



**COMUNE DI ASCOLI PICENO**

## **PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**

### **DOCUMENTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS**

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

**Perugia | Novembre 2025**

**[4223PRO]**

## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Individuazione delle aree sensibili ed elementi di criticità.....</b>	<b>7</b>
2.1	Aria .....	7
2.2	Consumi energetici ed emissioni climalteranti .....	15
2.3	Paesaggio ed ecosistemi .....	23
2.3.1	<i>Paesaggio</i> .....	23
2.3.2	<i>Natura e biodiversità</i> .....	25
2.4	Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT).....	41
2.5	Target di riduzione europei e nazionali per clima e qualità dell'aria .....	44
2.5.1	<i>Emissioni climalteranti</i> .....	44
2.5.2	<i>Qualità dell'aria</i> .....	52
<b>3</b>	<b>Il progetto del PUMS .....</b>	<b>56</b>
3.1	Verso il PUMS di Ascoli Piceno .....	56
3.2	Analisi SWOT .....	58
3.3	Macro Obiettivi e Obiettivi Specifici .....	60
3.4	Obiettivi specifici di piano .....	62
3.5	Strategie e azioni del PUMS .....	62
<b>4</b>	<b>Analisi di coerenza del PUMS .....</b>	<b>64</b>
4.1	Coerenza interna.....	65
4.2	Coerenza esterna .....	66
<b>5</b>	<b>Descrizione dei presumibili effetti del Piano .....</b>	<b>74</b>
5.1	Aria ed emissioni climalteranti .....	74
5.2	Paesaggio e biodiversità .....	75
<b>6</b>	<b>Conclusioni .....</b>	<b>75</b>

# Il Gruppo di Lavoro Interdisciplinare del Piano

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

## Comune di Ascoli Piceno

<b>Sindaco</b>	<b>Dr. Marco Fioravanti</b>
Assessore Ambiente e Mobilità sostenibile	Geom. Attilio Lattanzi
Assessore Traffico, Viabilità e 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' <b>Osservatorio permanente sulla mobilità sostenibile e la qualità dell'abitare</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• UNICAM</li><li>• START srl</li><li>• FIAB- Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno</li><li>• Automobil Club Ascoli Piceno Fermo</li><li>• Apply Communication</li></ul>

## 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

Gruppo di lavoro  
VAS

Gloria MARZOCCHI

Gildo TOMASSETTI



TPS Pro srl Società di Ingegneria  
Bologna - Perugia | [www.tpspro.it](http://www.tpspro.it)

# 1 Introduzione

L'Unione Europea ha promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile emanando, nel 2014, ed aggiornato nel 2019, specifiche Linee guida per l'elaborazione del PUMS elaborate dalla Commissione Europea, nell'ambito del progetto ELTISplus, orientate in particolare a fare del PUMS uno strumento di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima.

Come indicato nelle Linee guida, l'elaborazione dei PUMS prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione/definizione/redazione dello strumento di pianificazione in tre macro Attività strettamente correlate fra loro.

Le Attività necessarie per arrivare alla redazione e approvazione del PUMS seguono il seguente programma:

- Analisi dell'inquadramento conoscitivo e redazione delle linee di indirizzo, obiettivi generali e strategie del PUMS
- Redazione del PUMS: gestione Processo Partecipativo e stesura scenari di breve, medio e lungo periodo.
- VAS e approvazione PUMS da parte della Amministrazione Comunale.

La fase di verifica di assoggettabilità, detta anche screening, è finalizzata a valutare la possibilità di applicare la VAS ai piani e ai programmi di cui all'art. 6 comma 3 del D.lgs 152/2006 e s.m.i. secondo le modalità definite dall'art.12.

L'Autorità procedente trasmette all'Autorità Competente un Rapporto Preliminare comprendente una descrizione del Piano o Programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente definiti sulla base dei criteri dell'allegato I al Decreto. Detto Rapporto Preliminare è inviato ai soggetti competenti in materia ambientale i quali, entro trenta giorni dal ricevimento, inviano il proprio parere all'Autorità Competente e a quella Procedente.

L'Autorità Competente valuta, sulla base degli elementi di cui all'allegato I e tenuto conto delle osservazioni pervenute, se il Piano o Programma possa avere impatti significativi sull'ambiente ed emette un provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il P/P dai successivi obblighi della procedura di VAS.

Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, deve essere reso pubblico.

Il Rapporto preliminare risponderà quindi ai criteri dell'allegato 1 alla parte seconda del D.Lgs 152/06, ovvero:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
  - in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
  - in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
  - la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
  - problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;

- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).
2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
  - carattere cumulativo degli impatti;
  - natura transfrontaliera degli impatti;
  - rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
  - entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
  - valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
  - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
  - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
  - impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

La VAS è inoltre recepita a livello regionale nella L. R. 12 Giugno 2007, n. 6 *“Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000”*. In particolare, il Capo II disciplina i contenuti, gli obiettivi e l'ambito di applicazione della Valutazione ambientale strategica.

Sono soggetti a VAS i piani e programmi che:

- presentano entrambi i seguenti requisiti:
  - concernano i 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;
  - contengano la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale in base alla normativa vigente;
- richiedano la valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del d.p.r. 8 settembre 1997, n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche);
- determinino modifiche ai piani e programmi di cui alla lettera a) o definiscano comunque il quadro di riferimento di progetti non inclusi tra quelli sottoposti a VIA, qualora essi possano avere effetti significativi sull'ambiente, a giudizio dell'autorità competente secondo i criteri indicati nell'allegato II della direttiva 2001/42/CE.

Sono autorità competenti all'effettuazione della VAS:

- la Regione per i piani e programmi regionali e degli enti da essa dipendenti o a rilevanza regionale;

- la Provincia per i piani e programmi provinciali, intercomunali e degli enti pubblici diversi da quelli di cui al punto precedente).

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 179 del 17 febbraio 2025 sono state approvate le ultime Linee Guida Regionali per la Valutazione Ambientale Strategica che hanno sostituito le precedenti, approvate con D.G.R. n. 1647 del 23/12/2019.

In particolare, a seguito delle recenti modifiche normative intercorse a livello nazionale e regionale, la DGR n. 179 ha aggiornato le Linee Guida regionali in materia di VAS in riferimento alla nuova Strategia Regionale per lo Sviluppo sostenibile approvata con DAL 25/2021, alla Legge Regionale n. 19/2023 sul governo del territorio e alla DGR n. 10 del 15/0/2024 in materia di oneri istruttori per le procedure di VAS.

L'Allegato A alla DGR n. 179/2025 al punto B riporta le modalità di svolgimento della verifica di assoggettabilità a VAS (screening) di cui si riportano i passaggi principali:

- L'Autorità procedente trasmette all'Autorità competente un'istanza per la verifica di assoggettabilità a VAS, allegando il rapporto preliminare di screening di cui all'articolo 12, comma 1, del D.lgs. 152/2006 e una proposta degli SCA da consultare.
- L'Autorità competente, entro 15 giorni dal ricevimento del Rapporto Preliminare di screening e della proposta di SCA, approva, modifica e/o integra l'elenco degli SCA che devono essere consultati e comunica l'avvio del procedimento.
- Gli SCA, entro 30 giorni dal ricevimento del Rapporto Preliminare di screening, trasmettono il loro parere all'Autorità competente e all'Autorità procedente.
- L'Autorità competente, sentita l'Autorità procedente e tenuto conto dei pareri pervenuti, emette il provvedimento di verifica di assoggettabilità, con atto motivato, entro il termine massimo di 90 giorni dalla data di trasmissione del Rapporto Preliminare di screening.

## 2 Individuazione delle aree sensibili ed elementi di criticità

In questo capitolo viene descritto il quadro ambientale, all'interno del quale il Piano si inserisce, mediante la caratterizzazione dello stato dell'ambiente e tenendo conto degli elementi antropici e/o naturali che potrebbero condizionare gli effetti del Piano stesso. Vengono inoltre sottolineate le potenziali criticità ambientali presenti sul territorio regionale e gli elementi di particolare rilevanza ambientale, paesaggistica e culturale.

Questa analisi rende possibile la valutazione di potenziali interferenze fra le caratteristiche ambientali evidenziate e le strategie proposte dal Piano.

### 2.1 Aria

La Regione Marche ha approvato il progetto di zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi del D. Lgs. 155/2010, artt. 3 e 4, con Delibera consiliare n. 116 del 9 dicembre 2014, pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 118 del 24/12/2014, riesaminata con DARC 12/2021 e riportata nella figura seguente. Ascoli Piceno appartiene alla zona collinare Montana.

La Regione Marche ha inoltre predisposto un "Progetto di adeguamento della rete di misura ai fini della valutazione della qualità dell'aria", con l'obiettivo di adeguare la classificazione del territorio agli indirizzi previsti dal D.Lgs. 155/2010. Il Progetto di adeguamento della rete di monitoraggio è stato approvato dal MATTM con nota prot. 624 del 14/01/2019.

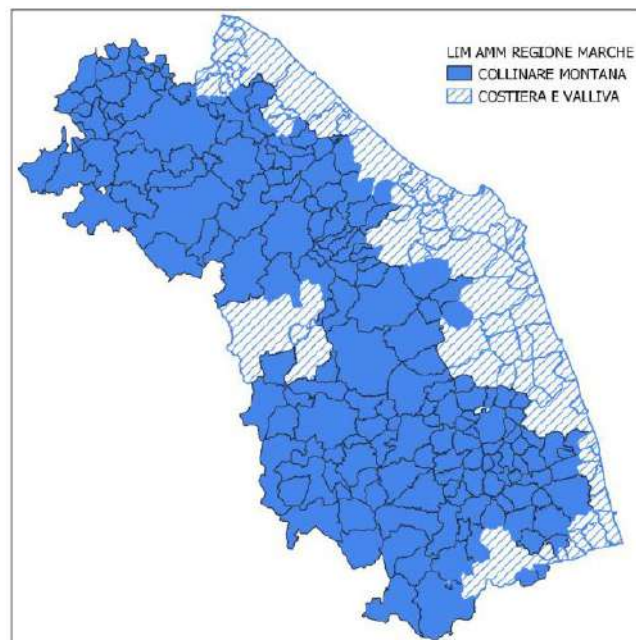


Figura 1 - Zonizzazione a classificazione della qualità dell'aria Fonte: DARC 12/2021

La rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria prevede il monitoraggio degli inquinanti attraverso 17 stazioni fisse e un laboratorio mobile adibito a fisso. In Tabella è riportato l'elenco delle stazioni costituenti la RRQA e la rispettiva dotazione strumentale per il monitoraggio degli indicatori come

richiesto da normativa. Di seguito si riportano i risultati del Report Regionale della qualità dell'aria anno 2023

Nel comune di Ascoli Piceno è presente una stazione di monitoraggio "Monticelli" classificata come Fondo Urbano.

Nel 2023, la qualità dell'aria nelle Marche, in base sotto riportati, è stata generalmente buona, con tutti i parametri inquinanti monitorati sotto i limiti di legge, ad eccezione dell'Ozono. In particolare, nella stazione di Misura di Ascoli Piceno i valori di PM10, PM2.5, NO2 e ozono sono stati rispettosi dei limiti stabiliti.

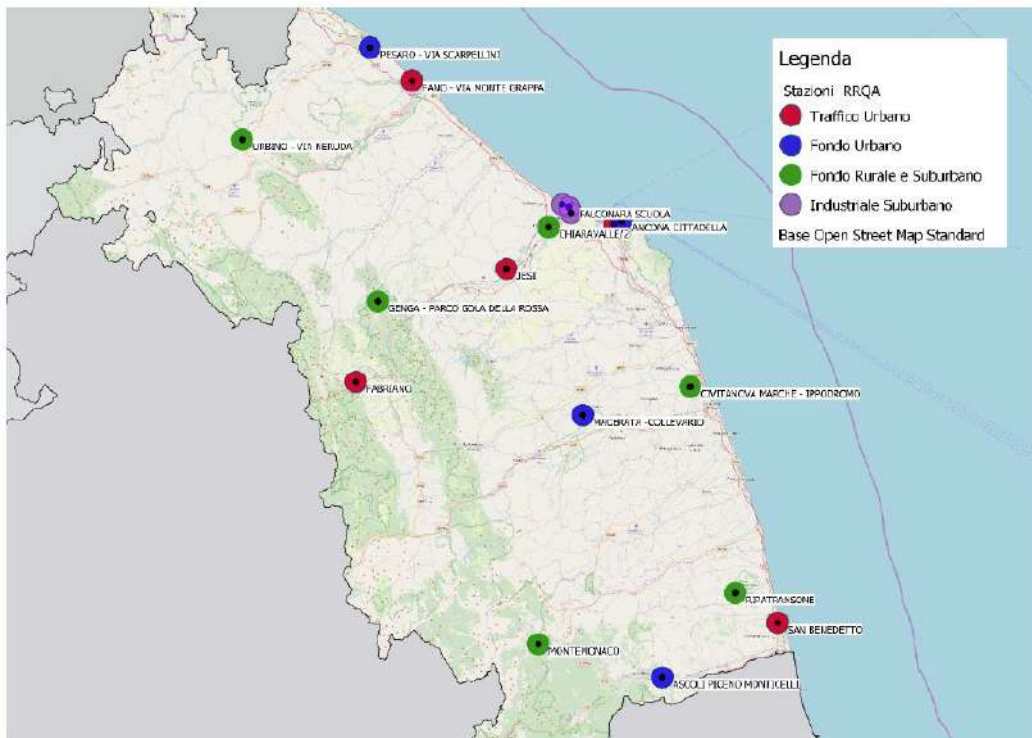


Figura 2 - Rete monitoraggio regionale Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

Zona	Prov.	Comune	Nome Stazione	Classificazione	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub> - NO <sub>x</sub>	CO	O <sub>3</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	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
	AN	Falconara Marittima	Falconara Acquedotto	IS	X	X		X				X	
		Chiaravalle	Chiaravalle/2	FS	X	X	X	X	X	X	X		
	AN	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
	AN	Jesi	Jesi	TU		X	X		X	X	X		
		Fabriano	Fabriano	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		
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		
	AP	Montemonaco	Montemonaco	FR		X			X	X	X		
		Ripatransone	Ripatransone	FR					X	X			

Tabella 1 - elenco delle stazioni costituenti la RRQA e relativi parametri Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

I risultati ottenuti dal monitoraggio sono:

- **PM10:** Il valore limite giornaliero di PM10 ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) - 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 ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), 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.

	2023	2022	2021	2020	2019
Stazioni di tipo traffico urbano	23	27	23	25	26
Stazioni di tipo fondo urbano	20	22	23	21	24
Stazioni di tipo fondo rurale e suburbano	19	18	19	19	19
Stazioni di tipo industriale suburbano	17	19	18	22	24
Media regionale (tutte le stazioni)	20	22	21	21	23

Tabella 2 - Medie annuali di PM10 anni 2019-2023, riepilogativo *Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023*

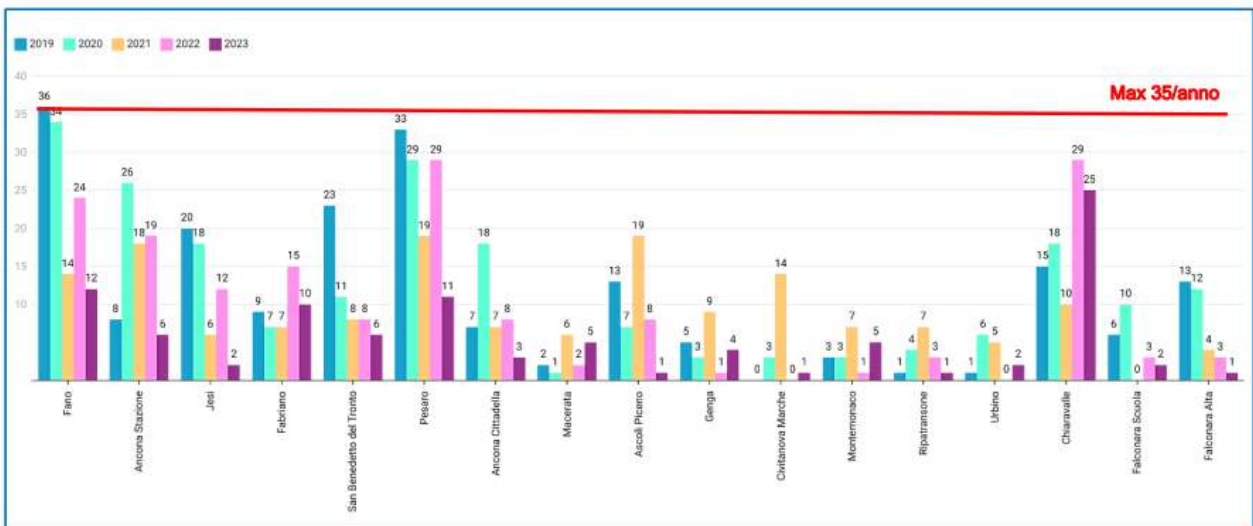


Figura 3 - superamenti limite giornaliero PM10 *Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023*

- **PM2.5:** il valore limite della media annuale di PM2,5 ( $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) è stato rispettato in tutte le 16 stazioni monitorate.

	2023	2022	2021	2020	2019
Stazioni di tipo traffico urbano	14	16	14	14	14
Stazioni di tipo fondo urbano	13	14	11	12	14
Stazioni di tipo fondo rurale e suburbano	9	10	9	10	11
Stazioni di tipo industriale suburbano	11	12	11	14	15
Media regionale (tutte le stazioni)	12	13	11	11	12

Tabella 3 - Medie annuali di PM 2.5 anni 2019-2023, riepilogativo *Fonte: report regionale qualità dell'aria 2022*

- **NO<sub>2</sub>**: Per il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) il limite della media annuale (40 µg/m<sup>3</sup>) 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/m<sup>3</sup> da non superare più di 18 volte/anno), solamente la stazione di Ancona Cittadella ha registrato 2 episodi sui 18 consentiti.

	2023	2022	2021	2020	2019
Stazioni di tipo traffico urbano	22	22	19	19	25
Stazioni di tipo fondo urbano	17	17	15	16	18
Stazioni di tipo fondo rurale e suburbano	11	13	11	11	11
Stazioni di tipo industriale suburbano	17	19	17	18	22
Media regionale (tutte le stazioni)	17	18	15	16	19

Tabella 4 - valori medi annui NO<sub>2</sub> anni 2019-2023 Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

- **NO<sub>x</sub>**: 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/m<sup>3</sup>).

Stazione	Tipo Stazione   Zona	2023	2022	2021	2020	2019
Genga	FR	10	14	12	7	11
Civitanova Marche	FR	18	18	14	14	11
Montemonaco	FR	9	20	20	14	9

Tabella 5 - Valori di NO<sub>x</sub> stazioni di fondo rurali anni 2019-2023 Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

- **Ozono**: Per quanto riguarda l'Ozono (O<sub>3</sub>) il valore obiettivo per la protezione della salute umana (media su 8 ore superiore a 120 µg/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup>) e la soglia di allarme (240 µg/m<sup>3</sup>) 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.

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

Tabella 6 - N. giorni di superamento per anno civile del limite dei 120 µg/m3 come media giornaliera di 8 ore  
Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

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

Tabella 7 - O3 - N. superamenti valore limite soglia di informazione Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

Stazione	Tipo Stazione   Zona	2019-2023	2018-2022	2017-2021	2016-2020	2015-2019
Genga	FR	14.399	15.334	16.893	16.159	19.050
Civitanova Marche	FR	8.579	11.120	12.904	13.486	13.189
Montemonaco	FR	16.684	16.709	19.531	16.604	18.958

Tabella 8 - Verifica del valore obiettivo AOT40 (µg/m3\*h) Fonte: report regionale qualità dell'aria 2023

la ripartizione modale dello Stato Attuale è squilibrata verso i mezzi privati con circa il 70% degli spostamenti che avvengono in automobile o con mezzi privati motorizzati.

Ripartizione modale allo Stato Attuale- Spostamenti totali

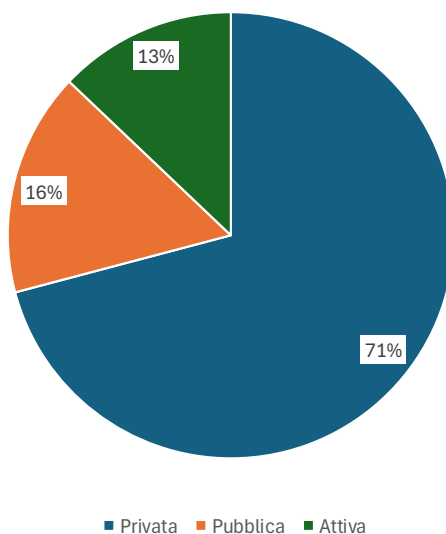


Figura 4 - Ripartizione modale allo Stato Attuale - Spostamenti totali

In termini emissivi sulla base dell'inventario delle emissioni regionali 2016 (ultimo disponibile), si evidenzia come il contributo principale alle emissioni da traffico (macrosettore 7) sia dato dalla provincia di Ancona.

EMISSIONI [Mg]	CO2*10^3	NOX	PM10	PM2,5	COVNM	CO	NH3	N20	SO2	CH4
ANCONA	1.142,2	3.644,2	227,8	166,5	915,6	2.928,7	49,9	63,7	4,2	57,6
ASCOLI PICENO	439,7	1.501,0	92,5	68,3	416,2	1.240,6	30,1	16,4	1,4	21,4
FERMO	256,6	970,3	55,1	41,2	178,4	656,2	20,1	8,4	1,0	11,4
MACERATA	409,3	1.963,7	118,9	87,5	397,8	1.463,0	38,4	20,3	2,1	26,8
PESARO URBINO	787,3	2.859,9	149,7	119,0	575,1	1.998,6	56,4	27,0	3,1	34,9
<b>TOTALE</b>	<b>3.035,1</b>	<b>10.939,0</b>	<b>643,9</b>	<b>482,5</b>	<b>2.483,2</b>	<b>8.287,1</b>	<b>194,9</b>	<b>135,8</b>	<b>11,8</b>	<b>152,2</b>

Tabella 9 - Emissioni da traffico

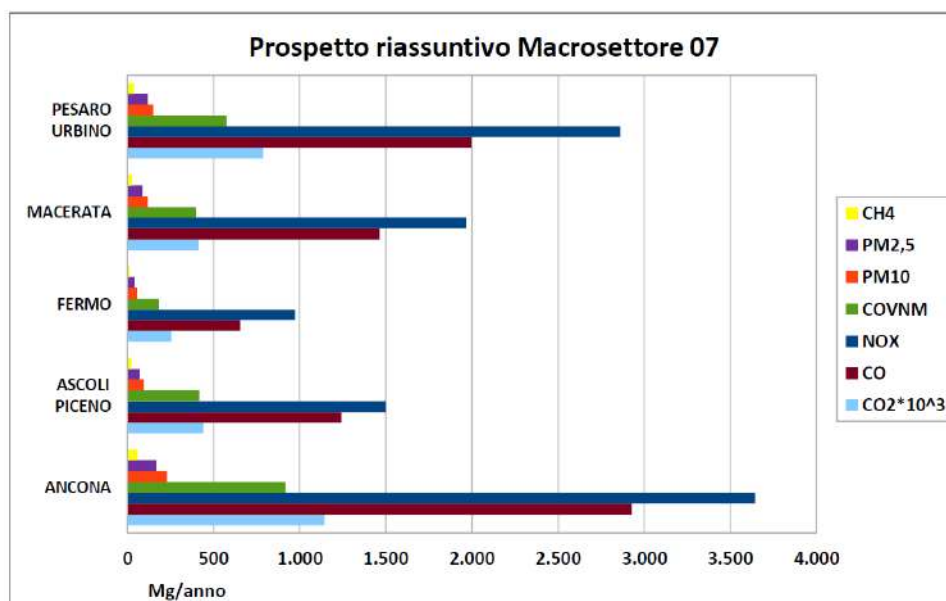


Figura 5 - Emissioni da traffico *Fonte: inventario emissioni regionali 2016*

Le emissioni di Ascoli Piceno per il macrosettore 7 sono riportate nella tabella seguente.

Inquinante	CH4	CO	CO2	N2O	NH3	COVNM	NOX	SOX	PM10	PM2,5
Mg/anno	3,951	213,16	67.939,95	3,024	4,131	84,188	192,62	0,173	13,97	10,32

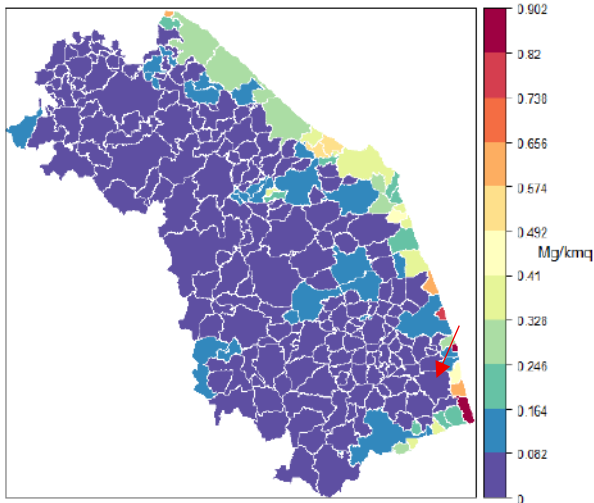
Tabella 10 - Emissioni annuali da traffico Ascoli Piceno Marche *Fonte: inventario emissioni regionali 2016*

Di seguito si riporta le emissioni sul territorio regionale per PM10 e NOx per il macrosettore 7:

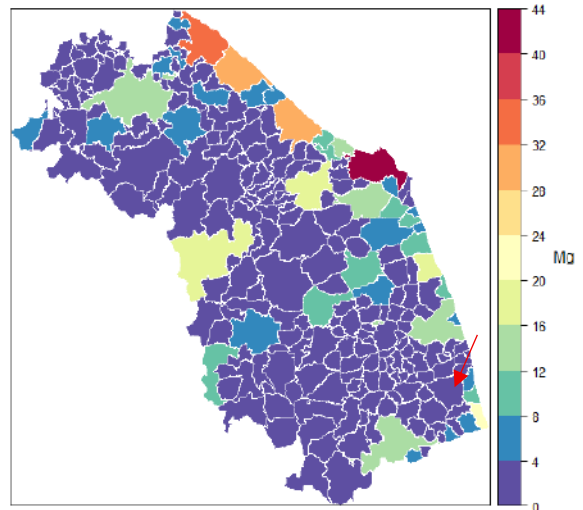
- emissioni per comune
- emissioni al mq per comune
- emissioni procapite per comune

dalla quale si evidenzia che Ascoli Piceno è caratterizzata da emissioni nella classe più bassa dei comuni delle Marche.

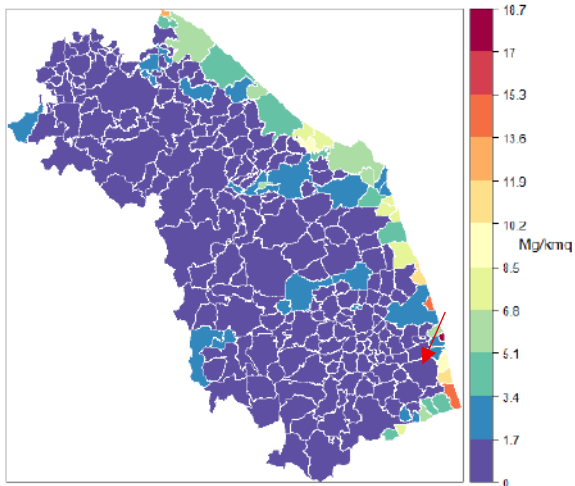
**Distribuzione areale delle emissioni di PM10 dal Macrosettor 07**



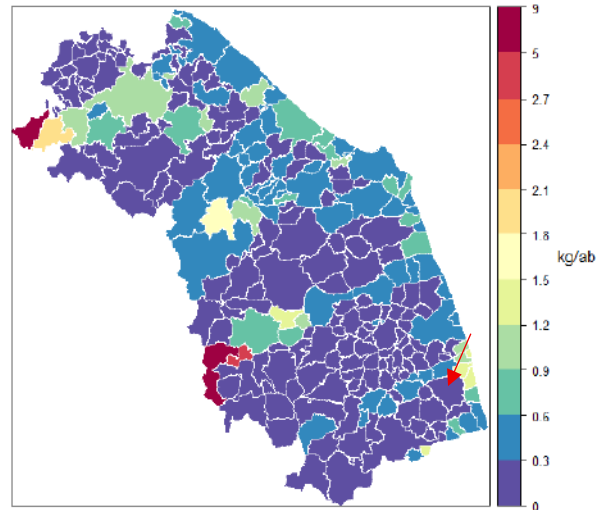
**Distribuzione emissioni di PM10 dal Macrosettor 07**



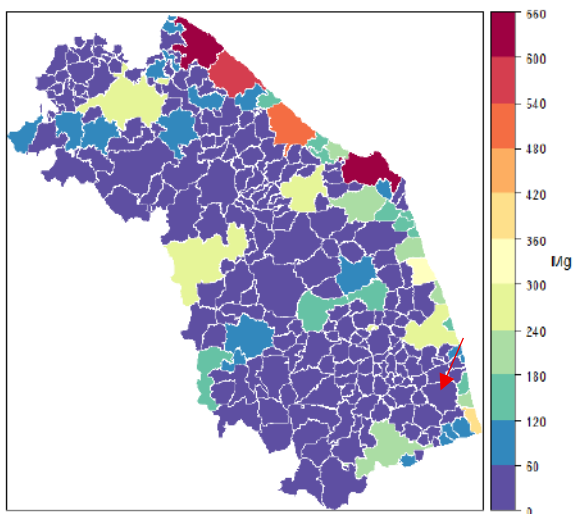
**Distribuzione areale delle emissioni di NOX dal Macrosettor 07**



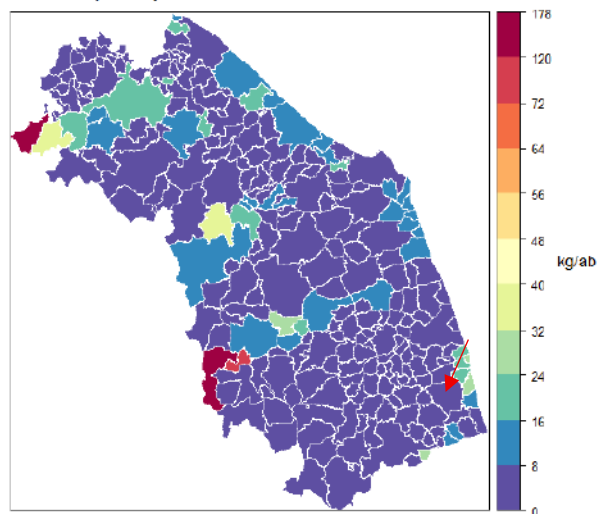
**Distribuzione pro capite delle emissioni di PM10 dal Macrosettor 07**



**Distribuzione emissioni di NOX dal Macrosettor 07**



**Distribuzione pro capite delle emissioni di NOX dal Macrosettor 07**



**Figura 6 - Emissioni da traffico: distribuzione areale e pro capite emissioni per comune Fonte: inventario emissioni regionali 2016**

## 2.2 Consumi energetici ed emissioni climalteranti

Con delibera del 21 luglio 2025 la Regione Marche - Giunta Regionale - ha adottato il Piano Regionale Energia e Clima (PREC 2030), il relativo Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica del rapporto ambientale ai fini dell'avvio del procedimento di VAS ai sensi dell'art. 13 del D.lgs 152/2006.

Il piano aggiorna il Piano Energetico Ambientale Regionale approvato nel 2016 (PEAR 2020) e riporta valori aggiornati dei consumi e delle emissioni climalteranti per settore e per vettore energetico a livello regionale.

Purtroppo, non è disponibile un dato aggiornato a scala comunale in quanto il Comune di Ascoli riporta dati relativi al periodo antecedente l'anno 2010.

Nell'allegato A del PREC 20230 sono riportati i bilanci energetici (BER) tra il 2014 ed il 2021, dai quali è possibile dedurre, negli ultimi due decenni, una sostanziale costanza dei consumi per usi civili e trasporti e un calo evidente dei consumi dell'industria, imputabile ai programmi di efficientamento energetico, a cui si accompagna un calo dei consumi di prodotti petroliferi nell'ultimo decennio.

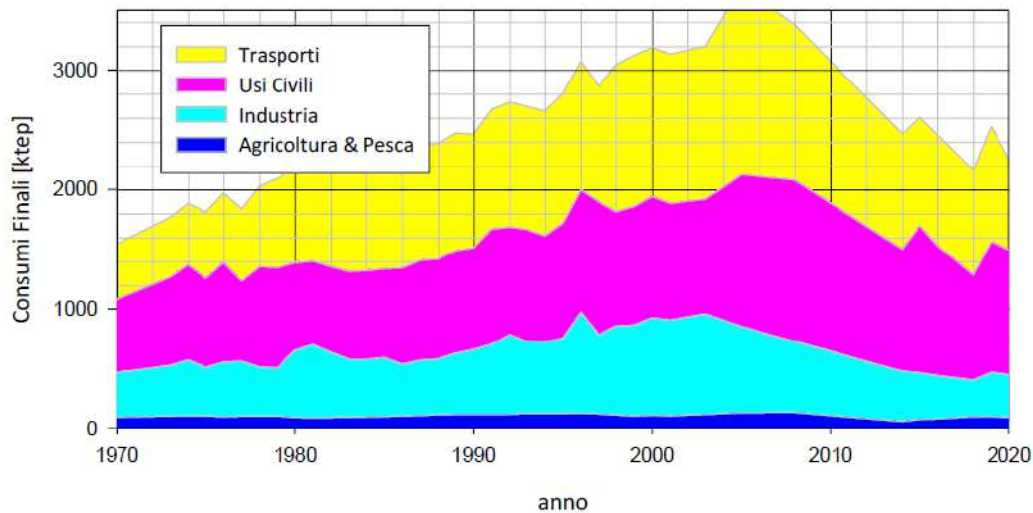
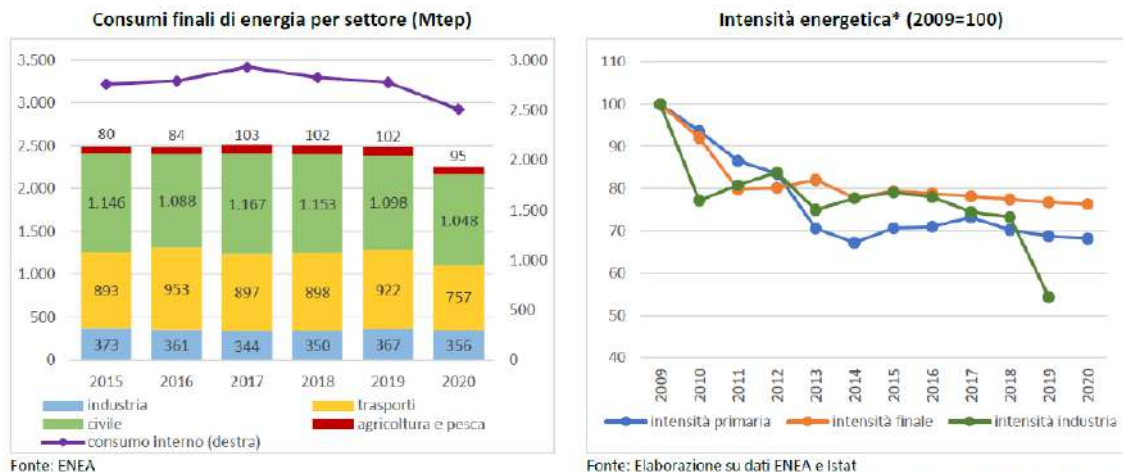


Figura 7 - Consumi energetici in ktep Regione Marche (fonte PREC 2030 Allegato A)



Fonte: ENEA

Fonte: Elaborazione su dati ENEA e Istat  
\*Rapporto tra consumo di energia, primaria e finale, e Prodotto Interno Lordo. L'intensità energetica industria è rapporto tra consumo finale industria e Valore Aggiunto industria (entrambe le grandezze includono raffinerie e cokerie).

Figura 8 - Bilancio energetico di sintesi - MARCHE 2020 (fonte PREC 2030 Allegato A)

L'analisi dei dati tra il 2015 ed il 2020 (anno influenzato dalla pandemia da COVID 19) evidenzia come il settore dei trasporti sia il secondo in termini di incidenza dei consumi energetici dietro il settore civile, dando un contributo più che doppio rispetto al settore industriale.

In particolare, facendo riferimento all'anno 2019 pre pandemia il settore trasporti risulta consumare 922 ktep, pari al 37% dei consumi finali lordi regionali di energia. In regione, quasi il 97% dell'energia utilizzata dal settore trasporti è destinato ai trasporti stradali, i cui consumi finali sono costituiti principalmente da gasolio (67%) e benzina (15%), seguiti da metano (11%) e GPL (6%).

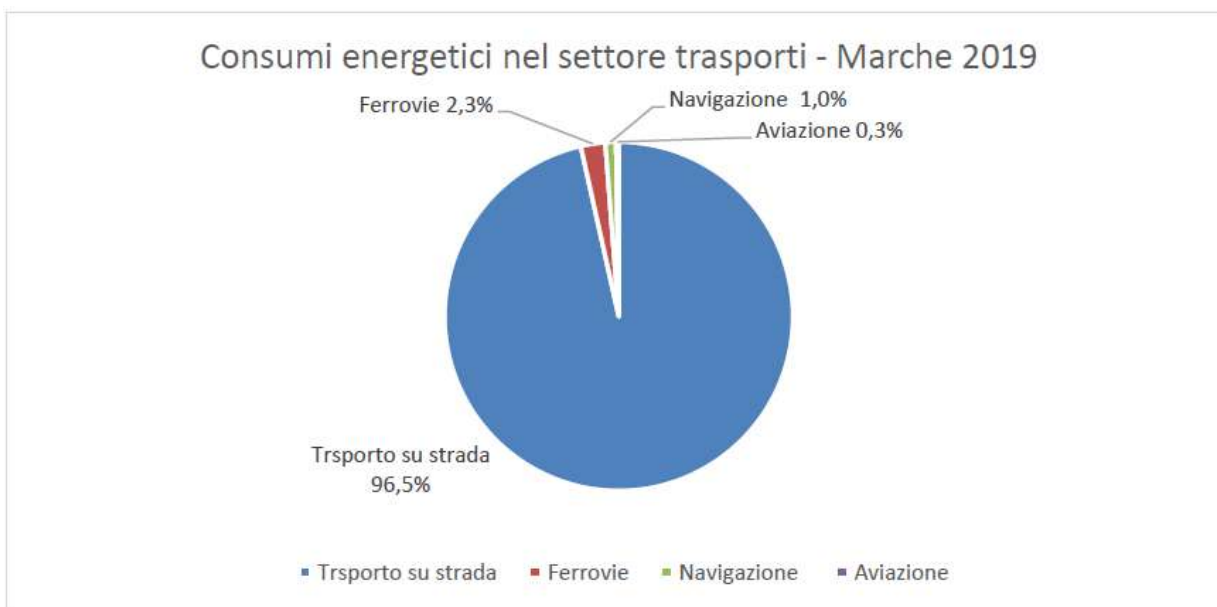


Figura 9 - Consumi energetici del settore trasporti della Regione Marche per categoria nel 2019 (fonte PREC 2030)

Fonte di energia	Consumi 2019 Trasporto Stradale		
	[ton]	[ktep]	%
Prodotti petroliferi	691,876	760,99	
gasolio/diesel	536,466	579,38	67.4%
benzina	106,589	128,00	14.9%
GPL	48,822	53,70	6.3%
Gas naturale	11,5853,659 m <sup>3</sup>	95,00	11%
biometano*		0	
Gas naturale fossile	11,5853,659 m <sup>3</sup>	95,00	
Elettricità	10767.63 MWh	2,48	0.3%
Da fonti rinnovabili** (24.1%)		0,60	
Da fonti non rinnovabili		1,88	
<b>Totale</b>		<b>858,50</b>	

Elaborazione su dati ENEA e bollettino petrolifero MASE

\* Non ci sono distributori biometano compresso nella Regione Marche per auto CNG

\*\* Per ciascun anno, il dato è calcolato applicando ai consumi elettrici del settore Trasporto la quota FER sui consumi elettrici totali dell'anno stesso

Figura 10 - Consumi finali di energia nel settore trasporti della Regione Marche nel 2019 (fonte PREC 2030)

Dei trasporti stradali, la principale categoria di veicoli su cui sviluppare scenari di riduzione dell'inquinamento di gas ad effetto serra è quella delle autovetture per il trasporto di persone poiché costituiscono quasi il 74% del parco circolante delle Marche e quindi pesano per il 71% sul consumo energetico del settore trasporti.

Il PREC 2030 riporta inoltre una fotografia delle prestazioni ambientali del territorio regionale, confrontate con quelle medie del territorio nazionale, ricavata dalle informazioni contenute nel database CIRO (Climate Indicators for Italian RegiOns), promosso da "Italy for Climate", una iniziativa della Fondazione per lo sviluppo sostenibile in collaborazione con ISPRA.

settore	indicatore	MARCHE	ITALIA	U.M.
EMISSIONI	1.1 Pro-capite	5,67	7,04	Ton CO2 equivalente pro-capite, 2021
	1.2 Assorbimento	99	91	Ton CO2 equivalente assorbite per kmq di territorio, 2021
ENERGIA	2.1 Consumi	1,77	1,92	TEP pro-capite, 2021
RINNOVABILI	3.1 Quota FER	17%	18%	Consumo di rinnovabile sul totale, 2021
	3.2 Nuovi MW FER	8,3	10,2	Potenza installata [kW] per kmq, 2022
	3.3 CER attivate	0	3,4	AI 2022
EDIFICI	4.1 Emissioni	1,20	1,29	Ton CO2 equivalente pro-capite, 2021
	4.2 Consumi energia	210,4	227,2	kWh/mq, 2021
	4.3 Consumi elettrici	26%	26%	Rispetto al totale, 2021
	4.4 Classe A	8%	10%	Rispetto al totale, 2023
INDUSTRIA	5.1 Emissioni	206	286	Ton CO2 equivalente pro-capite, 2021
	5.2 Consumi	36	67,3	TEP/M€ di valore aggiunto, 2021
	5.3 Consumi elettrici	60%	42%	Rispetto al totale, 2021
TRASPORTI	6.1 Emissioni	2,30	1,86	Ton CO2 equivalente pro-capite, 2021
	6.2 Auto/1000 abit.	703	681	2022
	6.3 TPL	24	45	Passeggeri trasportati per abitante, 2021
	6.4 Quota elettriche	3,59%	3,67%	Veicoli elettrici sul totale, 2022
AGRICOLTURA	7.1 Emissioni	0,31	0,55	Ton CO2 equivalente pro-capite, 2021
	7.2 Bovini	33,0	95,5	Numero bovini ogni 1000 abitanti, 2022
	7.3 Quota bio	27%	19%	Superficie agricola biologica su superficie agricola totale, 2020
	7.4 Fertilizzanti	82,4	129,9	kilogrammi di azoto per ettaro, 2019
VULNERABILITÀ	8.1 Eventi estremi	5,4	9,8	Numero eventi estremi ogni 1000 kmq, 2022
	8.2 Consumo suolo	7%	7%	Rispetto al totale, 2022
	8.3 Esposizione alluvione	5%	12%	Popolazione residente in aree a rischio alluvione, 2020
	8.4 Water loss	34%	42%	Acqua persa nelle reti di distribuzione, 2020

Tabella 11 - Riepilogo degli indicatori del database CIRO per le Marche e l'Italia (fonte PREC 2030)

Nella "radar chart" riportata nella figura successiva, poi, il panorama degli indicatori viene mostrato in forma grafica.

Si noti che, se il dato regionale (giallo) è migliore di quello nazionale (azzurro) la superficie gialla si sovrappone a quella azzurra.

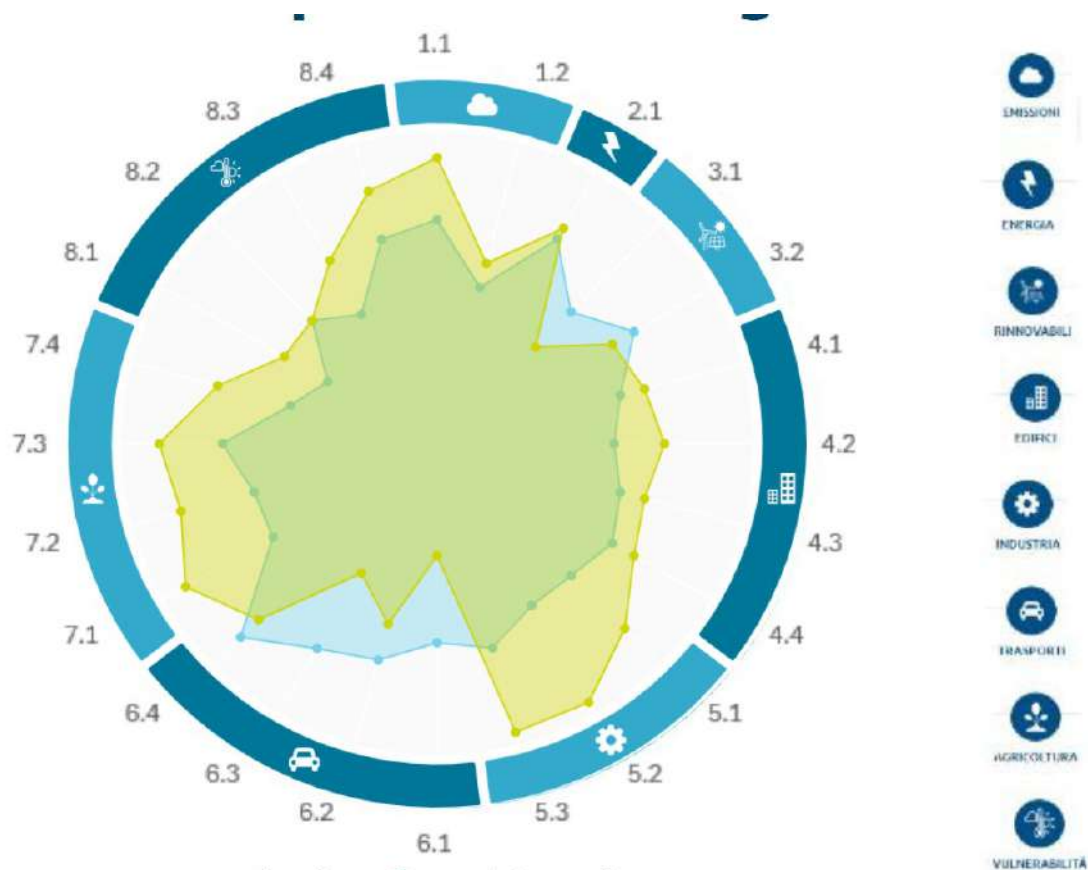


Figura 11 - Radar chart con il confronto fra gli indicatori del database CIRO relativi alle Marche (in giallo) e quelli relativi all'Italia (in azzurro) (fonte PREC 2030 - Allegato A)

L'analisi comparativa degli indicatori relativi alle Marche e quelli medi nazionali porta alle seguenti considerazioni:

- **EMISSIONI:** ottima la performance sulle emissioni di gas serra, che rende le Marche fra le Regioni con le più basse emissioni pro capite in Italia (con 5,7 tonnellate di gas serra pro capite, contro una media di 7), mentre gli assorbimenti naturali in rapporto alla superficie sono in linea con la media. Nel 2022 il dato è ancora migliorato scendendo a 5,49 tCO<sub>2</sub>e/ab contro le 6,96 tCO<sub>2</sub>e/ab della media nazionale. Il trend tra il 1990 ed il 2022 mostra una riduzione del - 15,4% in questo inferiore al valore medio italiano che è pari a - 23,4%. Gli assorbimenti sono invece in linea con il dato nazionale (99 tCO<sub>2</sub>/kmq contro le 91 tCO<sub>2</sub>/Kmq del territorio italiano).
- **ENERGIA:** il mix energetico delle Marche presenta una quota di petrolio maggiore rispetto alla media nazionale, a scapito del gas, e nessun consumo di carbone; il contributo delle rinnovabili si attesta al 18% in linea con il dato nazionale che è pari al 19% al 2022. in termini di consumi di energia pro capite, la performance della regione è inferiore alla media nazionale (1,6 tep/ab contro 1,9 tep/ab).
- **RINNOVABILI:** la performance delle Marche è solo leggermente inferiore alla media nazionale sia in termini di quota di consumi coperti da rinnovabili che di nuovi impianti rinnovabili installati nel 2022. Risulta invece in crescita la potenza degli impianti di produzione di energia elettrica installati che ha raggiunto i 14 kWp/Kmq, risultando comunque inferiore alla media nazionale pari a 19,1 kWp/Kmq. Nel 2024 risultano inoltre attive 6 Comunità energetiche rinnovabili rispetto al 2022 in cui non se ne registrava nessuna.
- **EDIFICI:** per tutti gli indicatori del settore la performance è sempre leggermente migliore della media nazionale, ovvero nei consumi degli edifici (210 kWh/mq, al 2021 scesi al 206 kWh/mq

contro una media nazionale rispettivamente di 227 e 222,5), nella quota di edifici in classe A (pari all'12,5%, nel 2024 contro una media del 11%), nelle emissioni pro capite (scese a 1,05 tCO<sub>2</sub>/ab nel 2022 con un trend di riduzione tra 1990 e 2022 pari a - 16% rispetto ad una media nazionale che si attesta a - 10%) e nella quota di consumi elettrici (salita al 33% contro una media nazionale salita al 31% nel 2022).

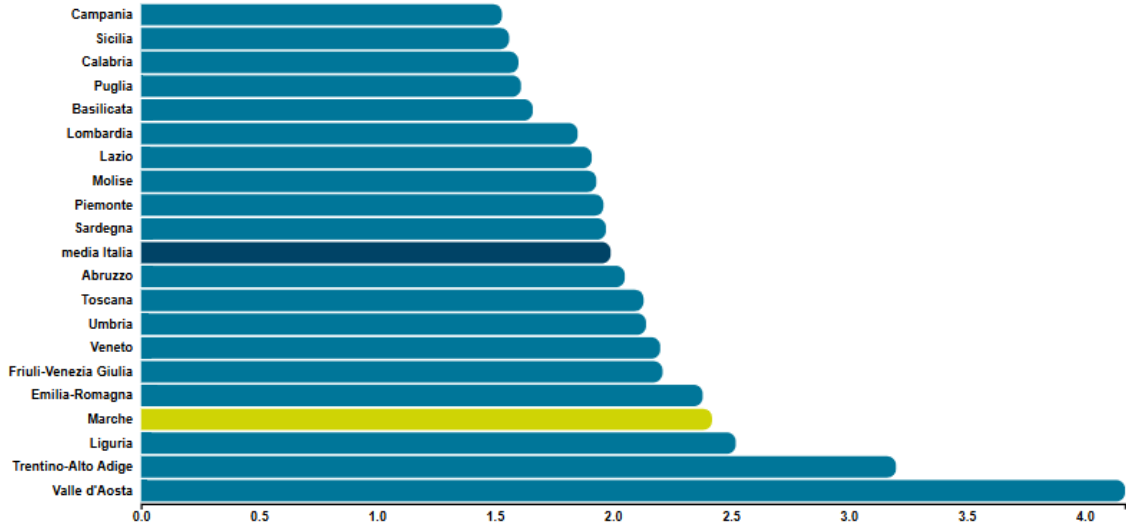
- **INDUSTRIA:** le Marche sono la regione con la più alta quota di consumi elettrici nell'industria (salita al 64%, nel 2022 contro una media nazionale del 45%); la performance è anche positiva in rapporto al valore aggiunto prodotto dalla regione, sia per le emissioni di gas serra che, soprattutto, per i consumi di energia.
- **AGRICOLTURA:** la performance delle Marche in questo settore è generalmente positive, soprattutto per quanto riguarda le emissioni pro capite agricole e la quota di agricoltura biologica (pari al 28%, nel 2023 contro una media nazionale del 20%); anche le performance sul numero di capi bovini allevati in rapporto alla popolazione e sull'uso dei fertilizzanti sono migliori della media nazionale.
- **VULNERABILITA':** la performance è abbastanza positiva sia in termini di perdite della rete idrica (pari al 34%, contro una media nazionale del 42%) che di bassa popolazione esposta al rischio alluvioni; il consumo di suolo delle Marche è in linea con la media nazionale e nel 2022 la regione ha registrato un numero di eventi estremi in rapporto alla superficie inferiore alla media.
- **TRASPORTI:** la performance delle Marche è abbastanza in linea con la media nazionale sia per la quota di immatricolazioni di auto elettriche che per il numero di automobili in rapporto alla popolazione; meno positiva la performance sui passeggeri trasportati dal TPL e sulle emissioni pro capite prodotte dai trasporti.

Nel dettaglio le valutazioni relative agli indicatori specifici utilizzati per l'analisi del settore:

- **Emissioni procapite di gas serra dei trasporti 2022**, tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente per abitante (tCO<sub>2</sub>eq/ab): Nel 2022 si registra un incremento delle emissioni che salgono a 2,42 per la regione e 1,99 per il dato nazionale con un trend che registra per la regione Marche un incremento tra il 1990 ed il 2022 del + 10% (mentre a livello nazionale l'incremento è limitato al + 2%).
  - Numero di automobili 2023, numero di auto ogni 1000 abitanti (auto/1000ab) il dato al 2023 si registra un lieve incremento rispetto al dato del 2022 che passa da 703 a 711 auto/1000ab per la regione Marche, e da 681 a 694 auto/1000ab.
- **Passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale 2023**, numero di passeggeri trasportati per abitante (passeggeri/ab) Anche il dato relativo ai passeggeri trasportati al 2023 ha subito un incremento a 37 passeggeri/ab a livello regionale contro gli 82 passeggeri/ab del dato nazionale
- **Quota di auto elettriche nelle nuove immatricolazioni 2023**, % di auto elettriche nelle nuove immatricolazioni (%) la quota di auto elettriche al 2023 cresce al 3,91% a livello regionale e al 5,01% considerando l'intero territorio nazionale.



### TRASPORTI - Emissioni procapite di gas serra dei trasporti 2022, tonnellate di CO2 equivalente per abitante (tCO2eq/ab)

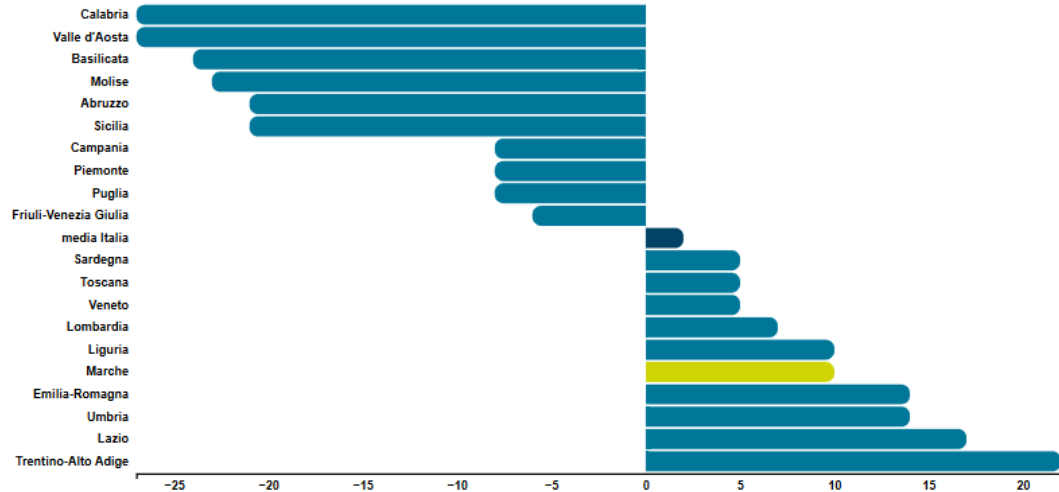


Fonte: Elaborazione Italy For Climate su dati Ispra, Istat

L'indicatore misura le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti prodotte in media da un cittadino residente nella Regione. Le emissioni derivano direttamente dal consumo di carburanti derivanti da combustibili fossili, ovvero diesel, benzina, GPL e gas metano, sia nel trasporto privato che in quello pubblico. Il trend fa riferimento alla variazione % dell'indicatore fra il 1990 e il 2021.



### TRASPORTI - Emissioni procapite di gas serra dei trasporti 1990-2022, tonnellate di CO2 equivalente per abitante (tCO2eq/ab)



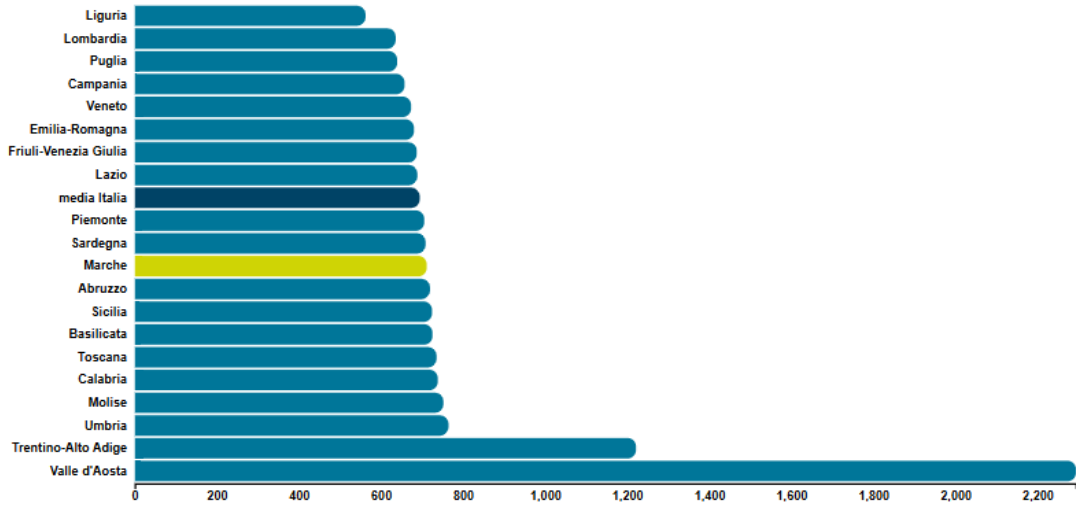
Fonte: Elaborazione Italy For Climate su dati Ispra, Istat

L'indicatore misura le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti prodotte in media da un cittadino residente nella Regione. Le emissioni derivano direttamente dal consumo di carburanti derivanti da combustibili fossili, ovvero diesel, benzina, GPL e gas metano, sia nel trasporto privato che in quello pubblico. Il trend fa riferimento alla variazione % dell'indicatore fra il 1990 e il 2021.



### TRASPORTI - Numero di automobili

2023, numero di auto ogni 1000 abitanti (auto/1000ab)



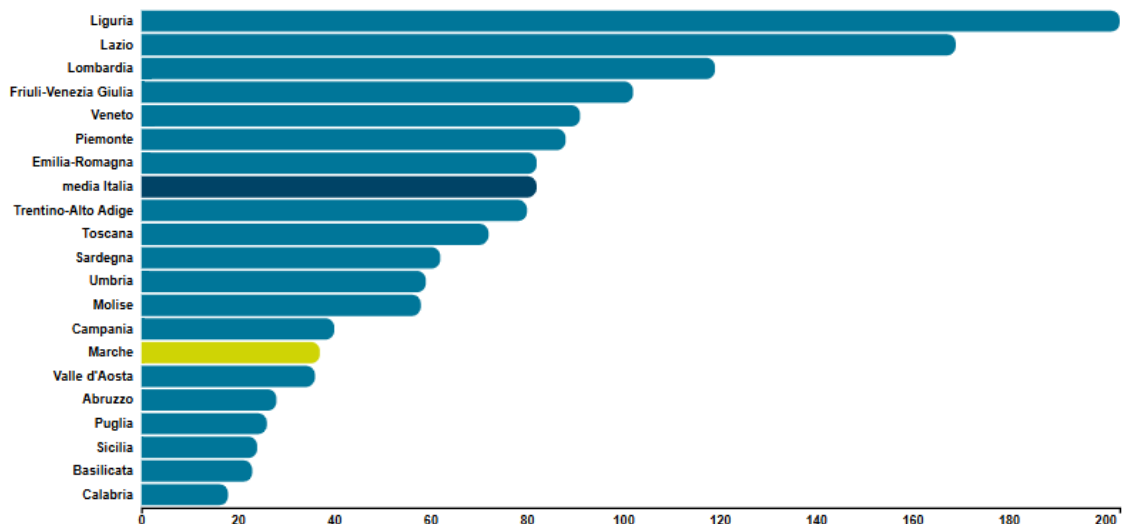
Fonte: Elaborazione Italy For Climate su dati Aci

L'indicatore misura il numero di automobili immatricolate nella Regione in rapporto alla popolazione. Questo numero, chiamato tasso di motorizzazione, è indicativo di quanto il trasporto sia dipendente dall'uso dell'auto privata e dunque poco sostenibile. L'Italia è fra i Paesi con il più alto tasso di motorizzazione in Europa. Il trend fa riferimento alla variazione % dell'indicatore fra il 2018 e il 2022.



### TRASPORTI - Passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale

2023, numero di passeggeri trasportati per abitante (passeggeri/ab)

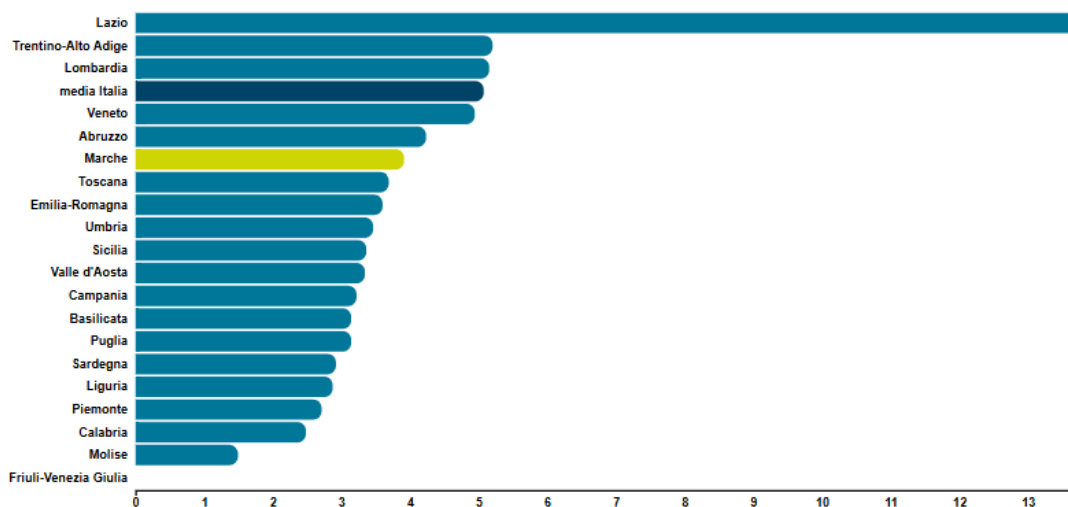


Fonte: Elaborazione Italy For Climate su dati Mims, Istat

L'indicatore misura quanti passeggeri sono stati trasportati dal trasporto pubblico locale (incluso treno, bus, metropolitane) in rapporto al numero di cittadini residenti nella Regione. Per il trasporto pubblico è ancora difficile costruire statistiche complete e affidabili, ma è importante monitorarlo perché si tratta di una leva fondamentale per ridurre la dipendenza dall'auto privata e per decarbonizzare i trasporti.



### TRASPORTI - Quota di auto elettriche nelle nuove immatricolazioni 2023, % di auto elettriche nelle nuove immatricolazioni (%)



Fonte: Elaborazione Italy for Climate su dati Aci

L'indicatore misura la quota di auto elettriche nelle nuove immatricolazioni nella Regione (sono incluse solo le elettriche pure, chiamate BEV, ed escluse quelle ibride). L'elettrificazione delle auto è un'importante leva di decarbonizzazione dei trasporti, specie se accompagnata dal progressivo aumento delle rinnovabili nella generazione elettrica. Le auto elettriche in Italia stanno crescendo più lentamente che nel resto d'Europa. Il trend fa riferimento alla variazione % delle nuove immatricolazioni di auto elettriche fra il 2021 e il 2022.

Figura 12 - Indicatori del database CIRO relativo al settore trasporti (fonte <https://italyforclimate.org/ciro-database-regioni-clima/marche/>)

Per quanto riguarda la scala comunale l'unico dato disponibile è quello desumibile dall'inventario INEMAR al 2016.

La tabella seguente include i potenziali di riscaldamento globale (Global Warming Potentials - GWP) relativi alla CO<sub>2</sub> su un orizzonte temporale di 100 anni. Questa tabella è adattata dal Quinto Rapporto di Valutazione dell'IPCC del 2014 (AR5).

Industrial designation or common name	Chemical formula	GWP values for 100-year time horizon		
		Second Assessment Report (SAR)	Fourth Assessment Report (AR4)	Fifth Assessment Report (AR5)
Carbon dioxide	CO <sub>2</sub>	1	1	1
Methane	CH <sub>4</sub>	21	25	28
Nitrous oxide	N <sub>2</sub> O	310	298	265

Tabella 12 - Valori GWP CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O Fonte: Quinto Rapporto IPCC del 2014 - AR5)

Applicando i valori specifici di GWP è quindi possibile calcolare la CO<sub>2</sub> equivalente complessiva e come si vede dalla tabella sotto riportata, nonostante l'applicazione dei coefficienti GWP, il contributo prevalente è dato dalla CO<sub>2</sub> che da sola è responsabile del 98% delle emissioni di gas serra.

Inquinante	CH <sub>4</sub>	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	TOTALE
Mg/anno	3,951	67.939,95	3,024	
tCO <sub>2</sub> e/anno	110,628	67.939,95	801,36	68.851,94
%	0,16%	98,68%	1,16%	100%

Tabella 13 - Emissioni annuali gas serra da traffico Ascoli Piceno

## 2.3 Paesaggio ed ecosistemi

### 2.3.1 PAESAGGIO

Il PPAR, approvato nel 1989, nel 2010 ha subito un processo di revisione per l'adeguamento al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e alla Convenzione Europea per il paesaggio. Il Documento preliminare, costituito da un insieme di elaborati, legge i paesaggi delle Marche organizzati in ambiti, quali territori connessi e resi simili da relazioni naturalistico-ambientali, storico-culturali, insediative, rispetto ai quali sarà possibile organizzare strategie e progetti di paesaggio.

Nel 2011 la Regione Marche firma con il Ministero per i Beni e le attività culturali il Protocollo di Intesa tra il Ministero per i Beni e le attività culturali e la Regione Marche, per l'elaborazione congiunta della verifica e dell'adeguamento del vigente Piano Paesistico Ambientale delle Marche<sup>1</sup> ai sensi del D. Lgs 42/2004 artt. 143 e 156, da cui nasce il Web Gis regionale dei Beni Paesaggistici dove è possibile consultare la banca dati ufficiale.

Proprio dal presente Web Gis sono stati prodotti gli estratti di seguito riportati.

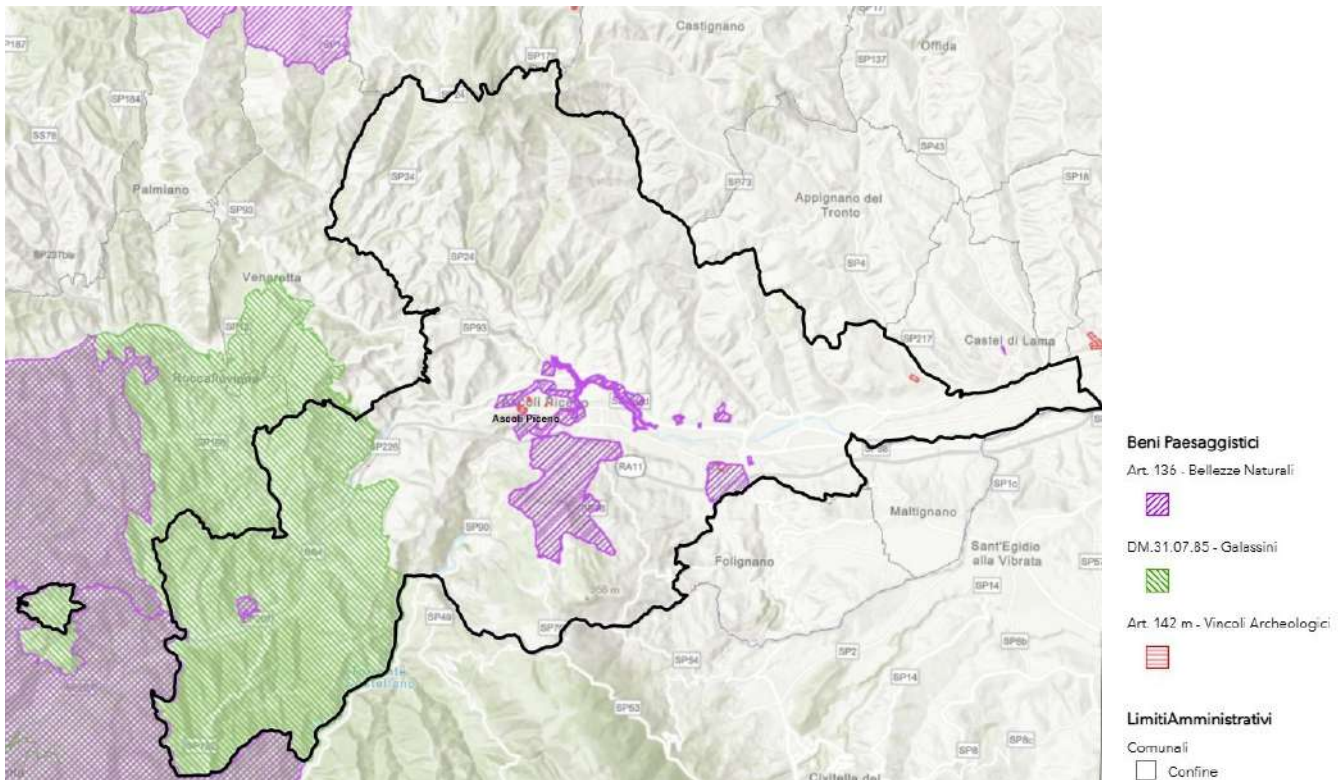


Figura 13 - Web Gis regionale - Beni paesaggistici

I principali beni vincolati all'interno dei confini amministrativi del Comune di Ascoli sono:

- Art. 136 D.Lgs. 42/2004
  - D.M. 02.05.1950, Località Colle di San Marco (lettera c-d)
  - D.M. 16.01.1954 Due zone in riva al Fiume Castellano (lettera c-d)
  - D.M. 13.02.1952 Campo sportivo e Giardino pubblico (lettera b)
  - D.M. 18.05.1962 Sponde del Fiume Tronto (lettera c-d)

<sup>1</sup><http://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica-Genio-Civile/Paesaggio#PPAR---Piano-paesistico-ambientale-vigente>

- D.M. 23.06.1967 Cedro deodara e porzione di terreno sul quale sorge in via Gal-  
liano (lettera a)
- D.M. 04.06.1973 Sponde del Fiume Tronto (lettera c)
- D.M. 27.07.1968 Collina Sacro Cuore (lettera d)
- D.P.G.R.M. 28.04.1981 Zona Zeppelle (lettera c-d)
- D.M. 10.09.1973 Parco della Villa De Angelis - Località Monticelli (lettera a)
- D.P.G.R.M. 06.01.1983 Parco della Villa Angelini Galanti (lettera c-d)
- D.P.G.R.M. 28.04.1981 Loc. Monticelli - Parco della Villa Santarelli (lettera c-d)
- D.M. 07.05.1949 Parco della Villa ex Pacifici (lettera b)
- D.M. 25.03.1953 Bosco e Parco della Villa Mercatili in Località Marino del Tronto  
(lettera b-d)
- D.M. 25.03.1953 Bosco e Parco Sacconi Loc. Cavaceppo (lettera b)
- D.M. 31.07.1985 Valle del Tronto e del Fluvione (lettera c-d)
  
- Aree Archeologiche - art. 142, comma 1, lettera m del D.lgs 22 gennaio 2004, n. 42:
  - D.M. 25.09.1978 insediamento prima fase età del ferro (Cartofaro) - D.M.  
29.01.1979 area sita in Località Cartofaro
  - D.M. 31.10.2012 struttura romana riferibile all'età augustea
  - D.M. 06.08.2012 edificio sede della Banca d'Italia
  - D.M. 28.05.1991 immobili (V Mazzini) con resti di strada romana
  - D.M. 12.01.1980 resti archeologici palazzo dei capitani - D.M. 01.04.1983 palazzo  
dei capitani
  - D.M. 18.03.1964 anfiteatro romano e area dell'ex collegio paterno - D.M.  
20.03.1964 fabbricato urbano giardino dell'asilo nido - D.M. 03.07.1967 complesso  
dell'anfiteatro romani - D.M. 17.03.2009 succursale I.T.C.
  - D.M. 13.12.1929 area con resti del teatro o anfiteatro romano - D.M. 18.07.1950  
area urbana e area teatro - D.M. 22.03.1960 appezzamento di terreno con sovra-  
stante fabbricato e fabbricati urbani adiacenti all'area del teatro romano - D.M.  
08.04.1965 avanzi del teatro romano
  - D.M. 06.05.1953 casa e terreno (Porta Gemina)

## 2.3.2 NATURA E BIODIVERSITÀ

### 2.3.2.1 Parchi e Riserve

Il sistema regionale dei parchi e delle riserve naturali copre una superficie complessiva di circa 89.470,72 ha, pari al 9,59% del territorio marchigiano, così suddiviso:

Denominazione	Superficie nelle Marche (ha)	Anno di Istituzione
1 - Parco Nazionale dei Monti Sibillini	51473,98	1993
2 - Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga	9363,22	1995
3 - Parco Regionale del Conero	5982,74	1987
4 - Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo	1.584,04	1996
5 - Parco Naturale Interregionale del Sasso Simone e Simoncello	3.417,35	1996
6 - Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi	10.026,53	1997
7 - Riserva Naturale Statale Montagna di Torricchio	310,91	1977
8 - Riserva Naturale Statale Abbadia di Fiastra	1834,28	1984
9 - Riserva Naturale Statale Gola del Furlo	3626,94	2001
10 - Riserva Naturale Regionale Ripa Bianca	310,86	2003
11 - Riserva Naturale Regionale Sentina	174,34	2004
12 - Riserva Naturale Regionale del Monte San Vicino e Monte Canfaieto	1946,69	2009
13 - Riserva Naturale del Bosco di Tecchie	202	2019



Figura 14 - Distribuzione dei Parchi e delle Riserve nel territorio marchigiano

Il sistema delle aree protette delle Marche copre una superficie complessiva di circa 89.557 ha, pari al 9,56% del territorio marchigiano ed è composto da 2 Parchi nazionali, 1 Parco interregionale, 3 Parchi regionali e 6 Riserve naturali di cui 3 statali e 3 regionali.

La prima istituzione risale al 1977 con la Riserva naturale statale Montagna di Torricchio seguita nel 1984 dalla Riserva naturale statale Abbadia di Fiastra. Fino a quel punto la superficie protetta era comunque modesta superando di poco i 2000 ha; la prima accelerazione, nel percorso che ha portata allo stato attuale, si è avuta nel 1987 quando è nato il Parco naturale regionale del Conero. Il sistema è tuttavia

giunto ad strutturarsi in modo compiuto solo a seguito dell'emanazione della L. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette" e successivamente con la L.R. 15/94 "Norme per l'istituzione e gestione delle aree protette naturali". La prima ha portato, tra il 1992 e il 1995, alla creazione dei due parchi nazionali che interessano la regione, "Monti Sibillini" e "Gran Sasso - Monti della Laga" mentre a seguito della seconda sono nati tre parchi regionali "Monte San Bartolo", "Gola della Rossa e di Frasassi" e "Sasso Simone e Simoncello" che nel 2013 è stato trasformato in Parco interregionale per il passaggio di alcuni comuni della Valmeraccia dalle Marche all'Emilia Romagna. A questo punto la superficie protetta era già ben oltre gli 80.000 ha ed è giunta al livello attuale attraverso la progressiva istituzione della Riserva naturale statale Gola del Furlo (2001), della Riserva naturale regionale Ripa Bianca (2003), della Riserva naturale regionale Sentina (2004), della Riserva naturale regionale del Monte San Vicino e Monte Canfai (2009) e per ultima della Riserva Naturale del Bosco di Tecchie (2019).

La realizzazione del sistema regionale dei Parchi e delle Riserve Naturali nelle Marche ha come obiettivi prioritari:

- la salvaguardia delle specie di eccezionale valore scientifico, naturalistico e culturale e ciò perché esse sono parte viva della cultura, delle tradizioni e del modo di essere degli abitanti delle Marche;
- il mantenimento di ambienti essenziali per garantire la funzionalità dei sistemi ecologici fondamentali e quindi essenziali per la vita di una regione come le Marche che, seppur piccola, presenta anche evidenti problemi d'inquinamento e dissesto ambientale;
- sperimentare un processo di crescita in cui la conservazione dell'ambiente possa interagire in modo sinergico con l'esigenza di migliorare lo status socioeconomico delle popolazioni locali, in modo da favorire uno sviluppo razionale e duraturo, riequilibrando altresì situazioni profondamente alterate come quella determinatasi, dal dopoguerra ad oggi, fra la fascia costiera e quella montana.
- contribuire alla creazione, nell'ambito degli studi di cui alla Rete Ecologica Regionale, della Infrastruttura Verde regionale.

Oggi le aree protette rappresentano un sistema organico che permette di tutelare e valorizzare gran parte della biodiversità regione con una distribuzione che va dai tratti costieri ancora integri sino alle vette più elevate dell'Appennino comprendendo al proprio interno sia le più rilevanti emergenze naturalistiche delle Marche che tratti importanti del paesaggio rurale marchigiano e siti storico - culturali di straordinario valore.

Tra i compiti loro assegnati, oltre a quelli previsti dalla L. 394/91 e dalla L.R. 15/94, vi è anche quello di enti gestori dei siti Natura 2000 ricadenti al loro interno che sono oltre il 50% di quelli individuati dalla Regione Marche.

All'interno del territorio comunale di Ascoli non si rinvengono parchi o riserve naturali. L'area protetta EUAP più vicina è il Parco Nazionale del Gran Sasso e dei Monti della Laga, il cui limite coincide con il confine comunale sud, e quindi anche con il confine regionale, presso la località San Giacomo, lungo la SP53. A circa 7 km in direzione ovest rispetto al confine comunale, si estende anche il Parco Nazionale dei Monti Sibillini.

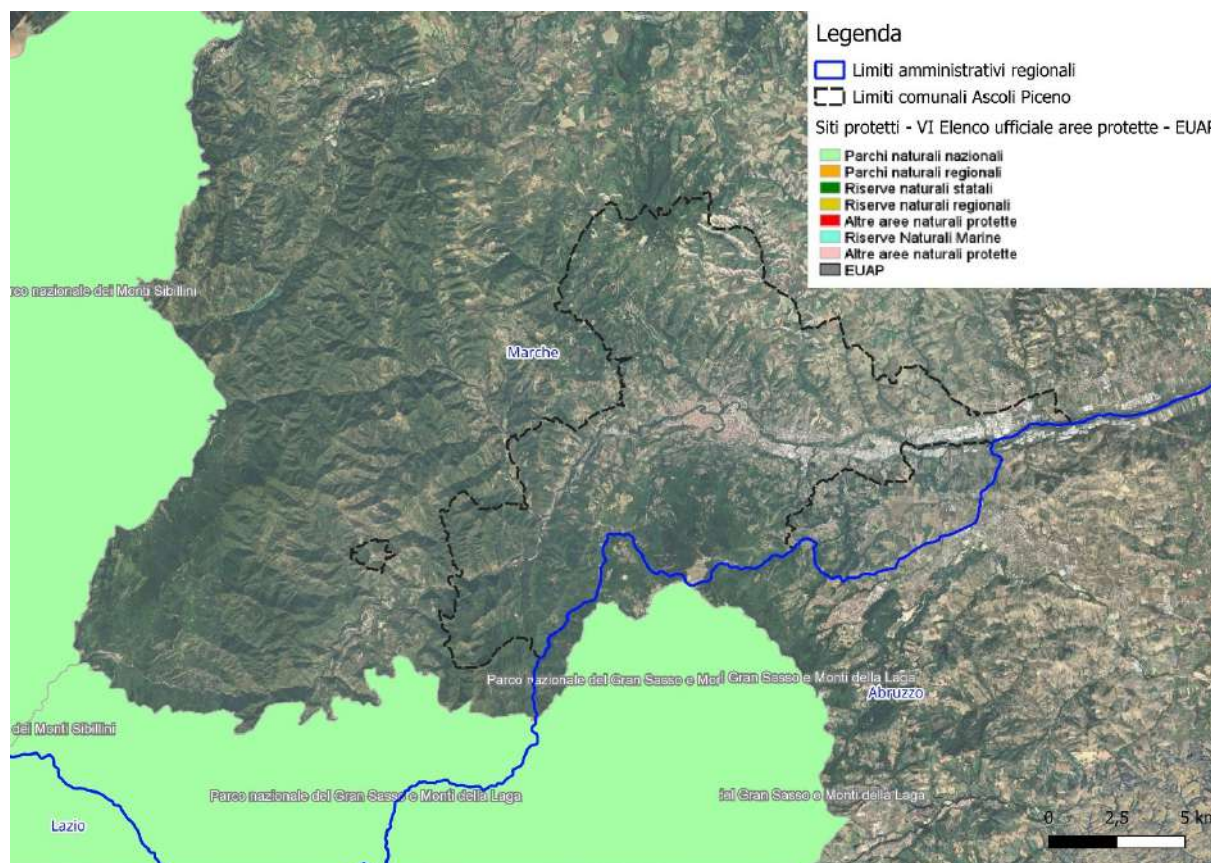


Figura 15 - Inquadramento delle Aree EUAP più prossime al territorio comunale di Ascoli Piceno

### 2.3.2.2 Rete Natura 2000

Rete Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità, e che quindi, contribuisce, insieme ai Parchi ed alle Riserve naturali, alla conservazione del patrimonio naturale della Regione.

Nella Marche sono presenti 27 ZPS e 76 SIC, che nel corso del 2015-2016 sono stati trasformati in ZSC e che risultano spesso ricadenti all'interno delle stesse ZPS. È presente un unico SIC marino: IT5340022 Costa del Piceno - S. Nicola a mare, inserito nell'elenco ufficiale dal 2017 con l'11° aggiornamento. Per il SIC marino devono essere individuate le misure di conservazione, la cui adozione e approvazione sono disciplinate dalla legge regionale n. 6/2007.

La rete, ad eccezione dell'eventuale futura individuazione di una ZPS marina, può essere considerata completa. La necessità dell'individuazione della ZPS marina, nella parte meridionale della costa regionale, è legata a quanto connesso alla Procedura di infrazione 2028/2021 in ordine alla tutela della Berta maggiore nell'IBA 222 Medio Adriatico.

Nome della regione	Dati sulle aree Natura 2000 regione Marche (in km <sup>2</sup> )						Proporzione (in %) della superficie coperta da:		
	Terrestri			Marine			ZSC + SIC	ZPS	Natura 2000
	ZSC + SIC	ZPS	Natura 2000	ZSC + SIC	ZPS	Natura 2000			
Marche	1.046	1.167	2.213	9	11	20	11,2	12,6	23,8
<b>Totale</b>	<b>1.046</b>	<b>1.167</b>	<b>2.213</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>11,2</b>	<b>12,6</b>	<b>23,8</b>

Tabella 14 - Dati sulla Rete Natura 2000 delle Marche Fonte: PAF 2021-2027

Complessivamente Rete Natura 2000 delle Marche si estende per 223.300 ha, corrispondenti a quasi il 24% della superficie regionale.

Nella regione, allo stato attuale, sono presenti 76 ZSC e 1 SIC per una superficie complessiva di circa 98.500 ha. Allo stato attuale sono tuttavia in fase di individuazione nuovi siti o eventuali allargamenti per comprendere anche habitat e specie marini.

Inoltre, sono attualmente presenti 28 ZPS, una delle quali interessa anche Abruzzo e Lazio. La superficie complessiva, determinata dal recente aggiornamento della perimetrazione è di circa 127.000 ha. In molti casi una ZPS ingloba, parzialmente o completamente, una o più ZSC.

Come è possibile vedere dalle figure seguenti, tra le cinque province marchigiane, Macerata si distingue sia per la numerosità (36 siti) che per l'estensione complessiva della rete Natura 2000, che con 97.243 ha è pari al 35% della superficie provinciale e circa al 10% di quella regionale; questi dati rimarcano l'importanza della zona dell'alto appennino marchigiano, in particolare del complesso dei Sibillini, che detiene un valore indiscutibile per la ricca presenza di habitat, specie e habitat di specie.

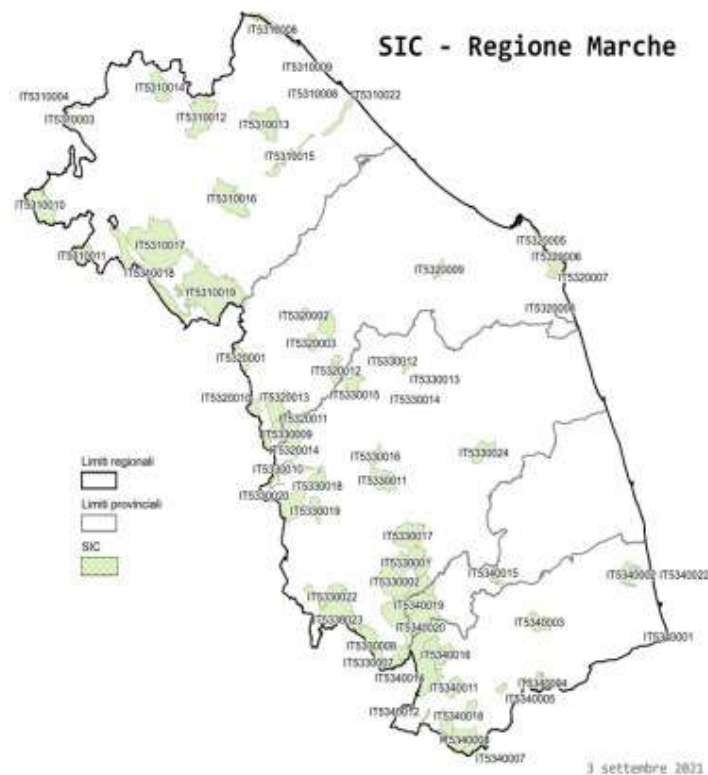


Figura 16 - ZSC/SIC Marche Fonte: PAF 2021-2017

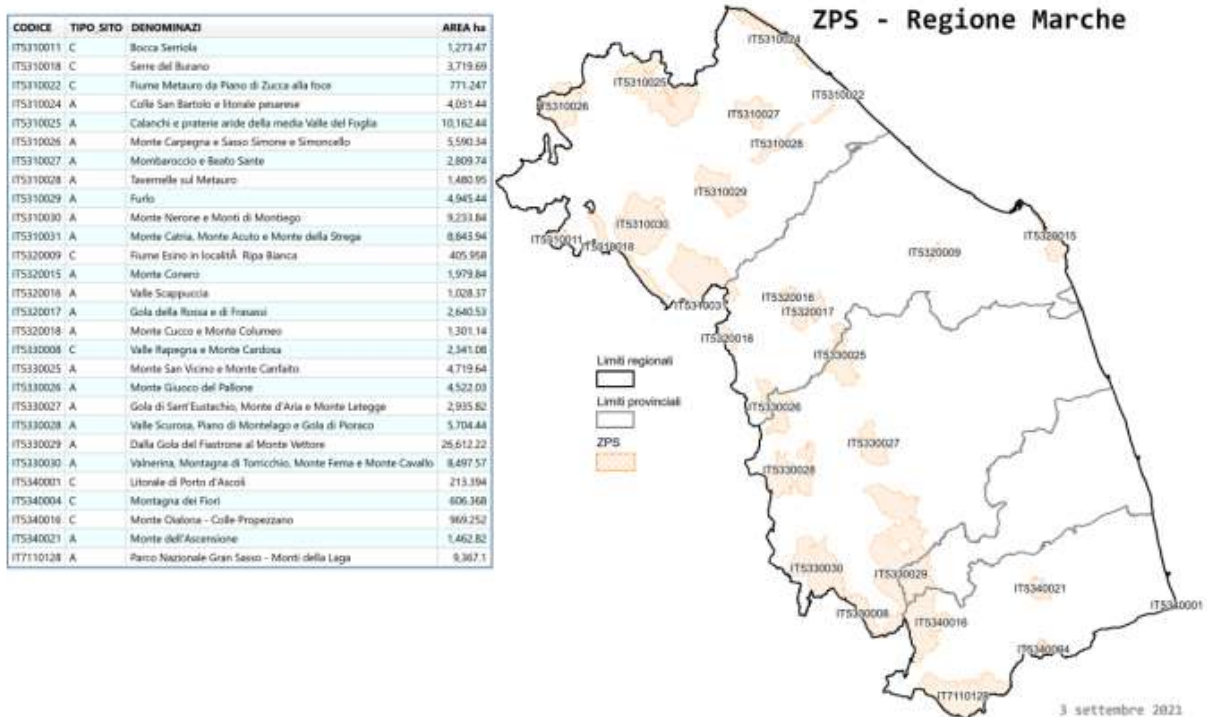


Figura 17 - ZPS Marche Fonte: PAF 2021-2017

All'interno del territorio comunale di Ascoli Piceno si rinvencono siti Natura 2000, di seguito elencati:

- IT5340003 ZSC "Monte dell'Ascensione"
- IT5340004 ZSC-ZPS "Montagna dei Fiori"
- IT5340005 ZSC "Ponte d'Arli"
- IT5340021 ZPS "Monte dell'Ascensione"

A cavallo del confine comunale sud, interamente in territorio abruzzese ed in corrispondenza del Parco Nazionale del Gran Sasso e dei Monti della Laga si trovano inoltre altre due siti Natura 2000:

- IT7110128 ZSC-ZPS "Parco Nazionale Gran Sasso - Monti della Laga"
- IT7120213 ZSC "Montagne dei Fiori e di Campli e Gole del Salinello"

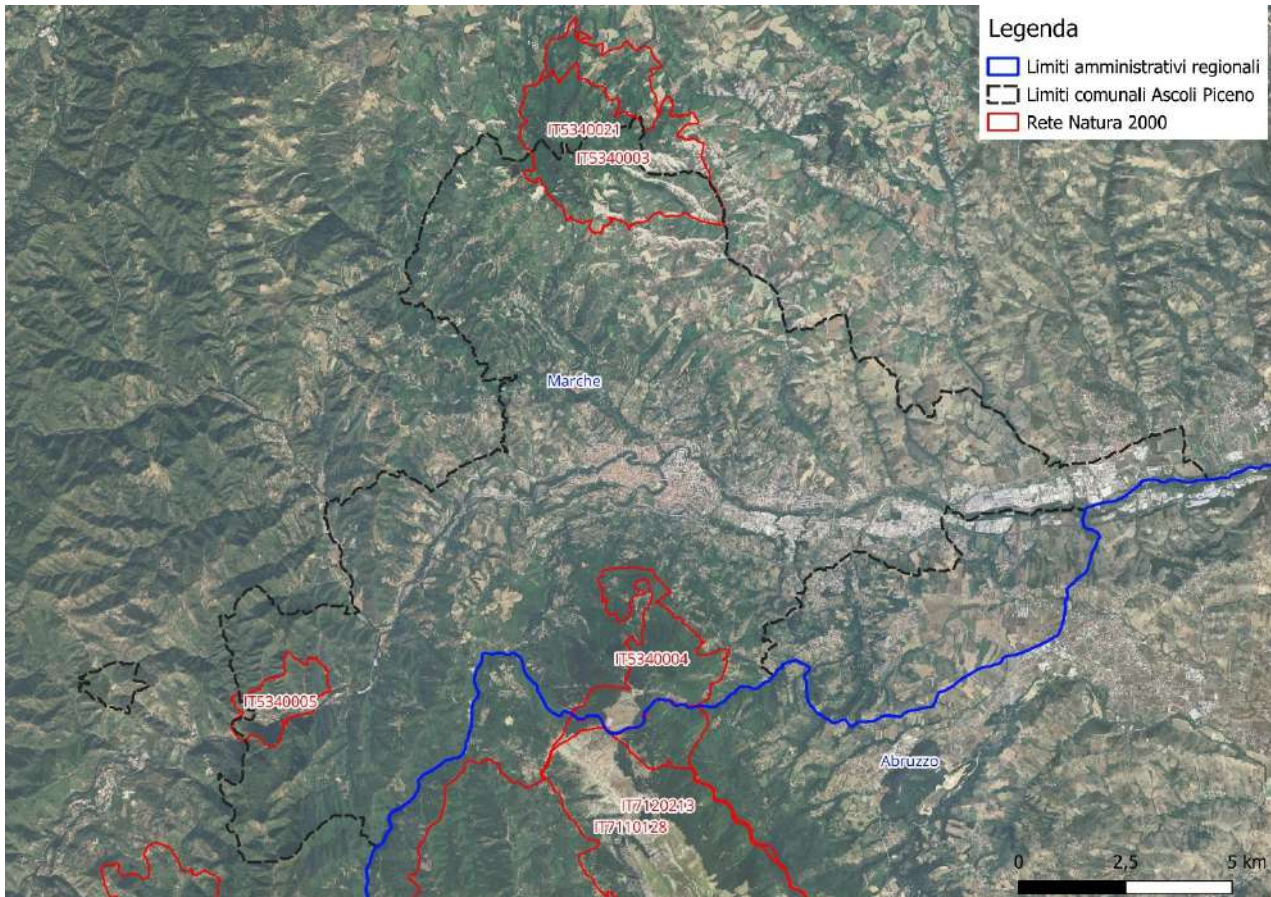


Figura 18 - Rete Natura 2000 presente in prossimità del territorio comunale di Ascoli Piceno

Di seguito si procede ad una breve descrizione delle aree Natura 2000 che insistono all'interno del territorio comunale.

#### IT5340003 ZSC "Monte dell'Ascensione"

Ente Gestore: UM dei Sibillini; UM del Tronto e della Val Fluvione; Provincia di Ascoli Piceno

La Zona Speciale di Conservazione "Monte dell'Ascensione" si estende per 1.152 ha in provincia di Ascoli Piceno, tra i comuni di Rotella, Castignano e Ascoli Piceno e coincide quasi completamente con l'omonima ZPS IT5340021.

Si tratta di un rilievo montuoso (1.092 m s.l.m.) inserito nel settore collinare marchigiano e costituito da rocce argillose e marnose. La vegetazione è caratterizzata prevalentemente dai coltivi e dalle formazioni forestali, tra le quali castagneti e piccoli lembi di faggeta. Il versante meridionale è dominato da ampie aree calanchive e da spettacolari pareti verticali di conglomerati che gli danno un tipico aspetto a "gradini".

Habitat di interesse comunitario presenti:

- 3270 - Fiumi con argini melmosi con vegetazione del *Chenopodium rubri p.p.* e *Bidention p.p.*
- 6210\* - Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (\*stupenda fioritura di orchidee)
- 6220\* - Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei *Thero-Brachypodietea*
- 6430 - Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile
- 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)

- 91AA\* - Boschi orientali di quercia bianca
- 91B0 - Frassineti termofili a *Fraxinus angustifolia*
- 9210\* - Faggeti degli Appennini con *Taxus e Ilex*
- 9260 - Boschi di *Castanea sativa*
- 92A0 - Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*
- 9340 - Foreste di *Quercus ilex* e *Quercus rotundifolia*

Specie di interesse comunitario presenti:

#### Anfibi

- Tritone crestato italiano (*Triturus carnifex*)

### IT5340004 ZSC-ZPS “Montagna dei Fiori”

Ente gestore: Provincia di Ascoli Piceno

La Zona Speciale di Conservazione “Montagna dei Fiori” si estende per 606 ha, completamente all’interno della provincia di Ascoli Piceno nel territorio comunale di Ascoli Piceno. La ZSC coincide perfettamente con l’omonima ZPS.

La zona comprende le pendici settentrionali del massiccio calcareo della Montagna dei Fiori che per lo più, cima compresa, si trova in Abruzzo; la parte abruzzese è inserita nel Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga. La porzione marchigiana comprende il Monte Giammatura (m 1.034) e Colle San Marco e degrada, a nord, verso la valle del Tronto e la città di Ascoli Piceno. La vegetazione è rappresentata soprattutto da pascoli aridi, nella cui composizione entrano molte orchidee, e da nuclei residui di boschi di caducifoglie. L’interesse è rappresentato soprattutto dai pascoli aridi su substrato calcareo, distribuiti al limite meridionale della Regione Marche.

Habitat di interesse comunitario presenti:

- 5130 - Formazioni a *Juniperus communis* su lande o prati calcicoli
- 6110\* - Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell’*Alyso-Sedion albi*
- 6210\* - Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (\*stupenda fioritura di orchidee)
- 6220\* - Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei *Thero-Brachypodietea*
- 7220\* - Sorgenti petrificanti con formazione di tufi (*Cratoneurion*)
- 9180\* - Foreste di versanti, ghiaioni e valloni del *Tilio-Acerion*
- 91AA\* - Boschi orientali di quercia bianca
- 91L0 - Querceti di rovere illirici (*Erythronio-Carpinion*)
- 9260 - Boschi di *Castanea sativa*
- 92A0 - Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*

Specie di interesse comunitario presenti:

#### Uccelli

- Aquila reale (*Aquila chrysaetos*)
- Averla piccola (*Lanius collurio*)
- Calandro (*Anthus campestris*)
- Codirosso (*Phoenicurus phoenicurus*)
- Codirosso spazzacamino (*Phoenicurus ochruros*)

- Codirossone (*Monticola saxatilis*)
- Culbianco (*Oenanthe oenanthe*)
- Falco pellegrino (*Falco peregrinus*)
- Gheppio (*Falco tinnunculus*)
- Merlo dal collare (*Turdus torquatus*)
- Ortolano (*Emberiza hortulana*)
- Poiana (*Buteo buteo*)
- Saltimpalo (*Saxicola torquatus*)
- Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*)
- Tottavilla (*Lullula arborea*)

#### Mammiferi

- Lupo (*Canis lupus*)

#### Anfibi

- Tritone crestato italiano (*Triturus carnifex*)

### IT5340005 ZSC “Ponte d’Arli”

Ente Gestore: UM del Tronto e della Val Fluvione; Provincia di Ascoli Piceno

La Zona Speciale di Conservazione “Ponte d’Arli” si estende per 261 ha in provincia di Ascoli Piceno, tra i comuni di Ascoli Piceno e Acquasanta Terme.

L’area comprende il tratto la vallata del Tronto, a valle di Ponte d’Arli e racchiude il corso d’acqua e parte dei versanti orografici sia di destra e di sinistra a quote comprese fra 200 e 300 m circa; il paesaggio vegetale è caratterizzato da estese formazioni forestali interrotte nel fondovalle da coltivazioni. L’importanza del sito è dovuta al fatto che essa rappresenta il limite interno di distribuzione di alcuni tipi di vegetazione mediterranea.

Habitat di interesse comunitario presenti:

- 5330 - Arbusteti termo-mediterranei e pre-desertici
- 6110\* - Formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'*Alyso-Sedion albi*
- 6220\* - Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei *Thero-Brachypodietea*
- 91AA\* - Boschi orientali di quercia bianca
- 92A0 - Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*
- 9340 - Foreste di *Quercus ilex* e *Quercus rotundifolia*

Specie di interesse comunitario presenti:

#### Anfibi

- Tritone crestato italiano (*Triturus carnifex*)

### IT5340021 ZPS “Monte dell’Ascensione”

Ente Gestore: Provincia di Ascoli Piceno; UM dei Sibillini; UM del Tronto e Valfluvione

La Zona di Protezione speciale “Monte dell’Ascensione” si estende per un’area di 1.463 ha, in provincia di Ascoli Piceno e comprende l’omonima ZSC IT5340003.

#### Specie di interesse comunitario segnalate:

- Albanella minore (*Circus pygargus*)
- Albanella reale (*Circus cyaneus*)
- Averla piccola (*Lanius collurio*)
- Biancone (*Circaetus gallicus*)
- Calandro (*Anthus campestris*)
- Codiroso (*Phoenicurus phoenicurus*)
- Codirossone (*Monticola saxatilis*)
- Codiroso spazzacamino (*Phoenicurus ochruros*)
- Culbianco (*Oenanthe oenanthe*)
- Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*)
- Falco pellegrino (*Falco peregrinus*)
- Gheppio (*Falco tinnunculus*)
- Lanario (*Falco biarmicus*)
- Merlo dal collare (*Turdus torquatus*)
- Ortolano (*Emberiza hortulana*)
- Poiana (*Buteo buteo*)
- Rondone maggiore (*Tachymarptis melba*)
- Saltimpalo (*Saxicola torquatus*)
- Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*)
- Tottavilla (*Lullula arborea*)

#### 2.3.2.3 Rete Ecologica Regionale (REM)

Con la legge regionale n. 2/2013 la regione Marche istituisce la Rete Ecologica Marche (REM)<sup>2</sup>, con l'obiettivo di favorire il rafforzamento delle connessioni ecologiche, la conservazione degli ecosistemi e la tutela della biodiversità.

La REM rappresenta lo strumento di analisi, interpretazione e gestione della realtà ecologica regionale più completo e avanzato, da mettere a disposizione dei vari livelli di programmazione e pianificazione del territorio, al fine di integrare concretamente la conservazione della biodiversità, richiesta in sede internazionale e nazionale, con le politiche di sviluppo. La Legge individua gli elementi che costituiscono la REM nelle aree di valenza ecologica già esistenti e disciplinate dalla propria normativa, tra cui i siti della rete Natura 2000, le Aree Floristiche, e alcuni degli istituti di gestione faunistica individuati alla L. 157/92 e istituiti dalla L.R. 7/95 quali le Oasi di Protezione faunistica. Non vengono quindi determinati nuovi livelli di pianificazione e di vincolo territoriale ma vengono valorizzati e risaltati gli ambiti di tutela già esistenti nel territorio.

Gli obiettivi perseguiti dalla istituzione della REM, che devono essere recepiti dal Piano in esame, possono essere riassunti nei seguenti punti:

- tutelare l'integrità dei processi ecologici e dei relativi servizi ecosistemici;
- mitigare la frammentazione del territorio;
- conservare le comunità vegetali e animali.

<sup>2</sup> <http://www.ambiente.marche.it/Ambiente/Biodiversitàereteecologica/Biodiversità/ReteEcologicaRegionale.aspx>

Con D.G.R. n. 1634 del 7 dicembre 2011 è avvenuta l'approvazione della Struttura, degli obiettivi e degli strumenti di attuazione della Rete ecologica delle Marche. La Rete ecologica delle Marche inoltre è stata definita "quale strumento conoscitivo e propositivo dell'Infrastruttura Verde regionale" dalla D.G.R. n. 1247 del 23 ottobre 2017, che ne ha assunto i contenuti per conseguire gli obiettivi di:

- incentivare la salvaguardia della biodiversità;
- ridurre la frammentazione degli habitat naturali e seminaturali e della matrice ambientale;
- incrementare la qualità del territorio;
- favorire la funzionalità ecologica, e contribuire alla valorizzazione del paesaggio.

Con DGR n. 1288 del 1° ottobre 2018 si sono definiti gli indirizzi per il recepimento della Rete ecologica delle Marche REM negli strumenti di pianificazione e governo del territorio emanati successivamente all'approvazione della L.R. n 2/2013 (art. 5 c. 1).

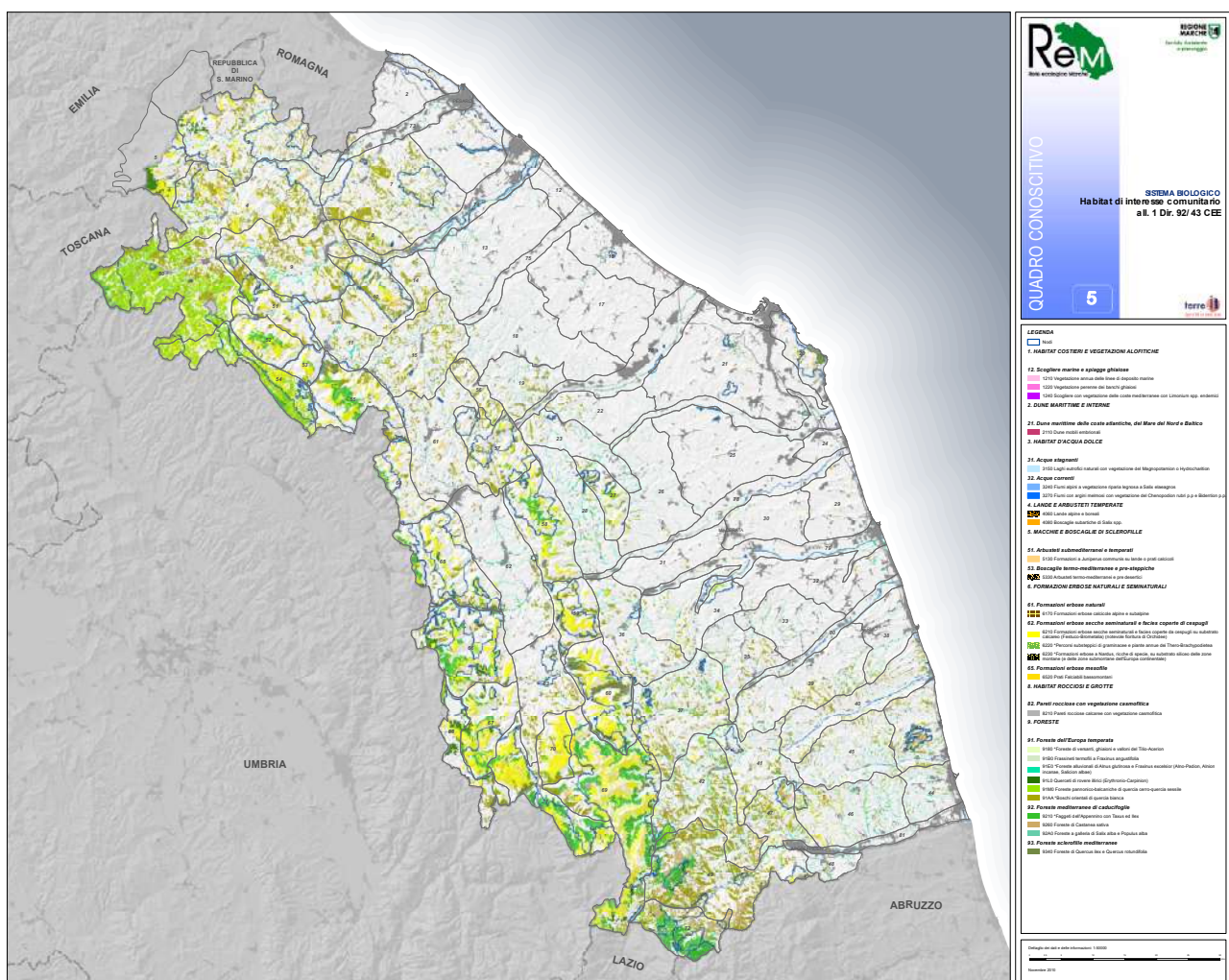


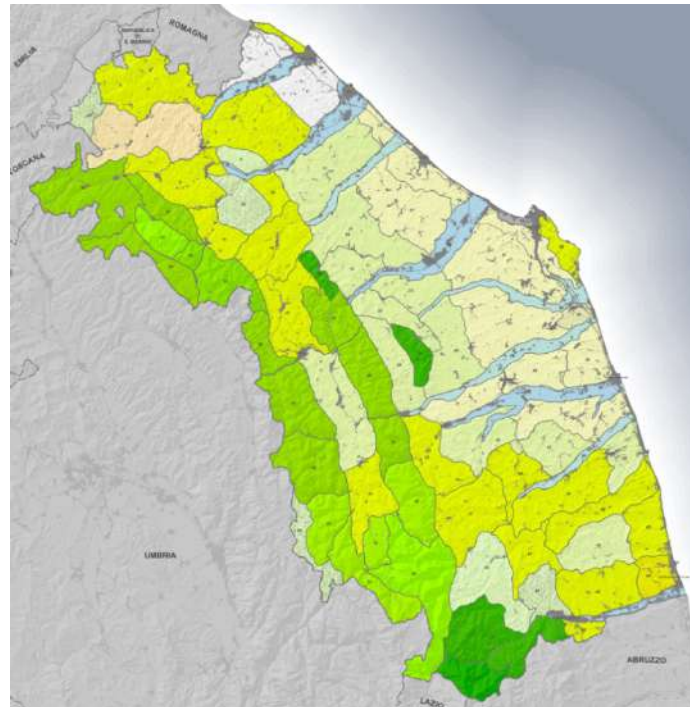
Figura 19 - REM - rete ecologica Marche, Tav.5 Fonte: elaborazione Regione Marche

Ai sensi della LR n. 2/2013 la REM è articolata secondo i seguenti elementi territoriali:

a) le *Unità ecosistemiche* (UE), elementi costitutivi che sono definiti dalle caratteristiche botaniche e faunistiche del tessuto ecologico regionale. Sono state definite attraverso la sintesi delle informazioni di carattere vegetazione integrate con quelle faunistiche. Le UE sono quindi caratterizzate da una precisa struttura delle fitocenosi e dall'ospitare un set ben definito di specie faunistiche.

Le UE sono state raggruppate in sistemi ambientali omogenei: Sistema degli insediamenti, Sistema delle infrastrutture, Sistema delle praterie, sistema delle foreste, sistema dei corsi d'acqua e delle aree umide, sistema degli agroecosistemi, sistema delle aree rupestri e sistema dei litorali. I Sistemi ambientali costituiscono la cornice nell'ambito della quale sono stati definiti i sistemi di connessione e gli obiettivi e misure per tipologia di risorsa.

b) le *Unità ecologico-funzionali* (UEF), quali ambiti territoriali che contengono le informazioni sulle caratteristiche del sistema biologico e antropico, sulle criticità e sulle opportunità della REM.



**LEGENDA**

- Matrice agricola (>75%) con presenza di vegetazione naturale (>5%)
- Matrice agricola (>5%) con scarsa presenza di vegetazione naturale (<5%)
- Matrice agricola (>75%) con caratteri suburbani (superfici artificiali >20%)
- Ba, Matrice agricola (>50%) con presenza significativa di vegetazione naturale (>20%)
- Matrice agricola (>50%) con scarsa presenza di vegetazione naturale (<20%) e caratteri suburbani (superfici artificiali >20%)
- Mosalco di aree agricole e naturali (entrambe >20%)
- Matrice naturale (>50 %) con presenza di praterie (>5%) e significative superfici coltivate (>20%)
- Matrice naturale (>50 %) con scarsa o nulla presenza di praterie (<5%) e significative superfici coltivate (>20%)
- Matrice naturale (>75 %) con significativa presenza di praterie (>25%) e presenza di superfici coltivate (>5%)
- Matrice naturale (>75 %) con significativa presenza di praterie (>25%) e scarsa o nulla presenza di superfici coltivate (<5%)
- Matrice naturale (>75 %) con presenza di praterie (>10%) e di superfici coltivate (>5%)
- Matrice naturale (>75 %) con presenza di praterie (>10%) e scarse o nulle superfici coltivate (<5%)
- Matrice naturale (>75 %) con presenza scarsa o nulla di praterie (<10%) presenza di superfici coltivate (>5%)
- Matrice naturale (>75 %) con presenza scarsa o nulla di praterie (<10%) e superfici coltivate (<5%)
- Fondovalle coltivate (agricolo > 50%) con caratteri suburbani (superfici artificiali >20%).
- Fondovalle coltivate (agricolo > 50%) con caratteri rurali (superfici artificiali <20%).
- Matrice urbana (superfici artificiali >50%).

Figura 20 - REM: Unità ecologico funzionali (UEF). REM, Sintesi interpretativa, TAV. 14 Fonte: elaborazione Regione Marche

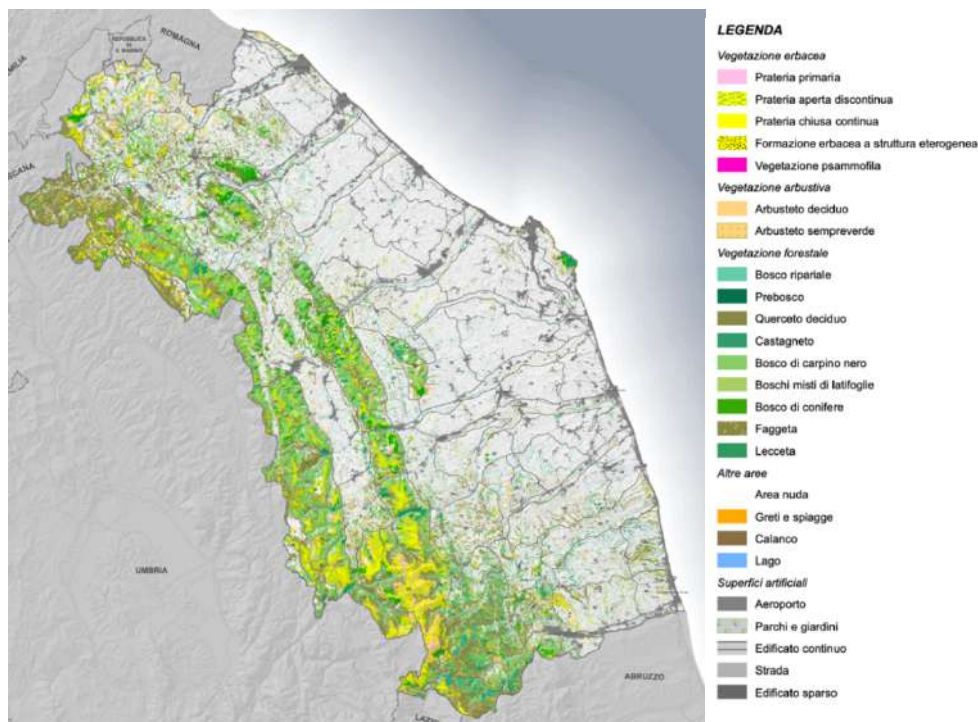


Figura 21 - REM: Unità ecosistemiche. REM, Sintesi interpretativa, TAV. 15 Fonte: elaborazione Regione Marche

Gli elementi costitutivi i nodi, le connessioni e le aree Natura 2000, che compongono la REM sono visualizzabili all'interno del Geoportale REM. All'interno del Geoportale sono inoltre consultabili anche i dati conoscitivi puntuali sulla biodiversità regionale.

Di seguito, si procede ad una breve descrizione degli elementi costitutivi della Rete.

### NODI

I nodi comprendono le aree di maggior pregio ecologico della Regione e sono la chiave di volta della Rete ecologica delle Marche. Essi sono il risultato della somma della Rete Natura 2000, delle Aree floristiche e delle Oasi di Protezione della Fauna. Il sistema è stato poi integrato con l'individuazione di ulteriori nodi precedentemente non segnalati. Nodi contigui o comunque funzionalmente collegati sono stati raggruppati in Complessi e dovranno essere gestiti per quanto possibile in modo coordinato.

### AREE BUFFER

Le aree buffer sono porzioni di territorio funzionalmente collegate ai nodi. Sono definite sulla base delle caratteristiche ecologiche del territorio e, per le aree umide in cui sono presenti colonie di ardeidi, sulla base della distanza dal nido entro cui le specie presenti svolgono l'attività di ricerca del cibo in periodo riproduttivo.

### UNITA' ECOSISTEMICHE E SISTEMI AMBIENTALI

Le unità ecosistemiche (UE) sono l'elemento base della lettura del tessuto ecologico sviluppata dalla REM. Sono state definite attraverso la sintesi delle informazioni di carattere vegetazione integrate con quelle faunistiche e per questo permettono la gestione integrata dei diversi aspetti propositivi della REM. Le UE sono quindi caratterizzate da una precisa struttura delle fitocenosi e dall'ospitare un set ben definito di specie faunistiche.

Sono state raggruppate in sistemi ambientali omogenei (Sistema degli insediamenti, Sistema delle infrastrutture, Sistema delle praterie, sistema delle foreste, sistema dei corsi d'acqua e delle aree umide,

sistema degli agroecosistemi, sistema delle aree rupestri e sistema dei litorali). I Sistemi ambientali costituiscono la cornice nell'ambito della quale sono stati definiti i sistemi di connessione e gli obiettivi e misure per tipologia di risorsa.

### CONTINUITA' NATURALI

Le continuità naturali rappresentano le porzioni di vegetazione naturale fisicamente contigue (gap massimo 100m), all'interno delle quali quindi si può ragionevolmente supporre che le specie target si possano spostare liberamente, sempre che non siano presenti elementi di occlusione. Nella valutazione d'interventi o progetti si dovrà verificare che non interferiscano con esse e, se del caso, dovranno essere previste idonee misure di mitigazione o compensazione volte a garantire la permanenza della funzionalità ecologica. Dall'analisi delle continuità è stato possibile raggruppare le unità ecosistemiche nelle seguenti quattro categorie:

- Sistema Dorsale appenninica
- Sistema di connessione d'interesse regionale
- Sistema di connessione locale
- *Stepping stones*
- Aree di connessione sensibili
- Tratti fluviali in ambito urbano

Nel territorio comunale si individuano diversi elementi della REM, tra cui nodi, sistemi di connessione e *stepping stones*, come mostrato dalle figure che seguono.

I nodi individuati coincidono con i siti Natura 2000 e l'Area Floristica (vedi par. 2.3.2.4) che insistono sulle due dorsali montuose a nord e a sud del territorio comunale.

Tra i sistemi di connessione si evidenziano:

- l'asta fluviale del Tronto che attraversa centralmente in direzione ovest-est il Comune;
- una vasta porzione meridionale del territorio è definita come sistema di connessione di interesse regionale "Laga - Colline del Piceno";
- una vasta porzione nord-ovest è identificata come una Core Area della Dorsale appenninica;

Si evidenzia anche una fitta distribuzione di *stepping stones* distribuiti soprattutto nella zona più orientale del territorio comunale.

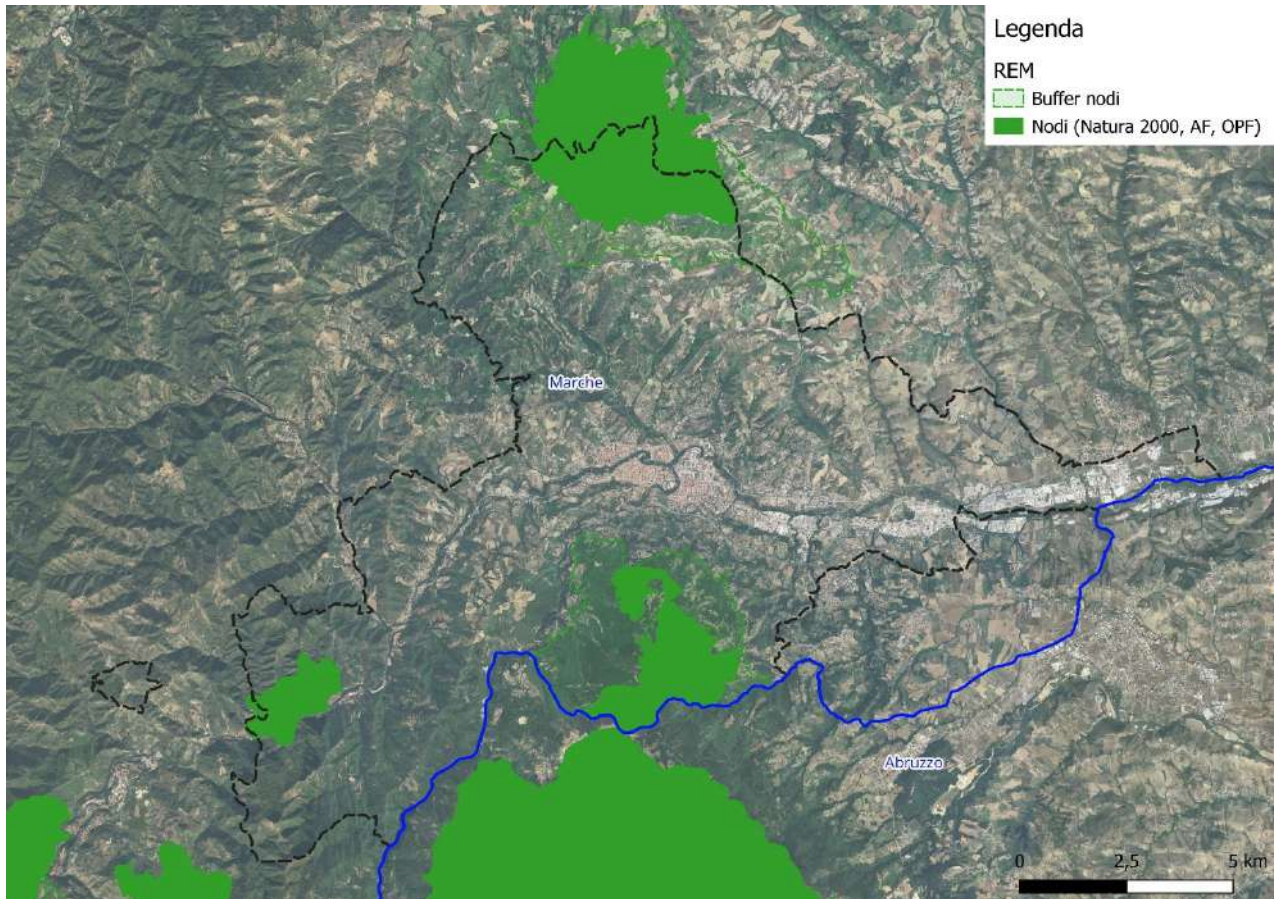


Figura 22 - Nodi individuati dalla REM presenti nel territorio comunale di Ascoli Piceno

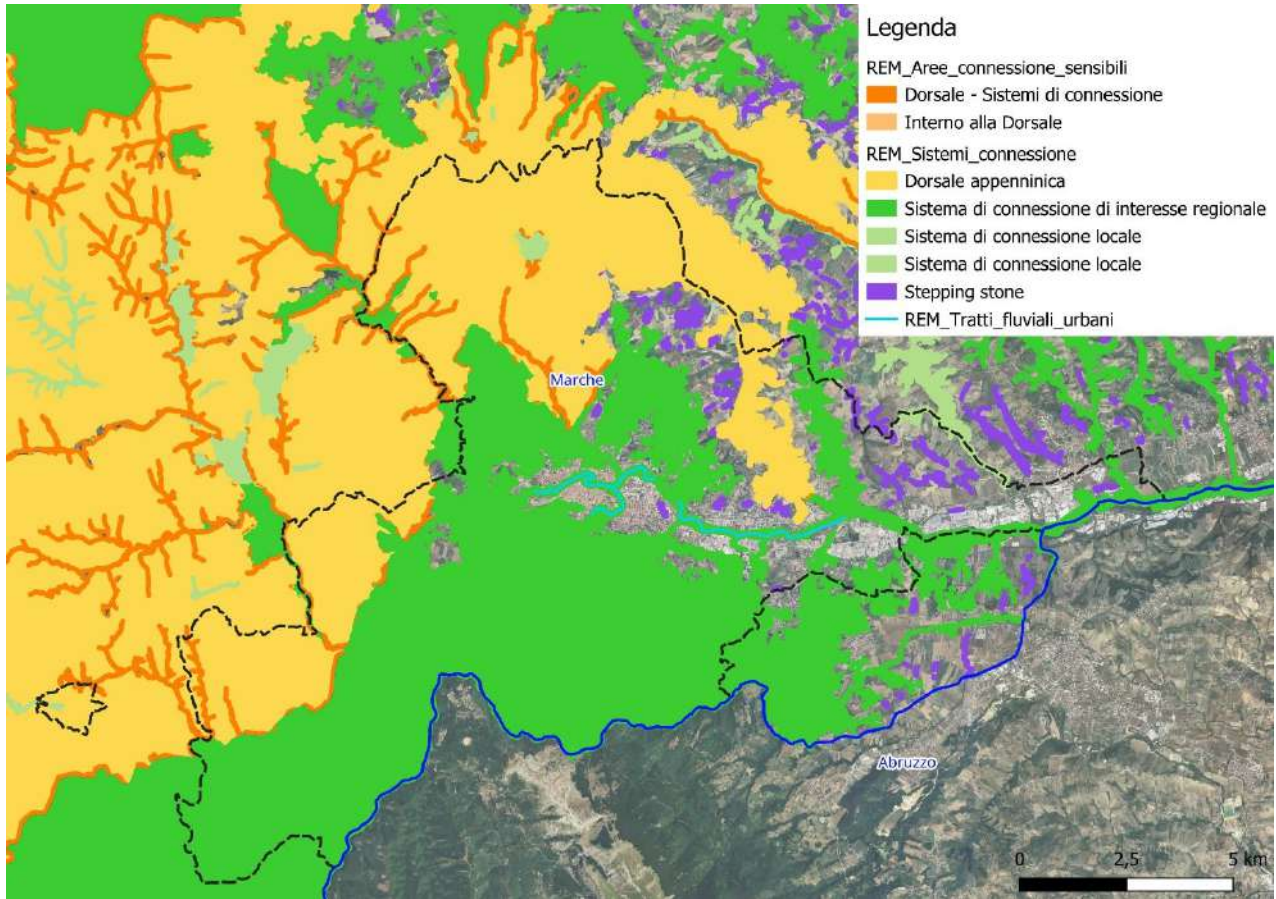


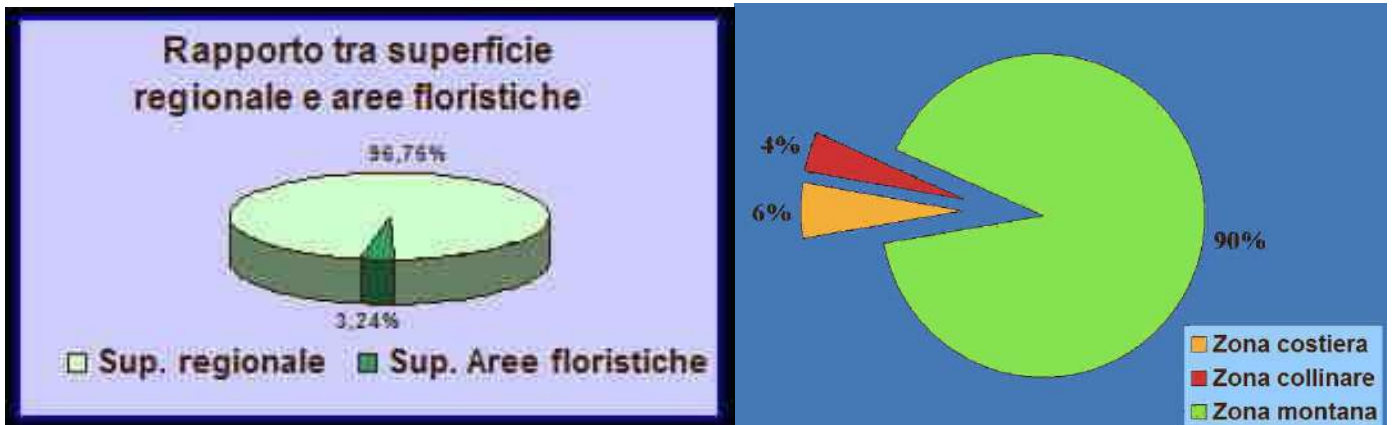
Figura 23 - Continuità naturali individuati dalla REM presenti nel territorio comunale di Ascoli Piceno

#### 2.3.2.4 Aree Floristiche

Il patrimonio floristico della regione Marche annovera circa 3.000 specie vegetali, distribuite nei vari ambienti, dalla fascia costiera a quella montana e alto montana. Alcune specie sono diffuse in modo omogeneo sul tutto il territorio regionale, altre si riscontrano solo in determinate aree (specie endemiche). Attraverso la Legge Regionale n. 52 del 1974, la Regione si è posta come obiettivo non soltanto la salvaguardia delle singole specie, ma ha esteso la tutela anche all'ambiente naturale in cui queste specie si trovano. In questo modo, sul territorio regionale sono state individuate delle cosiddette "Aree Floristiche Protette", dove si collocano le specie di particolare valore. Tali aree sono indicate da apposite tabelle perimetrali e al loro interno è proibita la raccolta, la estirpazione e il danneggiamento di tutte le piante che vi crescono spontaneamente.

Numerose sono peraltro le specie d'interesse floristico nella regione, fra le quali meritano particolare attenzione la Stella alpina dell'Appennino che si differenzia da quella delle Alpi perché più bassa e tomentosa, la Viola d'Eugenia che cresce sui pascoli delle quote più elevate o *Moehringia papulosa*, specie endemica che si rinviene in sole tre località delle Marche, oltre a numerose altre.

La Legge individua, inoltre delle specie a distribuzione localizzata e frammentaria, che, pur non essendo endemiche sono tuttavia rare. Fra queste si può ricordare, ad esempio, l'euforbia arborescente (*Euphorbia dendroides*) del Monte Conero, la bistorta (*Polygonum bistorta*) del Pian Perduto e i vecciarini (*Coronilla valentina*), una specie presente in poche località. In ultimo, fra le specie di particolare significato e importanza nella caratterizzazione degli ambienti, si citano la lingua cervina (*Phyllitis scolopendrium* - una felce che si trova soltanto nei boschi umidi e con affioramenti rocciosi) e i pennacchi (*Eriophorum latifolium* - che cresce soltanto nelle torbiere come, per esempio, ai Piani di Montelago).



All'interno del territorio comunale di Ascoli Piceno è presente 1 Area Floristica:

- n.94 "Monte dell'Ascensione"

L'area rappresenta un complesso vegetazionale interessante perché, pur trovandosi in territorio collinare, ospita numerose specie della flora montana; il conteggio floristico della flora nemorale è molto ricco e vario.

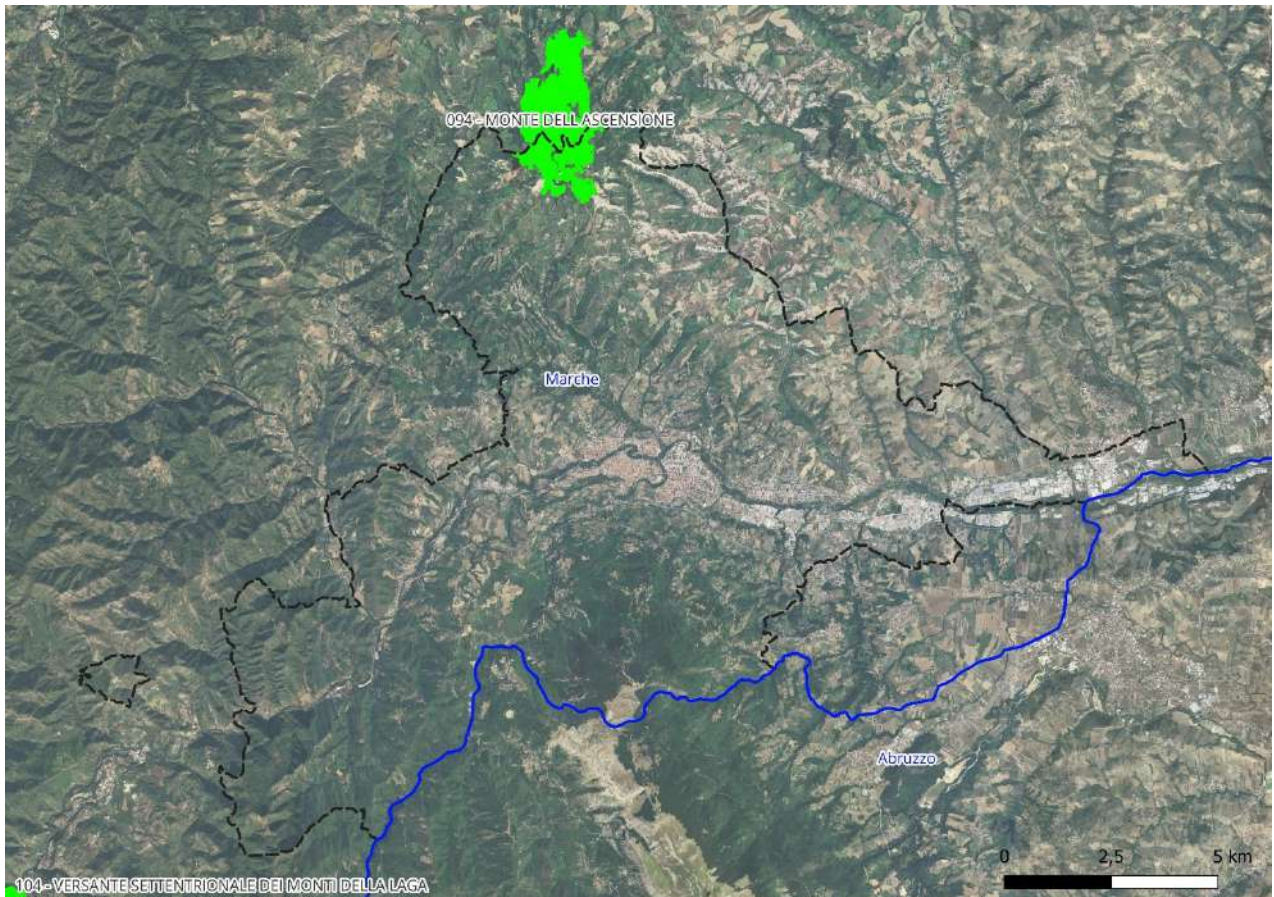


Figura 24 - Individuazione delle aree floristiche presenti nel comune di Ascoli

## 2.4 Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT)

Le informazioni sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats), cioè un procedimento mutuato dall'analisi economica, capace di indurre politiche, linee di intervento ed azioni di piano compatibili con l'ambiente di riferimento. La bontà dell'analisi SWOT è funzione della completezza della analisi di contesto; cioè, l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali. In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento). Nella terminologia consueta si indicano i fattori endogeni come fattori di forza o fattori di debolezza e quelli esogeni si indicano come opportunità o rischi. Questo tipo di valutazione in sostanza serve ad inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il piano. Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma attraverso il programma in questione è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento. È necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi.

	Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
Qualità dell' aria	<p>La qualità dell'aria nelle Marche è stata generalmente buona, con tutti i parametri inquinanti monitorati sotto i limiti di legge, ad eccezione dell'Ozono. In particolare, nella stazione di Misura di Ascoli Piceno i valori di PM10, PM2.5, NO2 e ozono sono stati rispettosi dei limiti stabiliti.</p> <p>Per le emissioni da traffico il Comune di Ascoli Piceno si colloca nella classe inferiore dei comuni Marchigiani</p>	<p>la ripartizione modale dello Stato Attuale è squilibrata verso i mezzi privati con circa il 70% degli spostamenti che avvengono in automobile o con mezzi privati motorizzati</p>
Emissioni climalteranti	<p>La performance sulle emissioni di gas serra è ottima il che rende le Marche fra le Regioni con le più basse emissioni pro capite in Italia (con 5,5 tonnellate di gas serra pro capite, contro una media di 7), mentre gli assorbimenti naturali in rapporto alla superficie sono in linea con la media. Nel periodo tra il 1990 e il 2022 si registra una riduzione delle stesse del 15%</p>	<p>Le emissioni del settore trasporti a livello regionale sono cresciute nel periodo 1990 - 2022 del 10% in misura 5 volte superiore alla media nazionale. Il settore è il secondo per consumi energetici dietro al settore civile. Il settore è fortemente condizionato dall'utilizzo di combustibili fossili (benzina e gasolio) che da soli coprono oltre l'80% dei consumi. La quota di veicoli che utilizzano combustibili alternativi (BEV) è ancora molto bassa. Rispetto al dato nazionale si registra uno scarso appeal del TP</p>
Paesaggio e beni culturali	<p>Il territorio regionale costituisce un unico di identità paesaggistiche e di beni culturali che ne connotano la struttura storica identitaria costituita da un insieme di elementi che sono la base di processi economici già ampiamente consolidati, legati alla promozione di un territorio e delle sue peculiarità.</p> <p>L'area urbana è caratterizzata da una struttura insediativa storica ben riconoscibile ricca di beni culturali, mentre il paesaggio naturale della Valle del Tronto e del Fluvione rappresentano una potenzialità da connettere e valorizzare. L'accessibilità e le nuove forme di mobilità rappresentano un'opportunità per un territorio ricco di risorse naturali e storico culturali.</p>	<p>La presenza e lo sviluppo di insediamenti, urbanizzazioni e infrastrutture provoca la perdita dei caratteri naturali e agrari, e genera una frammentazione dei paesaggi e delle connessioni ecologiche, nonché dei territori agricoli di pregio.</p> <p>In particolare, dal centro urbano di Ascoli percorrendo il corso del fiume Tronto verso est, le aree limitrofe all'area fluviale risultano densamente urbanizzate.</p>
Natura e biodiversità	<p>Il territorio comunale presenta una discreta superficie identificata con aree tutelate. Infatti, sono presenti ben 4 siti Natura 2000 e un'area floristica. Il territorio è inoltre solcato da vari elementi (nodi e sistemi di connessione) della Rete Ecologica regionale, sintomo del fatto che attorno al centro abitato è presente una notevole funzionalità ecologica da valorizzare e da conservare.</p> <p>Il collegamento ecologico verso la fascia costiera è assicurato dal fiume Tronto che attraversa anche la città di Ascoli Piceno. Il collegamento ecologico verso l'entroterra risulta più diretto grazie alla maggiore naturalità, copertura boschiva e scarsa antropizzazione delle aree interne.</p>	<p>La presenza e lo sviluppo di insediamenti, urbanizzazioni e infrastrutture al centro del territorio comunale ed in direzione ovest-est genera una diminuzione della permeabilità ecologica tra le aree di valore naturalistico poste a nord e a sud.</p> <p>La connessione ecologica data dal fiume Tronto presenta delle fragilità dovute alla forte pressione antropica, localizzate soprattutto in corrispondenza della città di Ascoli Piceno.</p>

	Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
	Le aree tutelate e gli elementi di connessione ecologica di maggior rilievo si rinvergono soprattutto in corrispondenza delle dorsali appenniniche poste lungo i confini settentrionale ed occidentale del territorio comunale.	

Tabella 15: Analisi SWOT componenti strategiche e pertinenti al Piano

## 2.5 Target di riduzione europei e nazionali per clima e qualità dell'aria

Un approfondimento specifico meritano i riferimenti normativi e gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e della qualità dell'aria, perché direttamente connessi agli obiettivi del Piano Regionale delle Infrastrutture.

### 2.5.1 EMISSIONI CLIMALTERANTI

L'Unione Europea si è dotata di politiche energetiche finalizzate al raggiungimento di obiettivi di riduzione dei consumi di fonti fossili, l'innalzamento dell'efficienza energetica e lo sviluppo delle fonti rinnovabili: il fine ultimo è di spingere il mondo verso un'economia decarbonizzata.

Le politiche europee maggiormente conosciute riguardano il pacchetto "20-20-20", che stabilisce tre ambiziosi obiettivi da raggiungere entro il 2020: ridurre le emissioni di gas ad effetto serra del 20% (o del 30% in caso di accordo internazionale) rispetto ai livelli del 1990; ridurre i consumi energetici del 20%, aumentando l'efficienza energetica; soddisfare il 20% del fabbisogno energetico europeo con energie rinnovabili. Nel 2008 è stato approvato il "Pacchetto Clima-Energia", che definisce i metodi per tradurre in pratica gli obiettivi al 2020, attraverso sei nuovi strumenti legislativi: Direttiva Fonti Energetiche Rinnovabili (Dir. n. 2009/28/EC); Direttiva Emission Trading (Dir. n. 2009/29/EC); Direttiva sulla qualità dei carburanti (Dir. n. 2009/30/EC); Direttiva Carbon Capture and Storage - CCS (Dir. n. 2009/31/EC); Decisione Effort Sharing (Dec. n. 2009/406/EC); Regolamento CO2 Auto (Reg. n. 2009/443/EC).

Il Consiglio europeo, nel 2014, ha approvato altri importanti obiettivi in materia di clima ed energia, con orizzonte al 2030: -40% emissioni di gas a effetto serra, con obiettivi vincolanti per gli Stati membri (per i settori non-ETS); +27% rinnovabili sui consumi finali di energia, vincolante a livello europeo, ma senza target vincolanti a livello di Stati membri; 27% efficienza energetica, non vincolante ma passibile di revisioni per un suo innalzamento al 30%.

Successivamente attraverso la definizione del Quadro 2030 per il clima e l'energia che comprende traguardi e obiettivi strategici a livello dell'UE per il periodo dal 2021 al 2030 si sono incrementati gli obiettivi legati alle energie rinnovabili (+32%) e all'efficienza energetica (+32,5%).

Nell'ambito degli sforzi per far fronte ai cambiamenti climatici e per dare attuazione all'accordo di Parigi, nella comunicazione dell'11 dicembre 2019 intitolata «Il Green Deal europeo» («Green Deal europeo») la Commissione ha illustrato una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. Il Green Deal europeo mira inoltre a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Allo stesso tempo, questa transizione deve essere giusta e inclusiva e non deve lasciare indietro nessuno.

Alla luce dell'obiettivo della neutralità climatica da conseguire per il 2050, entro il 2030 dovrebbero essere ridotte le emissioni di gas a effetto serra e aumentati gli assorbimenti, in modo tale che le emissioni nette di gas a effetto serra - ossia le emissioni al netto degli assorbimenti - siano ridotte, in tutti i settori dell'economia e a livello dell'Unione, di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.

In quest'ambito il 9 dicembre 2020 la Commissione ha adottato una comunicazione dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il

futuro». La strategia definisce una tabella di marcia per un futuro sostenibile e intelligente per i trasporti europei, con un piano d'azione volto a conseguire l'obiettivo di ridurre del 90% le emissioni del settore dei trasporti entro il 2050.

Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha adottato una serie di proposte per trasformare le politiche dell'UE in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità in modo da ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

In merito all'evoluzione del parco veicolare si evidenzia che il 14 luglio 2021 all'interno del pacchetto normativo "Fit for 55" la Commissione Europea ha avanzato la proposta di revisione del regolamento UE che fissa gli standard emissivi di CO<sub>2</sub>.

Insieme ad altre misure annunciate nella stessa occasione, questa proposta accelera sulla mobilità sostenibile del continente affrontando i nodi delle emissioni del trasporto su gomma, delle infrastrutture di ricarica, e dei combustibili a disposizione dei cittadini europei nei prossimi anni. La proposta di Bruxelles modifica il regolamento 2019/631 che definisce gli standard di emissioni auto e furgoni, allineandone i criteri con i nuovi obiettivi sul clima dell'UE ovvero il taglio del 55% delle emissioni di gas serra entro il 2030.

Nel fit for 55 è prevista la riduzione delle emissioni auto del 55% e veicoli commerciali leggeri (furgoni) al 50% entro la fine di questo decennio rispetto ai livelli del 2021, che sono fissati a 95 g CO<sub>2</sub>/km per le auto e a 147 g CO<sub>2</sub>/km per i furgoni. Inoltre, nei 5 anni successivi e cioè entro il 2035, le emissioni da veicoli di nuova immatricolazione devono essere portate a zero, sia per le autovetture che per i furgoni (Accordo politico provvisorio del 27 Ottobre 2022, tra i colegislatori - Consiglio e Parlamento europeo - su livelli più rigorosi di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i furgoni nuovi). Ad Aprile 2023 il nuovo regolamento è stato adottato dal Consiglio Europeo.

L'8 novembre 2022 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo politico provvisorio sugli obiettivi di riduzione delle emissioni più rigorosi per gli Stati membri nel quadro del cosiddetto regolamento sulla condivisione degli sforzi. In attesa di un'adozione formale, l'accordo provvisorio approva un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra a livello dell'UE del 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005 per i settori non coperti dal sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS). In tali settori sono ricompresi il trasporto stradale e il trasporto marittimo interno, oltretutto gli edifici, l'agricoltura, i rifiuti e le piccole industrie.

**A livello nazionale**, le strategie europee al 2030 sono declinate dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e per il Clima. Il piano la cui prima stesura risale al 2019 - 2020 (PNIEC 2020), è stato recentemente aggiornato, proprio per tener conto del pacchetto normativo europeo legato al "fit for 55" e al "Next Generation EU" e alla sua applicazione nazionale ovvero al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Il piano nella nuova formulazione (PNIEC 2023-2024) è stato quindi redatto e si trova ora in una nuova fase di consultazione ed entro il giugno del 2024 dovrà essere inviato nella versione definitiva alla Commissione Europea.

Il Piano stabilisce gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento. Il Piano si struttura sulle seguenti 5 linee di intervento (dimensioni), al cui interno sono previsti interventi nel settore dei trasporti:

1. Dimensione della decarbonizzazione, al quale si prevede che dovrà dare un contributo significativo il settore dei trasporti, unitamente al settore civile e all'agricoltura (settori non soggetti a meccanismo ETS) agendo su due diverse prospettive:

- a. Per quanto riguarda le EMISSIONI E gli ASSORBIMENTI DI GAS A EFFETTO SERRA, il Regolamento Effort Sharing, recentemente aggiornato, ha fissato un obiettivo per l'Italia ancor più ambizioso, prevedendo che le emissioni dei settori non ETS (trasporti, residenziale, terziario, industria non ricadente nel settore ETS, i rifiuti, l'agricoltura) si riducano entro il 2030 del 43.7% rispetto ai livelli del 2005. Per i trasporti il piano richiede di agire sulla riduzione della domanda di mobilità privata e a favorire la diffusione di veicoli a basse emissioni, anche attraverso il potenziamento della relativa infrastruttura
  - b. Per quanto riguarda la diffusione delle energie rinnovabili, nel settore dei trasporti, la Direttiva RED III ha aumentato il target al 2030 relativo alla quota dei consumi del settore dei trasporti coperta da fonti rinnovabili, ad oggi fissato al 14% dalla RED II, portandolo al 29%.
2. Dimensione dell'Efficienza energetica, nel cui ambito, per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro; per la mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili attraverso strumenti economici e di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali;
  3. Dimensione Sicurezza energetica;
  4. Dimensione del mercato interno;
  5. Dimensione della Ricerca, dell'Innovazione e della Competitività.

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.

Nella tabella seguente sono illustrati i principali obiettivi del piano al 2030 su emissioni e assorbimenti di gas serra, fonti energetiche rinnovabili (FER), efficienza energetica e le principali misure vigenti o programmate per il raggiungimento degli obiettivi del Piano.

	Unità di misura	Dato rilevato	PNIEC 2023: Scenario di riferimento	PNIEC 2023: Scenario di policy <sup>1</sup>	Obiettivi FF55 REPowerEU
		2021	2030	2030	2030
<b>Emissioni e assorbimenti di gas serra</b>					
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	%	-47%	-55%	-62%	-62% <sup>2</sup>
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori non ETS	%	-17%	-28,6%	-35,3% / -37,1%	-43,7% <sup>3, 4</sup>
Assorbimenti di CO2 LULUCF	MtCO2eq	-27,5	-34,9	-34,9	-35,8 <sup>3</sup>
<b>Energie rinnovabili</b>					
Quota di energia da FER nei consumi finali lordi di energia	%	19%	27%	40%	38,4% - 39%
Quota di energia da FER nei consumi fi-	%	8%	13%	31%	29% <sup>5</sup>

nali lordi di energia nei trasporti (cri- teri di calcolo RED 3)					
Quota di energia da FER nei consumi fi- nali lordi per riscaldamento e raffred- damento	%	20%	27%	37%	29,6% <sup>3</sup> - 39,1%
Quota di energia da FER nei consumi fi- nali del settore elettrico	%	36%	49%	65%	non previsto
Quota di idrogeno da FER rispetto al to- tale dell'idrogeno usato nell'industria	%	0%	3%	42%	42% <sup>3</sup>
<b>Efficienza energetica</b>					
Consumi di energia primaria	Mtep	145	130	122	112,2 (115 con flessibi- lità +2,5%)
Consumi di energia finale	Mtep	113	109	100	92,1 (94,4 con flessibi- lità +2,5%)
Risparmi annui nei consumi finali tra- mite regimi obbligatori di efficienza energetica	Mtep	1,4		73,4	73,4 <sup>3</sup>

Fonte: PNIEC giugno 2023

1. scenario costruito considerando le misure previste a giugno 2023, sarà aggiornato con la sottomissione del piano defini-  
tivo entro 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

Le principali misure previste per il raggiungimento degli obiettivi del Piano, inerenti al settore tra-  
sporti sono evidenziate nella tabella seguente.

Nome sintetico della politica o misura	D.Em	D.R	D.Eff	D.S	D.M	D.RIC
Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti - Green Ports (PNRR)						
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (PNRR)						
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (PNRR)						
Biocarburanti. Certificazione di sostenibilità. DM 14/11/2019						
Biocarburanti. Obbligo di immissione in consumo						
Biometano e biocarburanti avanzati. DM 2/3/2018						
Conto Energia per impianti fotovoltaici						
Biocarburanti e altri vettori energetici innovativi. Obbligo di im- missione in consumo (aggiornamento per recepimento RED III)						
Biocarburanti. Certificazione di sostenibilità (aggiornamento)						

Nome sintetico della politica o misura	D.Em	D.R	D.Eff	D.S	D.M	D.RIC
Biocarburanti. Obbligo di immissione in consumo (aggiornamento RED II, D.Lgs 199/2021)						
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, cold ironing (PNRR)						
Incentivi per il rinnovo dei veicoli privati (ecobonus veicoli)						
Incentivo Marebonus e Ferrobonus						
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)						

Nome sintetico della politica o misura	D.Em	D.R	D.Eff	D.S	D.M	D.RIC
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 climalteranti 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)						
Mobilità urbana sostenibile e gestione degli spazi urbani						
Promozioe reti ciclabili e pedonali urbane						
Rinnovabili e batterie (PNRR)						
Bus elettrici: filiera di produzione (PNRR)						

D.Em Dimensione Emissioni

D.R Dimensione Rinnovabili

D.eff. Dimensione Efficienza

D.S.Dimensione Sicurezza

D.M. Dimensione Mercato, infrastrutture consumatori

D.R.I.C. Dimensione, Ricerca, Innovazione, Competitività

Come anticipato le politiche e le azioni inerenti il settore dei trasporti hanno incidenza soprattutto sul tema della decarbonizzazione

Il Ministero della Transizione ecologica ha approvato nel marzo del 2022, il **Piano per la transizione ecologica PTE**, che fornisce un quadro delle politiche ambientali ed energetiche integrato con gli obiettivi già delineati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

L'obiettivo principale del PTE è il raggiungimento della neutralità climatica al 2050 (e la riduzione del 55% delle emissioni di gas serra al 2030), che viene declinato in 5 macroobiettivi:

1. Neutralità climatica
2. Azzeramento dell'inquinamento
3. Adattamento ai cambiamenti climatici
4. Ripristino della biodiversità e degli ecosistemi
5. Transizione verso l'economia circolare e la bioeconomia

Il Piano si declina in otto ambiti di intervento, la cui reciproca relazione implica una gestione inter-settoriale coordinata a livello nazionale fra vari ministeri e agenzie, e a livello locale fra Regioni e città. Gli interventi riguardano:

- a) La decarbonizzazione
- b) La mobilità sostenibile
- c) Il miglioramento della qualità dell'aria
- d) Il contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico

- e) Il miglioramento delle risorse idriche e delle relative infrastrutture
- f) Il ripristino e il rafforzamento della biodiversità
- g) La tutela del mare
- h) La promozione dell'economia circolare, della bioeconomia e dell'agricoltura sostenibile

Nella tabella seguente si riportano i target dei diversi indicatori il cui monitoraggio è funzionale al rispetto degli obiettivi fissati dal PTE.

Obiettivo	Indicatore	Unità di misura	Valore Attuale	Valore 2030
Decarbo- nizzazione	Emissione di anidride carbonica o  Gas serra totali secondo i conti nazionali delle emissioni atmosferiche	t CO2	418.000.000	-55% sul valore 1990.  256.000 .000
	Quota di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo	per- centuale	18,18%	72% della generazione di elettricità
Mobilità sostenibile	numero auto elettriche (BEV), ibride PIHV	unità	Parco circolante attuale BEV  75000  6% del mercato	6 milioni di auto elettriche  25% mercato
	Emissioni GHG settore trasporti -  Fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia	t CO2 eq	104,386,270	
Miglioramento qualità aria	Emissioni SO2, NOx, COVNM, NH3, PM2.5	kton /a	Valori attuali  SO2 NOx 671 kton/a  COVNM 913 kton/a NH3  PM2.5	Riduzione  SO2 71% NOx 65% COVNM 46% NH3 16% PM2.5 40%
Contrasto consumo suolo e dissesto idrogeologico	% Popolazione esposta al rischio di frane	Popolazione esposta rischio frane	1,281,970 (2.2% della popolazione - fascia P4 e P3)	Ridurre la popolazione a rischio a 0.25 Milioni
	% Popolazione esposta al rischio di alluvione	Popolazione esposta rischio alluvione	6,183,364 (10.4%) - Fascia TR 100-200 anni	Messa in sicurezza di 1,5 milioni di persone

Miglioramento delle risorse idriche ed infrastrutture	Dispersione da rete idrica comunale	per- centuale	Ne deriva che il 37,3% dell'acqua immessa in rete è andato disperso, e non è arrivato agli utenti finali (era il 39,0% nel 2016)	Riduzione frammentazione e sprechi del 15% al 2026
Ripristino e rafforzamento biodiversità	Aree protette	per- centuale	10.5% superficie 3% protezione rigorosa	30% della superficie, 10% di protezione rigorosa entro il 2030
Tutela e sviluppo del mare	Aree Marine protette	per- centuale	19% acque nazionali (non confermato nei dati Istat)	30% acque nazionali
Economia circolare	Tasso di uso circolare dei materiali	per- centuale	19%	30%

A livello regionale il tema energetico è trattato nel Piano Energetico Ambientale della Regione Marche 2020 (PEAR 2020), che è stato approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale con Delibera Amministrativa n. 42 del 20 dicembre 2016. Il piano si proponeva di concretizzare per la parte di competenza regionale la "Strategia 20.20.20" definita dal cosiddetto DM "Burden Sharing" (DM 15 marzo 2012 e DM 11 maggio 2015 - normativa attuativa della Strategia Europea 20.20.20 in materia di clima ed energia e, in particolare, del D. lgs 28/2011 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili), e dalle Strategia Energetica Regionale nella sua prima stesura del 2013 (SEN 2013).

Il piano prendeva in considerazione due diversi scenari:

- Scenario "Business As Usual (BAU)" tendenziale;
- Scenario "Efficienza Energetica (SEE)" con tutte le misure disponibili per il miglioramento dell'efficienza energetica e per la produzione di FER ed in linea con lo scenario BAT del PAN.

Lo scenario BAU (ovvero lo scenario che prevedeva il rimanere alterato delle politiche energetiche allo stato attuale) avrebbe consentito alla Regione Marche di portare la quota di energia rinnovabile sui consumi finali lordi al 2020 al 18,4% (la quota era ritenuta raggiungibile grazie all'incremento delle FER nonostante un aumento contemporaneo dei consumi).

Nello scenario di efficienza energetica SEE, invece, l'adozione di politiche mirate al risparmio e all'efficienza energetica e allo sviluppo delle rinnovabili avrebbe permesso alla Regione Marche di allinearsi agli obiettivi della Strategia UE 20.20.20 anche in termini di riduzione dei consumi di energia, arrivando al 2020 a conseguire i seguenti obiettivi:

- Portare la quota di energia rinnovabile sui consumi finali lordi al 25,8% (+10,4 punti percentuali rispetto all'obiettivo minimo assegnato dal Burden Sharing);
- Ridurre i consumi di energia del 20% rispetto allo scenario BAU.

Avendo già al 2012 la Regione Marche, raggiunto l'obiettivo fissato per le FER rispetto ai consumi

finali dal DM Burder Sharing (15,9% contro il 15,4% richiesto), lo scenario di piano prescelto risultava quindi essere il secondo.

Lo scenario efficienza energetica prevede misure aggiuntive rispetto a quelle già in atto per migliorare l'efficienza del settore trasporti. In particolare, questo scenario poteva realizzarsi attraverso:

- il potenziamento dei servizi di mobilità collettiva tramite mezzi alimentati elettricamente (treni e veicoli elettrici) e con combustibili alternativi (biometano);
- la riorganizzazione del servizio di trasporto sul modello di metropolitana di superficie;
- il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale;
- l'utilizzo dei combustibili alternativi;
- il rinnovo accelerato del parco veicoli circolante.

Il dettaglio delle strategie previste è riportato nella tabella del PEAR al paragrafo precedente.

La Regione è attualmente impegnata, alla luce dell'evoluzione del quadro normativo europeo e nazionale, nella redazione del nuovo Piano Regionale Energia e clima al 2030, che terrà conto della Strategia Energetica Europea al 2030 e al 2050, del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), del D.Lgs. n. 199/2021, del D.Lgs. n. 73/2020, della Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile (approvata con Delibera dell'Assemblea Legislativa del 13 dicembre 2021, n. 25), dello stesso PEAR 2020, nonché della L.R 10/2021 sulla promozione delle comunità energetiche e delle linee di finanziamento per il settore energia individuate dal PNRR e dalla Programmazione comunitaria e i piani di settore (rifiuti, trasporto, industria, agricoltura).

## 2.5.2 QUALITÀ DELL'ARIA

Nel novembre 2013, il Parlamento Europeo e il Consiglio hanno approvato il Settimo Programma d'Azione per l'Ambiente "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta" sulla base degli orientamenti indicati dalla strategia "Europa 2020" per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Fondato sul principio "chi inquina paga", sul principio di precauzione e di azione preventiva e su quello di riduzione dell'inquinamento alla fonte, il documento definisce un quadro generale di politica ambientale sino al 2020, individuando nove obiettivi prioritari da realizzare, all'interno dei quali rientrano quelli specifici sull'inquinamento atmosferico, ed in particolare:

- un significativo miglioramento della qualità dell'aria e una significativa riduzione dell'inquinamento acustico dando attuazione alle rispettive politiche dell'UE;
- una ulteriore riduzione delle emissioni dai trasporti aumentando la mobilità sostenibile nella UE.

Il documento evidenzia che una larga parte della popolazione dell'UE è tuttora esposta a livelli d'inquinamento atmosferico ed acustico che superano i valori raccomandati dall'OMS (Organizzazione Mondiale sulla Sanità), in particolare all'interno degli agglomerati urbani. È pertanto necessario adottare una strategia di sviluppo urbano incentrata sulla sostenibilità ambientale.

Sempre alla fine del 2013 definito "Anno europeo dell'aria", la Commissione UE ha adottato un nuovo pacchetto di politiche per ripulire l'aria in Europa. Il pacchetto "Aria pulita" mira a ridurre sostanzialmente l'inquinamento atmosferico in tutta l'UE. La strategia proposta stabilisce obiettivi per ridurre gli impatti dell'inquinamento atmosferico sulla salute e sull'ambiente entro il 2030 e contiene proposte legislative volte ad attuare norme più severe in materia di emissioni e di inquinamento atmosferico.

Il pacchetto "Aria pulita", pubblicato dalla Commissione il 18 dicembre 2013, è composto tra gli altri

da:

- il programma "Aria pulita per l'Europa" - una strategia della Commissione che delinea le misure volte a garantire il raggiungimento degli obiettivi esistenti e che stabilisce nuovi obiettivi in materia di qualità dell'aria per il periodo fino al 2030;
- una revisione della direttiva sui limiti di emissione nazionali, con limiti di emissione rigorosi per le sei principali sostanze inquinanti;
- una proposta di approvazione delle norme internazionali modificate sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza (protocollo di Göteborg) a livello di UE.

In particolare, la National Emission Ceilings è la nuova direttiva sull'inquinamento atmosferico adottata dal Parlamento Europeo e dal Consiglio (Direttiva Europea UE 2016/2284 pubblicata sulla GU.U.E. del 17/12/2016) entrata in vigore il 31.12.2016. Nella cosiddetta "NEC" - completamento ideale del più ampio "Pacchetto sulla Qualità dell'Aria", sono fissati - conformemente agli impegni nazionali di riduzione delle emissioni che derivano dalla versione rivista del Protocollo di Göteborg - i limiti per ciascun inquinante, per gli anni dal 2020 al 2029. Dal 2030 in poi le percentuali di riduzione diventeranno progressivamente più alte.

Il meccanismo di applicazione prevede che, per ogni Stato membro, siano innanzitutto individuati livelli indicativi di emissione per il 2025, da stabilirsi sulla base di una "traiettoria lineare" verso i limiti di emissione applicabili a partire dal 2030. Gli Stati membri avranno tuttavia la possibilità, a determinate condizioni, di seguire una traiettoria non lineare, qualora risultasse economicamente o tecnicamente "più efficiente", il che costituisce potenzialmente un limite all'efficacia della direttiva.

Il ruolo degli Stati membri nel coordinare e attuare la direttiva a livello nazionale è infatti determinante. Gli Stati membri - ricorda un comunicato della Commissione Europea - devono recepire la direttiva nel diritto nazionale entro il 30 giugno 2018 e, entro il 2019, sono tenuti a presentare un programma di controllo dell'inquinamento atmosferico nazionale con misure finalizzate a garantire che le emissioni dei cinque principali inquinanti siano ridotte delle percentuali concordate entro il 2020 e 2030. Il programma nazionale per il recepimento della direttiva NEC dovrà garantire il coordinamento con i piani adottati in ambiti quali i trasporti, l'agricoltura, l'energia e il clima. Tutto questo richiederà indubbiamente investimenti, ma è ormai possibile garantire che il loro costo sarà più che compensato dai benefici in termini di risparmi, soprattutto nel settore della sanità, grazie alla riduzione delle malattie e dei disturbi derivanti dalla cattiva qualità dell'aria.

Con il D.lgs. n. 81/2018, il Legislatore italiano ha dato attuazione alla Direttiva 2016/2284, che stabilisce gli impegni di **riduzione delle emissioni atmosferiche di inquinanti** associate ad attività umane negli Stati membri. Si tratta della cosiddetta **Direttiva NEC** (acronimo di "National Emission Ceiling"), che prevede le seguenti **riduzioni delle emissioni nazionali rispetto al 2005**:

- NO<sub>x</sub>
  - Dal 2020 al 2029: 40%
  - Dal 2030: 65%
- PM 2,5
  - Dal 2020 al 2029: 10%
  - Dal 2030: 40%

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 dicembre 2021 approva il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico (redatto ai sensi del decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81), previsto dalla NEC.

Coerentemente con quanto richiesto dalla direttiva NEC, fatta eccezione del settore agricoltura, le misure di riduzione prese in considerazione sono coerenti con quelle valutate nel corso della elaborazione del Piano Energia e clima. Sono state, pertanto, selezionate le misure utili al raggiungimento degli obiettivi nazionali stabiliti dalla SEN e in materia di fonti rinnovabili, efficienza energetica ed emissioni di gas serra al 2020, cui si aggiungono una serie di ulteriori traguardi individuati dalla strategia stessa per il 2030. Tali obiettivi sono perseguiti, in particolare, tramite la dismissione delle centrali termoelettriche alimentate a carbone entro il 2025, il raggiungimento di una quota pari al 55% di fonti rinnovabili nella produzione di energia elettrica, la diffusione di circa 5 milioni di auto elettriche, la forte metanizzazione del trasporto merci sia su strada che navale, la riduzione delle emissioni di gas serra nel settore non ETS del 33% rispetto ai livelli del 2005.

In particolare, per i trasporti le misure previste sono:

- Predisposizione ed emanazione del decreto legislativo di recepimento della Direttiva Energie Rinnovabili RED 2 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e conseguenti decreti interministeriali di aggiornamento dei Regolatorio 106 Settore Codice Nome Descrizione Tipologia decreti vigenti di settore. In particolare, per:
- aggiornare le quote obbligatorie di immissione in consumo fino al 2030 dei biocarburanti normali ed avanzati;
  - introdurre target differenziati per benzina, diesel ed eventualmente metano;
  - introdurre l'idrogeno da fonti rinnovabili ed eventualmente i combustibili da carbonio riciclato nell'elenco dei biocarburanti e carburanti utilizzabili ai fini dell'obbligo;
  - prevedere il raccordo con il data base europeo di monitoraggio della sostenibilità;
  - aggiornare i moltiplicatori da utilizzare ai fini del calcolo del target;
  - individuare le percentuali massime di utilizzo dei biocarburanti di prima generazione;
  - attuare misure di promozione dell'uso dei biocarburanti nel settore avio e marittimo
- Potenziamento del TPL e Rinnovo del parco autobus (finanziamenti per il rinnovo del parco rotabile su gomma adibito al Trasporto pubblico Locale con l'acquisto di veicoli meno inquinanti, bus elettrici e a metano) finalizzati anche ad una riduzione complessiva del numero di veicoli privati circolanti e alla promozione del cambiamento modale, tramite un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che includa:
  - cura del ferro in ambito urbano e integrazione dei nodi logistici con la rete ferroviaria di trasporto merci;
  - informazioni in tempo reale su localizzazione dei mezzi pubblici, sul traffico e sui tempi di percorrenza;
  - agevolazioni fiscali per l'utilizzo del mezzo pubblico (legge di stabilità 2018);
  - miglioramento dell'accessibilità, sicurezza e riconoscibilità delle fermate del trasporto pubblico, promuovendo anche l'integrazione con altre forme di servizio social, quali info point o rete Wi-Fi;
  - promozione della mobilità condivisa (bike, car e moto sharing a basse o zero emissioni);
  - integrazione tra i servizi di mobilità sostenibile (quali strutture di sosta per i velocipedi o servizi di car e bike sharing in prossimità delle fermate del trasporto pubblico) e parcheggi di interscambio;
  - promozione della mobilità a piedi;
  - integrazione del trasporto pubblico nei progetti di riqualificazione urbana;
  - ottimizzazione della regolazione dei sistemi semaforici;
  - smart parking;
  - promozione degli strumenti di smart working

- Promozione della diffusione di veicoli tramite la revisione graduale dei sistemi fiscali sul trasporto (tassa immatricolazione, tassa di possesso, imposte sui carburanti, etc.). Valorizzazione e rafforzamento delle iniziative di regolamentazione locale (quali le limitazioni alla circolazione dei veicoli inquinanti nelle aree urbane, accesso libero dei veicoli a combustibili alternativi ed in particolare elettrici alle zone a traffico limitato, limiti di velocità, corsie preferenziali e parcheggi dedicati per veicoli a zero emissioni)
- Promozione della diffusione di nuove tecnologie ITS (Intelligence Transport Systems) nel trasporto merci su strada.
- Diffusione di mezzi per il trasporto merci meno inquinanti tramite la promozione dell'utilizzo di furgoni a metano e di autocarri pesanti a GNL. Promozione del trasporto marittimo a GNL.
- elettrici per la mobilità urbana privata, che contribuirà anche a migliorare l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche.
- Promozione della diffusione di veicoli ibridi elettrici plug-in PHEV per la mobilità urbana privata, che contribuirà anche a migliorare l'integrazione della produzione da rinnovabili elettriche.
- Diffusione di veicoli più efficienti e a minori emissioni.

Nell'ambito del Green Deal europeo, l'UE sta rivedendo tali norme per allinearle maggiormente alle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (gli ultimi orientamenti dell'OMS sulla qualità dell'aria sono stati pubblicati il 22 settembre 2021). L'UE mira, inoltre, a migliorare la legislazione complessiva dell'UE in materia di aria pulita, sulla base degli insegnamenti tratti dalla valutazione 2019 ("controllo dell'adeguatezza") delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente.

L'obiettivo dell'iniziativa è rafforzare ulteriormente la legislazione dell'UE in materia di qualità dell'aria al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana e sull'ambiente, in linea con l'ambizione del Green Deal europeo a zero inquinamento. La Commissione ha pubblicato una valutazione d'impatto iniziale per orientare i lavori di base per valutare l'impatto di un'eventuale revisione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente.

L'iter della direttiva è attualmente in corso. La presidenza del Consiglio e i rappresentanti del Parlamento europeo hanno raggiunto oggi un accordo politico provvisorio su una proposta tesa a definire a livello di UE standard di qualità dell'aria da raggiungere nell'ottica di realizzare l'obiettivo di inquinamento zero, entro il 2050. La proposta allinea inoltre gli standard dell'UE in materia di qualità dell'aria alle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS).

Con le nuove norme i colegislatori hanno convenuto di stabilire standard UE rafforzati in materia di qualità dell'aria per il 2030 sotto forma di valori limite e valori obiettivo che siano più vicini alle linee guida dell'OMS e che saranno riesaminati periodicamente. La direttiva rivista disciplina un ampio numero di sostanze che causano inquinamento atmosferico, tra cui il particolato fine e il particolato (PM<sub>2,5</sub> e PM<sub>10</sub>), il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), il benzo(a)pirene, l'arsenico, il piombo e il nickel, tra gli altri, e stabilisce standard specifici per ciascuno di essi. Ad esempio, verrebbero abbassati i valori limite annuali per gli inquinanti con l'impatto documentato più elevato sulla salute umana, il PM<sub>2,5</sub> e l'NO<sub>2</sub>, che passerebbero rispettivamente da 25 µg/m<sup>3</sup> a 10 µg/m<sup>3</sup> e da 40 µg/m<sup>3</sup> a 20 µg/m<sup>3</sup>.

L'accordo provvisorio offre agli Stati membri la possibilità di richiedere, entro il 31 gennaio 2029, per motivi specifici e a condizioni rigorose, una proroga del termine per raggiungere i valori limiti per la qualità dell'aria:

- entro il 1° gennaio 2040 per le zone in cui il rispetto della direttiva entro il termine risulterebbe impossibile a causa di specifiche condizioni climatiche od orografiche oppure in cui le necessarie riduzioni possono essere realizzate solo con ripercussioni significative sui sistemi di riscaldamento domestico esistenti

- entro il 1° gennaio 2035 (con la possibilità di prorogarlo di altri due anni) se le proiezioni indicano che i valori limite non possono essere raggiunti entro il termine indicato

Per richiedere tali proroghe gli Stati membri dovranno includere nelle loro tabelle di marcia per la qualità dell'aria (da istituire entro il 2028) proiezioni relative alla qualità dell'aria che dimostrino che il superamento si prolungherà per il minor tempo possibile e che il valore limite sarà raggiunto al più tardi entro la fine del periodo di proroga. Durante il periodo di proroga gli Stati membri dovranno inoltre aggiornare periodicamente le loro tabelle di marcia e riferire in merito alla relativa attuazione.

## 3 Il progetto del PUMS

### 3.1 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 Ciclovia del Tronto, le ciclovie con l'istituzione di una estesa zona 30 a Porta maggiore e le numerose ciclostazioni presso le stazioni ferroviarie del Comune l'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 Energetica", 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.

La definizione del progetto 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.

### 3.2 Analisi SWOT

S PUNTI DI FORZA	Topic	W PUNTI DI DEBOLEZZA
Collegamento viario per l'aeroporto di Ancona efficace	<b>Grandi nodi di trasporto</b>	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	<b>Rete stradale</b>	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	<b>Trasporto Pubblico Locale</b>	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	<b>Mobilità condivisa</b>	Mancanza di servizi di sharing e pooling per l'utenza cittadina
Rete locale e sovralocale parzialmente realizzata Integrazione con la rete ferroviaria	<b>Rete ciclabile</b>	Collegamenti secondari ancora non realizzati Percorsi ciclabili percepiti come poco sicuri dalla cittadinanza
Aree pedonali e ZTL provviste di varchi elettronici	<b>Sistema delle aree pedonali</b>	Aree concentrate nel solo quadrante nord-est del centro storico
Flussi contenuti	<b>Flussi veicolari</b>	Conflitti tra mezzi pesanti e ciclisti in alcune sezioni Forte accesso veicolare al centro storico
Domanda di sosta diurna soddisfatta	<b>Sistema della sosta</b>	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	<b>Logistica, ITS</b>	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	<b>Pendolarismo</b>	Forte dipendenza dal veicolo privato per gli spostamenti sistematici
	<b>Incidentalità</b>	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	<b>Parco veicolare</b>	Tasso di motorizzazione in crescita
Valori di PM <sub>2,5</sub> e PM <sub>10</sub> sotto la soglia	<b>Inquinamento atmosferico</b>	Superamento dei valori di O <sub>3</sub>

O OPPORTUNITÀ		T MINACCE
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	<b>Pianificazione nazionale, regionale e provinciale</b>	Piano Paesistico Ambientale Regionale obsoleto Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale obsoleto
BiciPlan in attuazione, PINQuA in attuazione, Progetto ITI in completamento	<b>Pianificazione comunale</b>	PRG poco dettagliato per la mobilità e le infrastrutture
Ascoli è comune Polo della Provincia	<b>Struttura territoriale, demografica e insediativa</b>	Popolazione in diminuzione Tasso di invecchiamento in aumento
Aumento del numero di imprese e di addetti	<b>Imprese e dinamiche occupazionali</b>	La città è percepita dalla cittadinanza come poco attrattiva per le persone giovani
Aumento del numero degli istituti presenti sul territorio	<b>Scuole</b>	Diminuzione del numero di iscritti
	<b>Servizi sanitari</b>	Strutture e posti letto in diminuzione
Aumento delle strutture ricettive totali e non alberghiere Aumento dell'afflusso turistico	<b>Turismo</b>	Diminuzione dei posti letto in strutture alberghiere Turismo concentrato nei mesi estivi

### 3.3 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.
- 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.

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			
Are 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)				

### 3.4 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

### 3.5 Strategie e azioni del PUMS

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 del PUMS, 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, coerenti con gli indirizzi ministeriali, il passaggio successivo consiste nell'identificazione delle azioni specifiche. Queste sono i progetti e le politiche di governance che daranno attuazione alle strategie delineate.

Le azioni ipotizzate sono divise per tema e individuate tramite un codice univoco:

- R - Regolamentazione dello spazio urbano
  - 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.

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.

Per il dettaglio descrittivo delle singole azioni previste dal PUMS si rimanda al paragrafo 9.5 del documento Linee di Intervento.

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. Secondo il quadro conoscitivo, la ripartizione modale dello Stato Attuale è squilibrata verso i mezzi privati con circa il 70% 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.

Il PUMS prevede una serie di azioni specifiche che contribuiscono a soddisfare i target sulla ripartizione modale, sia interna al territorio comunale che tra Ascoli Piceno e il resto della Provincia. Per il dettaglio delle singole azioni si rimanda al successivo paragrafo 5.1.

## 4 Analisi di coerenza del PUMS

Le valutazioni si possono così riassumere:

- coerenza interna:
  - coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;
  - coerenza tra le strategie del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, strategie generali e specifici obiettivi di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e strategie conflittuali;
  - coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano - Valutare la coerenza ambientale del piano comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale precedente.
- coerenza esterna:
  - le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione.
  - coerenza con gli obiettivi di sostenibilità selezionati come pertinenti, al fine di valutare come e quanto sono state integrati gli obiettivi di sostenibilità nel piano.

## 4.1 Coerenza interna

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				

La verifica di coerenza interna è un passaggio 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.

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
Valorizzare le zone pedonali e le aree con limitazione al traffico veicolare					R1	R1	
Promuovere soluzioni di trasporto sostenibili per l'ultimo miglio			R4				

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
Ampliare la copertura del servizio tpl	C1 C2						
Attivare politiche di de-carbonizzazione				Q2			R3 C3
Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale		R2		Q1			

Considerando il numero di iterazioni positive tra gli obiettivi, e fra gli obiettivi e le strategie, il piano appare ben strutturato; è infatti evidente la coerenza tra i vari obiettivi di piano, e come attuare un obiettivo sia funzionale a molti degli altri obiettivi.

## 4.2 Coerenza esterna

Nella tabella sono evidenziati gli obiettivi specifici del PUMS che hanno interazioni con obiettivi/strategie/misure degli altri piani descrivendone il tipo di interazione.

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
Piano Infrastrutture Marche 2032	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	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	Il PUMS di Ascoli Piceno contribuisce a livello locale agli obiettivi del Piano regionale in riferimento a molti aspetti, in particolare rispetto ai seguenti obiettivi: A9. Incrementare l'accessibilità regionale attraverso le connessioni digitali A10. Rendere più attrattivo, efficiente ed efficace il TPL 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

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
	<p>A9. Incrementare l'accessibilità regionale attraverso le connessioni digitali</p> <p>A10. Rendere più attrattivo, efficiente ed efficace il TPL</p> <p>B1. Incentivare l'utilizzo del sistema di mobilità collettivo intermodale</p> <p>B2. Sviluppare un sistema di mobilità collettivo su gomma a basse emissioni</p> <p>B3. Sviluppare un sistema di mobilità collettivo ferroviario a basse emissioni</p> <p>B4. Sviluppare le mobilità attive</p> <p>B5. Incentivare un sistema di mobilità privata a basse e nuove vie di comunicazione più efficienti</p> <p>B6. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili utilizzata nel settore trasporti</p> <p>B7. Ridurre gli impatti da traffico navale</p> <p>C1. Garantire la prevenzione sismica e idrogeologica, con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto</p> <p>C2. Ridurre l'incidentalità stradale e le vittime della strada</p> <p>C3. Ridurre l'incidentalità ferroviaria</p> <p>C4. Ridurre l'incidentalità nei nodi portuali e intermodali</p> <p>D1. Promuovere una rete moderna transnazionale europea</p> <p>D2. Completare i corridoi TEN-T e migliorare le connessioni</p> <p>D3. Favorire lo sviluppo ed efficientare i nodi aeroportuali e le connessioni</p> <p>D4. Efficientare i sistemi logistici</p> <p>D5. Valorizzare l'impresa e il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto</p> <p>D6. Favorire le connessioni fisiche con gli attrattori turistici e culturali</p> <p>D7. Integrare i percorsi turistici ciclopedonali con il trasporto su ferro</p> <p>D8. Favorire le connessioni digitali con gli attrattori turistici e culturali: Sviluppo reti digitali a supporto dell'offerta turistica</p> <p>D9. Rivitalizzare le aree colpite dal sisma</p> <p>D10. Stimolare la crescita economica e la competitività</p>		<p>B6. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili utilizzata nel settore trasporti</p> <p>C2. Ridurre l'incidentalità stradale e le vittime della strada</p> <p>Ovviamente l'attuazione del piano regionale rispetto ai temi dell'accessibilità, intermodalità, Trasporto pubblico, mobilità attiva e sostenibilità, che abbiano effetti nel Comune di Ascoli Piceno sono sinergici al raggiungimento degli obiettivi del PUMS</p>

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
	D11. Connettere la rete dei sistemi regionali vocati a particolari specializzazioni		
<p><b>Il Piano per lo sviluppo e la diffusione della mobilità elettrica nella Regione Marche - eMOBILITY ReMa</b></p>	<p>1. Sviluppo Infrastrutture di ricarica (IdR): l'ambito riguarda l'insieme delle misure atte allo sviluppo della rete infrastrutturale;</p> <p>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 (privati e flotte). In parte tale azione già attuata attraverso l'estensione della misura relativa all'esenzione della tassa di circolazione;</p> <p>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)</p> <p>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.;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>Potenziare il trasporto pubblico locale</p> <p>Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori</p> <p>Implementare la city logistic</p> <p>Potenziare la mobilità attiva</p> <p>Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità</p> <p>Ridurre le emissioni climalteranti</p>	<p>Il piano di diffusione della mobilità elettrica interagisce positivamente con il PUMS rispetto ai temi del rinnovo veicolare e in particolare sull'introduzione dei mezzi a basso impatto ambientale e a migliorare le performance energetiche dei trasporti pubblici</p>

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
Strategia regionale sviluppo sostenibile	<p>Obiettivi A "Territorio Resiliente"</p> <p>A.1 Aumentare la sicurezza del territorio, degli edifici e delle infrastrutture</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Progettare infrastrutture resilienti che siano sostenibili, sicure e accessibili a tutti e in grado di garantire il funzionamento anche in caso di eventi calamitosi in tutti i settori</li> </ul> <p>A.2 Marche connesse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>Implementare la dotazione di infrastrutture per la connettività digitale e garantire qualità, accessibilità ed efficienza delle tecnologie digitali al fine di migliorare i servizi riducendo l'isolamento dei territori ed aumentando la competitività</li> <li>Sviluppare infrastrutture di sensori intelligenti interconnessi tramite sistemi di connettività ridondati</li> </ul>	<p>Potenziare il trasporto pubblico locale</p> <p>Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori</p> <p>Implementare la city logistic</p> <p>Potenziare la mobilità attiva</p> <p>Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità</p> <p>Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana</p>	
	<p>Obiettivi B "Cambiamento Climatico"</p> <p>B.3 Migliorare la qualità dell'aria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Promozione di strumenti per il miglioramento della qualità dell'aria in considerazione delle diverse caratteristiche e necessità dei territori</li> </ul> <p>B.4 Ridurre i consumi energetici e aumento della quota di energie rinnovabili</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sostegno ai progetti di efficientamento energetico e transizione ambientale ecosostenibile favorendo un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori</li> </ul> <p>B.5 Favorire l'integrazione di piani e misure di adattamento e mitigazione del cambiamento climatico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Definire un piano clima regionale per l'adattamento al cambiamento climatico</li> <li>Avviare azioni di sostegno e coordinamento delle comunità locali affinché</li> </ul>	<p>Ridurre le emissioni climalteranti</p>	<p>Gli obiettivi previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con gli obiettivi della SRSVs; in particolare per quanto riguarda i temi legati all'utilizzo di mezzi a basso impatto inquinante e la riduzione dell'incidentalità legata ad un eccessivo utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti quotidiani che comporta un'importante congestione del traffico urbano. Tutto ciò grazie al miglioramento delle condizioni generali di funzionamento del sistema, in particolare del TPL, dell'accessibilità ciclabile e del sistema della sosta.</p>

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
	<p>nelle aree urbane vengano attuati modelli di città ecosostenibili e resilienti considerando gli aspetti economici, sociali ed ambientali</p> <p>Obiettivi C “Obiettivi Servizi Ecosistemici”</p> <p>C.1. Favorire la crescita economica del territorio, tutelando le caratteristiche naturali del patrimonio paesaggistico, agricolo e forestale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promuovere il turismo tutelando il patrimonio ambientale delle Marche e favorendo l'afflusso turistico diffuso e differenziato e la destagionalizzazione</li> </ul> <p>Obiettivi D “Obiettivi Equità tra Persone”</p> <p>D.1 Rafforzare il tessuto socioeconomico delle aree rurali e montane</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investire in infrastrutture e servizi per le aree interne in grado di favorire gli insediamenti abitativi e produttivi</li> </ul> <p>D.2 Migliorare gli insediamenti urbani, attraverso spazi e servizi adatti alle esigenze di tutte le fasce della popolazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzare servizi e infrastrutture per la mobilità a favore delle persone con bisogni speciali</li> <li>• Promuovere progetti di riqualificazione e modernizzazione delle strutture turistiche e dei principali siti storico-culturali per renderli accessibili a tutti e senza barriere</li> </ul> <p>D.3 Eliminare le barriere sociali di ogni genere anche attraverso l'educazione alla cittadinanza globale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrastare la povertà, garantire le condizioni per lo sviluppo del potenziale umano</li> </ul>		

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria	<p>Interventi per ridurre il traffico veicolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Riduzione traffico veicolare nei centri urbani</li> <li>Riduzione mobilità privata a favore di mobilità pubblica</li> </ul> <p>Rinnovo materiale rotabile per TPL:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Riduzione emissioni da TPL, riduzione mobilità privata a favore di mobilità pubblica</li> <li>Riduzione emissioni da TPL</li> </ul> <p>Incentivi all'uso del Treno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Riduzione emissioni da TPL</li> <li>Riduzione emissioni da TPL, riduzione mobilità privata a favore di mobilità pubblica</li> </ul>	<p>Potenziare il trasporto pubblico locale</p> <p>Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori</p> <p>Implementare la city logistic</p> <p>Potenziare la mobilità attiva</p> <p>Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità</p> <p>Ridurre le emissioni climalteranti</p>	<p>Il PUMS risulta coerente con gli interventi del piano di risanamento.</p> <p>La maggior parte degli obiettivi del PUMS, infatti, sono volti all'incentivazione della mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione.</p> <p>Il PUMS contribuisce direttamente agli interventi del piano di risanamento attraverso l'implementazione di strategie per incentivare il trasporto pubblico, promuovere la mobilità ciclabile e pedonale.</p> <p>L'integrazione tra il PUMS e il PRQA rappresenta una strategia fondamentale per ottenere risultati tangibili in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Attraverso una pianificazione della mobilità orientata alla sostenibilità, il PUMS contribuirà in modo sostanziale a ridurre le emissioni nocive generate dai trasporti</p>
Piano Regionale Energia e Clima 2030 (PREC 20230)	<p>OBIETTIVO AMBIENTALE GENERALE</p> <p>Contrastare il fenomeno dei cambiamenti climatici</p> <p>OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI</p> <p>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) – mitigazione.</p> <p>Mettere in atto misure di adattamento ai cambiamenti climatici (adattamento).</p>	<p>Potenziare il trasporto pubblico locale</p> <p>Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori</p> <p>Potenziare la mobilità attiva</p> <p>Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità</p> <p>Ridurre le emissioni climalteranti</p>	<p>Gli obiettivi previste dal PUMS risultano coerenti con gli obiettivi PREC 2030; in particolare per quanto riguarda i temi legati all'utilizzo di mezzi a basso impatto inquinante e l'utilizzo di sistemi modali di spostamento differenti dall'impiego dell'automobile privata, quali l'utilizzo del TPL e l'incentivazione della mobilità ciclopedonale.</p>
Piano Regolatore Generale Comunale	<p>Promozione del principio di sostenibilità territoriale.</p> <p>Promozione del 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.</p>	<p>Potenziare il trasporto pubblico locale</p> <p>Potenziare la mobilità attiva</p> <p>Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità</p>	<p>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.</p>

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Piano della Mobilità Ciclistica Biciplan 2022</p>	<p>A1 – Istituire le Isole Ambientali e Commerciali</p>		
	<p>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</p>		
	<p>A3 – Ricucitura dei percorsi previsti con i progetti in itinere</p>		
	<p>A4 – Realizzare la rete di percorsi ciclabili di connessione tra le aree industriali/commerciali, le zone scolastiche e le zone più densamente abitate</p>		
	<p>A5 – Attrezzare ciclostazioni e zone di posteggio con telecamere di sicurezza</p>		
	<p>A6 – Realizzare uno skatepark e strutture adeguate per il pattinaggio</p>		
	<p>A7 – Istituire un servizio di trasporto disabili con bici attrezzate</p>		
	<p>A8 – Potenziare il servizio di Cargo-Bike per il Last Mile Delivery (UCC)</p>	<p>Implementare la city logistic</p>	
	<p>A9 – Mettere a bando un servizio di sharing mobility</p>	<p>Potenziare la mobilità attiva</p>	
	<p>A10 – Realizzare con tattiche temporanee nelle Isole Ambientali progetti di riqualificazione dello spazio urbano, rendendolo disponibile per pedoni e ciclisti</p>	<p>Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana</p>	<p>Tutti gli interventi tesi al potenziamento della rete ciclopedonale, e le conseguenti riduzioni di emissioni climalteranti, risultano coerenti con le linee di azione proposte dal Biciplan.</p>
	<p>A11 – Istituire tavoli permanenti di gestione del piano</p>	<p>Ridurre le emissioni climalteranti</p>	
	<p>A12 – Inserire nel piano di comunicazione del Comune la promozione del Biciplan e degli interventi come tema ricorrente.</p>		
	<p>B1 – Istituzione di ZTLS Zone a traffico limitato scolastiche al servizio delle scuole per evitare il congestionamento del traffico nelle ore di punta</p>		
	<p>B2 – Fornire le scuole di punti di sosta ciclabile protetti all'interno degli spazi scolastici</p>		
	<p>B3 – Istituire servizi di bicibus e pedibus per le scuole dell'infanzia e primarie</p>		
<p>B4 – Utilizzare l'asphalt paint come indicazione e orientamento per la segnalazione di bicibus e pedibus.</p>			
<p>C1 – Differenziazione di alcuni tratti della Ciclovia del Tronto in base al target, conservando comunque il tracciato regionale ipotizzato</p>			

Piani	Obiettivi-misure dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
	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.		

## 5 Descrizione dei presumibili effetti del Piano

### 5.1 Aria ed emissioni climalteranti

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

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

- R1 - Potenziare le aree regolamentate,
- R2 - Rimodulare l'offerta di sosta,
- C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani,
- Q1 - Integrare i sistemi di mobilità,
- Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management

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

- C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani,
- Q1 - Integrare i sistemi di mobilità,
- Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management,
- Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica.

Gli effetti complessivi attesi saranno quindi di riduzione di emissioni inquinanti, e sonore risultante dall'effetto delle misure tese a favorire lo spostamento modale verso la mobilità sostenibile.

È quindi ipotizzabile che si abbiano effetti positivi per la qualità dell'aria, e il rumore, in particolare nel centro abitato.

Tali misure hanno evidenti ricadute positive anche sulla riduzione delle emissioni climalteranti e dei consumi energetici.

Si sottolinea inoltre come il PUMS abbia obiettivi specifici di decarbonizzazione e preveda azioni di rinnovo del parco veicolare.

## 5.2 Paesaggio e biodiversità

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

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

Tutti gli interventi infrastrutturali vengono effettuati su tracciati esistenti o in aree già ampiamente urbanizzate, evitando così di incrementare l'impermeabilizzazione del suolo.

Per quanto concerne la componente natura e biodiversità, dall'analisi proposta al paragrafo 2.3.2, emerge che il territorio comunale presenta una discreta superficie identificata con aree tutelate. Infatti, sono presenti ben 4 siti Natura 2000, vari elementi (nodi e sistemi di connessione) della Rete Ecologica regionale e un'area floristica.

Le azioni proposte dal Piano sono per lo più di natura gestionale e si esplicano all'interno del tessuto urbano, senza coinvolgere le aree tutelate che si estendono lungo i confini amministrativi nelle aree della dorsale appenninica.

Inoltre, considerando l'entità e la tipologia di azioni del PUMS si ritiene che queste non possano interferire in alcun modo con gli obiettivi di conservazione delle aree protette, né di alterare l'equilibrio dei sistemi di connessione ecologici che insistono sul territorio.

Non si prevede pertanto la necessità di procedere con uno Studio di Incidenza Ambientale nelle fasi di valutazione successive a questo *scoping*, per quanto riguarda l'interferenza con i siti Natura 2000.

## 6 Conclusioni

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

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

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

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

Come già sottolineato gli effetti attesi del piano, incentivando la mobilità sostenibile, saranno quindi

positivi riducendo le **emissioni inquinanti, climalteranti e il rumore.**

Per quanto esposto nel presente rapporto, si ritiene che il PUMS del Comune di Ascoli non necessiti di essere assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.