



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

SETTORE IV - EDILIZIA SCOLASTICA E PATRIMONIO - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

REGISTRO GENERALE N. 932 del 16/10/2025

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE N. 60 del 16/10/2025

PROPOSTA N. 1212 del 16/10/2025

OGGETTO: Comune di Montepandone.

Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (art. 12 D.Lgs. n. 152/06), del
"Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e
BICIPLAN)".

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

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

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

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

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

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

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

Vista la richiesta avanzata dal Comune di Montepandone con nota prot. n.19285 del 26.08.2025, acquisita agli atti dello scrivente Settore in pari data con prot. n. 17305, di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, di cui all'art. 12 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., ai sensi delle linee guida regionali approvate con delibera di GR n. 179 del 17.02.2025, relativa alla "*Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e BICIPLAN)*";

Vista la nota del Comune di Montepandone a firma del Sindaco, prot. n. 4015 del 16.02.2024, agli atti dello scrivente Settore con prot. n. 3552 in stessa data, con la quale è stato comunicato alla scrivente Amministrazione di non possedere i requisiti previsti dall'art. 5 comma 5, della sopracitata L.R. n. 19 del 30.11.2023;

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

Visto e condiviso il parere istruttorio espresso dal competente Settore IV Pianificazione Territoriale in data 16.10.2025, di seguito integralmente trascritto:

''''''''''

Con nota prot. n. 19285 del 26.08.2025, acquisita agli atti dello scrivente Settore in pari data con prot. n. 17305, il Comune di Montepandone, in qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso a questa Amministrazione Provinciale, quale Autorità Competente, la richiesta di parere di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. ed ai sensi delle Linee

Guida Regionali approvate con Delibera di G.R. n. 179 del 17.02.2025, in merito al *“Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e BICIPLAN)”*, indicando altresì il link nel quale sono stati resi disponibili il Rapporto Preliminare di Screening, la relativa Scheda di Sintesi e gli elaborati della pratica in argomento.

Con nota prot. n. 17405 del 01.09.2025 lo Scrivente Settore ha comunicato al Comune l'avvio del procedimento di che trattasi ed ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA), ai fini dell'espressione del parere di competenza, il link nel quale il Comune di Montepandone ha reso disponibili il Rapporto Preliminare di Screening, la Scheda di Sintesi e gli elaborati della pratica in argomento.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 12, comma 3, del D. Lgs. n.152/2006 e dalla delibera di G.R. n. 179 del 17.02.2025, sono stati individuati quali soggetti competenti in materia ambientale da consultare per le verifiche richieste ai sensi dell'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., i seguenti soggetti:

- AST Marche - Ascoli Piceno Dipartimento di Prevenzione;
- Autorità di Bacino Appennino Centrale;
- Regione Marche - Settore Mobilità;
- Settore II - Tutela e Valorizzazione Ambientale della scrivente Amministrazione;
- Settore III Infrastrutture e Servizi a Rete della scrivente Amministrazione;
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata;
- ARPAM – Servizio Territoriale di Ascoli Piceno.

PARERI

La Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ascoli Piceno, Fermo e Macerata, con nota prot. 14753-P del 01.10.2025, acquisita agli atti dello scrivente Settore con prot. n. 19843 in data 02.10.2025, ha ritenuto di non assoggettare a VAS la variante in oggetto, specificando comunque che *“si rinviando valutazioni puntuali alle fasi successive di approfondimento progettuale e attuativo...omissis”*.

“Per quanto attiene allo specifico aspetto della tutela archeologica, si ritiene di non assoggettare a Vas. Si rammenta, tuttavia, che qualora siano previste attività di scavo e movimento terra andrà acquisito in fase di approvazione del PFTE il parere di competenza dello scrivente Ufficio ai sensi, e secondo le modalità, dell'art.41 co.4 e dell'Allegato I.8 del D.Lgs.36/2023 e del DPCM 14 febbraio 2022 (n.88 G.U.)

Il **Settore II - Tutela e Valorizzazione Ambientale** della scrivente Amministrazione, con nota prot. 18713 del 17.09.2025, ha espresso parere favorevole all'esclusione dalle procedure di VAS del Piano in oggetto.

Il **Settore III - Infrastrutture e Servizi a Rete** della scrivente Amministrazione, nella nota prot. 19096 del 23.09.2025, ha ritenuto che la pratica in oggetto non debba essere assoggettata alle procedure di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

L'AST Marche - Dipartimento di Prevenzione di Ascoli Piceno, l'Autorità di Bacino Appennino Centrale, la Regione Marche - Settore Mobilità e l'ARPAM – Servizio Territoriale di Ascoli Piceno non hanno espresso alcun parere in merito.

CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica del Comune di Montepandone, di seguito definito Biciplan, costituisce il primo stralcio funzionale del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Come riportato nel rapporto preliminare il Biciplan 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 Montepandone 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."

"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."

CONTENUTI DELLA SCHEDA DI SINTESI

Nella scheda predisposta dall'Autorità Procedente risulta che il Biciplan di che trattasi:

1. riguarda uno stralcio semplificato del Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (PUMS), limitato alla mobilità esclusivamente ciclabile, ossia il cosiddetto "Biciplan";
2. non contiene opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.);
3. non ricade in area S.I.C. e/o Z.P.S. di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i.;
4. non ricade all'interno del perimetro di Parchi o Riserve Naturali;
5. non ha effetti significativi nei territori contermini;
6. ricade all'interno di ambiti definitivi di tutela del P.R.G. adeguato al P.P.A.R.:
"I percorsi ciclabili/cicloturistici e le zone di moderazione della velocità previsti dal Biciplan ricadono quasi totalmente in ambito urbano, lungo tracciato di strade esistenti e pertanto generalmente non soggette ad alcun vincolo.
Soltanto il percorso cicloturistico "G1 Greenway degli orti" e alcuni puntuali tratti di altri percorsi urbani o raccordi ricadono in zone sottoposte a vincoli di PPAR quali:
"Ambiti di tutela integrale dei corsi d'acqua" (art. 21 delle NTA del PRG adeguato al PPAR);
EVENTUALE ESENZIONE: le opere viarie necessarie all'attraversamento sono comunque sempre consentite;
"Ambiti di tutela dei crinali" (art. 22 delle NTA del PRG adeguato al PPAR);
EVENTUALE ESENZIONE: strade e ciclovie non sono vietate;
"Ambiti di tutela dei versanti" (art. 23 delle NTA del PRG adeguato al PPAR);
EVENTUALE ESENZIONE: strade e ciclovie non sono vietate;
7. riguarda aree aventi destinazione urbanistica di zona destinata alla:
 - a. Viabilità - art. 43 delle NTA del PRG adeguato al PPAR;
 - b. Parcheggi Pubblici - art. 44 delle NTA del PRG adeguato al PPAR;
 - c. Aree Agricole diffuse – art. 54 delle NTA del PRG adeguato al PPAR, limitatamente al percorso denominato "G1 Greenway degli orti";
8. l'intervento risulta conforme al P.R.G. vigente;
9. comprende zone vincolate dal Decreto Legislativo n.42/2004 e ss.mm.ii.:
"Il percorso cicloturistico "G1 Greenway degli orti" e alcuni puntuali tratti di altri percorsi urbani ricadono in zone sottoposte al vincolo ai sensi dell'art. 142, c.1, lett. c (corsi d'acqua). Aspetto già trattato in relazione al PPAR per la presenza del vincolo "Ambiti di tutela integrale dei corsi d'acqua" (art. 21 delle NTA del PRG adeguato al PPAR);
EVENTUALE ESENZIONE: le opere viarie necessarie all'attraversamento sono comunque consentite;
10. interferisce con zone in dissesto e/o esondabili vincolate dal P.A.I.:
"Il piano prevede puntuali raccordi con la Ciclovia del Tronto (rientrante nella rete nazionale Bicitalia con denominazione Ciclovia Salaria 9 in quanto collega Roma a San Benedetto del Tronto). Tali raccordi costituiscono un indispensabile perfezionamento per la fruibilità della Ciclovia del Tronto che già esiste in zona esondabile vincolate dal PAI. La modesta entità delle opere di raccordo, rispetto alla vastità della Ciclovia esistente, lascia supporre la possibilità di realizzare i brevi tratti di raccordo previsti dal Biciplan";
11. il Piano non risulta pertinente relativamente al Piano Operativo di Gestione dei Rifiuti Regionale e/o Provinciale;
12. il Piano non risulta pertinente relativamente agli ambiti di tutela di cui al D.Lgs. n. 152/06 relativamente all'attuazione della direttiva 80/778/CEE concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano;
13. non ricade in zona sottoposta a vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/23 e/o all'art.11 della LR 6/2005;
14. sull'area non sono presenti elementi vegetazionali appartenenti a specie ad alto fusto e/o formazioni vegetali monumentali e/o siepi;

15. il Piano non ricade totalmente o parzialmente in aree appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato;
16. comporta modifiche alla viabilità esistente: strade comunali, strada regionale SR4 Salaria, strade in zona industriale di competenza del Piceno Consind;
17. il Piano non riguarda aree soggette ad erosione costiera;
18. il Piano non ricade in aree sottoposte a fascia di rispetto;
19. il Comune non dispone di Regolamento del verde urbano e del paesaggio rurale;
20. nel contesto ambientale di riferimento del Piano non sono note altre criticità ambientali.

Lo scrivente Settore, con riferimento al punto 6 relativo agli ambiti di tutela del PPAR, rileva che quanto riportato a riguardo delle aree di versante con pendenza assoluta superiore al 30% non risulta corretto in quanto ai sensi dell'art. 31 delle NTA del PPAR in tali aree è vietato ogni intervento edilizio; considerato comunque che trattasi di interventi realizzati dal Comune sulla base delle previsioni del Biciplan gli stessi, configurandosi come opere pubbliche, risultano comunque esenti dalle prescrizioni di base del P.P.A.R. ai sensi dell'art. 60, comma 3c, delle Norme Tecniche di Attuazione dello stesso.

Con riferimento poi a quanto dichiarato in merito alla conformità degli interventi con le previsioni del vigente P.R.G., si nutre qualche perplessità relativamente alla rispondenza degli stessi con le disposizioni della LR n. 13/90; si invita il Comune ad una puntuale verifica al riguardo, anche in rapporto ai tratti di raccordo con la ciclovia esistenti previsti all'interno di aree in dissesto e/o esondabili vincolate dal P.A.I. dell'Autorità Distrettuale dell'Appennino Centrale, non essendo sufficiente quanto dichiarato al punto 10 *“La modesta entità delle opere di raccordo, rispetto alla vastità della Ciclovia esistente, lascia supporre la possibilità di realizzare i brevi tratti di raccordo previsti dal Biciplan”*.

CONTENUTI DEL RAPPORTO PRELIMINARE

Le informazioni ed i dati contenuti nel rapporto preliminare possono ritenersi sostanzialmente sufficienti a verificare gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del *“Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e BICIPLAN)”*; tali contenuti sono stati sviluppati sulla base dei criteri di cui alle linee guida approvate con delibera di G.R. n. 179/2025, del Decreto del Dirigente della PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali della Regione Marche n. 13 del 17.01.2020 e con riferimento ai criteri dell'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii..

Il Rapporto Preliminare risulta articolato come di seguito meglio specificato.

Sezione 1 “Informazioni generali”

Il Rapporto Preliminare in esame è finalizzato alla procedura di analisi di screening. La fase di screening verifica se le azioni previste dal *“Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e BICIPLAN)”* avranno verosimilmente un impatto significativo sull'ambiente e sulla salute pubblica. La fase di screening è da intendersi come preliminare all'avvio della procedura di V.A.S. in quanto:

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

Il Rapporto Preliminare deve contenere pertanto una prima individuazione *“dei possibili impatti ambientali significativi”* a seguito dell'attuazione del Piano di che trattasi, come prescritto dall'art.13 comma t) del D.Lgs. n.152/2006.

Sezione 2 “Rilevanza e caratteristiche del piano”

Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica – di seguito definito Biciplan del Comune di Monteprandone, costituisce il primo stralcio funzionale del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Sezione 3 “Caratteristiche del piano”

3.1 Inquadramento strategico e attuativo del Piano

In questo paragrafo viene fatto un excursus storico della normativa riguardante la VAS da quella europea a quella regionale specificando che: *“La valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale è stata introdotta nell'Unione Europea dalla Direttiva 2001/42/CE del 2001 con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambienteLa 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.”*

“A livello nazionale, la Direttiva 2001/45/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 ...e dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n.128.....

Il D.Lgs.152/2006 modificato riprende i principi-chiave enunciati nella Direttiva comunitaria....”

“ 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....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:

- *DGR n. 1813 del 21.12.2010, aggiornamento delle Linee guida regionali;*
- *Decreto PFVAA n. 13 del 17.01.2020 “Indicazioni tecniche, requisiti di qualità, moduli per la VAS”;*
- *LR n. 19 del 30.11.2023 “Norme della pianificazione per il governo del territorio”;*
- *DGR n. 179 del 17.02.2025 “Linee Guida Regionali in materia di VAS” e revoca del DGR 1647/2019.”*

3.2 Finalità e obiettivi

Il Piano di che trattasi, tenendo in considerazione le scelte strategiche della Regione Marche per lo sviluppo sostenibile, contenute nella Strategia Regionale d'Azione Ambientale per la Sostenibilità (DACR n.44 del 30.01.2001, aggiornata con DGR n.250 del 8 marzo 2021), i criteri di sostenibilità di cui all'art. 5 della L.R. 14/2008, ha come primo obiettivo il riequilibrio modale, oggi sbilanciato a favore dell'auto privata, verso la mobilità attiva in bicicletta.

Da questo obiettivo primo derivano a cascata una serie di ulteriori obiettivi virtuosi quali la maggior sicurezza stradale, il miglioramento della qualità dell'aria, il miglioramento acustico, il minor consumo energetico, le minori emissioni di gas serra, la minore congestione stradale, il recupero di spazi urbani, la valorizzazione qualitativa ed economica del contesto urbano, il miglioramento della salute collettiva, e della salute psichiatrica come conseguenza di un ambiente più adatto alla socialità ed all'attività motoria.

3.3. Azioni

Nel suddetto paragrafo il Comune individua le azioni previste dal Biciplan per conseguire gli obiettivi sopra elencati:

- individuazione di una rete ciclabile sicura, continua e connessa che copre tutto il territorio comunale, che serve i principali nodi di interscambio modale (stazione), scuole, edifici pubblici, aree commerciali, residenziali, produttive e turistiche;
- diffusione di un sistema di Zone 30, dove la minore velocità massima consentita porta ad un traffico motorizzato più regolare ed a una maggiore convivenza tra le utenze;
- ciclabilità leggera e diffusa introdotta dai Decreti del 2020, quali le “strade urbane ciclabili E-bis” e le “corsie ciclabili”;
- sistema della sosta per biciclette con stalli attrezzati;
- trasporto scolastico collettivo con Bicibus, o Pedibus;

“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

Nel suddetto paragrafo il Comune specifica che *“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.”*

Si tratterà di finanziamenti messi a disposizione attraverso bandi nazionali, regionali o promossi da Enti, con risorse comunali, con convenzioni con privati per interventi di urbanizzazione, con fondi messi a disposizione da aziende private presenti nell'area industriale e da società di sottoservizi.

3.5 Inquadramento del contesto pianificatorio e programmatico in materia ambientale

Nel presente paragrafo sono stati elencati i documenti di pianificazione nazionale, regionale e comunale, rilevanti ai fini della VAS, considerando i loro obiettivi e le politiche, le azioni e le misure (ove presenti), inerenti al tema della mobilità, che potrebbero interferire con il Biciplan e con i quali il Biciplan si dovrà confrontare.

In particolare sono stati individuati:

- Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) - Orizzonte 2030;
- Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) – D.G.R. 42/2016;
- Piano Regionale Energia e Clima (PREC2030) – adottato;
- Piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente – D.Lgs 351/1999;
- Piano Regolatore Generale.

In una tabella riassuntiva, allegata al paragrafo 3.5, sono stati riportati gli “Obiettivi” dei suddetti piani e le “Interazioni con Biciplan” da cui si rileva che le finalità previste dal Biciplan risultano coerenti con gli obiettivi dei piani considerati: riduzione della mortalità stradale, riduzione delle emissioni di gas effetto serra, miglioramento della qualità dell'aria e previsioni di piste ciclabili adiacenti alle nuove strade previste dal PRG.

Sezione 4 “Caratteristiche delle aree che possono essere interessate”

4.1 Ambito Territoriale

Il Biciplan interessa il territorio comunale di Monteprandone ma interagisce con temi ed aspetti ambientali che determinano impatti significativi nei comuni limitrofi.

Il miglioramento dell'accessibilità, per esempio, all'area industriale potrà avere effetti positivi anche sui comuni limitrofi, sulla salute di chi sceglierà tale modalità di spostamento, una minore congestione del traffico, quindi minor 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:

- *PRG comunale vigente e relative varianti.....;*
- *Zonizzazione acustica comunale;*
- *Microzonizzazione sismica II livello;*
- *Analisi Condizioni Limiti di emergenza CLE;*
- *PRC – Piano Regolatore Cimiteriale.*

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 interferisce con i seguenti temi ambientali: 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 dal 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”

Sezione 5 “Caratteristiche degli effetti ambientali”

5.1 Analisi della significatività degli effetti

In questa sezione sono stati analizzati i *“possibili impatti ambientali significativi del piano o programma”* (art. 13, comma 1, D. Lgs. 152/2006)*”considerando i seguenti aspetti e assegnando una pertinenza rispetto alle probabili relazioni “causa-effetto” tra le previsioni del Biciplan e i temi ambientali/settori di governo pertinenti:”*

- *Probabilità, durata e frequenza degli effetti;*
- *Reversibilità degli effetti;*
- *Carattere cumulativo degli effetti;*
- *Natura transfrontaliera degli effetti;*
- *Rischi per la salute umana o per l'ambiente;*
- *Entità ed estensione nello spazio degli effetti.*

Dall'analisi della tabella riportata nella presente sezione: *“Si evincono una notevole presenza di effetti positivi e una totale assenza di effetti negativi.”*

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.”

VALUTAZIONE DI SIGNIFICATIVITA' DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

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

CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra premesso ed esposto, si propone di escludere dalla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs n. 152/006 e ss.mm.ii. il *“Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e BICIPLAN)”*, con le seguenti prescrizioni:

1. il Piano dovrà conformarsi ai pareri espressi dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale sopra riportati, con riferimento ai contenuti prescrittivi ed alle raccomandazioni nonché alle eventuali precisazioni e specificazioni;
2. qualora nel proseguo del procedimento amministrativo fossero introdotte modifiche sostanziali, sarà necessario valutare la conformità rispetto all'esito della presente verifica di assoggettabilità; sarà onere dell'Amministrazione Comunale (Autorità Procedente) evidenziare tale circostanza attraverso apposita dichiarazione circa la portata delle modifiche introdotte.

Si ritiene opportuno evidenziare quanto segue: con riferimento al punto 6 relativo agli ambiti di tutela del PPAR, si rileva che quanto riportato a riguardo delle aree di versante con pendenza assoluta superiore al 30% non risulta corretto in quanto ai sensi dell'art. 31 delle NTA del PPAR in tali aree è vietato ogni intervento edilizio; considerato comunque che trattasi di interventi realizzati dal Comune sulla base delle previsioni del Biciplan gli stessi, configurandosi come opere

pubbliche, risultano comunque esenti dalle prescrizioni di base del P.P.A.R. ai sensi dell'art. 60, comma 3c, delle Norme Tecniche di Attuazione dello stesso.

Con riferimento poi a quanto dichiarato in merito alla conformità degli interventi con le previsioni del vigente P.R.G., si nutre qualche perplessità relativamente alla rispondenza degli stessi con le disposizioni della LR n. 13/90; si invita il Comune ad una puntuale verifica al riguardo, anche in rapporto ai tratti di raccordo con la ciclovia esistente previsti all'interno di aree in dissesto e/o esondabili vincolate dal P.A.I. dell'Autorità Distrettuale dell'Appennino Centrale, non essendo sufficiente quanto dichiarato al punto 10 *“La modesta entità delle opere di raccordo, rispetto alla vastità della Ciclovia esistente, lascia supporre la possibilità di realizzare i brevi tratti di raccordo previsti dal Biciplan”*.

''''''''''

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

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

D E T E R M I N A

A) l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs n. 152/006 e ss.mm.ii. ed ai sensi delle Linee Guida Regionali approvate con delibera di G.R. n. 179 del 17.02.2025, della *“Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Primo stralcio funzionale (analisi urbana e BICIPLAN)”*, con le seguenti prescrizioni:

- 1) il Piano dovrà conformarsi ai pareri espressi dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale sopra riportati, con riferimento ai contenuti prescrittivi ed alle raccomandazioni nonché alle eventuali precisazioni e specificazioni;
- 2) qualora nel proseguo del procedimento amministrativo fossero introdotte modifiche sostanziali, sarà necessario valutare la conformità rispetto all'esito della presente verifica di assoggettabilità; sarà onere dell'Amministrazione Comunale (Autorità Procedente) evidenziare tale circostanza attraverso apposita dichiarazione circa la portata delle modifiche introdotte.

Si ritiene opportuno evidenziare quanto segue: con riferimento al punto 6 relativo agli ambiti di tutela del PPAR, si rileva che quanto riportato a riguardo delle aree di versante con pendenza assoluta superiore al 30% non risulta corretto in quanto ai sensi dell'art. 31 delle NTA del PPAR in tali aree è vietato ogni intervento edilizio; considerato comunque che trattasi di interventi realizzati dal Comune sulla base delle previsioni del Biciplan gli stessi, configurandosi come opere pubbliche, risultano comunque esenti dalle prescrizioni di base del P.P.A.R. ai sensi dell'art. 60, comma 3c, delle Norme Tecniche di Attuazione dello stesso.

Con riferimento poi a quanto dichiarato in merito alla conformità degli interventi con le previsioni del vigente P.R.G., si nutre qualche perplessità relativamente alla rispondenza degli stessi con le disposizioni della LR n. 13/90; si invita il Comune ad una puntuale verifica al riguardo, anche in rapporto ai tratti di raccordo con la ciclovia esistente previsti all'interno di aree in dissesto e/o esondabili vincolate dal P.A.I. dell'Autorità Distrettuale dell'Appennino Centrale, non essendo sufficiente quanto dichiarato al punto 10 *“La modesta entità delle opere di raccordo, rispetto alla vastità della Ciclovia esistente, lascia supporre la possibilità di realizzare i brevi tratti di raccordo previsti dal Biciplan”*.

B) gli atti deliberativi comunali di adozione e approvazione dovranno dare atto degli esiti della presente verifica;

- C) di trasmettere la presente determinazione al Comune di Monteprandone quale Autorità Procedente ed ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA); valuti il Comune l'opportunità di pubblicare tale provvedimento sul proprio sito web;
- D) di procedere alla pubblicazione della presente determinazione all'Albo Pretorio e sul sito web di questa Amministrazione ai sensi dell'art. 12, comma 5, del D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.;
- E) di dare atto che il presente provvedimento non sostituisce nessun altro parere o autorizzazione richiesto dalle vigenti norme e che viene emesso fatti salvi eventuali diritti di terzi;
- F) di dare atto che l'adozione del presente decreto non comporta oneri a carico del Bilancio dell'Ente;
- G) di rappresentare, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. n. 241/90, che la presente determinazione può essere impugnata dinanzi al TAR entro 60 giorni con ricorso giurisdizionale oppure entro 120 giorni con ricorso straordinario amministrativo al Capo dello Stato.

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

VISTO DI REGOLARITA' TECNICA

La Elevata Qualificazione con delega di firma, ai sensi dell'art 147/bis del TUEL 267/2000 e dell'art.11 del Regolamento sui controlli interni, in ordine alla proposta n.ro 1212 del 16/10/2025, esprime parere **POSITIVO**.

Ascoli Piceno, lì 16/10/2025

La Elevata Qualificazione con delega di firma

BARRA FRANCESCO

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