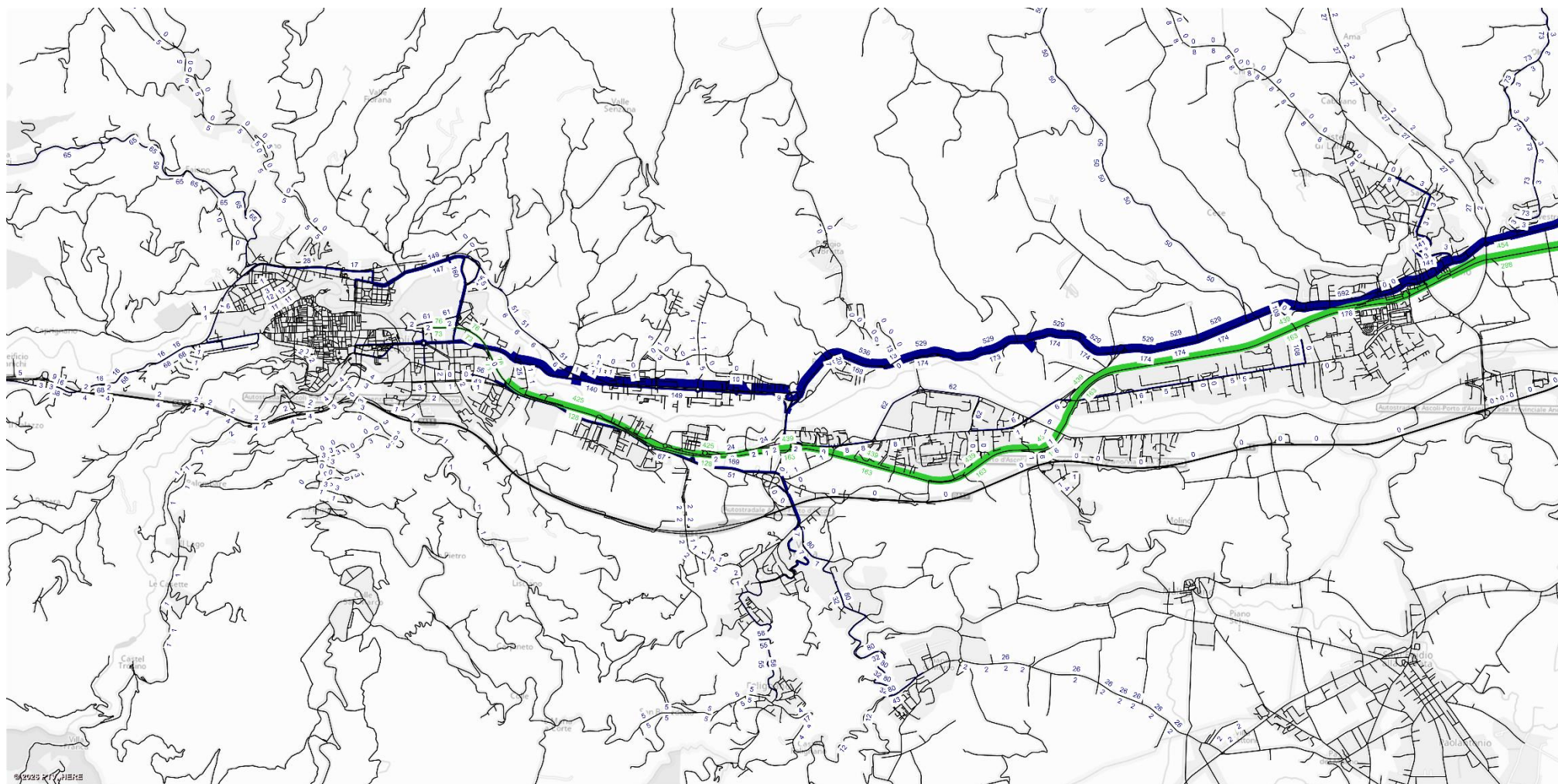


Figura 255 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario Attuale

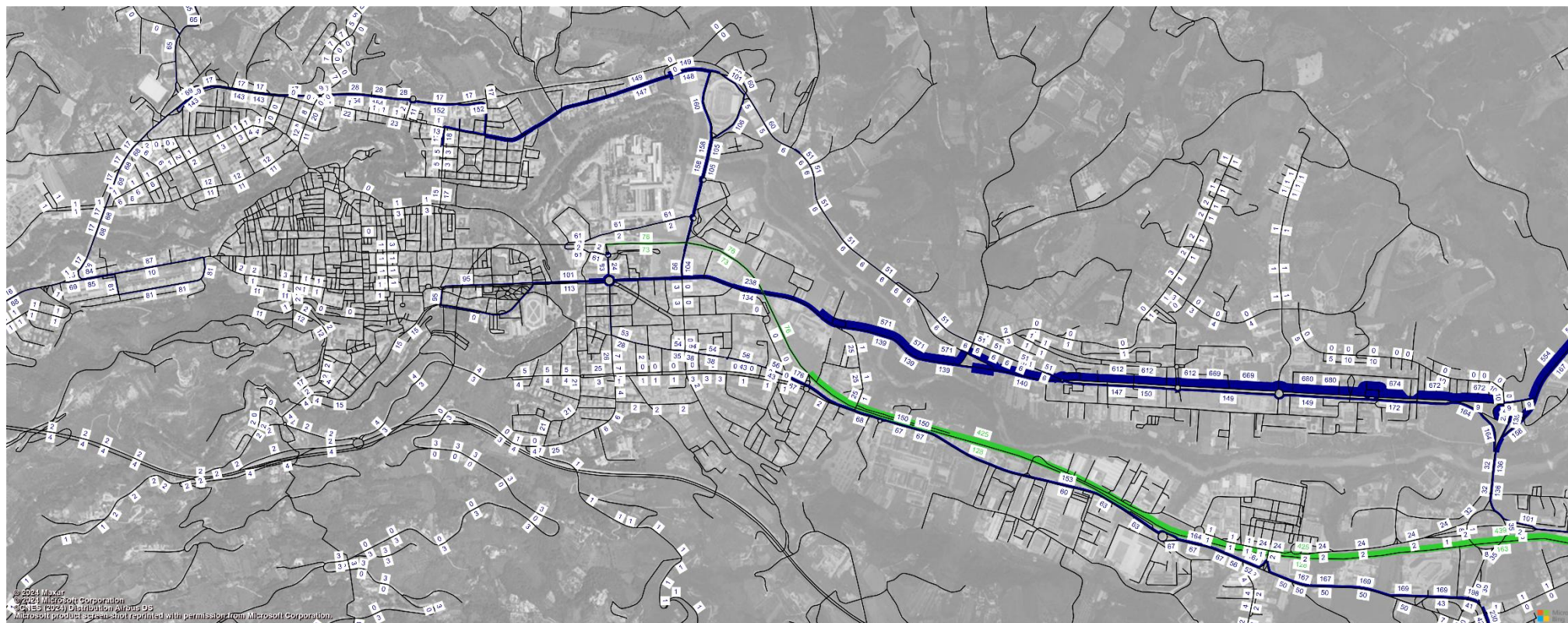


Figura 256 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario Attuale

11.2 Scenario di riferimento

Lo Scenario di Riferimento è il cosiddetto scenario BAU (Business As Usual) in cui si proietta ciò che avverrà fra 10 anni (lo stesso orizzonte del PUMS) nel caso in cui non venga approvato e attuato lo Scenario di Piano. Lo Scenario di Riferimento include quindi tutti e solo gli interventi previsti da piani sovraordinati, già finanziati o in corso di realizzazione.

Rispetto allo Scenario Attuale questo scenario considera la realizzazione dei seguenti interventi:

- Ponte sul Tronto da Castagneti a Monticelli;
- Ferrovia Salaria Roma-Ascoli;
- Percorsi ciclabili previsti dal Biciplan.

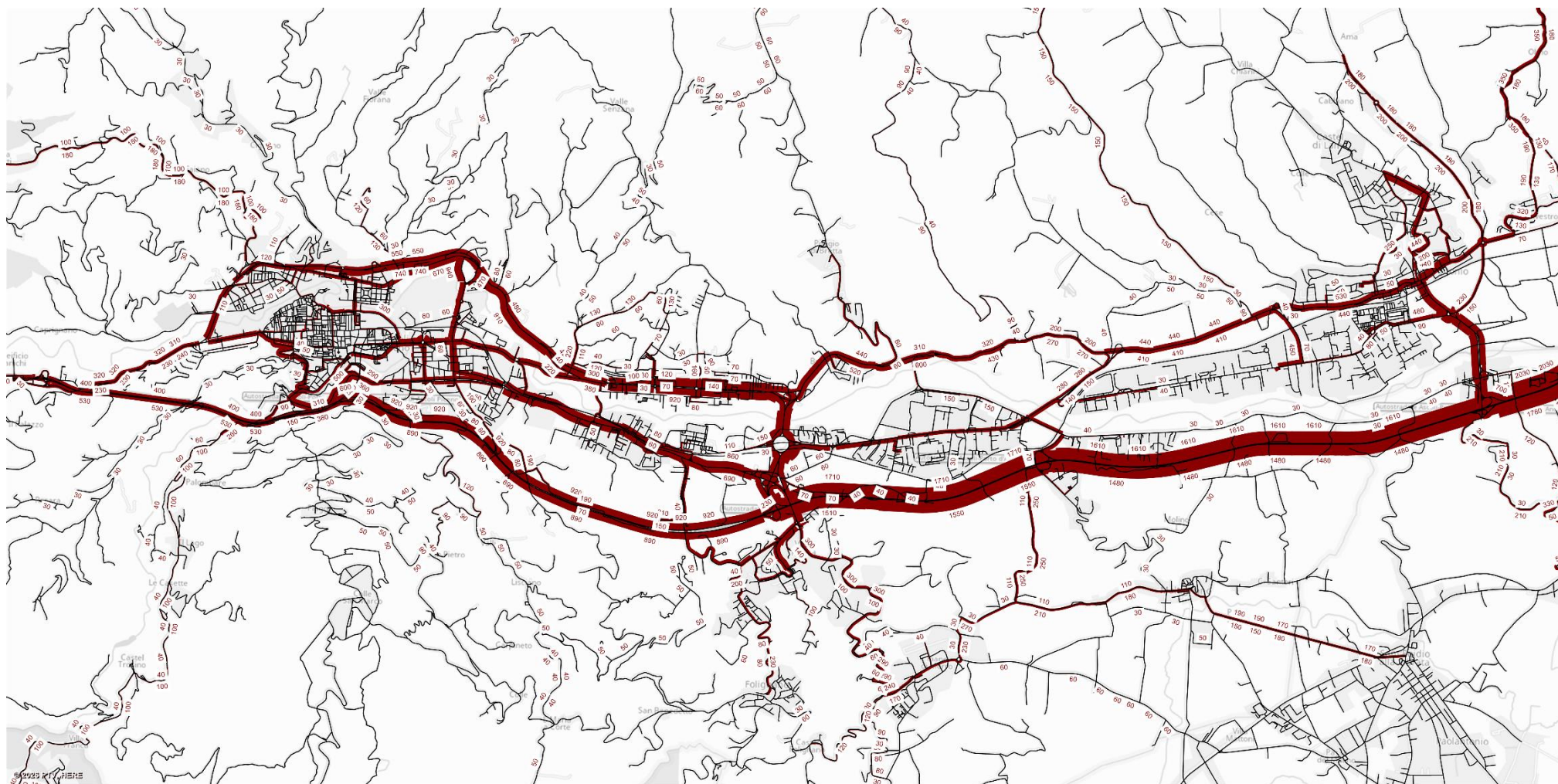


Figura 257 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario di Riferimento

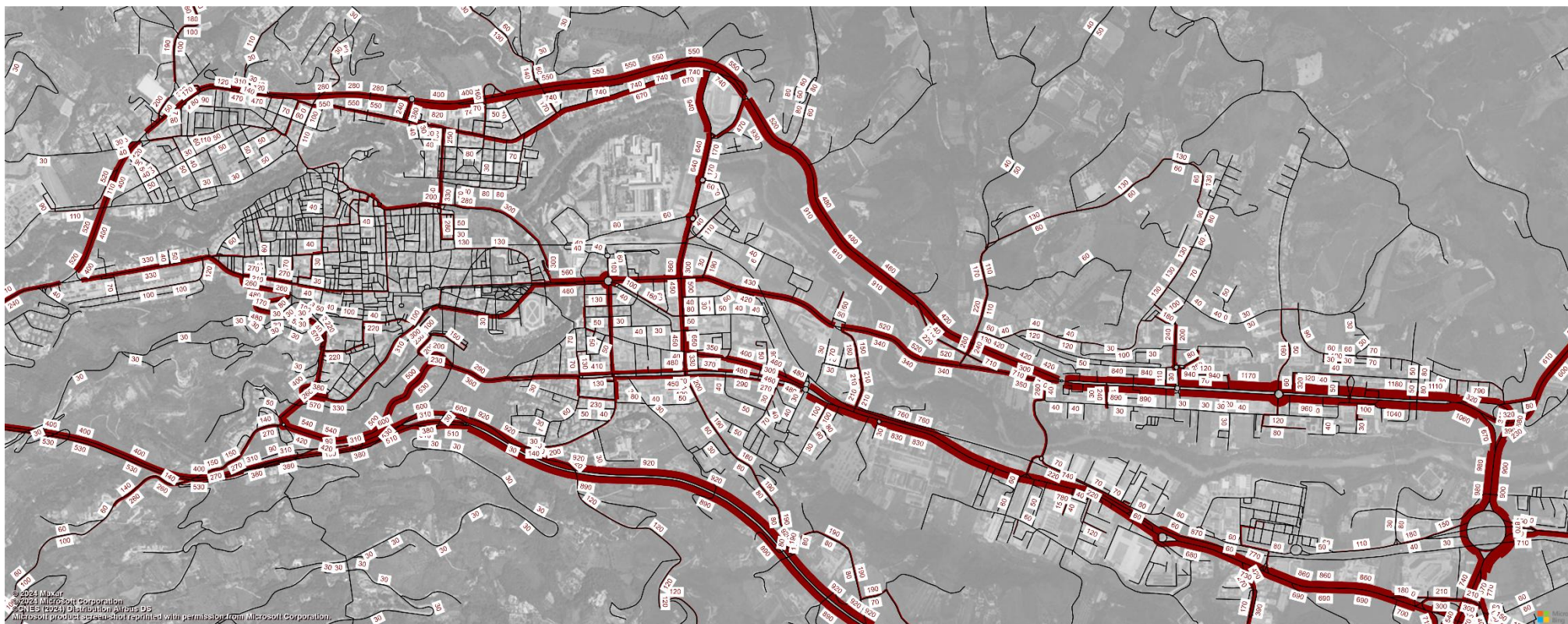


Figura 258 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario di Riferimento

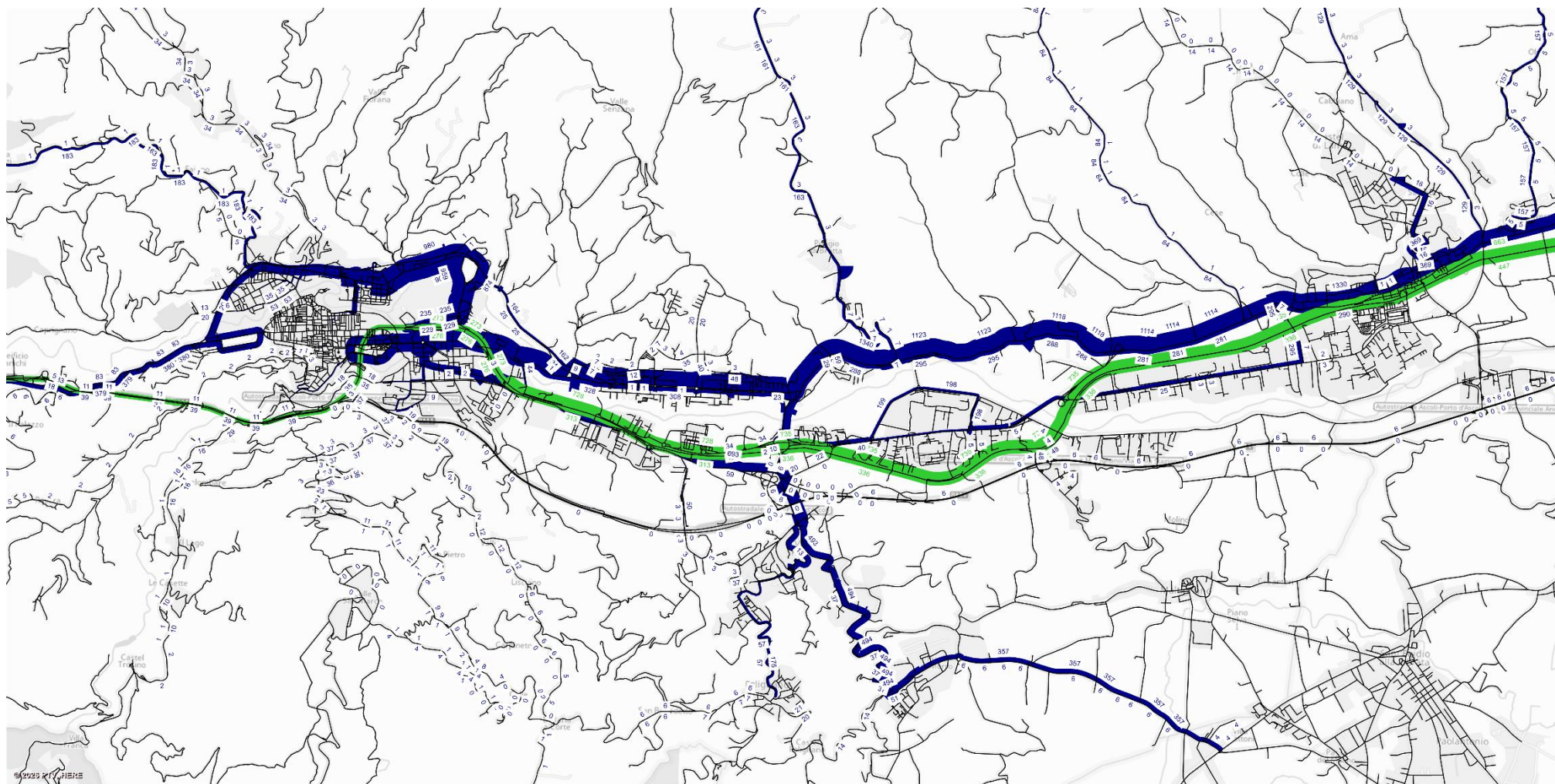


Figura 259 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario di Riferimento

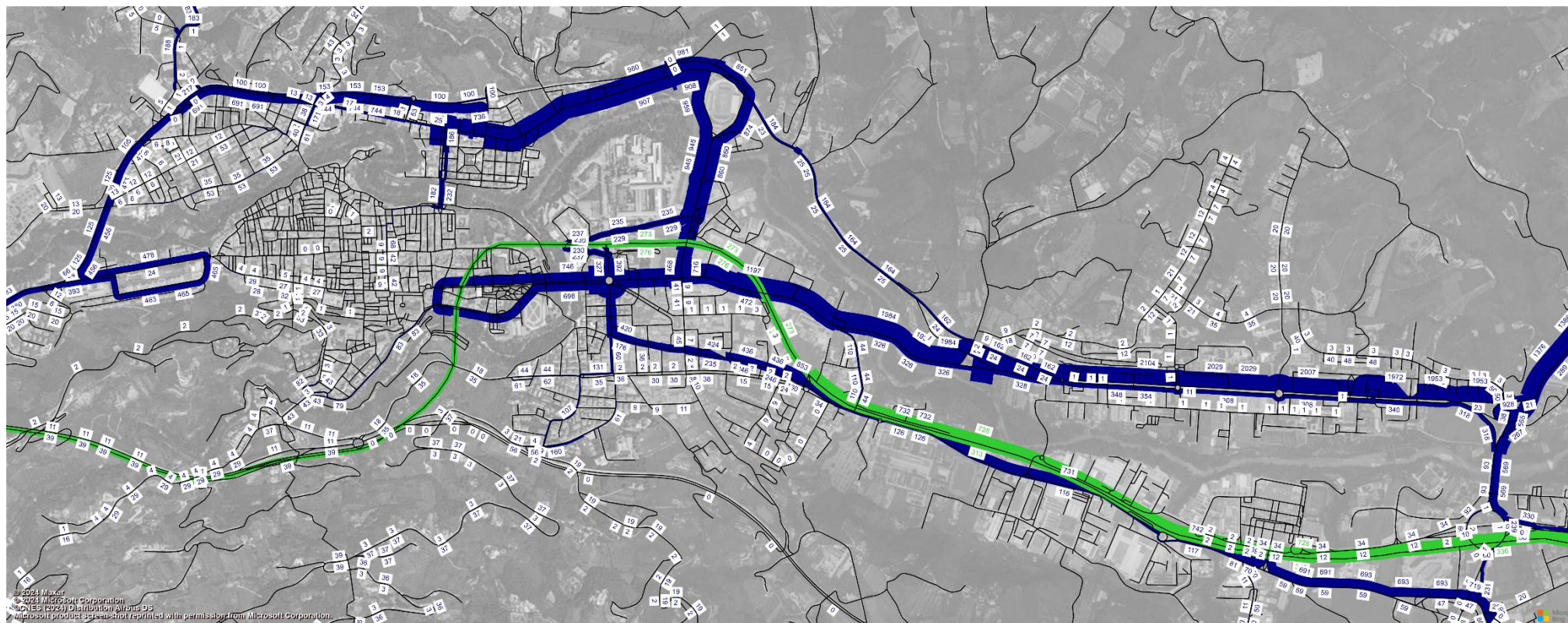
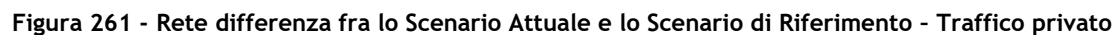


Figura 260 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario di Riferimento



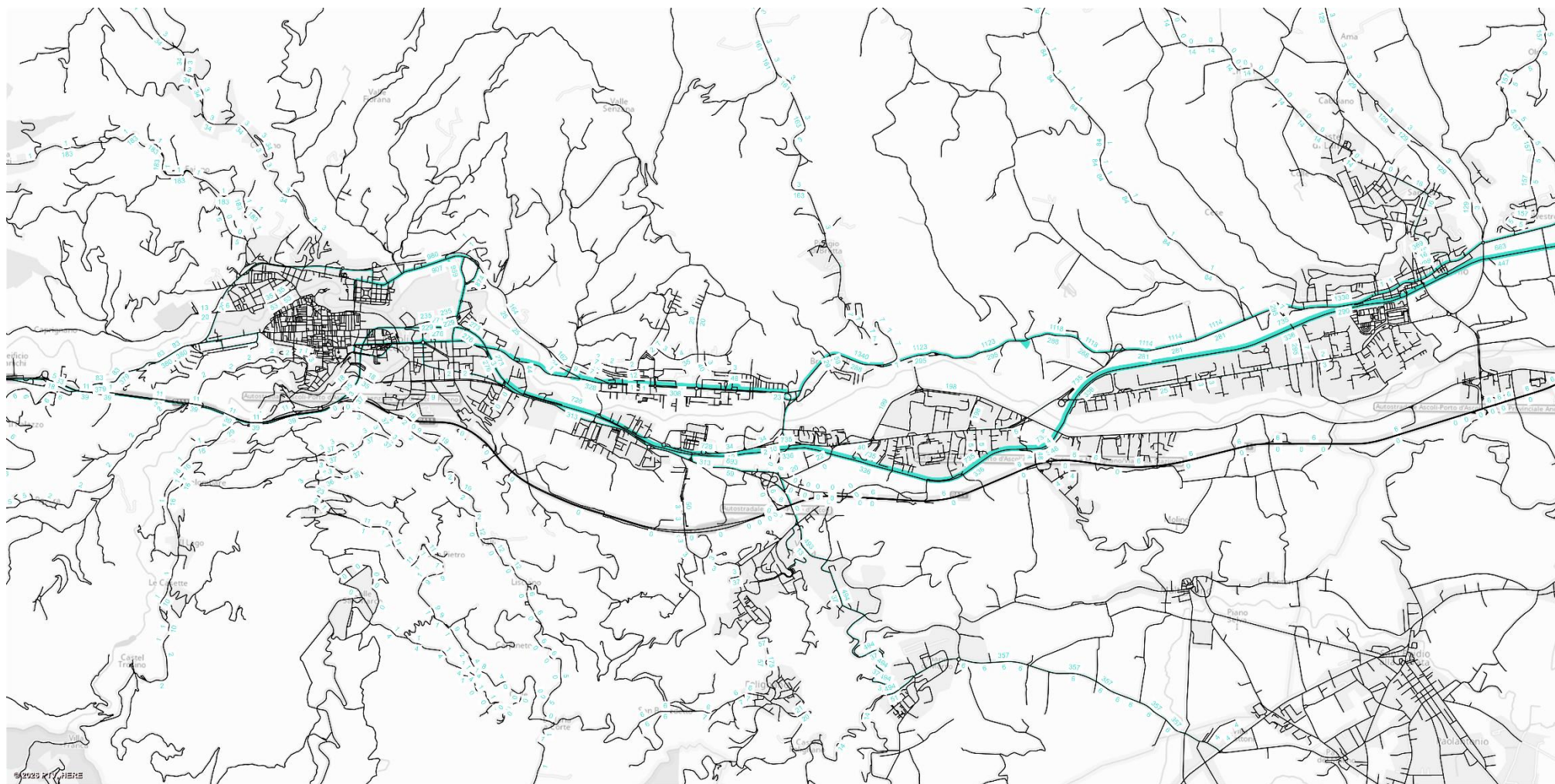


Figura 262 - Rete differenza fra lo Scenario Attuale e lo Scenario di Riferimento - Trasporto pubblico

A fronte delle analisi di differenza tra Scenario Attuale e Scenario di Riferimento, è possibile evidenziare che la riduzione di traffico privato è dovuta: in primo luogo, alla diversione modale in favore della mobilità attiva dovuta alla realizzazione delle ciclabili previste dal Biciplan; in secondo luogo, alla realizzazione della ferrovia Salaria Roma-Ascoli Piceno e al suo conseguente effetto induttivo che porta a una riduzione di traffico privato e all'aumento del volume di passeggeri del trasporto pubblico, non solo lungo la nuova tratta ferroviaria ma nell'intera rete.

10.2 Scenari alternativi di Piano

Gli scenari di piano alternativi tenuti in considerazione, e analizzati in questo capitolo, sono 4, si sviluppano tutti a partire dallo Scenario di Riferimento e hanno orizzonte temporale di 10 anni. Gli scenari prevedono tutte le azioni di Piano e, come risultante dal Capitolo 9.5.2, differiscono solo per le configurazioni del trasporto pubblico.

11.2.1 SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO A0

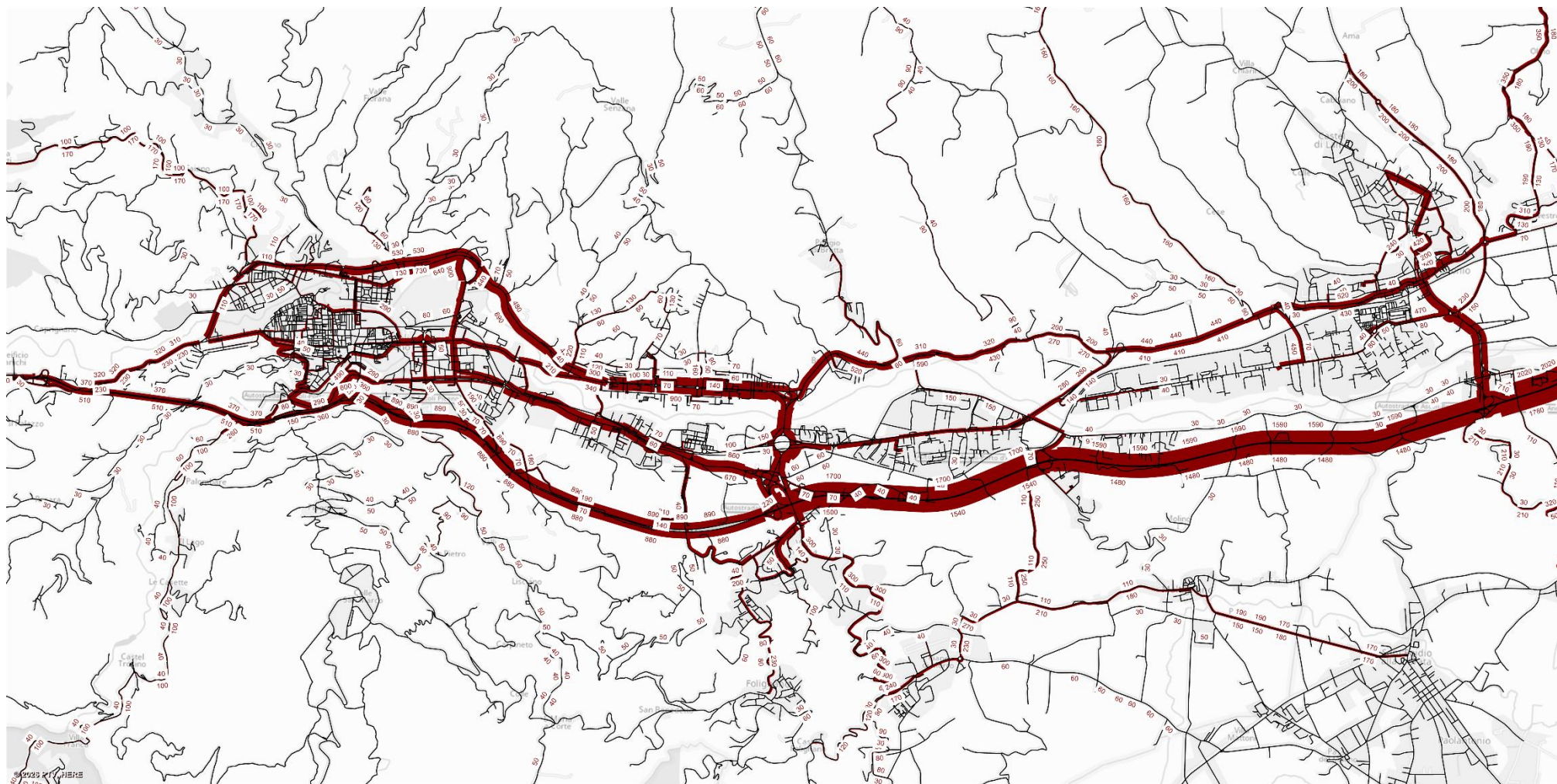


Figura 263 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A0

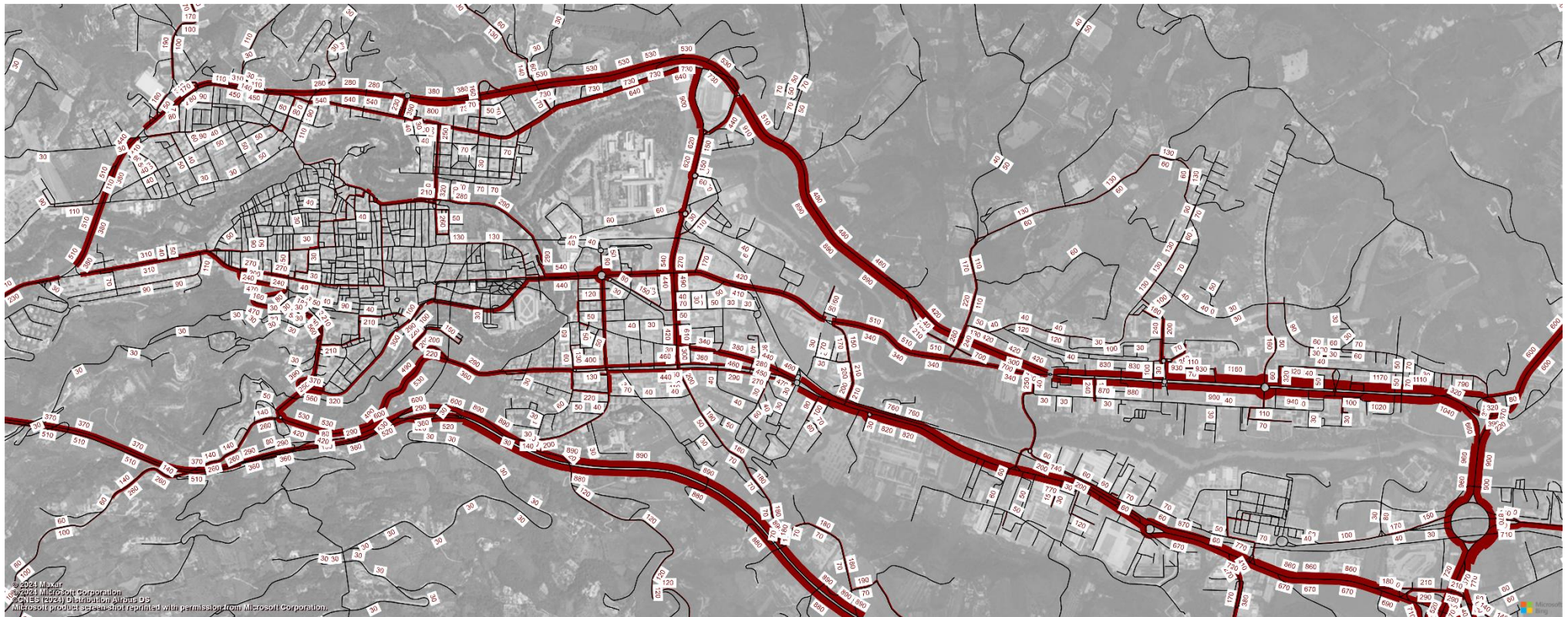


Figura 264 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A0

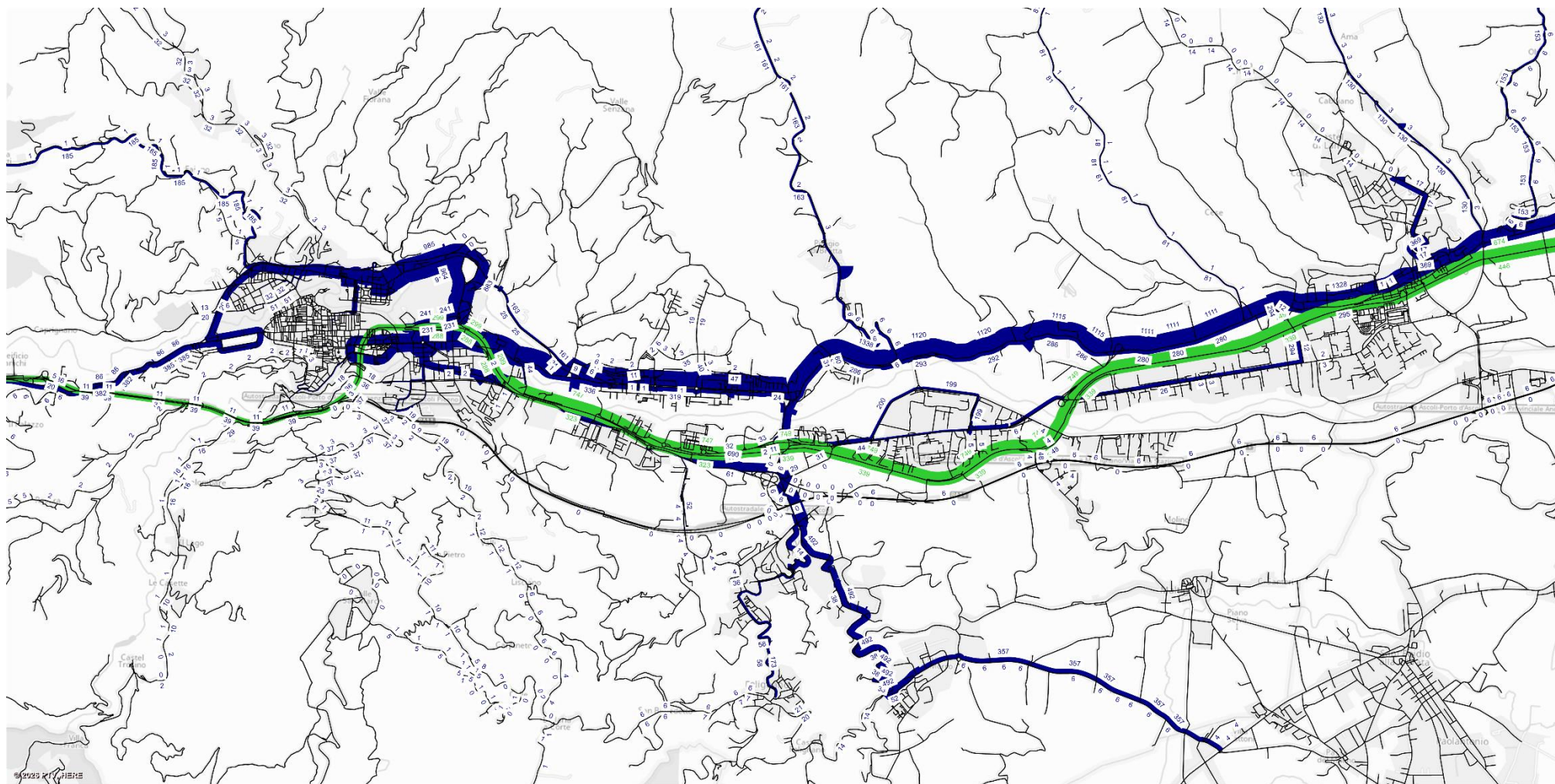


Figura 265 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A0

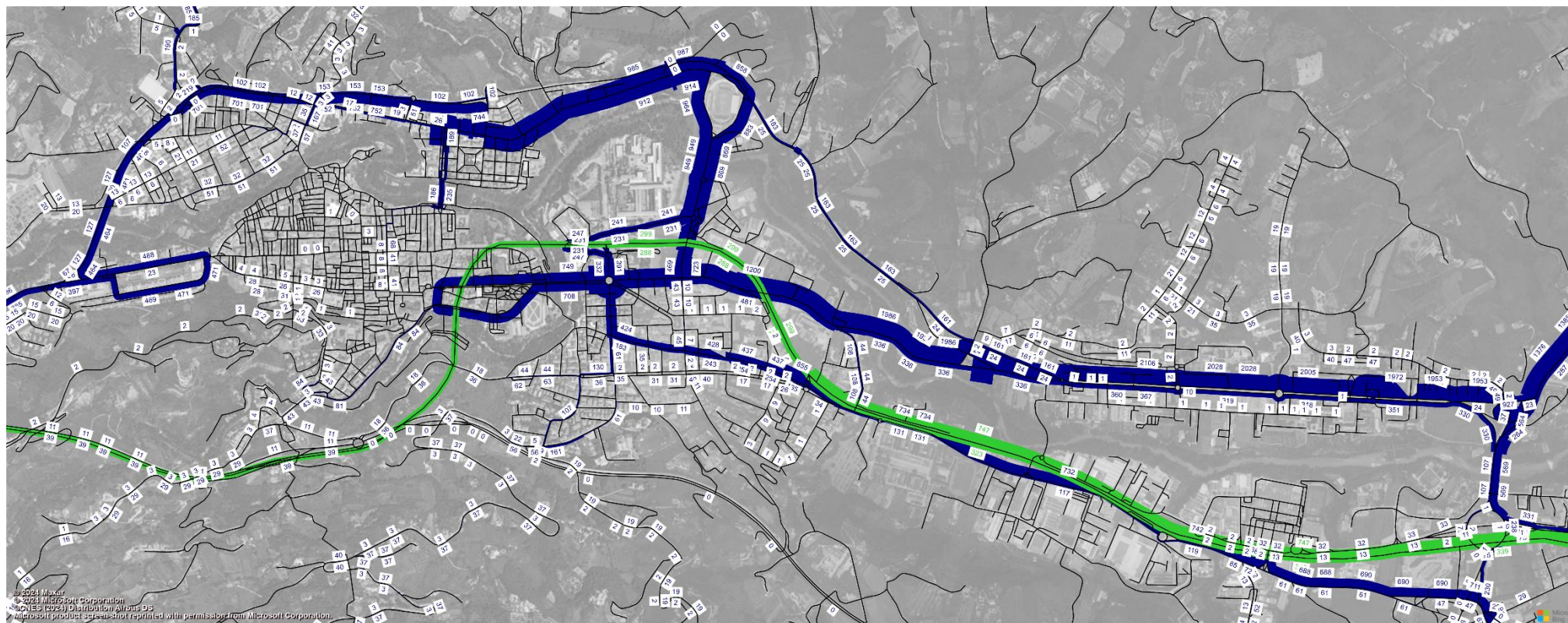


Figura 266 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A0

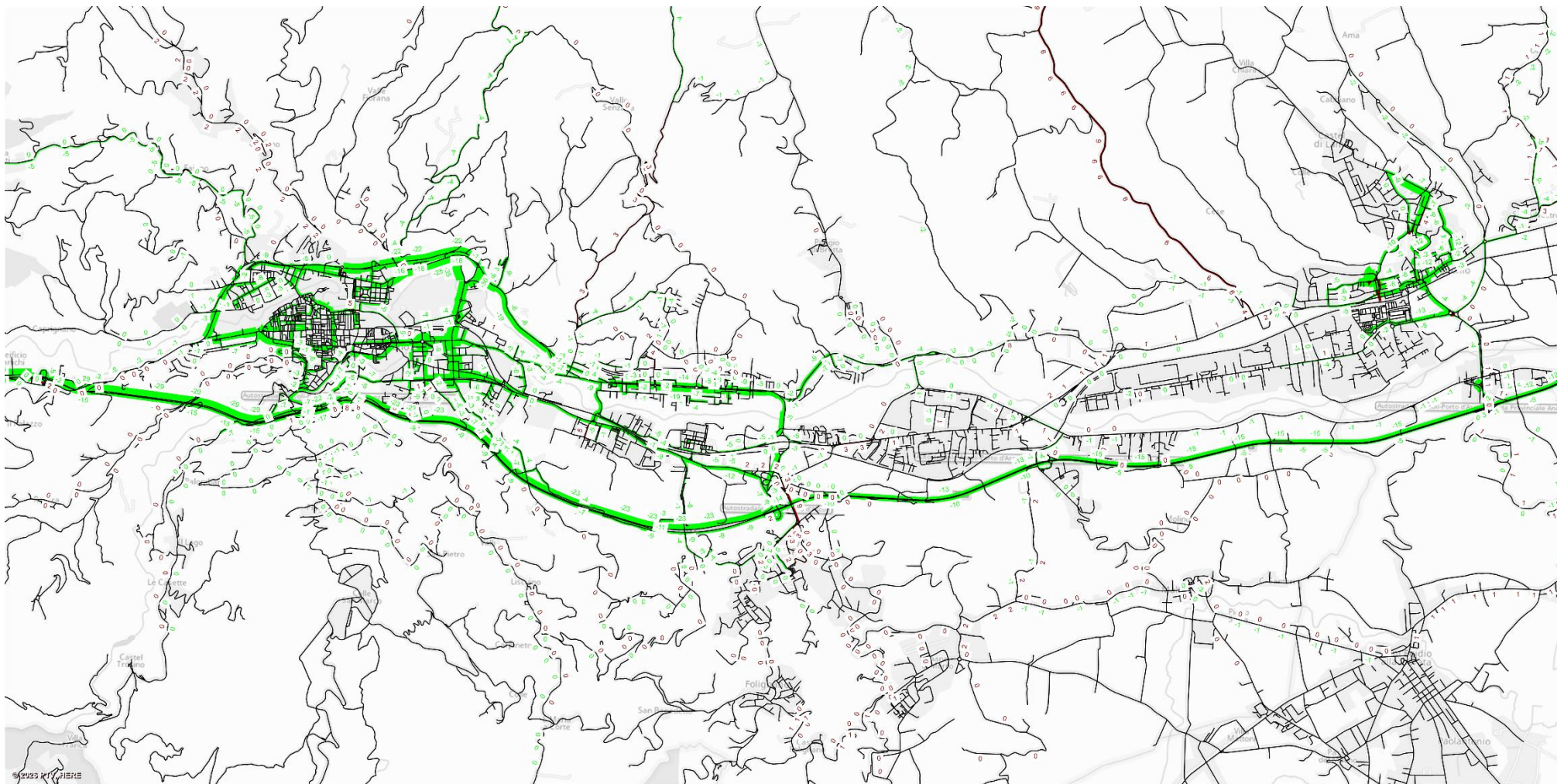


Figura 267 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano A0 - Traffico privato

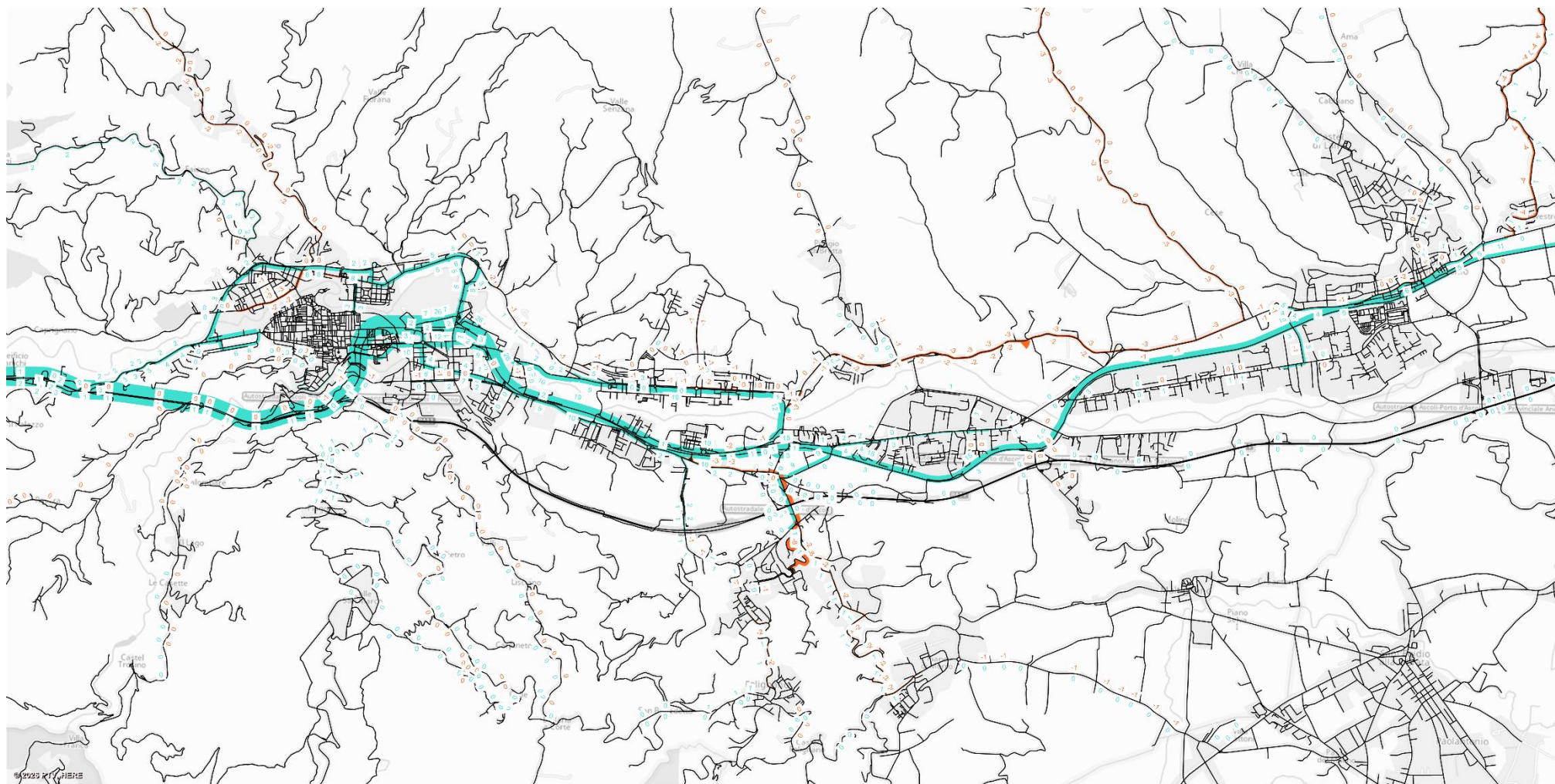


Figura 268 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano A0 - Trasporto pubblico

A fronte delle analisi di differenza tra Scenario di Riferimento e Scenario alternativo di Piano A0, è possibile evidenziare una lieve riduzione del traffico privato e un lieve aumento del trasporto pubblico, le quali però non influiscono significativamente sui valori complessivi della rete.

11.2.2 SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO A1

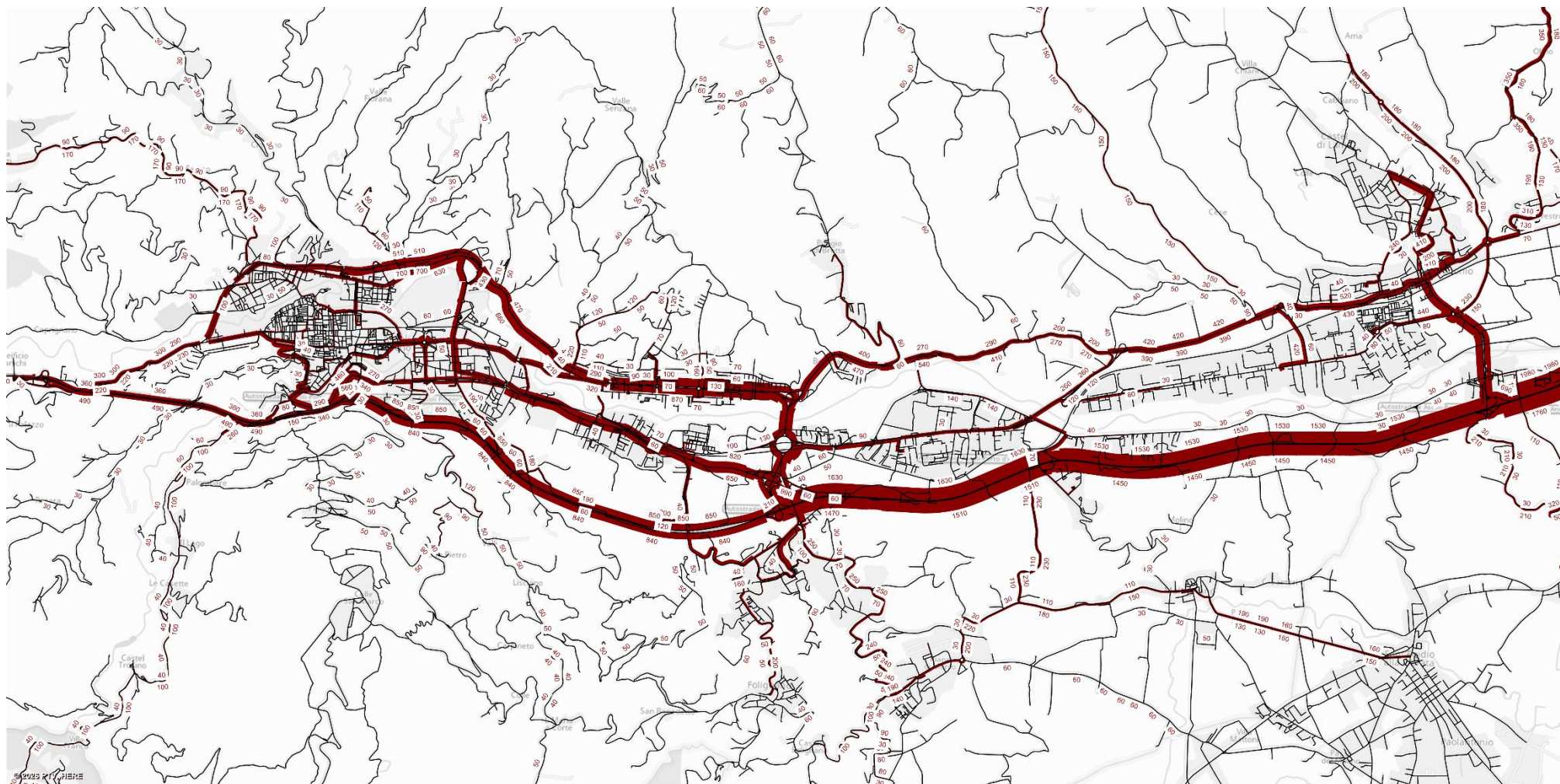


Figura 269 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A

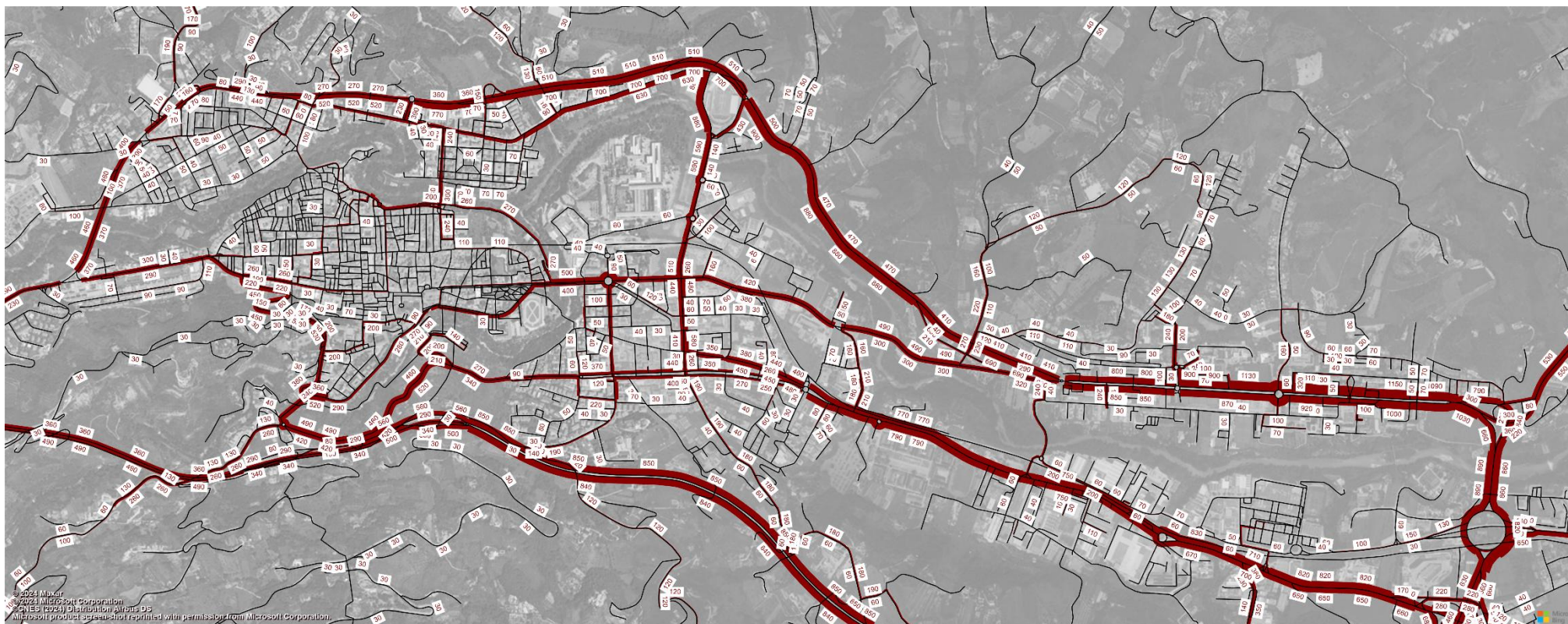


Figura 270 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A1

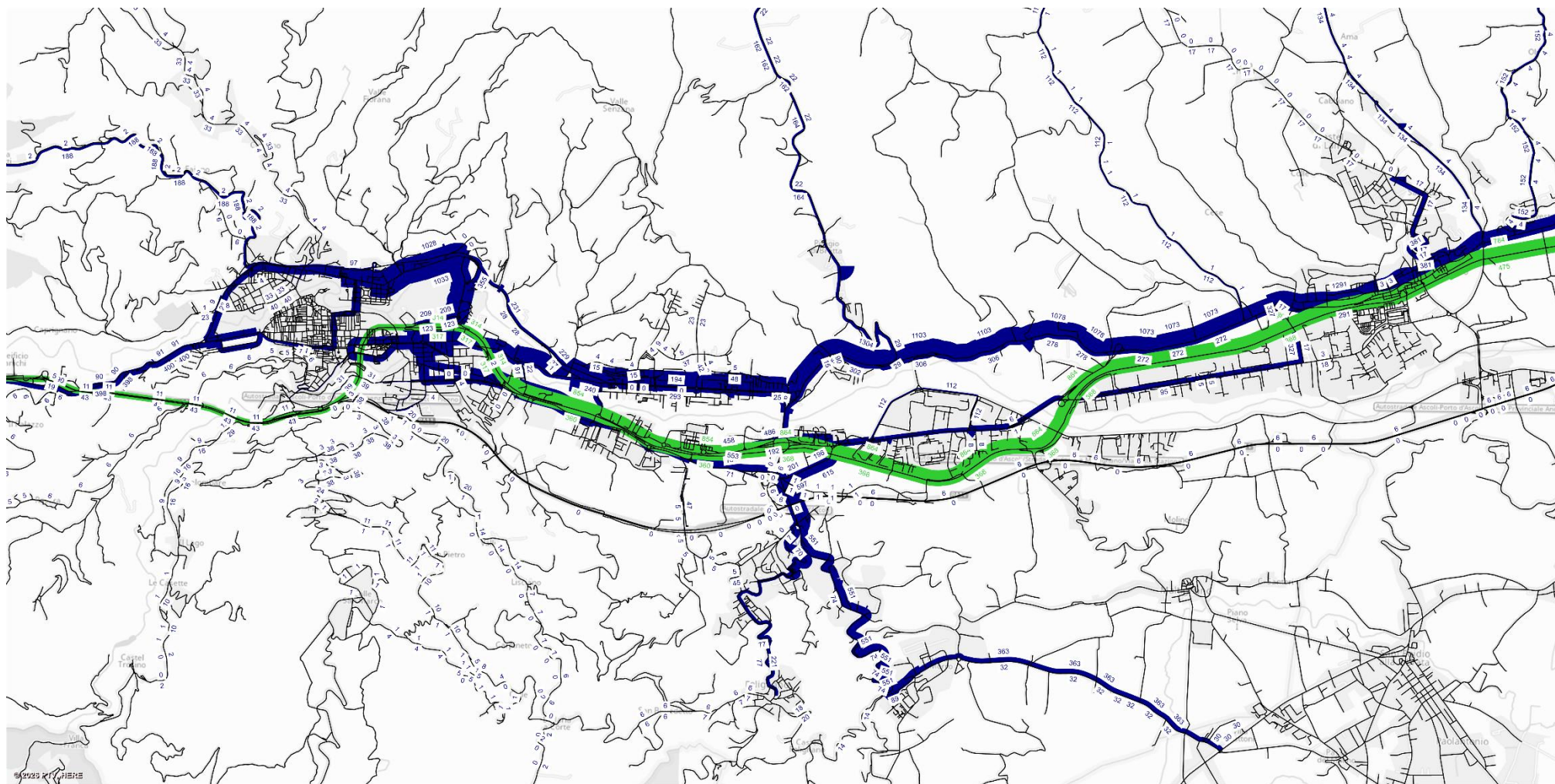


Figura 271 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano A1





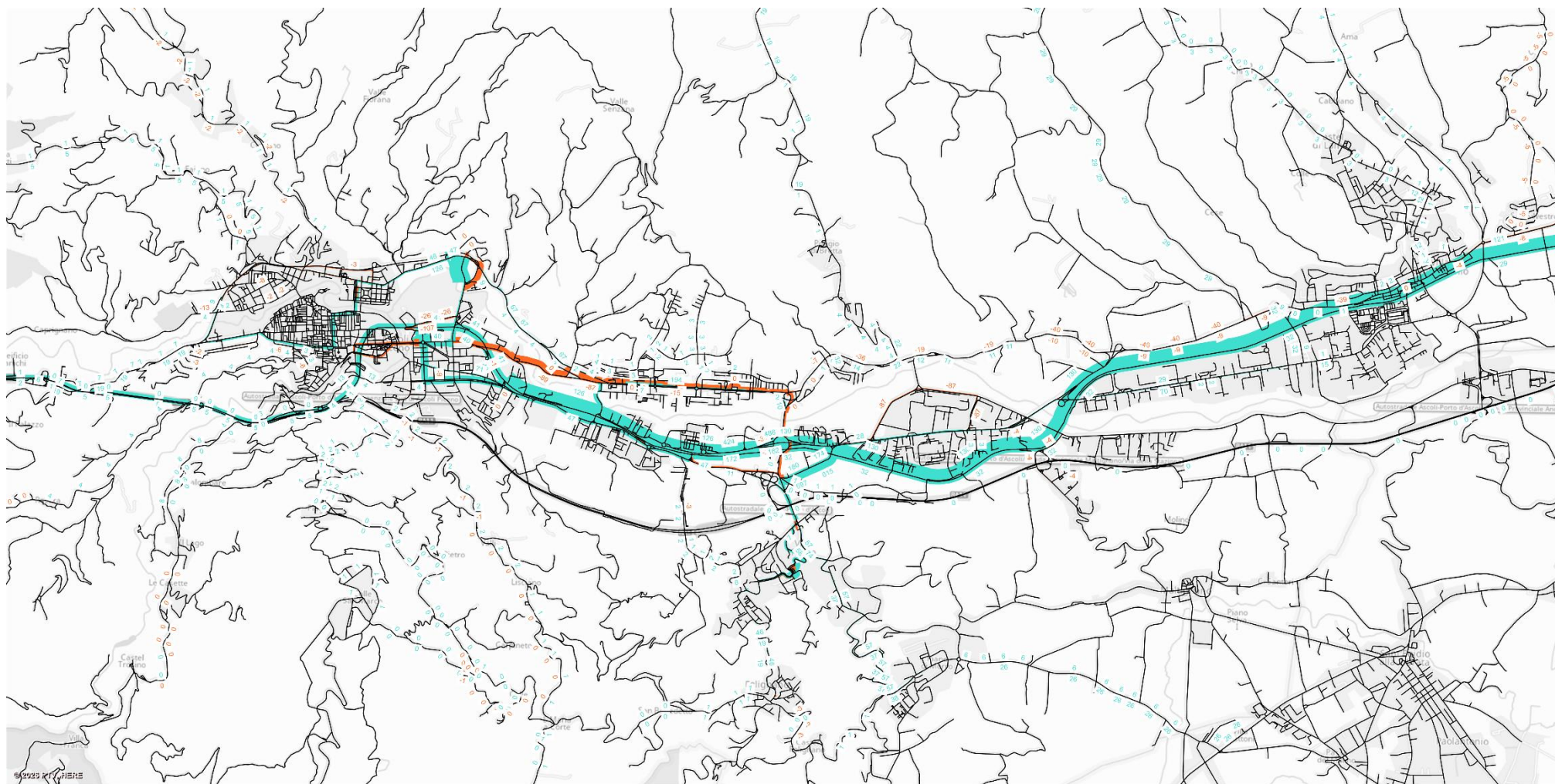


Figura 274 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano A1 - Trasporto pubblico

A fronte delle analisi di differenza tra Scenario di Riferimento e Scenario alternativo di Piano A1, è possibile evidenziare una lieve riduzione del traffico privato, da considerarsi non significativa, e un aumento complessivo del volume di passeggeri del trasporto pubblico dovuto al miglior interscambio tra linee bus urbane. Un interscambio più efficace porta, come conseguenza, anche a una diminuzione degli utenti della rete che scelgono le linee ricalcanti il tracciato ferroviario, preferendo a queste ultime, appunto, la ferrovia.

11.2.3 SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO B1

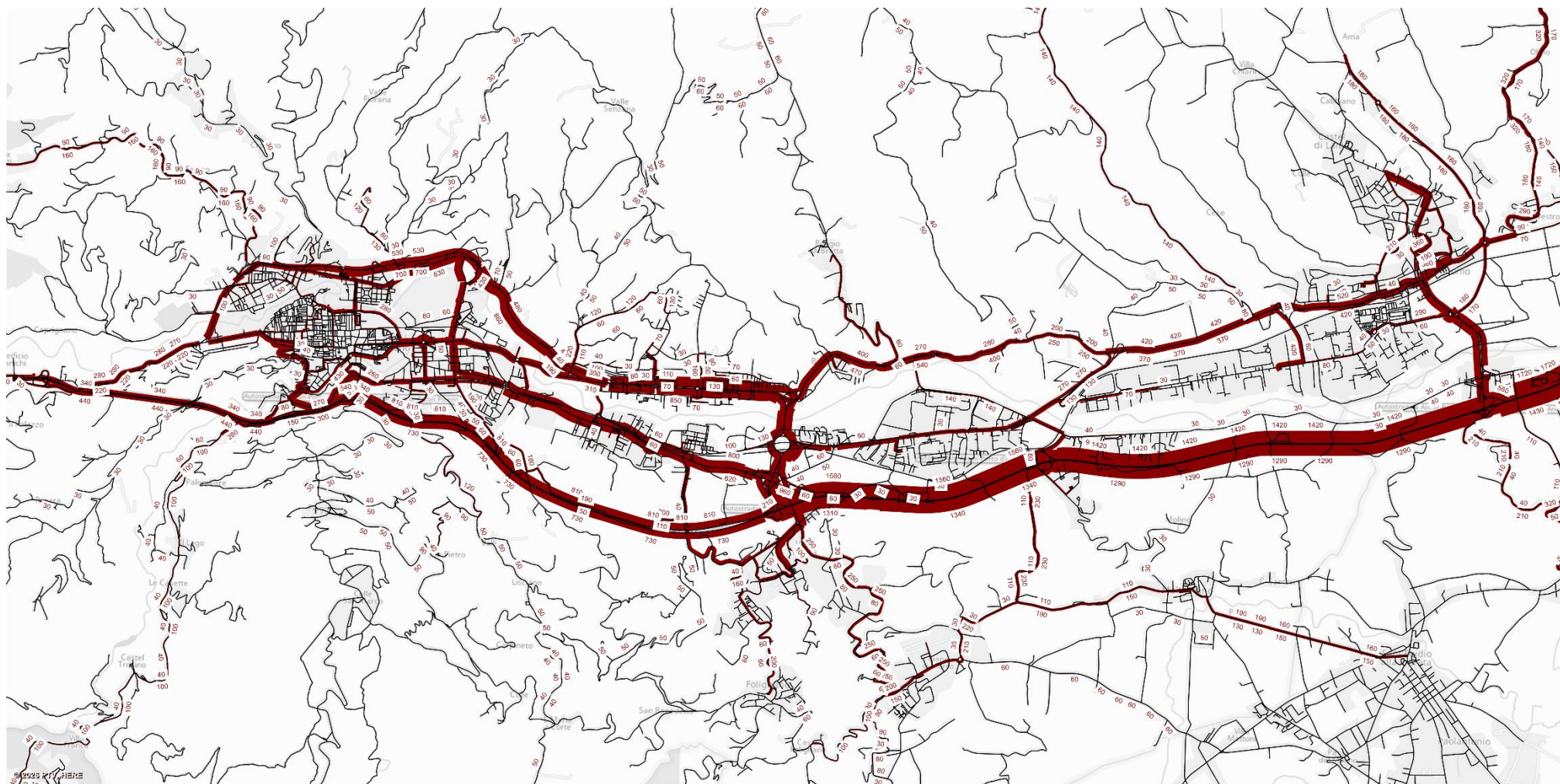


Figura 275 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano B1

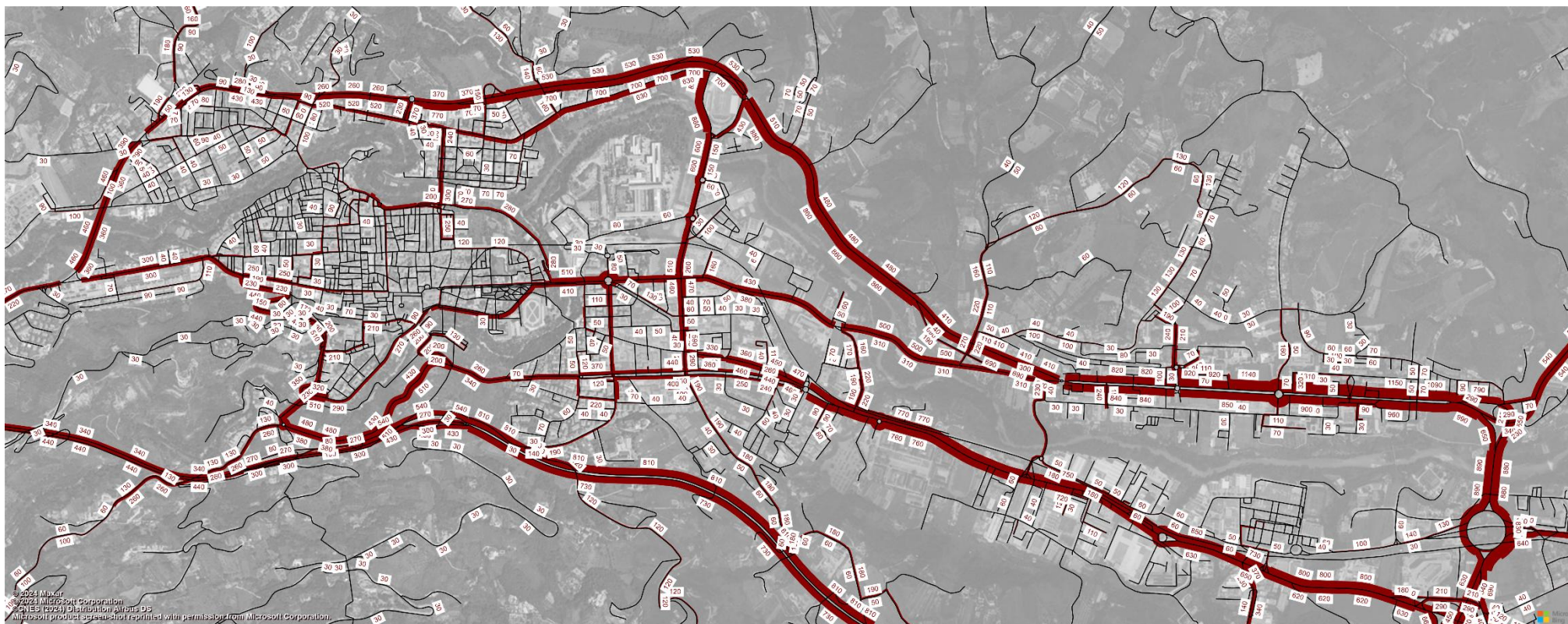


Figura 276 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano B1

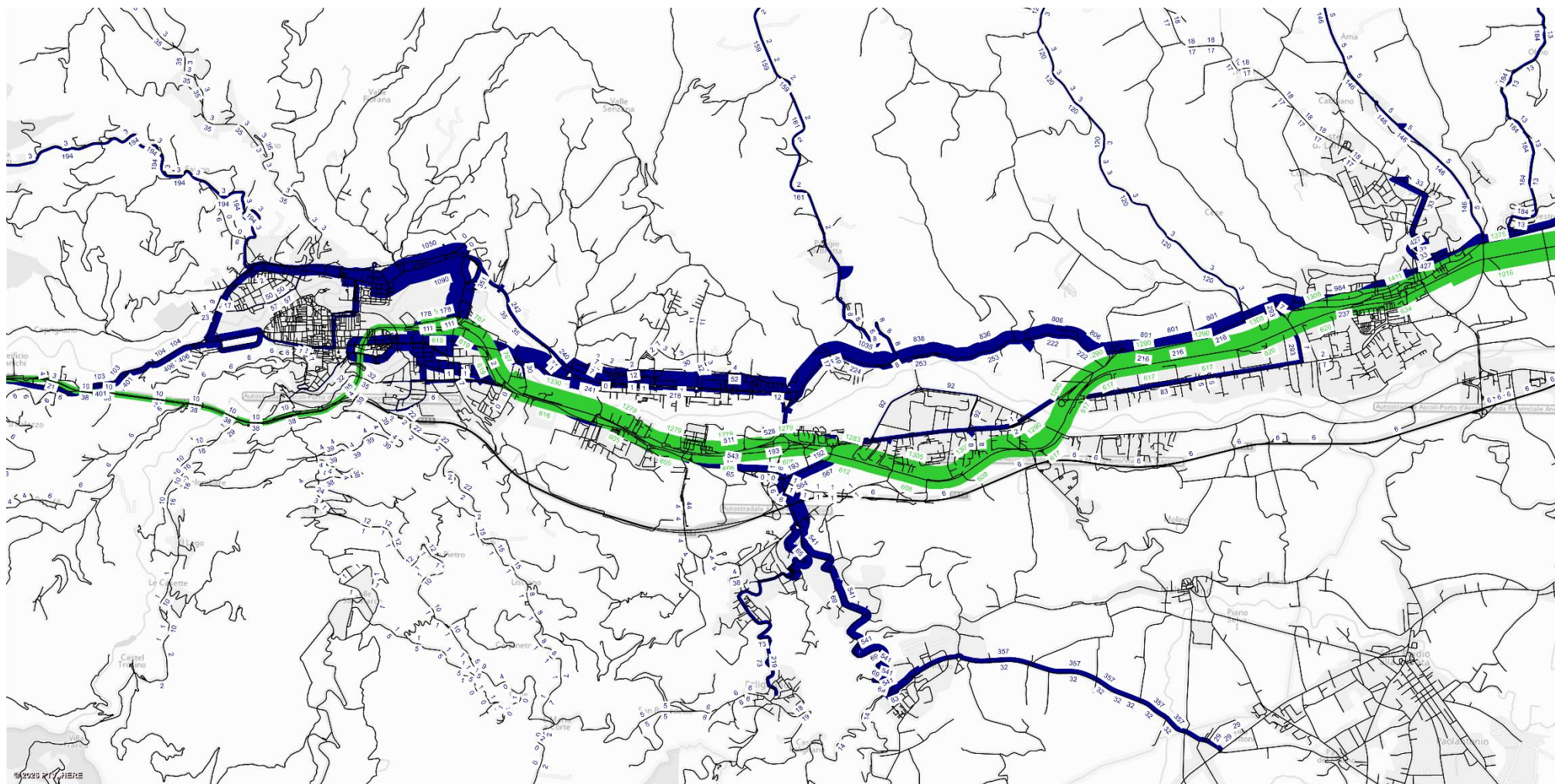


Figura 277 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano B1

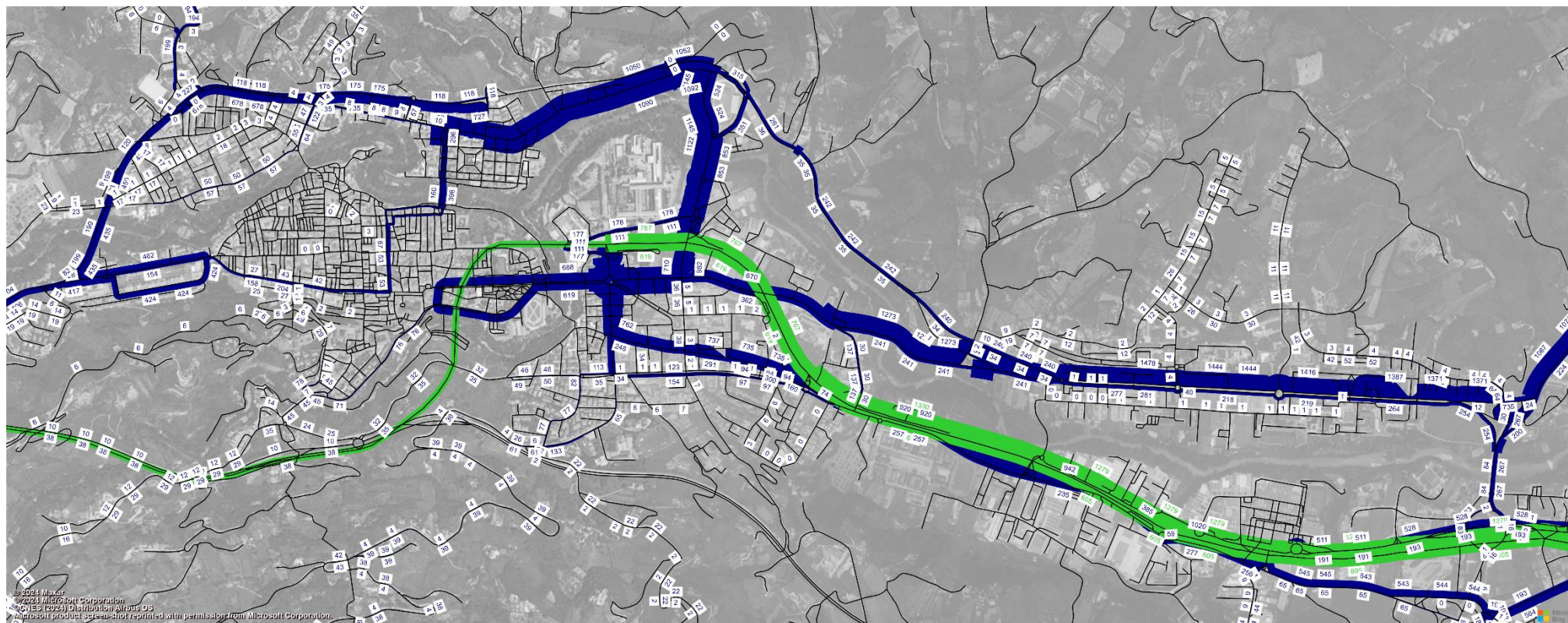


Figura 278 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano B1

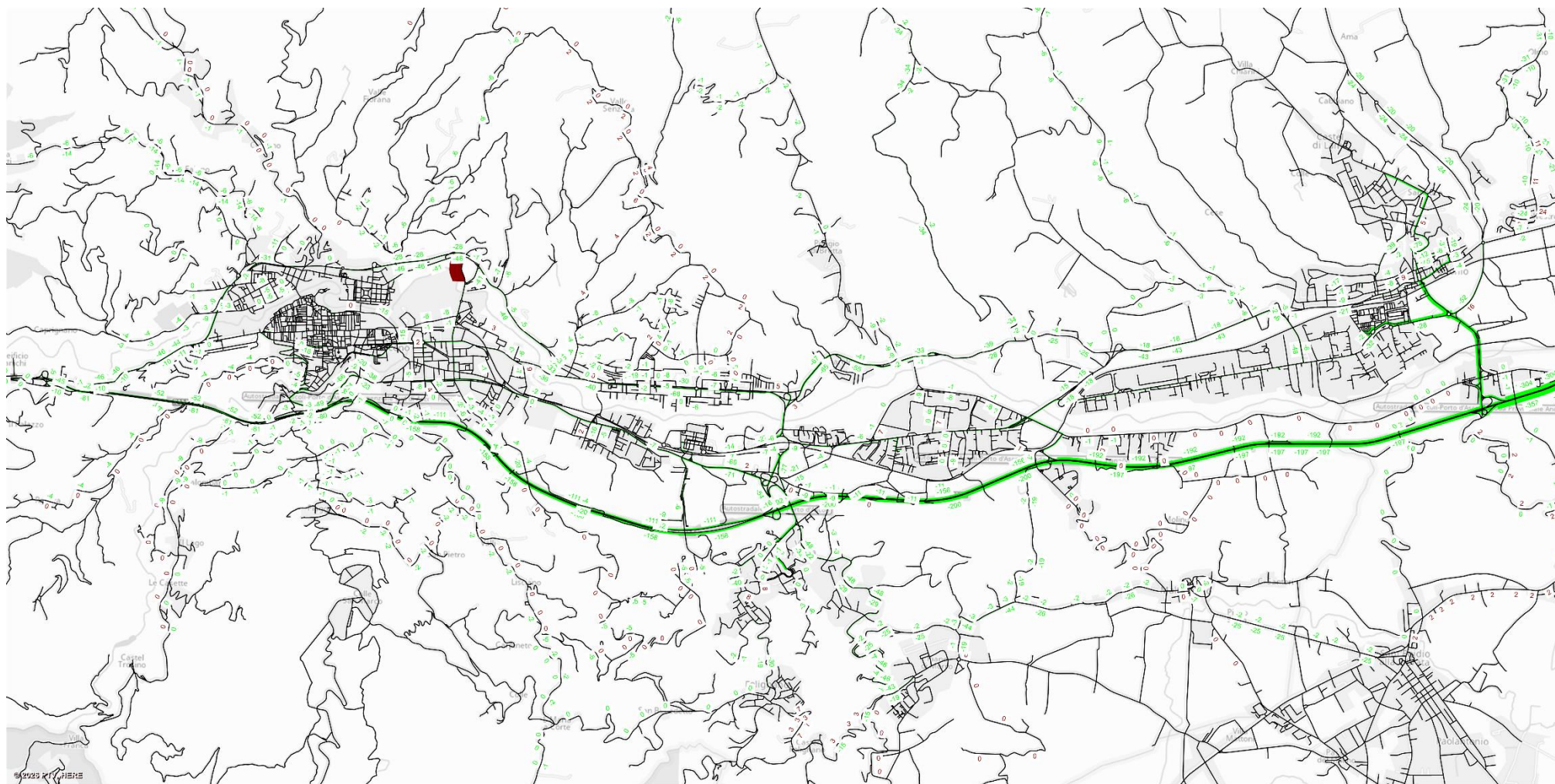


Figura 279 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano B1 - Traffico privato

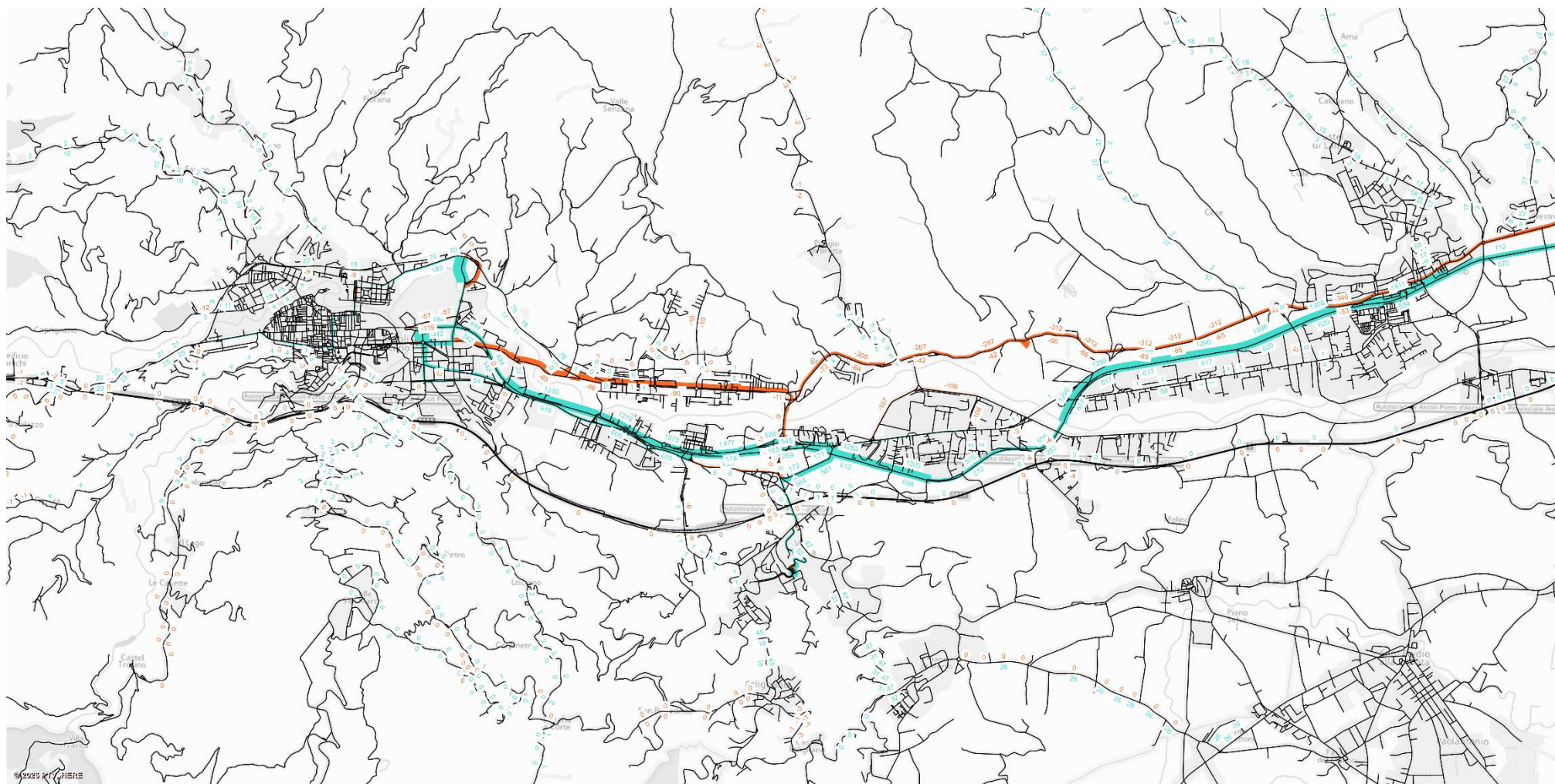


Figura 280 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano B1 - Trasporto pubblico

A fronte delle analisi di differenza tra Scenario di Riferimento e Scenario alternativo di Piano B1, è possibile evidenziare una riduzione del traffico privato, in particolare sul Raccordo Autostradale e un aumento del volume complessivo di passeggeri del trasporto pubblico. Questo aumento è dovuto al miglioramento della frequenza del servizio ferroviario e all'apertura delle nuove stazioni lungo la tratta ferroviaria Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto. L'aumento del numero di utenti della rete che scelgono la ferrovia comporta una conseguente diminuzione del volume di passeggeri delle linee bus che seguono indicativamente il tracciato ferroviario.

11.2.4 SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO C1

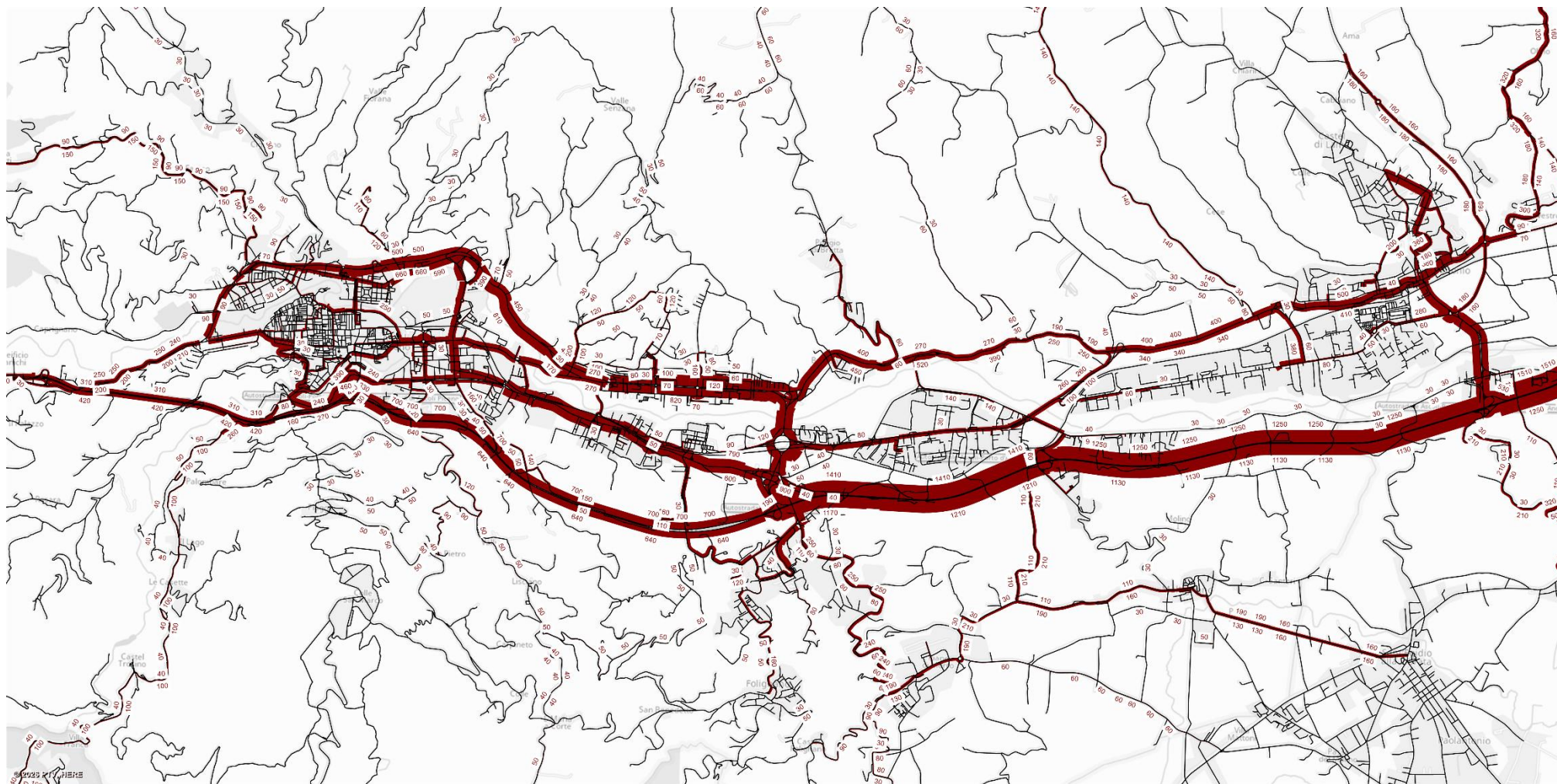


Figura 281 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano C1

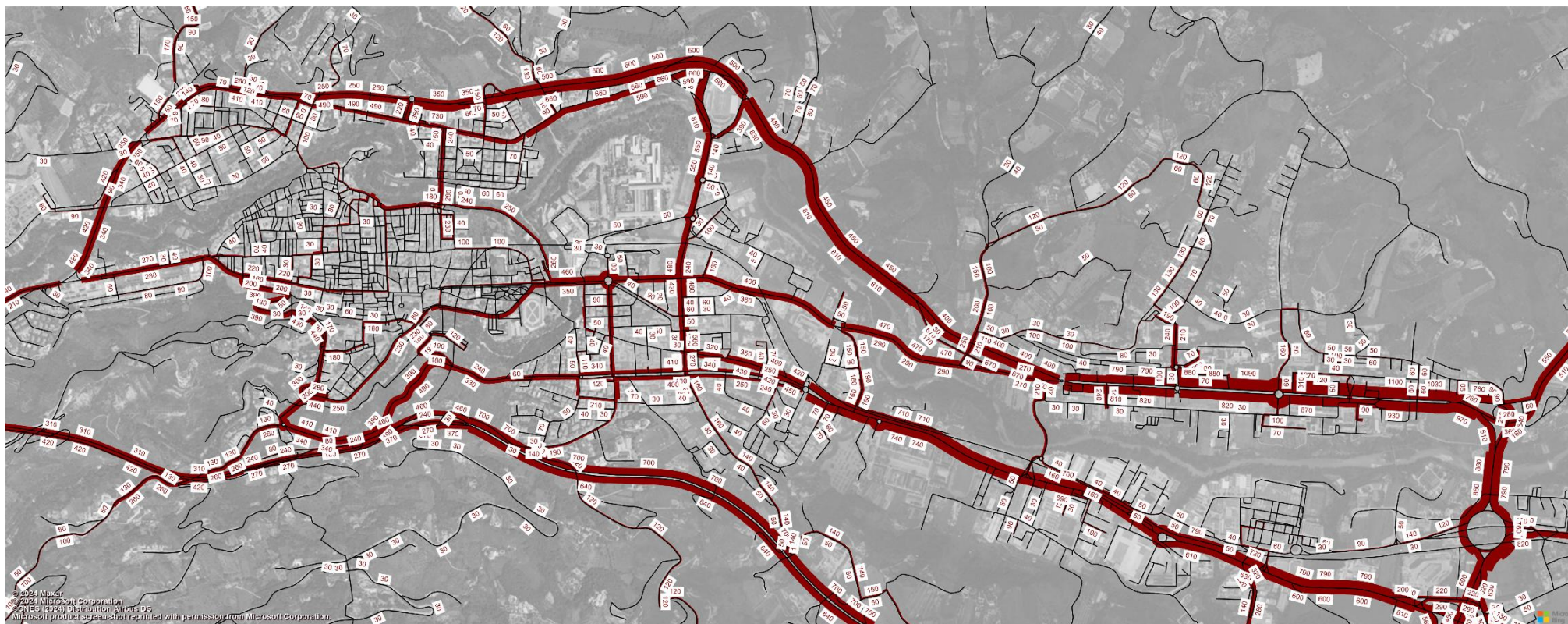


Figura 282 - Flussogramma traffico privato Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano C1

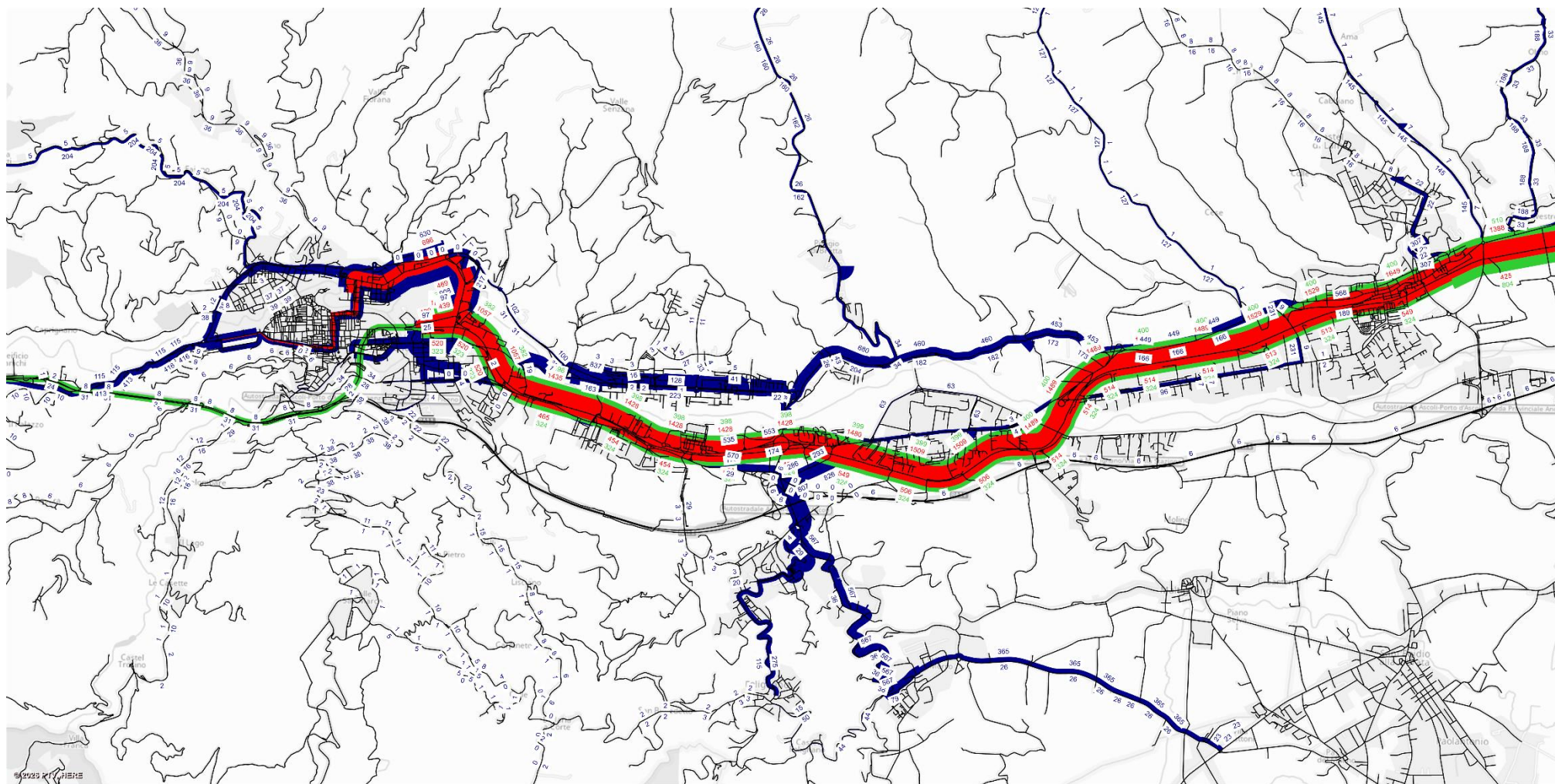


Figura 283 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano C1

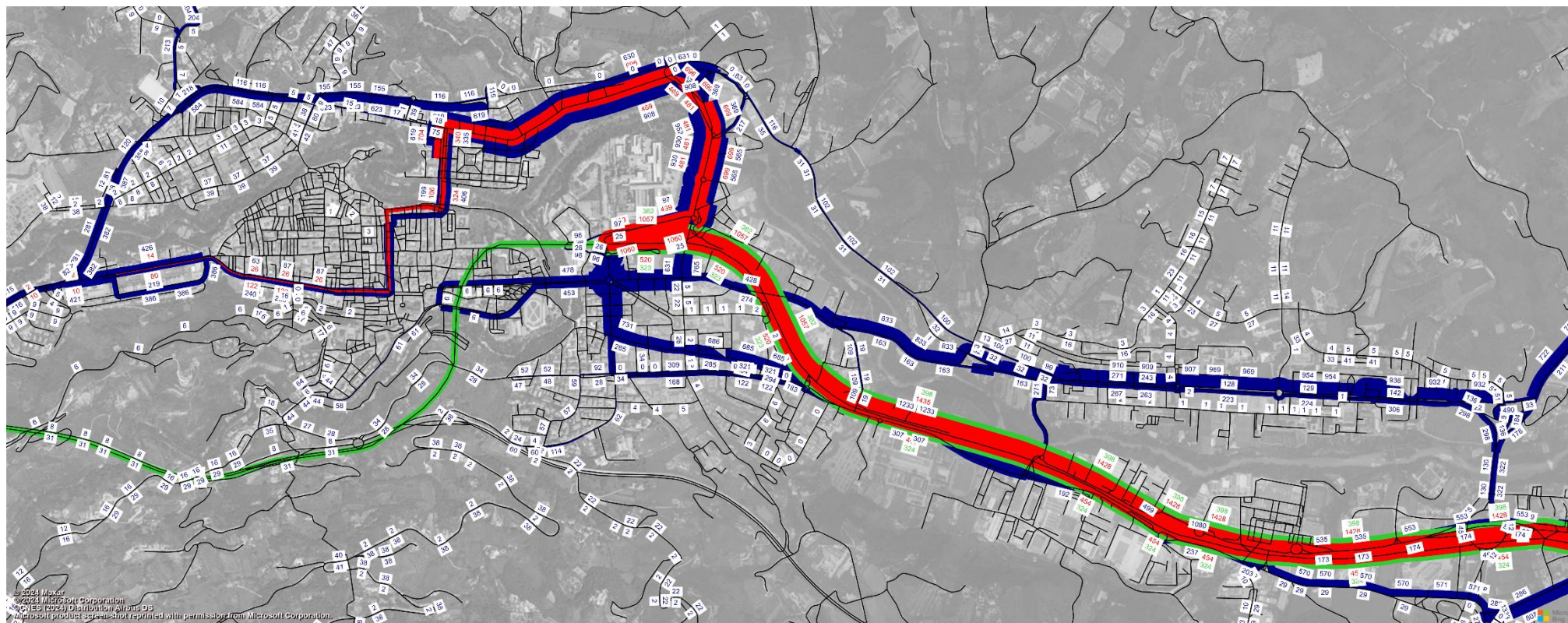


Figura 284 - Flussogramma trasporto pubblico Comune di Ascoli Piceno - Scenario alternativo di Piano C1

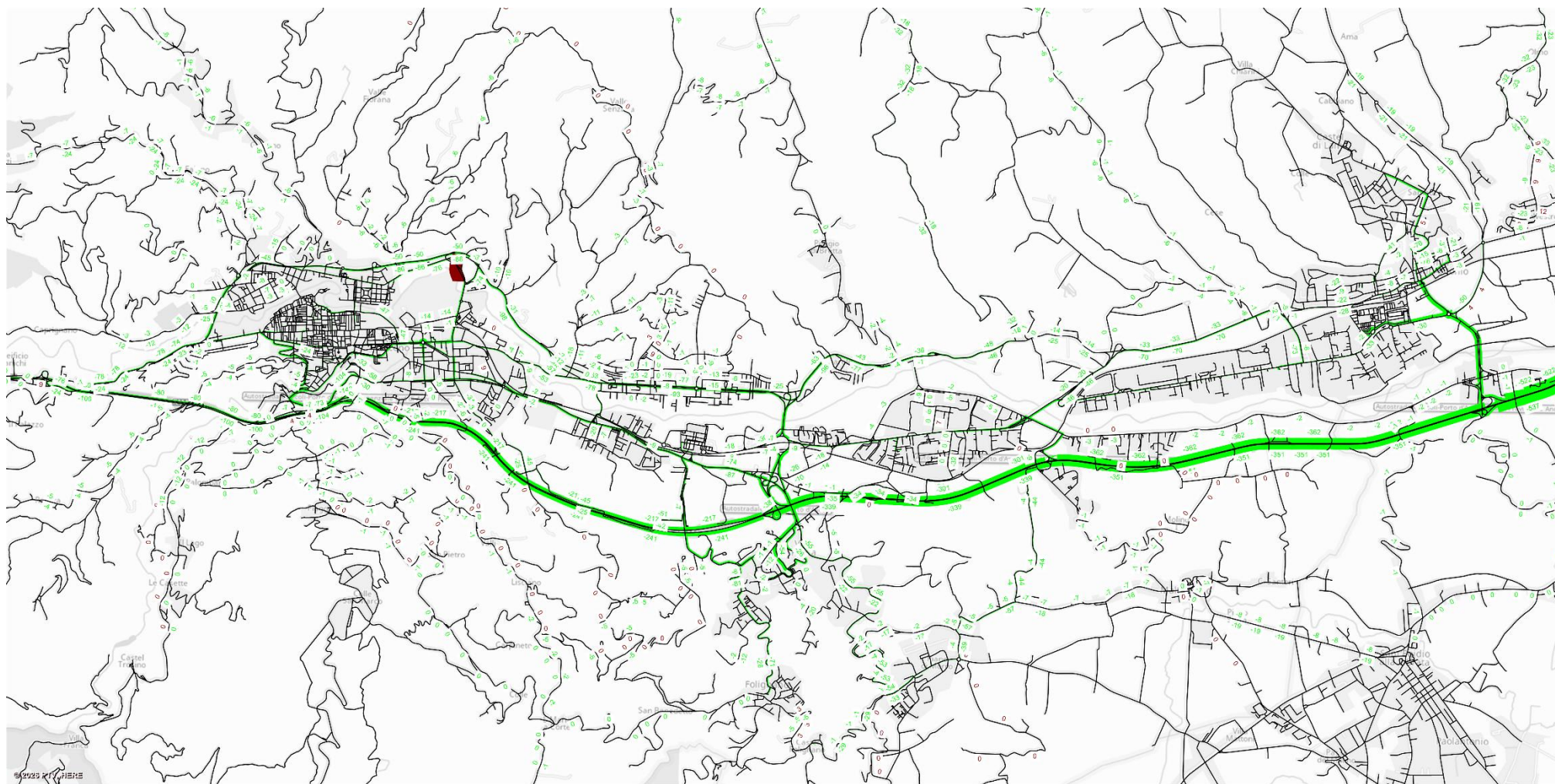


Figura 285 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano C1 - Traffico privato

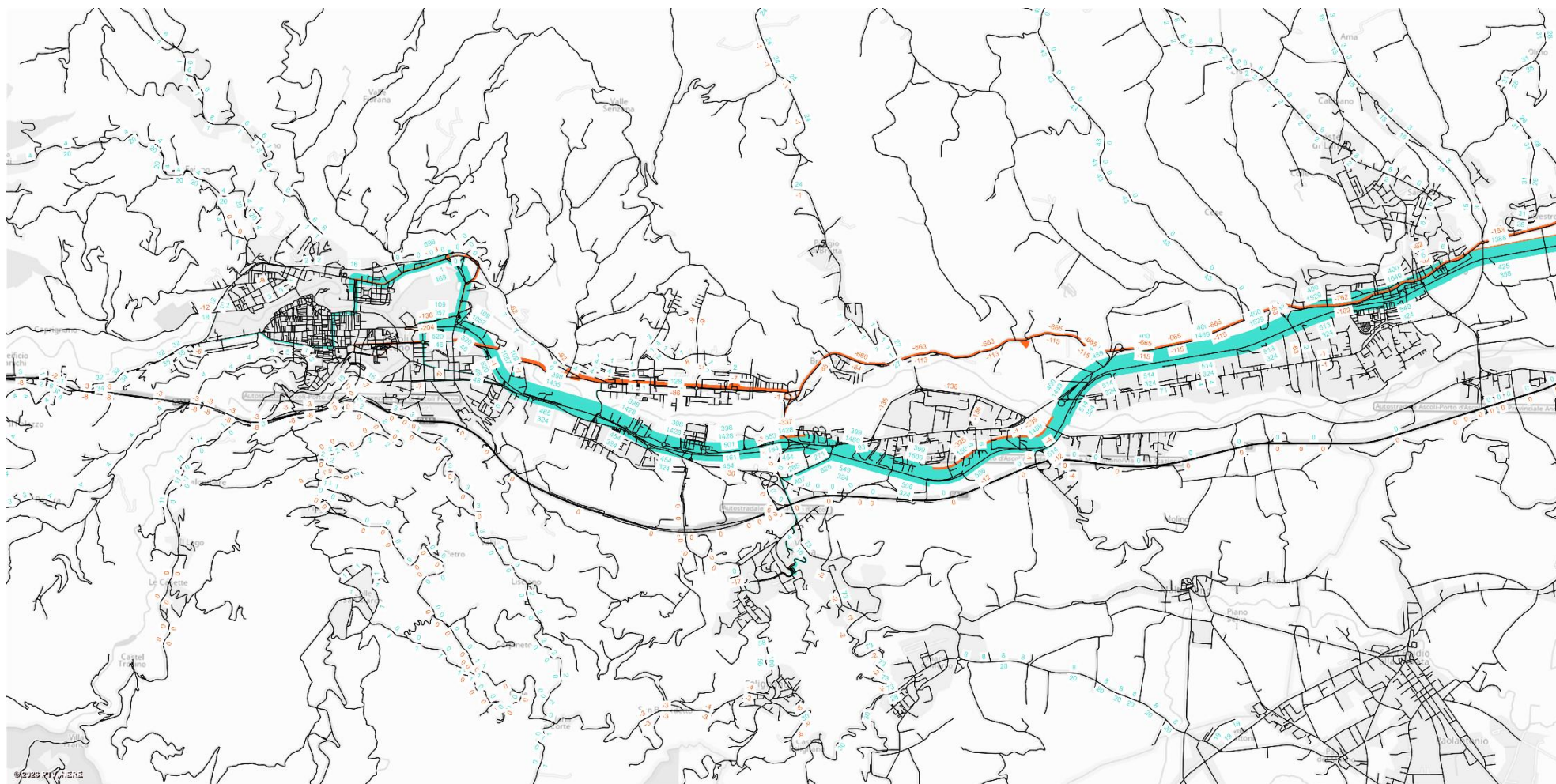


Figura 286 - Rete differenza fra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario alternativo di Piano C1 - Trasporto pubblico

A fronte delle analisi di differenza tra Scenario di Riferimento e Scenario alternativo di Piano C1, è possibile evidenziare una riduzione del traffico privato, in particolare sul Raccordo Autostradale, e un netto aumento complessivo del volume di passeggeri del trasporto pubblico. Si riscontra, in particolar modo, un aumento del volume di passeggeri sulla tratta ferroviaria grazie alla realizzazione del tram-treno, che si affianca al servizio ferroviario garantendo migliori frequenze tra Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto e Grottammare. La tratta urbana del tram-treno, tra Stazione FS e Porta Romana, garantisce inoltre un aumento degli utenti della rete che scelgono il trasporto pubblico all'interno della città. Questi interventi portano a una conseguente diminuzione del numero di passeggeri che scelgono le linee bus ricalcanti il tracciato ferroviario.

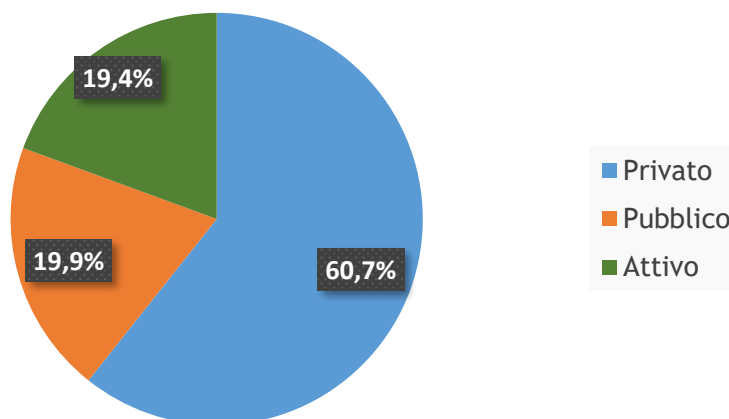
10.3 Confronto tra gli scenari

Di seguito per lo Scenario di Riferimento e per ciascun Scenario alternativo di Piano analizzato si riporta la ripartizione modale tra trasporto privato, trasporto pubblico e mobilità attiva. Vengono svolte analisi distinte per:

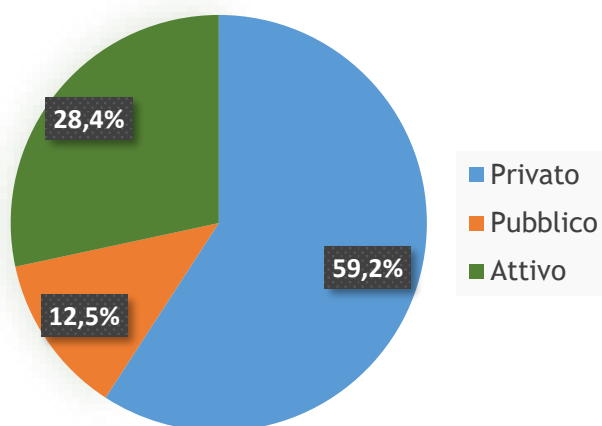
- Spostamenti totali;
- Spostamenti interni, che avvengono tra i comuni di Ascoli Piceno, Folignano e Maltignano;
- Spostamenti di scambio, che avvengono da Ascoli Piceno a fuori dal Comune e da fuori dal Comune ad Ascoli Piceno.

11.3.1 RIPARTIZIONE MODALE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Riparto modale Scenario di Riferimento -
Spostamenti totali



Riparto modale Scenario di
Riferimento - Interni



Riparto modale Scenario di
Riferimento - Scambio

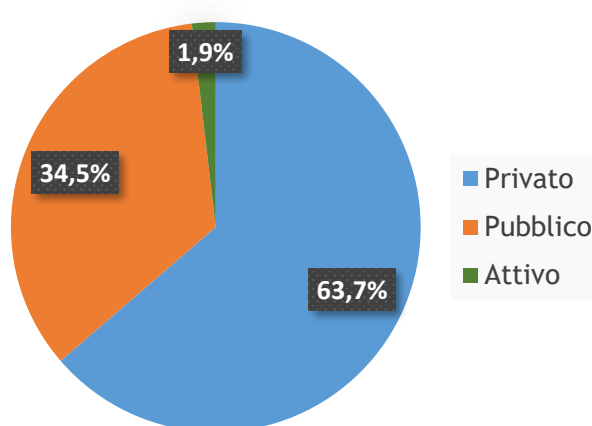
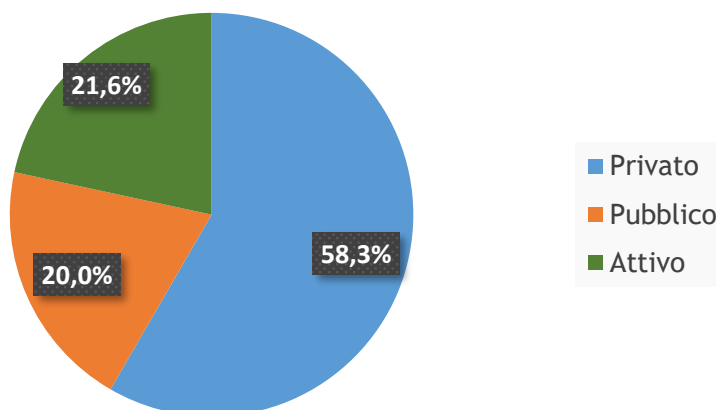


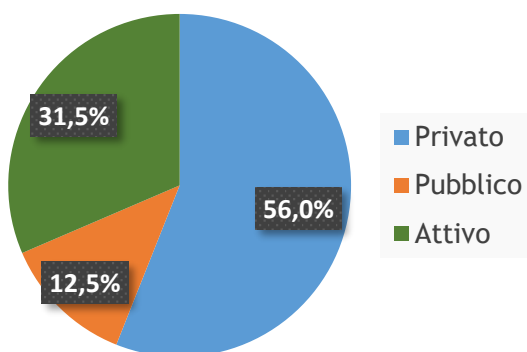
Figura 287 - Ripartizione modale per lo Scenario di Riferimento: Spostamenti totali, interni e di scambio del Comune di Ascoli Piceno

11.3.2 RIPARTIZIONE MODALE DELLO SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO A0

Riparto modale Scenario Alternativo A0 -
Spostamenti totali



Riparto modale Scenario
Alternativo A0 - Interni



Riparto modale Scenario
Alternativo A0 - Interni

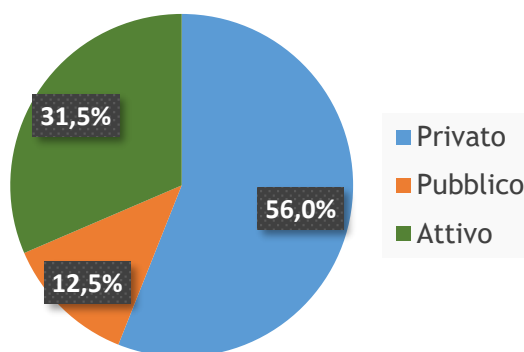
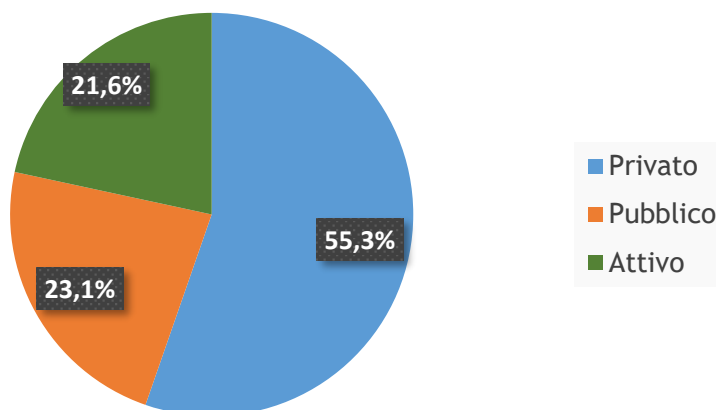


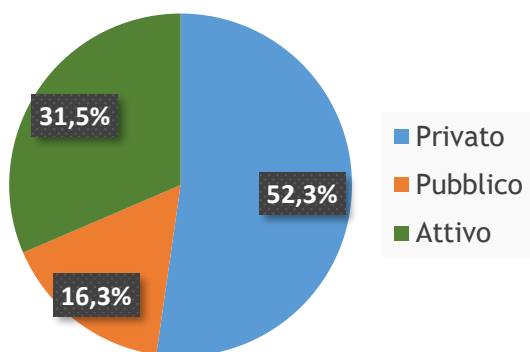
Figura 288 - Ripartizione modale per lo Scenario alternativo di Piano A0: Spostamenti totali, interni e di scambio del Comune di Ascoli Piceno

11.3.3 RIPARTIZIONE MODALE DELLO SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO A1

Riparto modale Scenario Alternativo A1 -
Spostamenti totali



Riparto modale Scenario
Alternativo A1 - Interni



Riparto modale Scenario
Alternativo A1 - Scambio

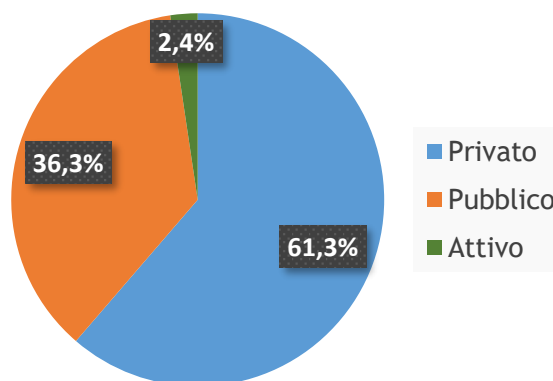
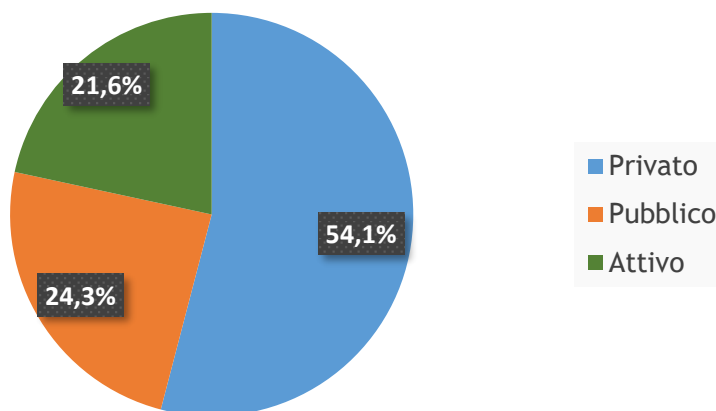


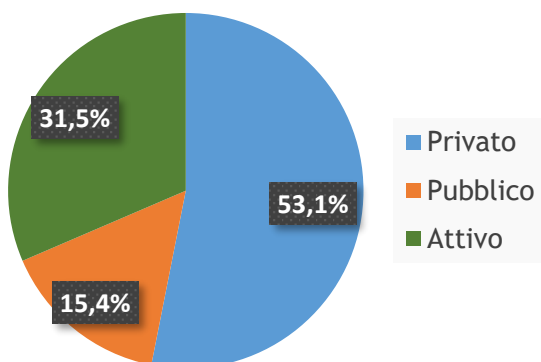
Figura 289 - Ripartizione modale per lo Scenario alternativo di Piano A1: Spostamenti totali, interni e di scambio del Comune di Ascoli Piceno

11.3.4 RIPARTIZIONE MODALE DELLO SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO B1

Riparto modale Scenario Alternativo B1 -
Spostamenti totali



Riparto modale Scenario
Alternativo B1 - Interni



Riparto modale Scenario
Alternativo B1 - Scambio

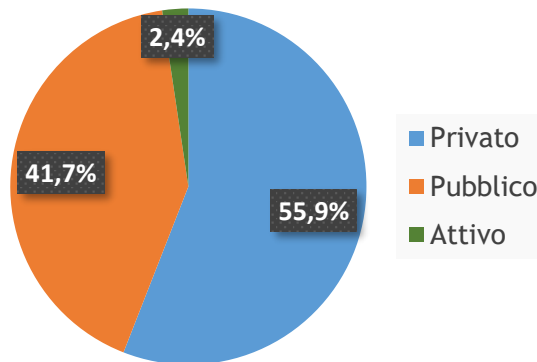
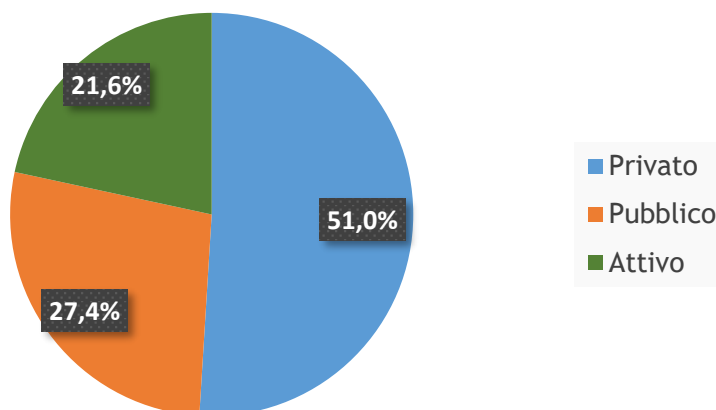


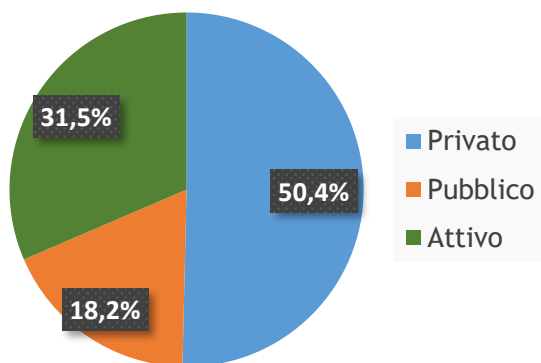
Figura 290 - Ripartizione modale per lo Scenario alternativo di Piano B1: Spostamenti totali, interni e di scambio del Comune di Ascoli Piceno

11.3.5 RIPARTIZIONE MODALE DELLO SCENARIO ALTERNATIVO DI PIANO C1

Riparto modale Scenario Alternativo C1 -
Spostamenti totali



Riparto modale Scenario
Alternativo C1 - Interni



Riparto modale Scenario
Alternativo C1 - Scambio

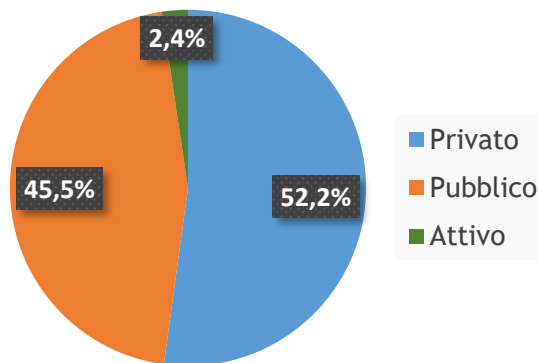
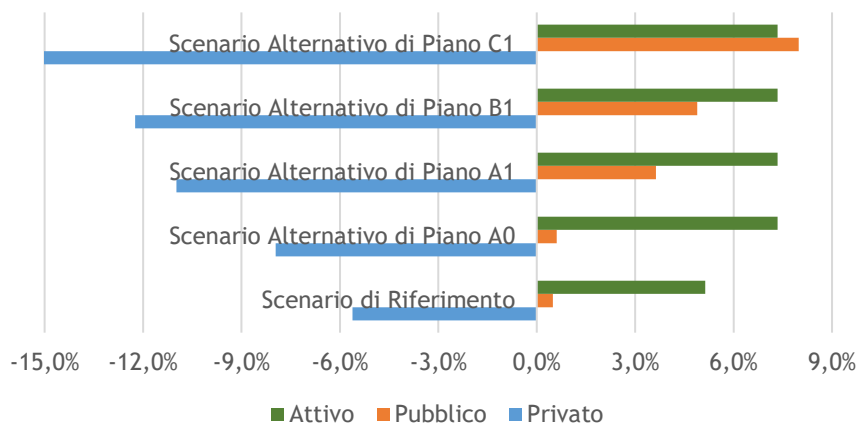


Figura 291 - Ripartizione modale per lo Scenario alternativo di Piano B1: Spostamenti totali, interni e di scambio del Comune di Ascoli Piceno

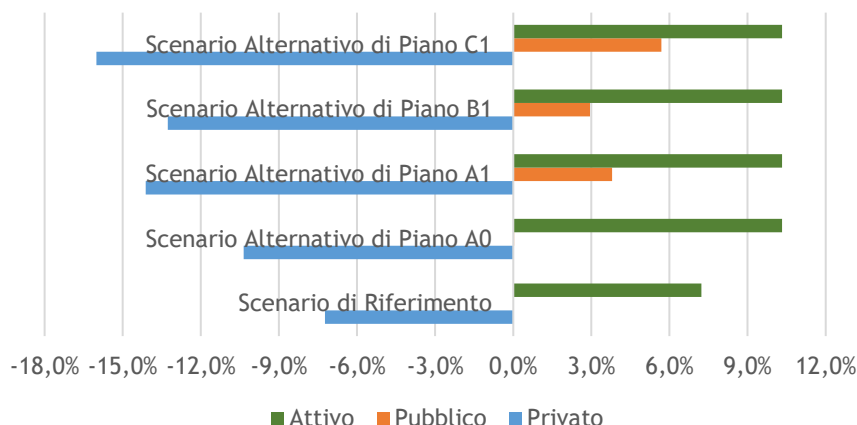
11.3.6 ANALISI DI SINTESI DELLA RIPARTIZIONE MODALE PER GLI SCENARI CONSIDERATI

Vista la situazione della ripartizione modale per ciascuno Scenario alternativo di Piano analizzato è possibile ora svolgere un confronto sistematico tra i dati raccolti secondo quanto segue:

Riparto modale - Variazione della quota modale rispetto a scenario Attuale - Spostamenti totali



Riparto modale - Variazione della quota modale rispetto a scenario Attuale - Spostamenti interni



Riparto modale - Variazione della quota modale rispetto a scenario Attuale - Spostamenti di scambio

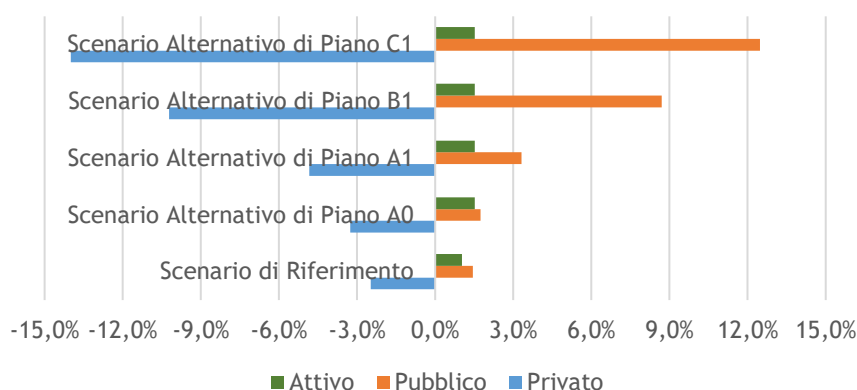


Figura 292 - Variazione della quota modale degli Scenari alternativi di Piano rispetto allo Scenario Attuale

Per svolgere un confronto più completo è possibile tenere in considerazione anche i seguenti indicatori:

Andamento dei veicoli*km per Scenario

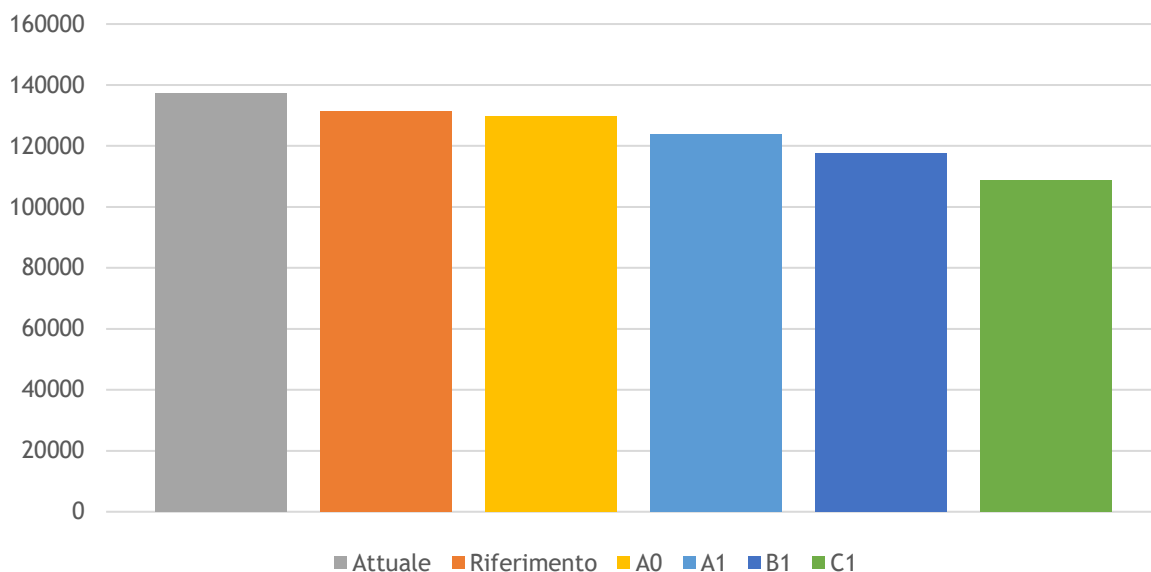


Figura 293 - Andamento dei veicoli*km per scenario

Andamento dei passeggeri*km del trasporto pubblico per scenario

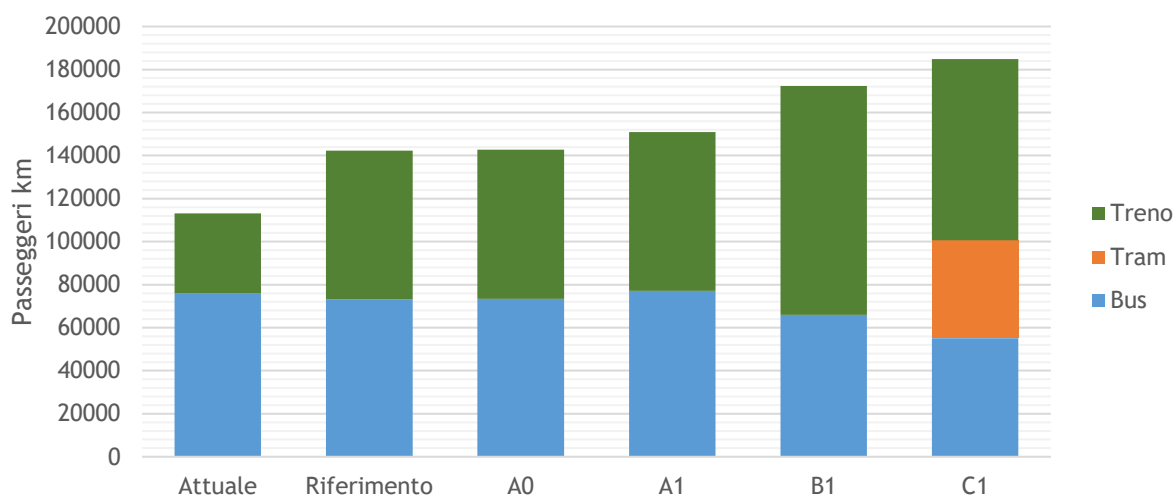


Figura 294 - Andamento dei passeggeri km del trasporto pubblico per scenario

Andamento dei veicoli ora del trasporto privato per Scenario

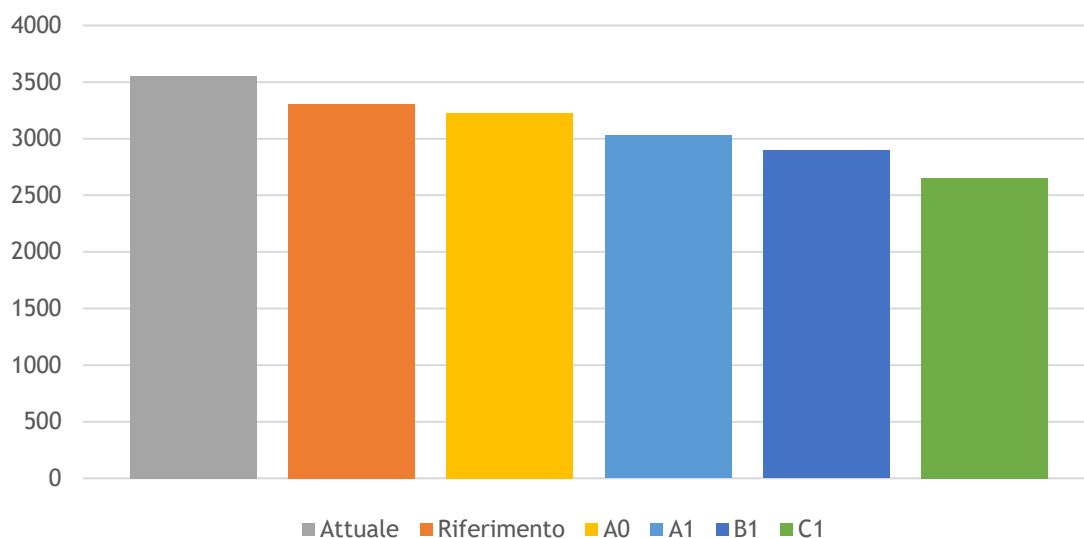


Figura 295 - Andamento veicoli ora del trasporto privato per scenario

Andamento della velocità media traffico privato in km/h per Scenario

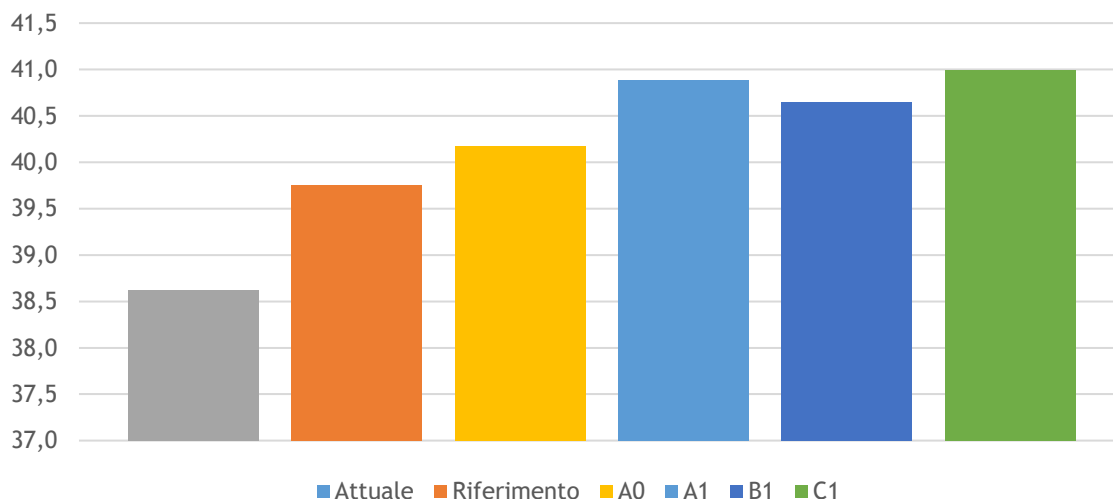


Figura 296 - Andamento della velocità media del traffico privato per scenario in km/h

Andamento delle ore perse in congestione (rete totale) per Scenario

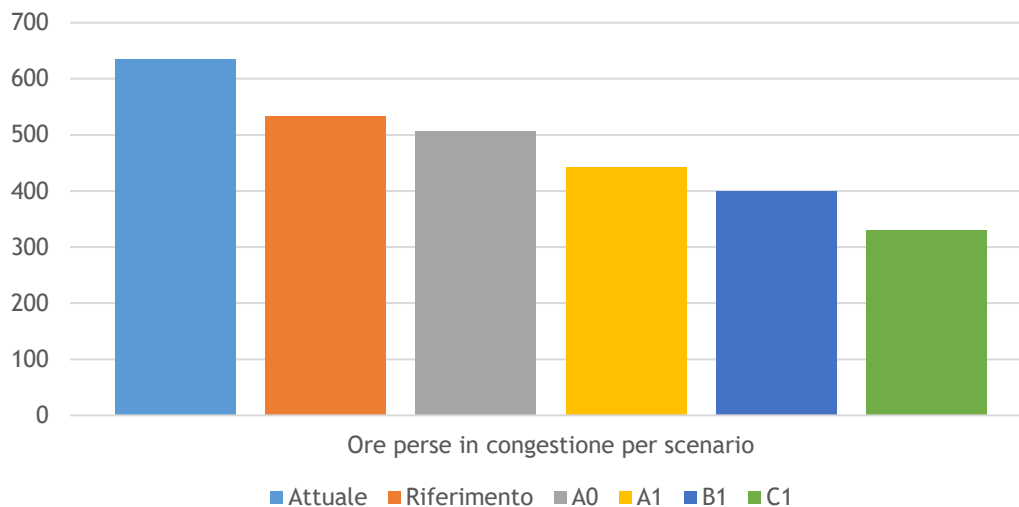


Figura 297 - Andamento delle ore perse in congestione (rete totale) per scenario

Variazione % ore perse in congestione (rete totale) per Scenario

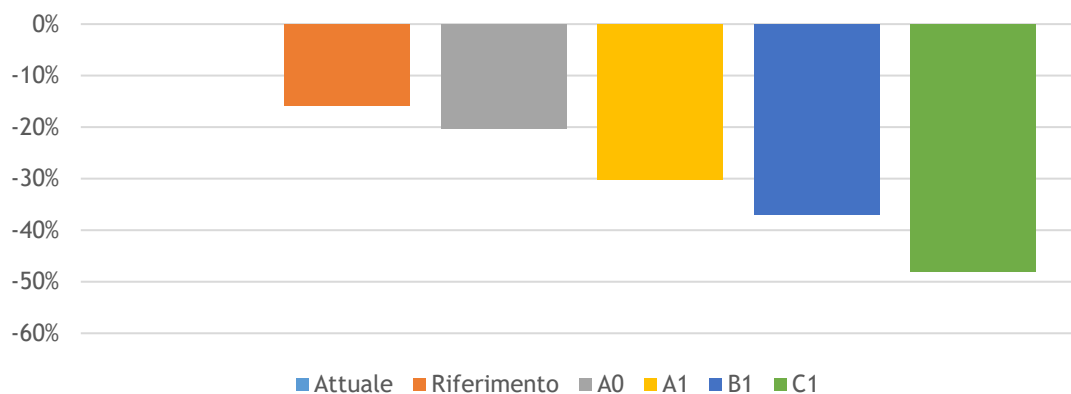


Figura 298 - Variazione % ore perse in congestione (rete totale) per scenario

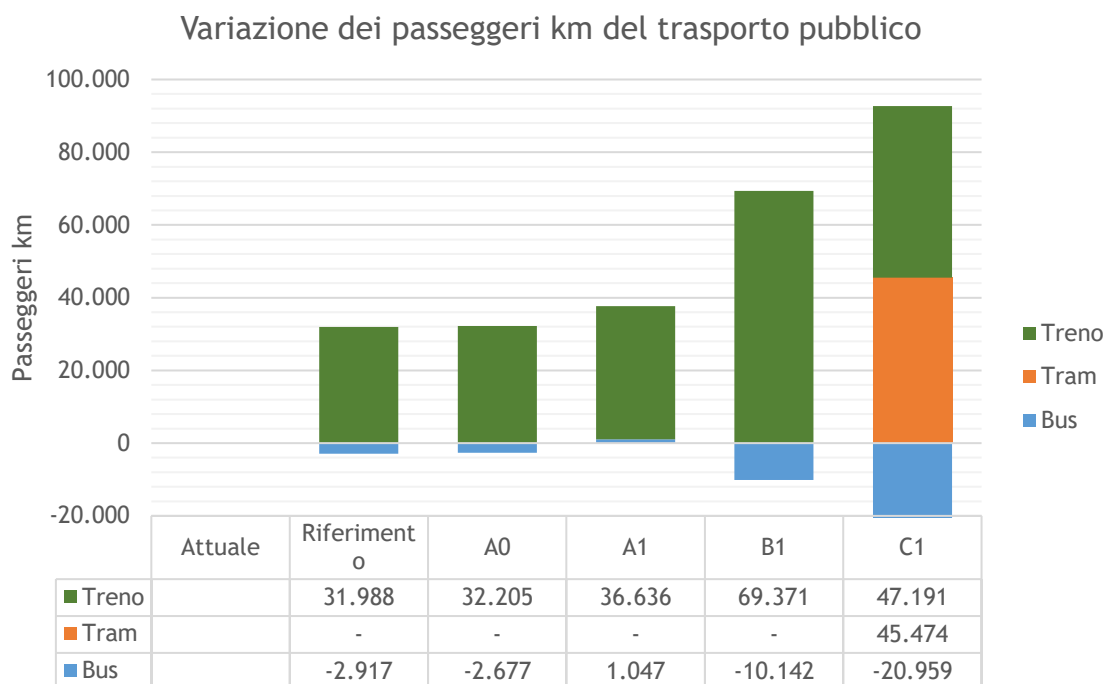


Figura 299 - Variazione dei passeggeri km del trasporto pubblico per scenario

A fronte delle analisi svolte, è possibile osservare come lo scenario più performante tra quelli proposti sia lo Scenario alternativo di Piano C1. Lo Scenario C1 permette, in particolare grazie alla realizzazione del tram-treno e alle migliorie previste per il servizio ferroviario, di massimizzare i valori di diversione modale verso il trasporto pubblico, aumentandone nettamente il volume di passeggeri, nonostante una fisiologica flessione dei passeggeri delle linee bus. Di conseguenza si osserva anche una riduzione del traffico privato, che migliora le condizioni del traffico, in termini di congestione, per gli utenti che continueranno ad utilizzare il proprio veicolo.

Si osservano, inoltre, parziali buone performance anche per gli Scenari alternativi di Piano A1 e B1. Nello Scenario A1 si osservano, in particolare, una netta diminuzione del traffico veicolare all'interno del Comune di Ascoli Piceno e si registrano i valori più alti per quanto riguarda i passeggeri delle linee bus. Nello Scenario B1, invece, si registrano, in particolar modo, una netta diminuzione degli spostamenti veicolari di scambio e i valori massimi di utenti della rete che scelgono la ferrovia per spostarsi.

11 Analisi multi-criteri

11.1 Introduzione e metodologia

La valutazione di scenari alternativi all'interno di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si configura come un classico problema di decisione multicriterio (MCDM - Multi-Criteria Decision Making), che richiede strumenti di supporto alle decisioni in grado di gestire molteplici obiettivi spesso contrastanti tra loro. Le scelte trasportistiche, infatti, generano impatti eterogenei (ambientali, economici, sociali, legati alla mobilità e urbanistici) che non possono essere ridotti a un'unica unità di misura monetaria, rendendo inefficaci le tradizionali Analisi Costi-Benefici (ACB) se utilizzate singolarmente.

Per questo motivo per la presente analisi si è scelto di adottare l'Analytic Hierarchy Process (AHP), sviluppato da Thomas L. Saaty (1980). L'AHP è un metodo di analisi gerarchica che permette di modellare problemi complessi

in una struttura multilivello, consentendo di combinare rigorosamente valutazioni qualitative e misurazioni quantitative. La forza del metodo risiede nella sua capacità di tradurre giudizi soggettivi ed empirici in pesi numerici oggettivi, verificando matematicamente la coerenza logica del decisore.

Il processo AHP, quindi, si basa su tre principi fondamentali:

- Scomposizione del problema e Strutturazione gerarchica su più livelli;
- Confronto a coppie delle diverse alternative;
- Sintesi delle preferenze.

Si riporta di seguito brevemente il procedimento svolto per l'Analisi Multi-Criteri e per la selezione del miglior Scenario alternativo di Piano tra quelli descritti ai Capitoli 9.5.2 e 11.2. Si rimanda all'Allegato AP2_Analisi Multi-criteri per una trattazione più ampia riguardante l'analisi svolta.

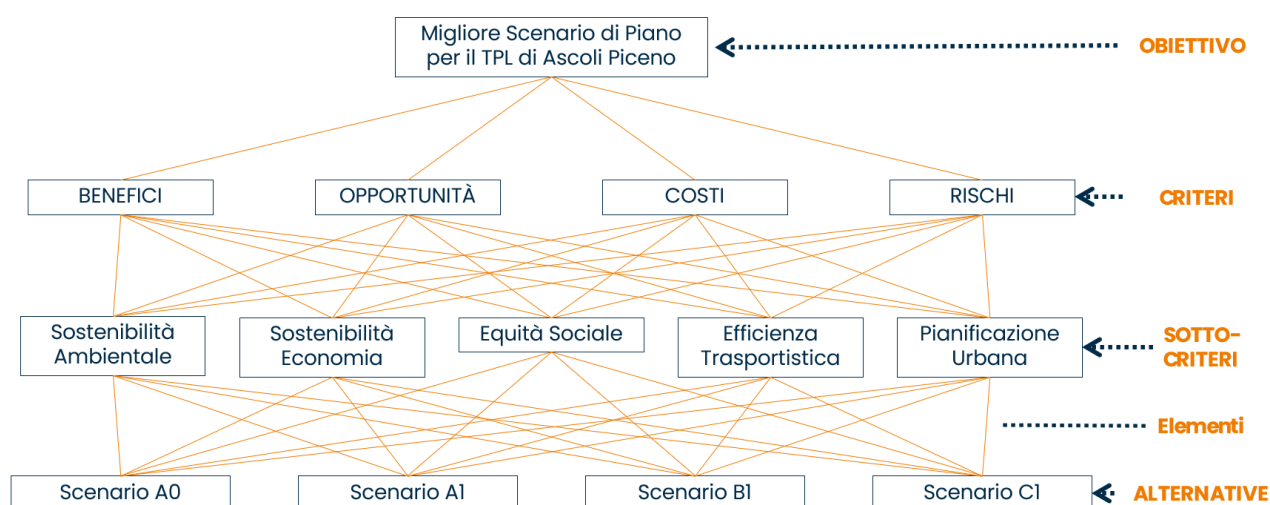


Figura 300 - La strutturazione gerarchica dell'analisi multi-criteri tramite processo AHP

Tabella 8 - Criteri, Sotto-Criteri ed Elementi tenuti in considerazione nell'Analisi Multi-Criteri

Criteri	Sotto-Criteri	Elementi
Benefici	Ambientale	Riduzione di gas climalteranti
		Riduzione di inquinamento dell'aria
	Economico	Aumenti di introiti da tariffa
	Sociale	Coerenza con le aspettative locali
		Equità territoriale
	Mobilità	Ripartizione modale
		Accessibilità spaziale
		Affidabilità e regolarità
		Tempi di viaggio
	Urbanistico	Sinergia con altri progetti urbani
		Aumento della resilienza urbana
Opportunità	Ambientale	Impatto acustico
	Economico	Valorizzazione commerciale delle attività economiche
		Diminuzione dei costi di manutenzione stradale

Criteri	Sotto-Criteri	Elementi
	Sociale	Aumento del valore immobiliare
		Equità territoriale
		Inclusività
	Mobilità	Sicurezza stradale
	Urbanistico	Connessione fra le diverse città della provincia
		Creazione di una nuova immagine urbana
		Miglioramento della qualità urbana
Costi	Economico	Costi di investimento
		Sostenibilità finanziaria
		Costi operativi
	Sociale	Tempi di costruzione
		Riduzione di introiti per il commercio locale durante i cantieri
	Mobilità	Ridisegno dello spazio veicolare
Rischi	Economico	Carenza fonti di finanziamento nazionali e/o regionali
	Sociale	Contrarietà al progetto
	Mobilità	Modiche sostanziali agli schemi di circolazione
	Urbanistico	Presenza di vincoli territoriali

11.1.1 AGGREGAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI SCENARI

Tabella 9 - Esempio di pesatura dei benefici tramite confronto a coppie di sotto-criteri ed elementi considerati

	Ambientale	Economico	Sociale	Mobilità	Urbanistico
Ambientale	1	2	1/2	1/3	1/3
Economico	1/2	1	1/3	1/4	1/4
Sociale	2	3	1	1/3	1/2
Mobilità	3	4	3	1	2
Urbanistico	3	4	2	1/2	1
Importanza	0,11	0,07	0,15	0,41	0,24

Ambientale	Riduzione di gas climalteranti	Riduzione di inquinamento dell'aria
Riduzione di gas climalteranti	1	2
Riduzione di inquinamento dell'aria	1/2	1
Importanza	0,67	0,33

Sociale	Coerenza con le aspettative locali	Equità territoriale
Coerenza con le aspettative locali	1	1/2
Equità territoriale	2	1
Importanza	0,33	0,67

Mobilità	Ripartizione modale	Accessibilità spaziale	Affidabilità e regolarità	Tempi di viaggio
Ripartizione modale	1	2	3	4
Accessibilità spaziale	1/2	1	1/3	1
Affidabilità e regolarità	1/3	3	1	3
Tempi di viaggio	1/4	1	1/3	1
Importanza	0,55	0,17	0,23	0,13

Urbanistico	Sinergia con altri progetti urbani	Aumento della resilienza urbana
Sinergia con altri progetti urbani	1	1/2
Aumento della resilienza urbana	2	1
Importanza	0,33	0,67

Tabella 10 - Esempio di pesatura dell'importanza di ciascun elemento per ogni Scenario alternativo di Piano considerato

Importanza	A0	A1	B1	C1
A0	1	1/2	1/4	1/6
A1	2	1	1/2	1/5
B1	4	2	1	1/2
C1	6	5	2	1
Riduzione di gas climalteranti	0,08	0,12	0,27	0,54

Importanza	A0	A1	B1	C1
A0	1	1	1/3	1/5
A1	1	1	1/2	1/4
B1	3	2	1	1/2
C1	5	4	2	1
Riduzione di inquinamento dell'aria	0,10	0,13	0,26	0,51

Tabella 11 - Risultati aggregati dell'Analisi Multi-Criteri - Benefici

	Ambientale	Economico	Sociale	Mobilità	Urbanistico
Peso	0,11	0,07	0,15	0,41	0,24

	Ambientale		Economico	Sociale		Mobilità				Urbanistico		Totale
	Riduzione di gas climalteranti	Riduzione di inquinamento dell'aria	Aumenti di introiti da tariffa	Coerenza con le aspettative locali	Equità territoriale	Ripartizione modale	Accessibilità spaziale	Affidabilità e regolarità	Tempi di viaggio	Sinergia con altri progetti urbani	Aumento della resilienza urbana	
Peso	0,67	0,33	1,00	0,33	0,67	0,55	0,17	0,23	0,13	0,33	0,67	
Peso relativo	0,07	0,04	0,07	0,05	0,10	0,23	0,07	0,10	0,05	0,08	0,16	
A0	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,00	0,01	0,02	0,10
A1	0,01	0,00	0,01	0,01	0,02	0,04	0,01	0,01	0,00	0,01	0,02	0,16
B1	0,02	0,01	0,02	0,02	0,03	0,05	0,03	0,03	0,01	0,02	0,03	0,27
C1	0,04	0,02	0,03	0,01	0,05	0,11	0,02	0,05	0,03	0,04	0,08	0,47

Tabella 12 - Comparazione finale degli Scenari alternativi di Piano

					PESO FINALE	POSIZIONE	PESO FINALE	POSIZIONE	PESO FINALE	POSIZIONE		
Risultati	B	O	C	R	B*O*1/C*1/R		B+O-C-R		$B^{(1/2)} * C^{(-1/2)} * O^{(1/2)} * R^{(-1/2)}$		MEDIA POSIZIONE	
A0	0,18	0,09	0,15	0,10	1,13	4	0,02	4	1,06	4	3,75	
A1	0,27	0,09	0,13	0,09	2,09	2	0,14	3	1,45	2	2,75	
B1	0,46	0,14	0,27	0,12	1,89	3	0,20	2	1,37	3	2,50	
C1	0,81	0,19	0,31	0,23	2,21	1	0,47	1	1,49	1	1,00	

11.2 Risultati dell'analisi

Alla luce dei risultati dell'analisi multicriteri, lo Scenario alternativo di Piano preferibile arrivato in prima posizione in tutti i metodi di comparazione è quello del tram-treno (C1), da qui in avanti **'Scenario di Piano'**. Il concetto di tram-treno, esemplificato dal "modello Karlsruhe", costituisce una strategia innovativa e di elevata efficacia per la riqualificazione dell'infrastruttura ferroviaria locale e regionale esistente. Tale approccio realizza una fusione funzionale tra le reti tranviarie urbane e le linee ferroviarie suburbane/regionali, offrendo un servizio misto destinato sia alla mobilità urbana che a quella regionale. Il suo principale punto di forza risiede nella capacità di circolazione passante (through-running capability): i tram-treno utilizzano i binari tranviari a livello stradale nei centri urbani per poi transitare sulle linee ferroviarie principali nelle aree circostanti, eliminando la necessità di interscambio modale per i passeggeri. Ciò comporta un miglioramento significativo della connettività, della convenienza e della frequenza del servizio, rendendo il trasporto ferroviario locale un'opzione di mobilità più attrattiva.

Di seguito sono presenti, infine, i flussogrammi fra lo Scenario di Piano scelto e lo stato attuale, evidenziandone gli importanti risultati in termini di riduzione dell'uso dell'auto e dell'aumento del trasporto pubblico.



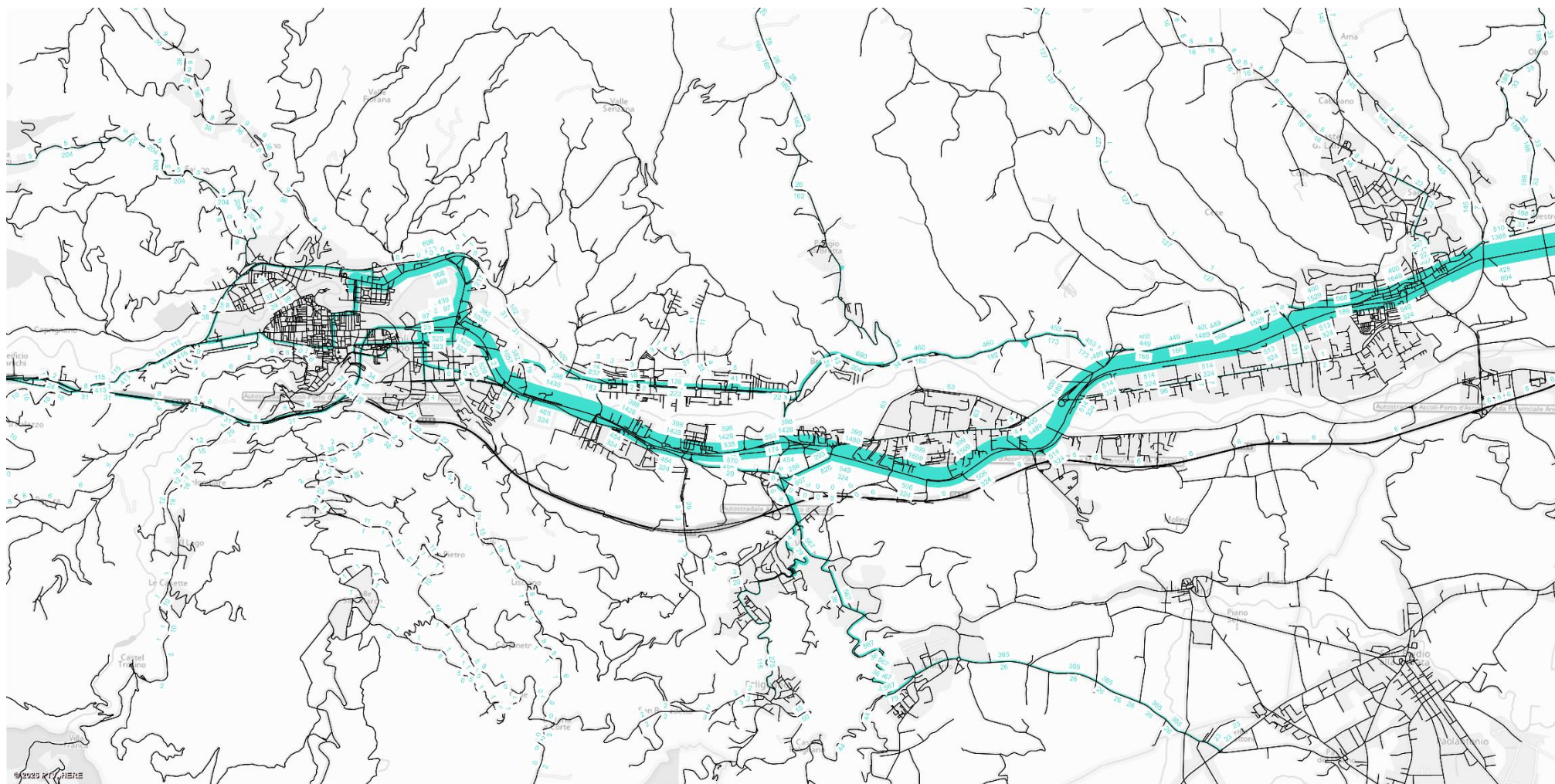


Figura 302 - Rete differenza fra Attuale e lo Scenario di Piano - Trasporto pubblico

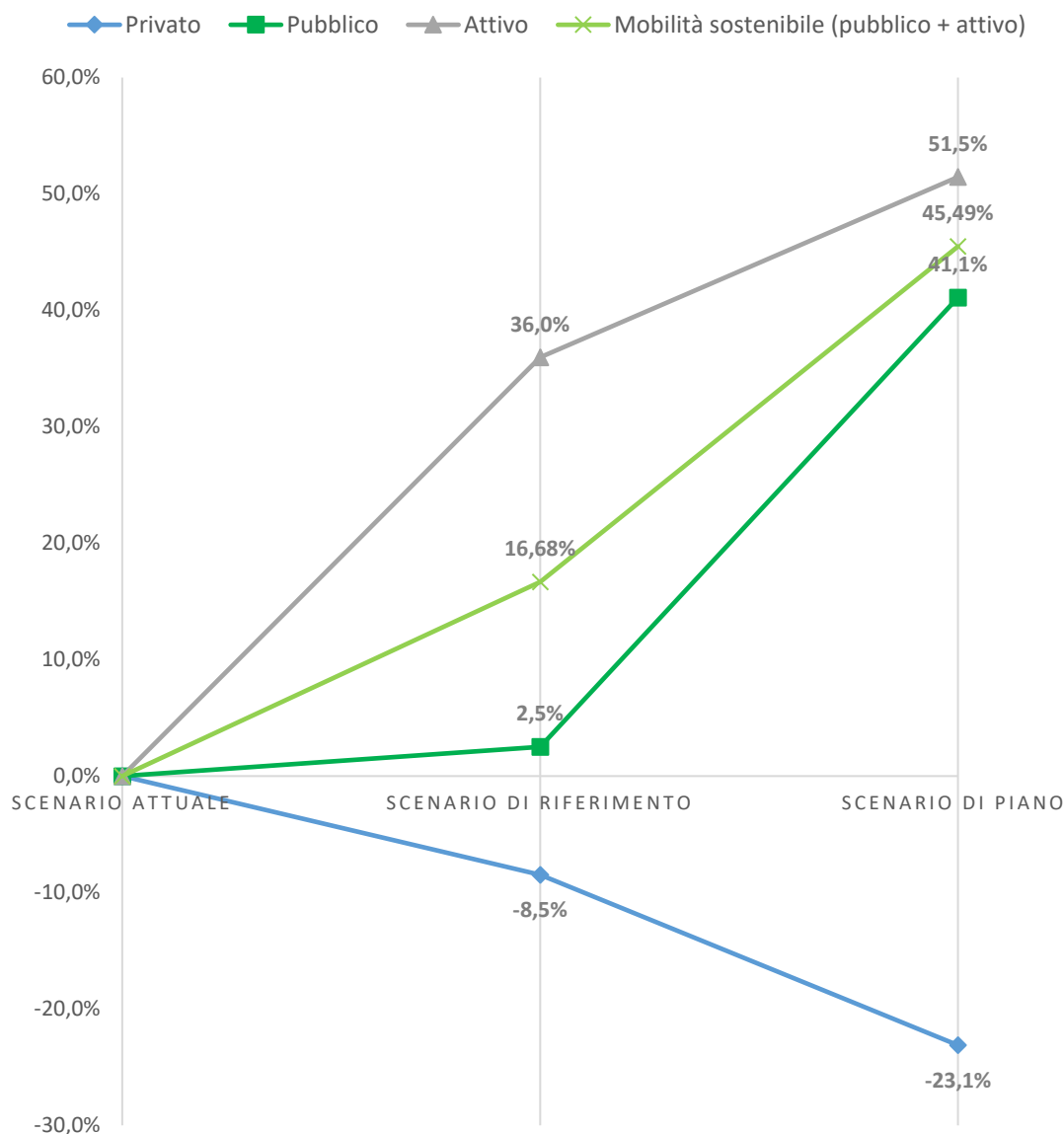


Figura 303 - Variazione assoluta del numero di spostamenti nei vari scenari - Spostamenti totali

Lo scenario vince quindi non solo per i migliori risultati trasportistici (superiori a quelli del target di Piano prodotto tramite backcasting) ma anche perché garantisce in generale importanti benefici esterni, come la rivitalizzazione del centro storico, la semplificazione dello schema del trasporto pubblico, con importanti economie operative e un servizio potenzialmente universale per tutte le esigenze di spostamento (urbane, suburbane, extraurbane). Il sistema tram-treno può rappresentare infatti la soluzione strategica a lungo termine per ristrutturare l'assetto spaziale urbano: potenziando la mobilità su ferro e il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, si può unire la contrazione della presenza di auto e il recupero di spazio pubblico di qualità da restituire alla collettività. La scelta del tram-treno come soluzione strategica è peraltro in coerenza alle scelte pianificatorie sovraordinate, che già lo inserivano nel Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale.

I risultati evidenziano però altresì la presenza di valori di costo e rischio superiori agli altri scenari. Nonostante il successo del modello Karlsruhe, la sua scalabilità è, in contesti a minore densità demografica, molto complessa. Il contesto di Ascoli Piceno rappresenta il laboratorio ideale per testare il passaggio da una mobilità frammentata a una mobilità come servizio territoriale, che contribuisca alla ricucitura tra centro e periferia, e tra gli insediamenti collinari e la valle del Tronto. Pertanto, sebbene il Tram-Treno offra un potenziale conside-

revoles per valorizzare le risorse ferroviarie sottoutilizzate, la sua implementazione richiede un'attenta pianificazione che tenga conto della domanda locale, dei vincoli infrastrutturali preesistenti e di una solida strategia istituzionale volta a garantirne un'applicabilità estesa oltre i suoi contesti iniziali di successo ad alta densità.

La soluzione tram-treno risponde alle criticità elencate mediante il miglioramento della frequenza e dell'accessibilità del servizio lungo il corridoio Ascoli-Grottammare, l'abilitazione di servizi diretti e senza soluzione di continuità su ferro tra gli insediamenti suburbani e le principali destinazioni urbane e la possibilità di ristrutturare i servizi di autobus in funzione di alimentatori (feeder) del sistema ferroviario, riducendo le ridondanze in termini di bus-chilometri e i costi operativi.

La creazione di un corridoio forte di trasporto pubblico passante dal centro storico, abbinato a misure di regolamentazione dello spazio pubblico quali l'ampliamento della Zona a Traffico Limitato e delle Aree Pedonali Urbane, grazie al forte incentivo alla diversione modale permetterà di liberare spazio pubblico attualmente utilizzato a parcheggio, non solo in centro storico ma anche nei quartieri limitrofi. Grazie al trasferimento modale, il tram-treno agisce come vettore di rigenerazione dello spazio pubblico.

La soluzione per gestire la complessità (normativa, infrastrutturale, economica) della messa in opera del tram-treno si baserà quindi su una visione evolutiva per periodi. Per mitigare i rischi di un intervento dirompente, distribuire l'investimento nel tempo e soprattutto creare un sistema di mobilità a sostegno del tram-treno, lo Scenario di Piano adotta quindi un approccio incrementale. La strategia di attuazione presenta quindi un'evoluzione progressiva, con orizzonti temporali di interventi a crescente integrazione e maturità che creano le condizioni – tecniche, operative e culturali – per l'eventuale realizzazione del sistema tram-treno.

Attraverso le singole azioni di piano, gli orizzonti del PUMS delineano una scala progressiva:

- 1) razionalizzare e stabilizzare il sistema esistente riordinando l'offerta di trasporto pubblico;
- 2) creare corridoi di transito forti e leggibili, attivando fin da subito il corridoio in centro storico, benché temporaneamente gestito con bus (come da scenario 1 dell'assetto TPL urbano);
- 3) spostare la domanda e la struttura verso il ferro, attraverso tutti gli interventi possibili per la riorganizzazione del sistema, anticipando l'ossatura del tram-treno (come da scenario B-C dell'assetto TPL extraurbano);
- 4) attivare il tram-treno e la sua tratta di penetrazione urbana (definitiva integrazione dello scenario 1 con lo scenario C).

In conclusione, sull'assunto che il tram-treno possa essere uno strumento di trasformazione radicale del sistema di trasporto pubblico, la sfida dell'attuazione si risolve con la strategia incrementale, che risponde a criteri di sostenibilità economica, mitigando il rischio tramite un'implementazione graduale, che assicuri la massima resilienza operativa e distribuisce l'investimento finanziario nel tempo, sia di sostenibilità sociale, preparando sistematicamente il tessuto urbano alla transizione verso il tram-treno.

12 Priorità degli interventi e stima preliminare dei costi

12.1 Riepilogo degli interventi e definizione delle priorità

Nella tabella seguente si riportano gli interventi previsti negli scenari temporali del PUMS.

Tabella 13 - Riepilogo interventi

Categoria	Codice	Voce	Breve periodo	Medio Periodo	Lungo Periodo
Regolamentazione dello spazio pubblico	R1a	Ampliare le aree pedonali		x	
	R1b	Potenziare le zone 30	x		
	R1c	Interventi di traffic calming		x	
	R1d	Indicazioni per le strade scolastiche	x		
	R1e	Nuovo perimetro Zona a traffico limitato - Fase 1	x		
	R1e	Nuovo perimetro Zona a traffico limitato - Fase 2		x	
	R1f	Porte telematiche e ITS per il controllo automatico degli ingressi - Fase 1	x		
	R1f	Porte telematiche e ITS per il controllo automatico degli ingressi - Fase 2		x	
	R2a	Riorganizzazione della sosta libera, a pagamento e riservata	x		
	R2b	Adeguamento delle tariffe			x
	R2c	Potenziamento dei parcheggi scambiatori		x	
	R3a	Rete di colonnine di ricarica	x		
	R3b	Incentivi alla mobilità elettrica privata		x	
	R3c	Decarbonizzazione del parco veicolare comunale			x
	R4a	Hub logistico di interscambio		x	
	R4b	Micro punti di scambio sul territorio		x	
	R4c	Politiche di incentivo alle cargo bike		x	
Mobilità collettiva	C1a	Realizzazione servizio a chiamata per frazioni	x		
	C1b	Riorganizzazione delle linee urbane	x		
	C2a	Potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale		x	
	C2b	Ristrutturazione del servizio extraurbano su gomma		x	
	C2c	Realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero (tramreno)			x
	C2d	Potenziamento del servizio extraurbano con Roma			x
	C2e	Potenziamento del servizio per gli aeroporti		x	
	C3a	Decarbonizzazione parco veicolare TPL			x
	C3b	Stazione di ricarica per mezzi pubblici			x
Qualità dello spazio pubblico	Q1a	Rete di rastrelliere per l'interscambio modale	x		
	Q1b	Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico		x	
	Q2a	Mobility Management di Consorzio	x		
	Q2b	Mobility Management scolastico	x		

Categoria	Codice	Voce	Breve periodo	Medio Periodo	Lungo Periodo
	Q2c	Incentivi per la mobilità		x	
	Q3a	Wayfinding urbano	x		
	Q3b	Wayfinding integrato con la rete dei Cammini	x		
	Q3c	Wayfinding dei percorsi cicloturistici	x		
	Q4a	Depaving e coperture vegetali		x	
	Q4b	Pensiline smart		x	
	Q4c	Mappatura dei rifugi climatici			x
	Q4d	Stazioni di rilevamento inquinanti			x
	Q4e	Recupero di giardini storici, chioschi e spazi di risulta		x	
	Q5	Indicazioni per il PEBA	x		
	Q6	Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano	x		

12.2 Stima dei costi

Il presente capitolo delinea il quadro economico necessario per l'attuazione delle strategie del Piano, fornendo una valutazione degli investimenti previsti per il decennio di vigenza del PUMS. È fondamentale premettere che i costi qui 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 (preliminare, definitiva ed esecutiva) dei singoli interventi.

La programmazione economica è stata concepita per essere spalmata sull'arco dei 10 anni, con una distribuzione temporale degli investimenti che segue la priorità delle azioni e l'articolazione dei diversi orizzonti temporali (breve, medio e lungo periodo). Nella valutazione finanziaria, particolare attenzione è stata posta alla variazione del costo operativo: molti degli interventi previsti, pur richiedendo una spesa d'investimento iniziale significativa, sono finalizzati a una razionalizzazione e a un efficientamento del sistema della mobilità tale da generare, a regime, una diminuzione dei costi di esercizio, ottimizzando le risorse correnti dell'Ente.

Infine, si specifica che il Piano non grava interamente sulle finanze comunali. L'attuazione delle opere e dei servizi potrà avvenire attraverso un modello di finanziamento multi-canale: molti degli interventi non saranno in capo esclusivamente al Comune di Ascoli Piceno, ma potranno beneficiare di partecipazioni o essere interamente coperti da altri soggetti (come per le stazioni da riattivare) o da soggetti privati attraverso procedure di *project financing*, partenariati pubblico-privati o altre forme di concessione, massimizzando così la capacità di trasformazione del territorio senza compromettere gli equilibri di bilancio locale.

Si riporta una tabella riassuntiva della stima dei costi, oltre a una tabella riassuntiva degli interventi la cui quantificazione puntuale deriva da successive procedure attuative del PUMS.

Tabella 14 - Stima dei costi

Categoria	Codice	Voce	u.m	Quantità	costo unitario (€)	Costo totale capitale (€)	Breve periodo (0-2 anni)	Medio Periodo (2-5 anni)	Lungo Periodo (5-10 anni)
Regolamentazione dello spazio pubblico	R1a	Ampliare le aree pedonali - segnaletica	n°	10	200	2.000,00		x	
	R1b	Potenziare le zone 30 - segnaletica	n°	84	200	16.800,00	x		
	R1d	Indicazioni per le strade scolastiche - segnaletica per progetto pilota	n° varchi	2	200	400,00	x		
	R1e	Nuovo perimetro Zona a traffico limitato - Fase 1 - segnaletica	n°	41	200	8.200,00	x		
	R1e	Nuovo perimetro Zona a traffico limitato - Fase 2 - segnaletica	n°	12	200	2.400,00		x	
	R1f	Porte telematiche e ITS per il controllo automatico degli ingressi - Fase 2	n°	5	15.000	75.000,00		x	
	R3a	Rete di colonnine di ricarica	n°	12	10.000	120.000,00	x		
	R4a	Hub logistico di interscambio	n°	1	100.000	100.000,00		x	
	R4b	Micro punti di scambio sul territorio	n°	5	10.000	50.000,00		x	
Qualità dello spazio pubblico	Q1a	Rete di rastrelliere per l'interscambio modale	n°	78	5.000	390.000,00	x		
	Q1b	Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico	n°	5	1.000	5.000,00		x	
TOTALE PUMS						769.800,00			

Tabella 15 - Interventi la cui quantificazione puntuale deriva da successive procedure attuative del PUMS

Categoria	Codice	Voce	Osservazioni sul costo capitale	Variazione del costo operativo	Breve periodo (0-2 anni)	Medio Periodo (2-5 anni)	Lungo Periodo (5-10 anni)
Regolamentazione dello spazio pubblico	R1c	Interventi di traffic calming	Gli interventi di traffic calming dovranno essere inseriti nel Piano Triennale delle OOPP come adeguamenti della sede stradale all'interno della politica delle Zone 30	Potenziamento riduzione dei costi di manutenzione per minore usura del manto stradale		x	
	R2a	Riorganizzazione della sosta libera, a pagamento e riservata	Il costo della riorganizzazione della sosta sarà dettagliato nel Piano di Settore della Sosta	Potenziamento maggiori introiti	x		
	R2b	Adeguamento delle tariffe	L'adeguamento delle tariffe sarà dettagliato nel Piano di Settore della Sosta	Potenziamento maggiori introiti			x
	R2c	Potenziamento dei parcheggi scambiatori	Costi immateriali pari al costo di messa a sistema anche comunivativa e promozionale	Potenziamento maggiori introiti		x	
	R3b	Incentivi alla mobilità elettrica privata	Rapportato al costo delle iniziative di promozione	Possibile riduzione di spesa privata e pubblica per esternalità da trasporto privato		x	
	R3c	Decarbonizzazione del parco veicolare comunale	Da valutare in base alla consistenza futura del parco veicolare comunale	Possibile riduzione di spesa pubblica per gestione e per esternalità da trasporto privato			x
	R4c	Politiche di incentivo alle cargo bike	Rapportato al costo delle iniziative di promozione			x	
Mobilità collettiva	C1a	Realizzazione servizio a chiamata per frazioni	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Miglioramento del rapporto ricavi/costi	x		
	C1b	Riorganizzazione delle linee urbane	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Diminuzione del costo chilometrico unitario per maggiore Vcomm della rete. Aumento dei ricavi da tariffa	x		
	C2a	Potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Proporzionato all'aumento dei treni*km. Aumento dei ricavi da tariffa		x	
	C2b	Ristrutturazione del servizio extraurbano su gomma	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Diminuzione del costo chilometrico unitario per maggiore Vcomm della rete. Aumento dei ricavi da tariffa		x	
	C2c	Realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero (tramreno)	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Razionalizzazione dei costi grazie alla integrazione completa tra trasporto urbano e extraurbano. Aumento dei ricavi da tariffa			x
	C2d	Potenziamento del servizio extraurbano con Roma	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Proporzionato all'aumento dei treni*km (o bus*km). Aumento dei ricavi da tariffa			x
	C2e	Potenziamento del servizio per gli aeroporti	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Proporzionato all'aumento dei treni*km (o bus*km). Aumento dei ricavi da tariffa		x	
	C3a	Decarbonizzazione parco veicolare TPL	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Possibile riduzione di spesa del gestore per semplificazione power-train dei veicoli			x
	C3b	Stazione di ricarica per mezzi pubblici	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale	Dipendente dai valori di mercato dell'energia e dei combustibili tradizionali			x
	Q2a	Mobility Management di Consorzio	Razionalizzazione dei costi grazie all'aggregazione di più soggetti contermini		x		
Qualità dello spazio pubblico	Q2b	Mobility Management scolastico	Razionalizzazione dei costi grazie all'aggregazione di più soggetti contermini		x		
	Q2c	Incentivi per la mobilità	Rapportato al costo delle iniziative di promozione			x	
	Q3a	Wayfinding urbano - segnaletica	Da inserire come attività di promozione turistica		x		
	Q3b	Wayfinding integrato con la rete dei Cammini - segnaletica	Da inserire come attività di promozione turistica		x		
	Q3c	Wayfinding dei percorsi cicloturistici - segnaletica	Da inserire come attività di promozione turistica		x		
	Q4a	Depaving e coperture vegetali	Gli interventi di depaving dovranno essere inseriti nel Piano Triennale delle OOPP come adeguamenti della sede stradale all'interno della politica di resilienza climatica	Potenziamento riduzione dei costi di manutenzione per minore usura del manto stradale		x	
	Q4b	Pensiline smart	Da valutare nel Piano di Settore del Trasporto Pubblico Locale			x	
	Q4c	Mappatura dei rifugi climatici	Intervento di costo residuale				x
	Q4d	Stazioni di rilevamento inquinanti	Intervento da realizzare in collaborazione con ARPAM				x
	Q4e	Recupero di giardini storici, chiostrì e spazi di risulta	Gli interventi di recupero dovranno essere inseriti nel Piano Triennale delle OOPP come interventi di rigenerazione urbana all'interno della politica di resilienza climatica	Manutenzione ordinaria		x	
	Q5	Indicazioni per il PEBA	Da valutare nel PEBA		x		
	Q6	Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano	Rapportato al costo delle iniziative di promozione		x		