



**Comune di Montepreandone**

**Piano Urbano della Mobilità Ciclistica  
“BICIANPLAN”**

Verifica di assoggettabilità a V.A.S.  
VALUTAZIONE AMBIENTALE  
STRATEGICA

Arch. Alessandro Tursi

## Sommario

Acronimi.....	2
1. Informazioni generali.....	2
1.2 Identificazione dell'oggetto della procedura .....	2
1.3 Indicazione dei soggetti coinvolti nella procedura di verifica di assoggettabilità.....	4
1.4 Elenco dei Soggetti con Competenze in materia Ambientale .....	4
2. Rilevanza e caratteristiche del piano.....	5
2.1 Caratteristiche intrinseche del BICIPLAN .....	5
3. Caratteristiche del piano .....	6
3.1 Inquadramento strategico e attuativo del piano .....	6
3.2 Finalità e obiettivi .....	8
3.3 Azioni .....	11
3.4 Strumenti e modalità di attuazione delle azioni, risorse finanziarie	12
3.5 Inquadramento del contesto pianificatorio e programmatico in materia ambientale .....	13
4. Caratteristiche delle aree interessate dal piano .....	14
4.1 Ambito territoriale .....	14
4.2 Strumenti urbanistici locali .....	15
4.3 Stato dell'ambiente, criticità e emergenze ambientali .....	16
5. Caratteristiche degli effetti ambientali .....	19
5.1 Analisi della significatività degli effetti .....	19
5.2 Conclusioni emerse dall'analisi degli effetti .....	23

## **Acronimi**

**APU:** Area Pedonale Urbana

**CE:** Commissione Europea

**ITS:** Sistemi di Trasporto Intelligenti

**STRAS:** Strategia Regionale d'Azione Ambientale per la Sostenibilità

**SCA:** Soggetti con Competenze in materia Ambientale

**TPL:** Trasporto Pubblico Locale

**VAS:** Valutazione Ambientale Strategica

## **1. Informazioni generali**

### **1.2 Identificazione dell'oggetto della procedura**

La fase di screening rappresenta un momento propedeutico all'effettiva attuazione del processo di valutazione degli impatti ambientali potenzialmente generati dai Piani in esame. Lo screening è opportuno per la definizione della metodologia procedurale e rappresenta la fase di orientamento iniziale nella quale l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, individua i soggetti eventualmente da consultare. L'obiettivo di questa fase è consentire all'Autorità Competente di valutare se il Piano possa avere impatti significativi sull'ambiente ed emettere un provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il Piano dai successivi obblighi della procedura di VAS.

Per verificare l'assoggettabilità del Biciplan a VAS è necessario verificare se il Piano possiede le caratteristiche elencate all'art.6 del D.lgs.152/2006 vigente.

Il presente elaborato costituisce il rapporto preliminare previsto dall'art. 12 comma 1 del D.lgs.152/2006 e successive modifiche e integrazioni relativo al Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (di seguito definito BICIPLAN) del Comune di Monteprandone, che costituisce il primo stralcio funzionale del PUMS. Comprende elementi base del BICIPLAN stesso –ai cui elaborati si rimanda per analisi approfondita- e le informazioni e i dati necessari alla verifica della significatività degli

impatti sull'ambiente derivanti dall'attuazione degli interventi previsti. Per la sua redazione è stato tenuto conto:

- dei criteri pertinenti di cui ai punti primo e secondo dell'Allegato I del D.lgs. 152/2006;
- delle linee guida regionali in materia di VAS aggiornate con DGR Marche n.179 del 17.02.2025 "Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della e revoca della D.G.R. 1647/2019";
- del Decreto regionale n. 13 del 17/01/2020 relativo alle indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica;
- degli obiettivi di sostenibilità ambientale espressi nella Strategia Regionale d'Azione Ambientale per la Sostenibilità (STRAS);
- dei criteri di sostenibilità di cui all'art. 5 della LR n. 14/2008, di seguito riportati:
  - a) l'ordinato sviluppo del territorio, del tessuto urbano e del sistema produttivo;
  - b) la compatibilità dei processi di trasformazione e uso del suolo con la sicurezza, l'integrità fisica e l'identità storico-culturale del territorio stesso;
  - c) il miglioramento della qualità ambientale, architettonica e della salubrità degli insediamenti;
  - d) la riduzione della pressione degli insediamenti sui sistemi naturalistico-ambientali, anche attraverso opportuni interventi di mitigazione degli impatti;
  - e) la riduzione del consumo di nuovo territorio, evitando l'occupazione di suoli ad alto valore agricolo o naturalistico, privilegiando il risanamento e recupero di aree degradate e la sostituzione dei tessuti esistenti ovvero la loro riorganizzazione e riqualificazione.

Il presente Documento è quindi lo strumento che supporta la fase preliminare (fase di screening) prefigurando che il Piano, per le sue caratteristiche e dimensioni, non comporti direttamente e indirettamente effetti significativi sull'ambiente. In particolare, ai fini della condivisione con le autorità consultate, esso ha lo scopo di illustrare:

- gli obiettivi, le strategie e le azioni del Piano;
- l'ambito di influenza ambientale e territoriale;
- gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti;
- l'individuazione preliminare degli effetti ambientali significativi.

### **1.3 Indicazione dei soggetti coinvolti nella procedura di verifica di assoggettabilità**

I soggetti coinvolti nella procedura di verifica di assoggettabilità sono i seguenti:

Autorità Competente:

Provincia di Ascoli Piceno (Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali) oppure il Comune di Montepiccolo (ai sensi della - LEGGE REGIONALE 30 novembre 2023, n. 19 “Norme della pianificazione per il governo del territorio” il comune può rivestire il ruolo di Autorità competente qualora ritenga di avere le capacità per svolgere tale ruolo).

Autorità Procedente: Comune di Montepiccolo.

Per quanto riguarda le motivazioni per l'applicazione della procedura di verifica di assoggettabilità, i BICIPLAN, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal D.lgs. 152/2006, art. 6, non rientrano nei casi di esplicita esclusione dalla procedura di VAS previsti dalla legislazione vigente ed elencati al punto 3 del paragrafo A.3 delle linee guida regionali in materia di VAS approvate con DGR n. 179 del 17.02.2025. In base alle considerazioni sopra esposte è possibile affermare che il BICIPLAN possa essere assoggettato alla procedura di VAS solo qualora risultasse “avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale”, secondo quanto stabilito dall'art.6 comma1 del d.Lgs 152/2006 e s.m.i. .

### **1.4 Elenco dei Soggetti con Competenze in materia Ambientale**

Si riportano di seguito le fasi operative della procedura di verifica:

- l'Autorità Procedente o il proponente predispone il rapporto preliminare;
- l'Autorità Procedente trasmette il rapporto all'Autorità Competente, anche su supporto informatico, contestualmente all'elenco dei Soggetti con Competenza Ambientale (SCA).

Di seguito l'elenco dei potenziali SCA da interpellare per il presente piano:

- Provincia di Ascoli Piceno Settore 3 Infrastrutture;
- Provincia di Ascoli Piceno Settore 2 Tutela Valorizzazione Ambiente;

- ARPAM - Agenzia regionale per la protezione ambientale delle Marche;
- Servizio di mobilità nella Regione Marche;
- Azienda Sanitaria Territoriale (AST) n.5 di Ascoli Piceno;
- Autorità di Bacino Appennino Centrale.

## **2. Rilevanza e caratteristiche del piano**

### **2.1 Caratteristiche intrinseche del BICIPLAN**

Per quanto riguarda le caratteristiche intrinseche del piano, che permettono di valutare possibili effetti sull'ambiente, il BICIPLAN quale piano di settore è stato volutamente impostato fin dall'inizio provando ad assumere un punto di vista radicalmente opposto a quello con cui si è sempre guardato alla mobilità e alle sue "soluzioni": al posto di pensare che essa sia sostanzialmente un problema di traffico veicolare da decongestionare, si è voluto dare risposta, prioritariamente, ai problemi della principale componente della mobilità attiva, vale a dire quella ciclabile, nella convinzione che in una realtà come Montepiccolo molti spostamenti potrebbero essere compiuti senza usare "necessariamente" l'auto privata. Spostare la domanda dal mezzo privato alla mobilità attiva costituisce un'opportunità per la salute dei cittadini, la vivibilità e la qualità della vita, l'attrattività turistica e culturale e, non ultimo, può contribuire a risolvere anche i fenomeni di congestione per chi continuerà a usare il mezzo privato. Su tali presupposti si è scelto di trattare il "traffico" non con gli strumenti canonici dell'ingegneria della circolazione – quali i modelli di simulazione, il cui affinamento puntuale necessita di impegno continuo e conoscenza locale prima di garantire una buona affidabilità – bensì, constatando che in città non si registrano fenomeni di vera e propria congestione urbana, ma solo accodamenti temporanei, attraverso la definizione sistemica degli interventi, nella consapevolezza che un riequilibrio nell'uso dello spazio collettivo a favore della mobilità attiva intaccerebbe in misura molto limitata la capacità effettiva della rete stradale. Per contro, la scelta di intervenire con soluzioni diffuse sul territorio a favore della sicurezza stradale, dell'accessibilità e della moderazione della velocità, sarà un forte

sostegno alla mobilità attiva come opportunità di spostamento realmente efficiente e percepita come tale dalla maggior parte dei cittadini. In relazione alle caratteristiche intrinseche del programma, **non vengono rilevati possibili effetti negativi sull'ambiente** (vedere nel dettaglio sezione relativa agli effetti significativi sulle diverse tematiche e sui settori di governo). Gli interventi del BICIPLAN sono mirati alla riqualificazione delle aree urbanizzate (sia residenziali sia produttive), e consentono di ottenere una migliore coerenza tra le diverse componenti di mobilità veicolare e il paesaggio urbano, con l'obiettivo della sostenibilità ambientale, energetica ed economica.

### **3 Caratteristiche del piano**

#### **3.1 Inquadramento strategico e attuativo del piano**

##### La procedura di VAS: Normativa Europea

La valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale è stata introdotta nell'Unione europea dalla Direttiva 2001/42/CE, detta Direttiva VAS (di seguito definita Direttiva), entrata in vigore il 21 luglio 2001, che si pone l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

La Direttiva stabilisce alcuni principi cardine del processo di valutazione, allo scopo di garantire che gli effetti dell'attuazione di piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione. Il rapporto ambientale costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di piani e programmi, in quanto garantisce che gli effetti significativi sull'ambiente vengano individuati, descritti, valutati e presi in considerazione nel corso di tale processo.

## La procedura di VAS: Normativa Nazionale

A livello nazionale, la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152, entrata in vigore il 31 luglio 2007, modificata e integrata dal D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 entrato in vigore il 13/02/2008 e dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale in data 11 agosto 2010, n. 186. Il D.lgs.152/2006 modificato riprende i principi-chiave enunciati nella Direttiva comunitaria, ribadendo che:

- la Valutazione Ambientale Strategica deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano e anteriormente alla sua approvazione in sede legislativa o amministrativa. Per i piani o i programmi sottoposti a VAS deve essere redatto, prima e ai fini dell'approvazione, un Rapporto Ambientale che individui, descriva e valuti gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso;
- la partecipazione del pubblico è considerata un requisito indispensabile per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica. L'Autorità Competente e l'Autorità Procedente mettono, altresì, a disposizione del pubblico la proposta di piano o programma e il rapporto ambientale.

## La procedura di VAS: Normativa Regionale

La Regione Marche, con la Legge Regionale n.6 del 12 giugno 2007, entrata in vigore il 6 luglio 2007, ha anticipato il quadro normativo nazionale dando applicazione alla Direttiva 2001/42/CE in ambito regionale. Il capo II della Legge Regionale, infatti, ha introdotto il tema della Valutazione Ambientale Strategica, definendo i principi di carattere generale, le competenze e demandando la definizione delle procedure ad apposite linee guida. L'articolo 19 della Legge Regionale ha stabilito le competenze in materia di VAS. A fronte della rapida evoluzione normativa della disciplina inerente la VAS a livello comunitario, nazionale e regionale e in attesa dell'emanazione delle linee guida regionali, la Regione Marche ha approvato la DGR n.561 del 14/04/2008, quale atto di indirizzo

interpretativo e applicativo al fine di chiarire tempi e ambiti di applicazione delle diverse normative. Con successiva DGR n. 1400 del 20/10/2008 sono state approvate le “Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica”, che hanno sostituito il precedente atto di indirizzo. Successive modifiche e aggiornamenti sono stati effettuati nelle seguenti delibere e leggi regionali:

- Delibera di Giunta Regionale n. 1813 del 21/12/2010. Aggiornamento delle “Linee guida regionali per la valutazione ambientale strategica di cui alla DGR 1400/2008 e adeguamento al D.lgs. 152/2006 così come modificato dal D.lgs. 128/2010. (BUR Marche n. 02 del 11/01/2011);
- Decreto PF VAA n. 13 del 17/01/2020 “Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica”.
- LEGGE REGIONALE 30 novembre 2023, n. 19 “Norme della pianificazione per il governo del territorio”
- Deliberaz. G.R. Marche 17/02/2025, n. 179 Approvazione "Linee guida regionali in materia di Valutazione Ambientale Strategica" e revoca della D.G.R. 1647/2019

### **3.2 Finalità e obiettivi**

Per i temi e gli aspetti pertinenti al Biciplan devono essere individuati gli obiettivi di sostenibilità ambientale a cui fare riferimento per la valutazione degli impatti attesi. La scelta degli obiettivi di sostenibilità avviene anche sulla base del confronto con altri piani e programmi pertinenti. In particolare, devono essere tenuti in considerazione la Strategia Regionale d’Azione ambientale per la Sostenibilità (approvata con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale n. 44 del 30.01.2007 e aggiornata con DGR n. 250 del 8 marzo 2021), e i criteri di sostenibilità di cui all’art. 5 della LR 14/2008 (Norme per l’edilizia sostenibile).

Le scelte strategiche della Regione Marche per lo sviluppo sostenibile, contenute nella Strategia Regionale d’Azione ambientale per la Sostenibilità, sono le seguenti:

A. prevenire e ridurre i rischi di catastrofi riducendo l'esposizione ai pericoli e la vulnerabilità, aumentando la capacità di risposta e di recupero, rafforzando così la resilienza;

B. affrontare i cambiamenti climatici e le dissimmetrie sociali ed economiche correlate;

C. riconoscere il valore dei servizi ecosistemici e quindi tutelare la biodiversità;

D. perseguire l'equità tendendo verso l'eliminazione della povertà, della sperequazione dei benefici dello sviluppo e la realizzazione di condizioni di dignità per la vita di ogni persona;

E. promuovere la ricerca industriale e l'innovazione tecnologica verso lo sviluppo di nuove soluzioni produttive sostenibili, in termini di innovazione ed efficienza energetica, riduzione delle emissioni nell'ambiente, recupero e riutilizzo di sottoprodotti e scarti, sviluppo di produzioni biocompatibili.

Inoltre, per quanto riguarda i criteri di sostenibilità di cui all'art. 5 della L.R. 14/2008, vengono riportati di seguito:

“1. I piani generali ed i piani attuativi di cui alla l.r. 34/1992 comunque denominati, compresi i programmi di riqualificazione urbana di cui alla l.r. 23 febbraio 2005, n. 16 (Disciplina degli interventi di riqualificazione urbana e indirizzi per le aree produttive ecologicamente attrezzate), adottati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, devono contenere le indicazioni necessarie a perseguire e promuovere i criteri di sostenibilità delle trasformazioni territoriali e urbane atti a garantire:

a) l'ordinato sviluppo del territorio, del tessuto urbano e del sistema produttivo;

b) la compatibilità dei processi di trasformazione ed uso del suolo con la sicurezza, l'integrità fisica e l'identità storico-culturale del territorio stesso;

c) il miglioramento della qualità ambientale, architettonica e della salubrità degli insediamenti;

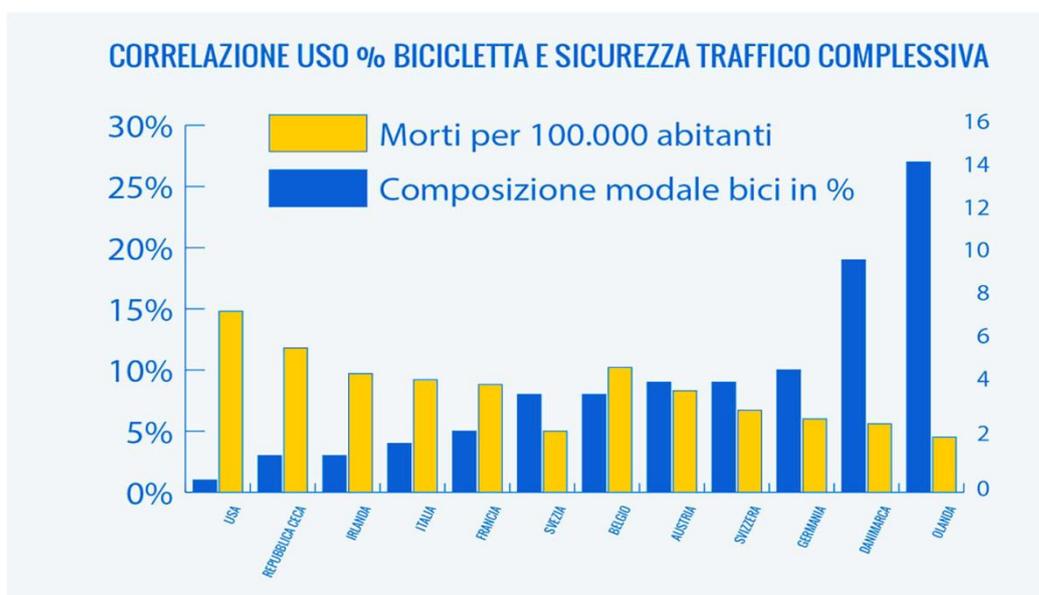
d) la riduzione della pressione degli insediamenti sui sistemi naturalistico-ambientali, anche attraverso opportuni interventi di mitigazione degli impatti;

e) la riduzione del consumo di nuovo territorio, evitando l'occupazione di suoli ad alto valore agricolo o naturalistico, privilegiando il risanamento e recupero di aree degradate e la sostituzione dei tessuti esistenti ovvero la loro riorganizzazione e riqualificazione.”

Nello specifico il **Biciplan non risulta in contrasto con alcuno degli obiettivi sopra elencati**, e ha come primo obiettivo il riequilibrio modale, oggi sbilanciato a favore dell'auto privata, verso la mobilità attiva in bicicletta.

Da questo obiettivo primo si collegano, e derivano, a cascata, una serie di ulteriori obiettivi virtuosi quali:

- maggiore sicurezza stradale (principio "safety in numbers", spiegato nella Relazione del Biciplan, per cui a un maggiore split modale della bicicletta corrisponde una maggiore sicurezza stradale per tutte le utenze);



- miglioramento della qualità dell'aria in conseguenza del minore ricorso all'auto privata;
- miglioramento acustico in conseguenza del minore ricorso all'auto privata;
- minore consumo energetico, per minore utilizzo dell'auto privata;
- minori emissioni di gas serra, sempre per il minore utilizzo dell'auto privata;
- minore congestione stradale (un utente in bicicletta occupa uno spazio pubblico fino a 10 volte inferiore a quel che occuperebbe usando l'auto, sia in movimento sia durante la sosta);
- recupero di spazio pubblico urbano per usi virtuosi a beneficio di pedoni, in particolare anziani e bambini, e di persone con disabilità;
- valorizzazione qualitativa e anche economica del contesto urbano;

- miglioramento della salute collettiva, e conseguenti minori spese sanitarie, in conseguenza della maggiore diffusione di stili di vita basati sulla mobilità attiva;
- miglioramento della salute psichica della collettività, come acclarato da numerose ricerche, in conseguenza di un ambiente più adatto alla socialità e dell'attività motoria data dalla mobilità attiva.

### **3.3 Azioni**

Gli obiettivi sopra elencati vengono perseguiti mediante le seguenti azioni previste dal Biciplan:

- individuazione di una rete ciclabile sicura, continua e connessa, riconoscibile, che copre l'intero territorio e che serve i principali nodi di interscambio modale (stazione), le scuole, gli edifici pubblici, le aree commerciali, quelle residenziali, quelle produttive e gli attrattori turistici;
- diffusione di un sistema di Zone 30 che coprono la gran parte dell'abitato, eccetto i grandi assi di scorrimento come la SS4 Salaria, a costituire una "città 30", dove la minore velocità massima consentita porta a un traffico motorizzato più regolare (meno accelerate e frenate brusche) e a una maggiore convivenza tra tutte le utenze, anche laddove non vi sono separazioni-protezioni tra pedoni, ciclisti e veicoli a motore;
- strumenti di ciclabilità "leggera" e diffusa, introdotti dai decreti del 2020, quali in particolare le "strade urbane ciclabili E-bis" (consentite laddove esiste il limite dei 30kmh, quindi in tutte le Zone 30 previste) e le "corsie ciclabili" in sola segnaletica, per migliorare in modo diffuso, con tempi e costi di realizzazione molto contenuti, buona parte della città;
- sistema della sosta per le biciclette, con stalli adeguatamente attrezzati (rastrelliere "a telaio") e diffusi presso tutti i principali attrattori cittadini;
- trasporto scolastico collettivo attivo "Bicibus", o in alternativa Pedibus per le distanze più brevi, vale a dire accompagnamento organizzato degli alunni in gruppo in bicicletta (Bicibus) o a piedi.

La gran parte delle infrastrutture e itinerari ciclabili del Biciplan sono previsti all'interno di **spazi stradali esistenti**, sia urbani sia extraurbani, così da **minimizzare il consumo di suolo** necessario e i costi di attuazione del piano stesso. Per di più la graduale realizzazione di quanto previsto dal Piano, poiché riduce il ricorso all'auto privata, nel medio-lungo periodo ridurrà anche il fabbisogno di spazi di parcheggio per autoveicoli, con conseguente contrasto al consumo di suolo.

### **3.4 Strumenti e modalità di attuazione delle azioni, risorse finanziarie**

Il Biciplan si attua gradualmente per interventi successivi, mediante interventi manutentivi, lavori pubblici o urbanizzazioni per interventi di edilizia privata.

Le risorse finanziarie saranno varie, per interventi di maggiore o minore impegno economico:

- reperimento finanziamenti attraverso bandi Regionali, Nazionali o promossi da altri enti (es. Fondazioni o altro). Il Biciplan costituisce talvolta elemento preferenziale o indispensabile per accedere ad alcuni bandi;
- finanziamento con risorse proprie del Comune, mediante programmazione triennale delle Opere Pubbliche;
- finanziamento di interventi leggeri (zone 30, strumenti in sola segnaletica come corsie ciclabili, strade e-bis, casa avanzate bici ecc.) con fondi comunali per la segnaletica stradale, o provenienti da sanzioni per violazioni del codice della strada;
- convenzioni con privati per interventi di urbanizzazione;
- da aziende presenti nell'area industriale per quanto concerne il completamento della rete ciclabile della zona industriale, che va a beneficio dei lavoratori di dette aziende;
- da società di sottoservizi quando a seguito di interventi debbono ripristinare le sedi stradali.

La trattazione dei suddetti elementi permette di sviluppare quanto richiesto al primo punto dell'Allegato I della Parte Seconda del D.lgs. 152/2006.

### 3.5 Inquadramento del contesto pianificatorio e programmatico in materia ambientale

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi di coerenza del piano con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi. Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità e un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità.

Il presente paragrafo elenca e descrive brevemente i documenti di pianificazione identificati come rilevanti ai fini della VAS. Nella tabella che segue si riporta la selezione degli obiettivi e delle politiche, delle azioni e misure (ove presenti) e degli strumenti di pianificazione sopra citati, inerenti al tema della mobilità, che potrebbero interferire con il Biciplan e con i quali lo stesso Biciplan si dovrà confrontare. In particolare, sono stati individuati i seguenti documenti:

LIVELLO	PIANI	OBIETTIVI	INTERAZIONE CON BICIPLAN
Nazionale	Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS), -Orizzonte 2030, Ministero Infrastrutture e Trasporti	riduzione del 50% del numero di decessi e feriti gravi sulle strade entro il 2030, con approccio "Safe System", che mira a rendere le strade più sicure attraverso interventi su infrastrutture, veicoli, comportamenti utenti e gestione sicurezza.	Il Biciplan è coerente con il PNSS, poiché grazie al principio del "Safety in numbers" (più bci= meno vittime sulla strada) può portare a una riduzione della mortalità stradale per tutte le utenti.
Regionale	Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), Delibera di Giunta Regionale n. 42 del 20/12/2016	-Riduzione del 13% delle emissioni di gas effetto serra entro il 2020 rispetto al 2005; -Crescita al 17%	Riduzione delle emissioni, in coerenza con quanto previsto dal piano

	(il Piano Regionale Energia e Clima PREC2030 è stato adottato con delibera G.R. Marche del 21 luglio 2025 ma deve ancora essere sottoposto a VAS)	della quota dei consumi da fonti rinnovabili/consumi finali; -Riduzione del 20% dei consumi di energia entro il 2020 rispetto alle proiezioni Business as Usual.	
Regionale	Piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente (ai sensi del D.lgs.351/1999 artt.8 e 9)	-Risanamento della qualità dell'aria dove verificato il rischio di superamento; -Mantenimento della qualità dell'aria dove i livelli degli inquinanti sono al di sotto dei valori limite.	Miglioramento della qualità dell'aria, in coerenza con quanto previsto dal piano
Comunale	Piano Regolatore Generale		Il Biciplan tiene conto delle nuove viabilità di PRG, riportate in tratteggio nelle tavole, e prevede che laddove il PRG preveda nuove strade, siano ivi previste anche piste ciclabili ad esse adiacenti.

## 4 Caratteristiche delle aree interessate dal piano

### 4.1 Ambito territoriale

Il Biciplan interessa il territorio comunale e pertanto il suo ambito territoriale può essere identificato con i confini amministrativi del Comune di Monteprandone.

La definizione dell'ambito territoriale di un Piano consente di identificare i temi e gli aspetti ambientali con cui interagisce, anche indirettamente, determinando impatti, di cui nella fase di valutazione verrà determinata la significatività. Tuttavia, il miglioramento dell'accessibilità in bicicletta all'area industriale potrà avere effetti positivi anche per i comun limitrofi, in quanto renderà più attrattivo il cosiddetto "bike-

to-work”, vale a dire l’uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici casa-lavoro. Ciò avrà ricadute positive anche extracomunali su salute individuale di chi sceglierà tal modalità di spostamento, minore congestione da traffico, quindi minore inquinamento da traffico e di conseguenza miglioramento della salute collettiva e della qualità della vita.

#### **4.2 Strumenti urbanistici locali**

Per la redazione del Biciplan sono stati consultati e tenuti in debita considerazione i seguenti strumenti urbanistici locali vigenti:

- PRG comunale vigente e relative varianti:
  - o Variante parziale al PRG - Approvazione con Delibera Consiglio Comunale n. 53 del 28.12.2023
  - o Adozione variante parziale al PRG - Delibera Consiglio Comunale n. 23 del 21.07.2022
  - o Variante parziale al PRG - Delibera Consiglio Comunale n. 63 del 14.11.2019
  - o Variante al Piano di Recupero del centro storico - Delibera Giunta Comunale n.14 del 26.01.2023
- Zonizzazione acustica comunale
- Microzonazione sismica II livello
- Analisi Condizioni Limiti di Emergenza CLE
- PRC - Piano Regolatore Cimiteriale

La suddetta documentazione è consultabile al seguente link:  
<https://www.halleyweb.com/c044045/zf/index.php/trasparenza/index/index>.

Si sottolinea che tutte le previsioni di piano sono compatibili con gli strumenti urbanistici vigenti e, in rapporto al contesto ambientale in cui è inserito, potrebbero comportare effetti positivi, influenzando in modo migliorativo la situazione ambientale esistente.

### 4.3 Stato dell'ambiente, criticità e emergenze ambientali

Il Biciplan interagisce con i seguenti temi: suolo (uso di suolo), aria (riduzione delle emissioni), paesaggio e beni culturali, architettonici e archeologici (valorizzazione mediante raggiungibilità in modalità sostenibile, a piedi e in bicicletta), cambiamenti climatici (riduzione delle emissioni), salute umana (riduzione dell'inquinamento acustico, attività fisica). Per quanto riguarda i settori di governo, il Biciplan interagisce con la componente relativa ai trasporti, mobilità ed energia.

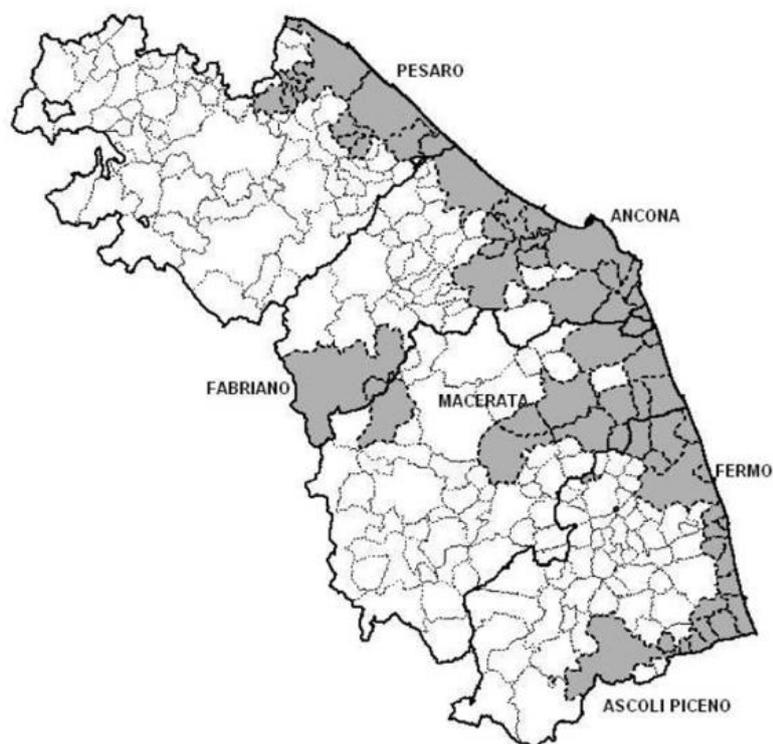
Essendo la sostenibilità energetica e ambientale uno dei pilastri del Biciplan, non si prevedono interazioni negative con le componenti ambientali/settori di governo. In considerazione delle azioni previste nel Piano, si ritiene con buona approssimazione che l'ambito di influenza territoriale delle stesse coincida sostanzialmente con quello di intervento, con possibile propagazione degli effetti positivi sui comuni limitrofi per quanto esplicitato nel precedente paragrafo 4.1 (ricadute positive extracomunali della diffusione del "bike-to-work").

Nel territorio comunale di Montepandone non vi sono siti rete Natura 2000.

#### Aria e cambiamenti climatici

La qualità dell'aria nella Regione Marche è attualmente monitorata da reti di stazioni di rilevamento di proprietà delle amministrazioni provinciali, gestite in collaborazione con i dipartimenti provinciali dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche (ARPAM). Per quanto riguarda la qualità dell'aria, le criticità prioritarie per la Regione Marche sono gli Ossidi di Azoto (NOx) e il particolato sottile con diametro inferiore a 10 Tm (PM10). Nel 2019, la media annuale di biossido di azoto (NO2) è stata di 21 µg/m<sup>3</sup> nell'intera Regione.

Il Comune di Montepandone rientra nella Zona A, vale a dire che è tra quelli che hanno superato o rischiano di superare i valori limite del PM10 e dell'NO2:



 Comuni inseriti in zona A

*Zonizzazione del territorio regionale con indicazione dei territori di 'Zona A' che hanno superato o rischiano di superare i valori limite di PM10 e NO2 indicati in grigio scuro (Estratto Piano Risanamento e Mantenimento Qualità Aria Ambiente, ai sensi del D.lgs.351/1999 con DACR n.143 del 12/10/2010 Reg. Marche)*

Il Biciplan va nella direzione di **ridurre le emissioni da trasporti**, dovute alla combustione dei motori endotermici, ma anche di altri elementi dei veicoli, quali rotolamento degli pneumatici e polveri rilasciate dai freni, che non saranno eliminabili in futuro nemmeno con la progressiva elettrificazione del parco auto.

### Inquinamento acustico

L'inquinamento acustico rappresenta una delle criticità ambientali maggiormente avvertite dalla popolazione e costituisce una rilevante e diffusa causa di disturbo e di conseguente riduzione della qualità della vita.

L'inquinamento acustico è causato da un'eccessiva esposizione a suoni e rumori di elevata intensità, che causano, con il tempo, problemi psicologici, di pressione e di stress.

La normativa stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e di quello abitativo (Legge n.447 del 26/10/1995 - Legge Quadro sull'inquinamento acustico) e ne determina i valori limite (D.P.C.M 14/11/1997). Ai Comuni viene affidato il compito di effettuare opportune indagini di monitoraggio e di redigere, in conclusione, un Piano di Zonizzazione Acustica che stabilisca i luoghi in cui è consentito o meno un certo livello di rumore, determinando in questo modo anche la localizzazione funzionale delle attività e dei servizi.

Il Biciplan si pone, tra i vari obiettivi, di **prevenire e contenere l'inquinamento acustico** mediante lo spostamento modale dall'auto privata verso la bicicletta e mediante la riduzione sistematica della velocità in ambito urbano (zone 30).

### Consumi energetici

Il Biciplan, mediante l'incentivo verso un maggiore ricorso alla mobilità in bicicletta e un conseguente minore uso dell'auto privata, persegue l'obiettivo di **riduzione diretta dei consumi energetici**. Ciò vale non solo per il minore utilizzo di veicoli con motori endotermici alimentati da combustibili fossili, ma anche per un minore uso di veicoli elettrici, dato che l'attuale mix di produzione elettrica nazionale è basato ancora per circa metà sulla produzione termoelettrica mediante fossili. Pertanto, la crescita delle fonti rinnovabili dev'esser prioritariamente destinata alla graduale sostituzione della restante produzione termoelettrica fossile, prima di poter alimentare anche il parco veicolare in modo realmente sostenibile. I recenti dati ISPRA danno conto della controtendenza negativa dei trasporti, che richiede misure incisive: se tra il 1990 e il 2023 le emissioni complessive in Italia sono diminuite **da 518 a 385 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente/anno**, pari ad un calo del 27,7% (dovuto appunto alla crescita delle rinnovabili, assieme all'efficientamento sia dei processi produttivi sia del patrimonio edilizio), tuttavia i **trasporti** hanno segnato un **aumento del 6,7%** nel periodo osservato (Fonte ISPRA 2025).

## Traffico e mobilità

Il traffico risulta avere punte di congestione nelle ore di ingresso-uscita dal lavoro, in particolare per l'attrattività della vasta area produttiva che attira lavoratori anche da altri comuni.

La trasformazione del territorio in direzione favorevole all'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, per i percorsi casa-lavoro (cosiddetto "bike-to-work") di residenti e non residenti, anche in sinergia con il trasporto ferroviario (bici+treno) per distanze maggiori, è la risposta più efficace per **contrastare tale congestione**.

## **5 Caratteristiche degli effetti ambientali**

### **5.1 Analisi della significatività degli effetti**

Il rapporto preliminare deve contenere una prima individuazione "dei possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma" (art. 13, comma 1, D.lgs.152/2006). Ai fini dello screening è necessario procedere a una verifica preliminare della significatività degli effetti, così come indicato dalle linee guida regionali, considerando i seguenti aspetti e assegnando una pertinenza rispetto alle probabili relazioni "causa-effetto" tra le previsioni del Biciplan e i temi ambientali/settore di Governo pertinenti:

- 2.A) Probabilità, durata e frequenza degli effetti;
- 2.B) Reversibilità degli effetti;
- 2.C) Carattere cumulativo degli effetti;
- 2.D) Natura transfrontaliera degli effetti;
- 2.E) Rischi per la salute umana o per l'ambiente;
- 2.F) Entità ed estensione nello spazio degli effetti.

Già in questa fase è possibile esprimere un giudizio preliminare e qualitativo sulla potenziale significatività dell'effetto.

Effetti positivi	Scala valutazione significatività effetti	Effetti negativi
+++	Effetto molto significativo	---
++	Effetto significativo	--
+	Effetto poco significativo	-
0	Nessun effetto apprezzabile	0

Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate	Caratteristiche e possibile stima della significatività							
	Suolo	Paesaggio	Aria	Cambiam. climatici	Salute umana	Beni culturali, architettonici, archeologici	Trasporti mobilità	Energia
2.A) Probabilità, durata e frequenza degli effetti	+	+	+++	+++	+++	+	+++	+++
2.B) Reversibilità degli effetti	+	+	+++	+++	+++	+	+++	+++
2.C) Carattere cumulativo degli effetti	++	+	+++	+++	+++	+	+++	+++
2.D) Natura Transfrontaliera degli effetti	+	0	++	+	+	0	++	++
2.E) Rischi per la salute umana o per l'ambiente	0	0	0	0	0	0	0	0
2.F) Entità ed estensione nello spazio degli effetti	+	+	++	++	+++	+	+++	+++

**Si evincono una notevole presenza di effetti positivi e una totale assenza di effetti negativi.**

## 2.A) Probabilità, durata e frequenza degli effetti

Le previsioni di Piano, in rapporto al contesto ambientale in cui è inserito, potrebbero ravvisare una trasformazione positiva estesa e duratura nel medio/lungo periodo, influenzando in modo migliorativo la situazione ambientale esistente. La significatività, infatti, risulta **alta** per le componenti relative a qualità dell'aria (riduzione degli inquinanti), cambiamenti climatici (riduzione delle emissioni climalteranti), salute umana (attività fisica, riduzione di inquinamento atmosferico e acustico), trasporti/mobilità (riassetto della mobilità negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola) ed energia (riduzione del consumo energetico), mentre risulta una significatività moderatamente positiva per le componenti relative a suolo (il cambio mobilità ridurrà la domanda di suolo per strade e parcheggi), paesaggio e beni culturali architettonici e archeologici (valorizzazione grazie alla raggiungibilità mediante greenway).

## 2.B) Reversibilità degli effetti

Le previsioni di Piano, in rapporto al contesto ambientale in cui è inserito, potrebbero ravvisare una trasformazione non reversibile nel medio/lungo periodo. La significatività infatti risulta **alta** per le componenti relative a qualità dell'aria (riduzione degli inquinanti), cambiamenti climatici (riduzione delle emissioni climalteranti), salute umana (attività fisica, riduzione di inquinamento atmosferico e acustico), trasporti/mobilità (riassetto della mobilità negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola) ed energia (riduzione del consumo energetico), mentre risulta una significatività moderatamente positiva per le componenti relative a suolo (il cambio mobilità ridurrà la domanda di suolo per strade e parcheggi), paesaggio e beni culturali architettonici e archeologici (valorizzazione grazie alla raggiungibilità mediante greenway).

## 2.C) Carattere cumulativo degli effetti

La proposta di Piano genera un impatto cumulativo medio/basso sul patrimonio edilizio esistente, in base alle azioni previste, inserendosi nell'ambito di un contesto urbanizzato e consolidato. I nuovi interventi previsti dal Biciplan sono prevalentemente localizzati in prossimità di insediamenti esistenti (residenziali e produttive).

Gli effetti cumulativi rispecchiano sostanzialmente quelli degli ambiti di probabilità e reversibilità.

## 2.D) Natura transfrontaliera degli effetti

Sono previsti effetti transfrontalieri interregionali (positivi), poiché il territorio di Monteprandone confina a sud con la Regione Abruzzo, in un contesto fortemente antropizzato: la vallata del Tronto è un'area a forte concentrazione produttiva su entrambe le sponde abruzzese e marchigiana. Inoltre, Monteprandone si trova a ridosso della fascia costiera, che costituisce una densa conurbazione lineare senza soluzione di continuità tra le due regioni. Le aree produttive della vallata del Tronto, di cui quella di Monteprandone è una delle più estese, costituiscono un attrattore per forza lavoro dalle aree prevalentemente residenziali (il particolare dalla fascia costiera densamente abitata), con effetti di congestione del traffico veicolare che si ripercuotono fino alla Statale Adriatica 16. Ciò è reso particolarmente evidente dalla sistematica congestione, nelle ore di punta lavorative, del tratto di SS16 che va dall'innesto col raccordo Ascoli-mare fino al confinante comune abruzzese di Martinsicuro, oltre il fiume Tronto. Gli interventi del Biciplan sono volti a favorire il raggiungimento dei luoghi di lavoro anche dai comuni e dalla regione limitrofi, attraverso la valorizzazione e l'interconnessione della Ciclovía Salaria, che a sua volta sarà a breve ben collegata con la Ciclovía Adriatica a Porto D'Ascoli e, grazie al ponte ciclopedonale sul Tronto in costruzione, risulterà meglio collegata anche con l'Abruzzo. Pertanto, l'attuazione del Biciplan porterà uno **spostamento modale intercomunale/interregionale dall'auto alla bicicletta**, tale da influire positivamente sull'attuale stato di congestione interregionale.

## 2.E) Rischi per la salute umana e per l'ambiente

Le caratteristiche del Piano escludono possibili effetti che possano determinare rischi per la salute umana. Al contrario, le azioni del Biciplan mirano alla tutela della salute mediante la promozione della **mobilità attiva** (contrasto alla sedentarietà) e la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. Inoltre, dall'attuazione del Biciplan non derivano rischi di incidenti o variazione e aumento dei rischi naturali già presenti nel territorio oggetto del Piano, ma al contrario la realizzazione di infrastrutture ciclabili e moderazione della velocità avranno effetti positivi sull'incidentalità, con riduzione della violenza stradale.

## 2.F) Entità ed estensione nello spazio degli effetti

L'entità e l'estensione nello spazio degli effetti derivanti dagli interventi previsti dal Piano e la dimensione delle aree interessate risultano avere una significatività sulle diverse componenti in linea con la significatività dei punti 2A e 2B, considerando che le azioni previste sono prevalentemente finalizzate alla rifunzionalizzazione degli spazi pubblici, alla razionalizzazione dei sistemi di mobilità e alla promozione di una mobilità sostenibile, facendo leva sulla modifica della ripartizione modale verso componenti più sostenibili e meno inquinanti.

## **5.2 Conclusioni emerse dall'analisi degli effetti**

In definitiva, come emerge dall'analisi sopra effettuata, la città risente di una forte pressione antropica, concentrata soprattutto a ridosso del fiume Tronto (area industriale, aviosuperficie e raccordo Ascoli-mare), e conseguente traffico congestionato soprattutto nelle ore di ingresso-uscita dalle fabbriche e dai luoghi di lavoro, con conseguente inquinamento e congestione stradale.

Un'azione decisa e continuata verso una mobilità sostenibile attiva diffusa, così come proposta dal Biciplan in esame, permetterebbe di intervenire positivamente su tutti questi aspetti e anche su altri.

Pertanto, dal punto di vista della rilevanza e della positività degli interventi e delle trasformazioni fisiche previsti dal Biciplan, tale piano non risulta assoggettabile alla procedura di VAS. Soprattutto si evidenzia che gli effetti, dal punto di vista ambientale, sono tutti positivi.

Successivamente si è analizzato come si pongono gli obiettivi del Programma all'interno della legislazione sovraordinata: è risultata evidente la sostanziale rispondenza dei predetti obiettivi con gli obiettivi e le modalità di attuazione degli stessi previsti dalla Programmazione predisposta del Legislatore e con i principi fondamentali dello sviluppo sostenibile.

Infine, effettuando la valutazione della significatività degli aspetti ambientali del Piano, si è evidenziato come gli impatti siano di entità e di natura esclusivamente migliorativa della situazione attuale e di quanto si potrebbe effettuare in forza delle normative vigenti.

In conclusione, **si ritiene che il Piano abbia tutte le caratteristiche per non essere sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica**