

# PUMS: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

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

Decreto legislativo n. 152/2006, Norme in materia ambientale  
Deliberazione Giunta regionale n. 1647/2019 - Linee guida regionali per la valutazione ambientale strategica  
Decreto PF VAA n. 13 del 17/01/2020 "indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica"

COMUNE DI FABRIANO  
Servizio Pianificazione e Valorizzazione del  
Territorio  
Piazza 26 Settembre, FABRIANO  
Aprile 2021

Redatto da: Biologo Vittoria Gnetti  
Via Scirocco 4  
60020, Sirolo (AN)  
vittoria.gnetti@biologo.onb.it

## Sommario

<b><i>Sezione 1 – Informazioni generali</i></b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 Premessa</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2 Identificazione dell’oggetto della procedura</b> .....	<b>5</b>
<b>1.3 Elenco dei Soggetti Competenti in materia ambientale in consultazione</b> .....	<b>6</b>
<b><i>Sezione 2 – Rilevanza del piano</i></b> .....	<b>8</b>
<b>2.1 Caratteristiche intrinseche del PUMS</b> .....	<b>8</b>
<b><i>Sezione 3 - Caratteristiche del piano</i></b> .....	<b>9</b>
<b>3.1 Inquadramento strategico e attuativo del piano</b> .....	<b>9</b>
3.1.1 La procedura di VAS: Normativa Europea.....	9
3.1.2 La procedura di VAS: Normativa Nazionale.....	10
3.1.3 La procedura di VAS: Normativa Regionale.....	11
3.1.4 Descrizione degli obiettivi e delle azioni e indicazione delle finalità del piano .....	12
<b>3.2 Inquadramento del contesto pianificatorio e programmatico</b> .....	<b>20</b>
<b>3.3 Inquadramento del contesto strategico in materia ambientale</b> .....	<b>22</b>
3.3.1 Normativa ambientale pertinente al piano .....	22
3.3.2 Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale .....	24
<b><i>Sezione 4 – Caratteristiche delle aree interessate dal piano</i></b> .....	<b>26</b>
<b>4.1 Ambito territoriale</b> .....	<b>26</b>
<b>4.2 Caratterizzazione dello stato dell’ambiente e delle criticità ed emergenze ambientali</b> .....	<b>27</b>
<b><i>Sezione 5 – Caratteristiche degli effetti ambientali</i></b> .....	<b>33</b>
<b>5.1 Analisi della significatività degli effetti</b> .....	<b>33</b>
<b>5.2 Conclusioni emerse dall’analisi degli effetti</b> .....	<b>36</b>
<b>5.3 Monitoraggio</b> .....	<b>38</b>
<b>5.4 Bilancio delle valutazioni effettuate e conclusioni</b> .....	<b>39</b>

## **Acronimi**

**APU:** Area Pedonale Urbana

**CE:** Commissione Europea

**ITS:** Sistemi di Trasporto Intelligenti

**PUMS:** Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

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

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

**TPL:** Trasporto Pubblico Locale

**VAS:** Valutazione Ambientale Strategica

# Sezione 1 – Informazioni generali

## 1.1 Premessa

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 necessario 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 competenti in materia ambientale 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 PUMS 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 Sostenibile (di seguito definito PUMS) del Comune di Fabriano. Comprende una descrizione del PUMS stesso 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 al primo punto dell'Allegato I del D.lgs. 152/2006;
- delle linee guida regionali in materia di VAS aggiornate con DGR n. 1647/2019 “Approvazione delle linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della DGR 1813/2010”;
- 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;
- il quadro dei piani e dei programmi di riferimento;
- l'ambito di influenza ambientale e territoriale;
- gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti;
- l'individuazione preliminare degli effetti ambientali significativi.

## 1.2 Identificazione dell'oggetto della procedura

Il DM 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del D.lgs. 16.12.2016, n. 257", modificato successivamente dal Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture 28 Agosto 2019, n. 396, ha introdotto l'obbligo di redigere il PUMS da parte delle città metropolitane. Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali" (Allegato 1 al DM 4 Agosto 2017). Le linee guida europee<sup>1</sup>, inoltre, definiscono quali finalità principali di un PUMS la creazione di un sistema urbano dei trasporti che migliori la qualità della vita, la sicurezza stradale e la salute pubblica e garantisca una migliore accessibilità per tutti, così come la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, delle emissioni di gas serra e del consumo di energia e infine la fattibilità economica, l'equità sociale e la qualità ambientale.

I soggetti coinvolti nella procedura di verifica di assoggettabilità sono i seguenti: Autorità Competente: Provincia di Ancona (Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali); Autorità Procedente: Comune di Fabriano; Soggetto che predispose il rapporto preliminare: Vittoria Gnetti (biologo ambientale).

Per quanto riguarda le motivazioni per l'applicazione della procedura di verifica di assoggettabilità, i PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal D.lgs. 152/2006, art. 6, non rientrano nei casi di 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. 1647/2019. In base alle considerazioni sopra esposte è possibile affermare che il PUMS debba essere assoggettato alla procedura di VAS.

Per quanto riguarda le fasi operative della procedura di verifica, vengono riportate di seguito:

- L'Autorità Procedente o il proponente predispose il rapporto preliminare; l'Autorità Procedente trasmette il rapporto all'Autorità Competente, anche su supporto informatico, contestualmente all'elenco dei Soggetti con

---

<sup>1</sup> Linee guida ELTIS, "Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea, e aggiornate nell'ottobre 2019 (<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>).

Competenze in materia Ambientale (di seguito definiti SCA) che intende consultare. L'Autorità Competente può comunicare all'Autorità Procedente eventuali modifiche o integrazioni all'elenco entro 15 giorni dal ricevimento;

- Quando l'Autorità Procedente ottiene il riscontro dall'Autorità Competente sugli SCA, essa trasmette il rapporto preliminare agli SCA o su supporto cartaceo/informatico o mediante diffusione on line, in quest'ultimo caso dandone preventiva comunicazione;

- I pareri dei soggetti coinvolti nelle consultazioni preliminari dovranno essere trasmessi all'Autorità Procedente;

- La consultazione preliminare, salvo quanto diversamente concordato, si conclude entro 90 giorni dal ricevimento del rapporto preliminare da parte dell'Autorità Competente, durante i quali vengono raccolti i pareri degli SCA; a tale scopo può anche essere convocata una apposita conferenza di servizi (art. 14 e successivi L. 241/90).

### 1.3 Elenco dei Soggetti Competenti in materia ambientale in consultazione

Ai sensi dell'art. 11 del D.lgs. 152/2006 comma 1, la Valutazione Ambientale Strategica è avviata dall'Autorità Procedente contestualmente al processo di formazione del piano.

L'Autorità Procedente è definita dalla normativa vigente come la Pubblica Amministrazione che elabora il piano ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano sia un diverso soggetto pubblico o privato, come la Pubblica Amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano. L'Autorità Competente è definita come la Pubblica Amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato (provvedimento conclusivo del processo di VAS).

Considerate le caratteristiche dell'intervento è stato ritenuto opportuno coinvolgere le seguenti Autorità con Competenza Ambientale:

Autorità Procedente: Comune di Fabriano;

Autorità Competente: Provincia di Ancona, Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali.

La normativa vigente in materia di VAS definisce gli SCA come le Pubbliche Amministrazioni e gli Enti Pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi o loro modifiche, mentre il pubblico è definito come una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone.

In relazione al settore di intervento del Piano e alle singole competenze, ai fini della consultazione preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS, si propone di consultare i seguenti SCA.

Tabella 1. Elenco degli SCA

Soggetto	Motivazione
ANAS S.p.A - Compartimento della viabilità per le Marche	Competenza nella valutazione degli effetti sulla viabilità

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Marche (ARPAM)	Competenza nella valutazione degli effetti sull'ambiente
Area Ambiente – Provincia di Ancona	Competenza per la valutazione delle attività e servizi autorizzazioni (emissioni in atmosfera, scarichi idrici) e controlli ambientali
ASUR Area Vasta n. 2	Competenza nella valutazione degli effetti sulla salute
Servizio Tutela, Gestione e assetto del territorio – Regione Marche	Competenza per la valutazione delle attività e servizi relativi all'urbanistica
Servizio infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico - Regione Marche	Competenza per la valutazione delle attività e servizi relativi al trasporto pubblico
Servizio Polizia Stradale e Sicurezza - Ufficio viabilità Comune di Fabriano	Competenza nella valutazione degli effetti sulla viabilità comunale
Servizio Viabilità - Provincia di Ancona	Competenza nella valutazione degli effetti del piano con i temi della mobilità e viabilità
Settore iv - area governo del territorio – Provincia di Ancona	Competenza per la valutazione delle attività e servizi relativi al Governo del Territorio, Pianificazione Territoriale e Provinciale di Coordinamento
Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche	Competenza nella valutazione degli effetti sui beni architettonici e paesaggistici

In relazione al settore di intervento del PUMS e alle singole competenze, ai fini della consultazione preliminare, l'elenco di SCA potrà essere integrato o modificato dall'Autorità Competente alla VAS.

La modalità di consultazione attivata prevede:

- la predisposizione di un documento preliminare (il presente documento), in cui sono identificate in particolare le tematiche e gli obiettivi ambientali, il quadro dei piani e dei programmi di riferimento, e in cui si procede all'individuazione preliminare degli effetti ambientali significativi;
- l'invio del Rapporto Preliminare;
- l'analisi e l'integrazione delle osservazioni pervenute.

La consultazione degli SCA individuati avverrà attraverso il loro coinvolgimento con espressa richiesta di parere da esprimere entro 30 giorni. Quindi l'Autorità Procedente, nei successivi 90 giorni, considerando i pareri pervenuti, integra il Rapporto Preliminare. Definito e completato il Rapporto Preliminare, l'Autorità Competente definisce la Verifica di Assoggettabilità a VAS attraverso la sintesi delle motivazioni e il Parere di Assoggettabilità, dandone notizia alla cittadinanza attraverso la pubblicazione sull'Albo Pretorio e sul sito internet del Comune di Fabriano.

## Sezione 2 – Rilevanza del piano

### 2.1 Caratteristiche intrinseche del PUMS

Per quanto riguarda le caratteristiche intrinseche del piano, che permettono di valutare possibili effetti sull'ambiente, il PUMS 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 delle altre componenti della mobilità (pedonale, ciclabile, collettiva, mobilità dei bambini, spazio pubblico), nella convinzione che in una città come Fabriano 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 della città, la qualità della vita, l'attrattiva turistica e culturale e, non ultimo, può contribuire a risolvere anche i (pochi e temporalmente concentrati) 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 prioritaria di tutti gli altri interventi, nella consapevolezza che un riequilibrio nell'uso dello spazio collettivo a favore della mobilità dolce 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, sarà un forte sostegno alla mobilità attiva come opportunità di spostamento realmente efficiente e percepita come tale dalla maggior parte dei cittadini. E infatti non è un caso che, a fianco alla creazione di collegamenti ciclabili e pedonali, uno tra gli interventi chiave previsti dal Piano sia un'azione trasversale di comunicazione, informazione e educazione alla mobilità attiva. In relazione alle caratteristiche intrinseche del programma, che permettono di valutare l'irrelevanza di possibili effetti sull'ambiente, e da una prima analisi conoscitiva, 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 PUMS sono mirati alla riqualificazione dell'area urbana, 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.

## Sezione 3 - Caratteristiche del piano

### 3.1 Inquadramento strategico e attuativo del piano

#### 3.1.1 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, prima della loro adozione e dell'avvio della relativa procedura legislativa. 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 consultazione è una parte inscindibile della valutazione e i suoi risultati devono essere presi in considerazione quando si prende la decisione. La proposta di piano e il relativo rapporto ambientale vengono messi a disposizione delle autorità con competenze ambientali e del pubblico per l'espressione di un eventuale parere.

L'articolo 4 della Direttiva stabilisce la necessità di rispettare piani e programmi gerarchicamente ordinati onde evitare duplicazioni della valutazione e l'avvio della valutazione ambientale durante la fase preparatoria del piano o del programma e anteriormente alla sua adozione, o all'inizio della relativa procedura legislativa. È possibile inoltre prevedere procedure coordinate o comuni qualora l'obbligo di effettuare una valutazione ambientale risulti contemporaneamente in altre normative comunitarie, quali, ad esempio, la Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE) concernente la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi allo stato selvatico, e la Direttiva "Habitat" (93/42/CEE), che ha lo scopo di salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali e semi-naturali nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri. Il Rapporto Ambientale accompagna l'intero processo di formazione del Documento di Piano e viene redatto secondo le modalità espresse dall'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE. La novità introdotta dalla VAS consiste nel suo essere completamente integrata al processo di pianificazione. La Direttiva introduce un criterio ampio di partecipazione, di tutela degli interessi legittimi e di trasparenza del processo decisionale, che si attua attraverso il coinvolgimento e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, creando i presupposti per il consenso da parte dei soggetti interessati e del pubblico sugli interventi da attuare sul territorio. La VAS permette inoltre l'individuazione e la valutazione di ragionevoli alternative del piano/programma con l'obiettivo di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere.

### 3.1.2 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.

Tabella 2. Le fasi principali della VAS

Fasi della procedura	Valutazione ambientale strategica	
	Elaborazione	Consultazione
<b>Verifica di assoggettabilità</b>	Definizione del rapporto preliminare per la valutazione ambientale, che comprende una descrizione del piano e degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del decreto	Consultazione delle Autorità con competenza ambientale (l'Autorità Competente trasmette il rapporto ambientale ai soggetti competenti in materia ambientale, individuati in collaborazione con l'Autorità Procedente)
<b>Elaborazione del rapporto ambientale</b>	Definizione del Rapporto ambientale	Il proponente e/o l'Autorità Procedente entra in consultazione con l'Autorità Competente e con i soggetti competenti in materia ambientale per definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale
<b>Consultazioni</b>	Redazione del Rapporto ambientale e sintesi non tecnica	Consultazione delle Autorità con competenza ambientale e dei settori della società civile individuati affinché presentino le loro osservazioni
<b>Valutazione del rapporto ambientale e</b>	Analisi della documentazione presentata e proposte di opportune revisioni del piano	L'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, valuta

<b>degli esiti delle consultazioni</b>		osservazioni, obiezioni e suggerimenti presentati durante la consultazione, ed esprime il proprio parere motivato
<b>Decisione e informazione sulla decisione</b>	Elaborazione del parere motivato espresso dall’Autorità Competente, dichiarazione di sintesi e misure adottate in merito al monitoraggio	Informazione sul parere motivato espresso dall’Autorità Competente e pubblicazione del programma, della dichiarazione di sintesi e del monitoraggio
<b>Monitoraggio</b>	Controllo sugli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione dei piani e verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati	Informazioni periodiche sugli esiti del monitoraggio ambientale

### 3.1.3 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);
- Legge Regionale 23 novembre 2011, n. 22 “Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico” e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 “Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio” e 8 ottobre 2009, n. 22 “Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l’occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile”;
- Legge Regionale 2 agosto 2017, n. 25 “Disposizioni urgenti per la semplificazione e l’accelerazione degli interventi di ricostruzione conseguenti agli eventi sismici del 2016”;
- Deliberazione di Giunta Regionale n. 1647 del 23/12/2019 “Approvazione linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della DGR 1813/2010” - BUR Marche n. 4 del 03/01/2020;

- Decreto PF VAA n. 13 del 17/01/2020 “Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica”.

#### 3.1.4 Descrizione degli obiettivi e delle azioni e indicazione delle finalità del piano

Il DM 4 agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del D.lgs. 16.12.2016, n. 257”, modificato successivamente dal Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture 28 Agosto 2019, n. 396, ha introdotto l’obbligo di redigere il PUMS da parte delle città metropolitane. Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali” (Allegato 1 al DM 4 Agosto 2017). Le linee guida europee<sup>2</sup>, inoltre, definiscono quali finalità principali di un PUMS la creazione di un sistema urbano dei trasporti che migliori la qualità della vita, la sicurezza stradale e la salute pubblica e garantisca una migliore accessibilità per tutti, così come la riduzione dell’inquinamento atmosferico e acustico, delle emissioni di gas serra e del consumo di energia e infine la fattibilità economica, l’equità sociale e la qualità ambientale.

Nel 2018, il Comune di Fabriano ha iniziato il percorso di redazione del PUMS quale piano strategico di lungo periodo al fine di migliorare la qualità della vita nella città e negli altri centri abitati del territorio, riferendosi ai contenuti delle Linee Guida ELTIS per sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 (Individuazione delle linee guida per i PUMS, ai sensi dell’articolo 3 comma 7 del D.lgs. 257/2016). Il primo passo è stato la definizione di un Quadro Conoscitivo, che ha indagato, quantificato e descritto le criticità e le opportunità per tutte le modalità di trasporto. Le prime evidenze emerse con il Quadro Conoscitivo hanno restituito uno stato attuale caratterizzato da un notevole ricorso al mezzo privato anche per spostamenti molto brevi e una limitata situazione di congestione (sia nel tempo che nello spazio). L’elevato uso dell’automobile provoca a sua volta delle ricadute, le cosiddette esternalità, che vanno a incidere proprio su chi non usa l’auto: inquinamento locale e contributo al cambiamento climatico, incidentalità, occupazione dello spazio pubblico per tenere in sosta mezzi che non si muovono per il 90-95% del tempo, percezione che spostarsi a piedi e in bici non sia sicuro e quindi uso dell’auto, ad esempio per accompagnare i figli a scuola (contribuendo direttamente ad aumentare l’insicurezza complessiva). Il passo successivo è stato la definizione degli Obiettivi del Piano sulla base di tali evidenze. Per la crucialità che essi rivestono, si è scelto di farlo con un percorso partecipativo che ha coinvolto stakeholder e cittadini.

Tabella 3. Descrizione delle aree di interesse, dei macro-obiettivi e degli obiettivi specifici del PUMS

---

<sup>2</sup> Linee guida ELTIS, “Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea, e aggiornate nell’ottobre 2019 (<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>).

Aree di interesse	Macro-obiettivi	Obiettivi specifici
Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	<p>Miglioramento della rete del Trasporto Pubblico Locale (TPL)</p> <p>Riequilibrio modale della mobilità</p> <p>Riduzione della congestione</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci</p> <p>Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema di mobilità e del territorio</p> <p>Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantire l'accessibilità completa alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviario/Mobilità Dolce</li> <li>• Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto, garantendo reti e servizi di mobilità adeguati</li> <li>• Migliorare la circolazione di persone e merci nel territorio, facilitando l'accesso agevole dall'esterno all'area, ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio</li> <li>• Migliorare la fruibilità del paesaggio urbano, promuovere il turismo e la valorizzazione del territorio</li> <li>• Riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL</li> </ul>
Sostenibilità energetica e ambientale	<p>Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</p> <p>Miglioramento della qualità dell'aria</p> <p>Riduzione dell'inquinamento acustico</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti e inquinanti derivanti dal settore dei trasporti</li> <li>• Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili</li> <li>• Prevenire e contenere l'inquinamento acustico</li> </ul>
Sicurezza della mobilità stradale	<p>Riduzione dell'incidentalità stradale</p> <p>Diminuzione del numero di incidenti</p> <p>Diminuzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali</li> <li>• Ridurre il numero degli incidenti in generale con morti e feriti</li> </ul>

	Diminuzione del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	
Sostenibilità socio-economica	Miglioramento dell'inclusione sociale Aumento della soddisfazione della cittadinanza Aumento del tasso di occupazione Riduzione dei costi della mobilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità</li> <li>• Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili</li> <li>• Incrementare i livelli di occupazione nelle città</li> <li>• Rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alla mobilità (infrastrutture e servizi), rendere espliciti e internalizzare nelle politiche pubbliche i costi indiretti connessi ai diversi modi di trasporto (esternalità, costi ambientali, sociali e sanitari, ecc.)</li> </ul>

Con questo PUMS si vuole ristabilire un equilibrio nella gestione della mobilità attraverso modalità di trasporto più compatibili con le dimensioni della città, puntando a garantire agli attuali cittadini e alle nuove generazioni una città più vivibile, sicura e a misura d'uomo. Il PUMS, quindi, si prefigge una serie di obiettivi: dialogare con il territorio, prendendo in considerazione le relazioni tra la città e le frazioni; favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale assumendo come criterio guida l'uso efficiente delle risorse pubbliche; ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza, attraverso azioni mirate a svincolare la proprietà dall'uso dell'auto; incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività e della comunità degli operatori attraverso il rispetto delle regole di circolazione e sosta; e infine migliorare la cura-manutenzione e la qualità dello spazio pubblico. Riguardo le risorse finanziarie da impiegare, al fine di garantire la sostenibilità del sistema di mobilità del Comune di Fabriano, i costi di investimento sono stati valutati su base parametrica per una stima totale pari a 7.366Mln €.

Gli obiettivi strategici previsti nel PUMS sono stati suddivisi in componenti di mobilità e riassunti nelle seguenti tabelle:

Tabella 4. Descrizione della mobilità pedonale

Tema	Principi	Obiettivi Strategici	Azioni
Mobilità pedonale	-Promuovere l'accessibilità universale; -Creare un ambiente pedonale sicuro;	-Mantenere almeno il 13% di quota modale per gli spostamenti intra-comunali che interessano il Comune di Fabriano;	-Area Pedonale Urbana (APU) -Ultimo Miglio Scolastico -Pedibus

	<p>-Incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei pressi dei principali attrattori urbani e dei nodi del Trasporto Pubblico Locale;</p> <p>-Favorire la creazione di aree dedicate alla pedonalità;</p> <p>-Promuovere iniziative di educazione alla mobilità pedonale.</p>	<p>-Estendere le Aree Pedonali su tutto il territorio comunale e per una quota significativa della superficie del Centro Storico di Fabriano;</p> <p>-Mantenere a quota zero il numero di morti tra i pedoni.</p>	
--	--	---	--

Tutti gli interventi sono finalizzati al “recupero” dello spazio stradale per trasformare la concezione della rete stradale da spazio conteso a spazio condiviso.

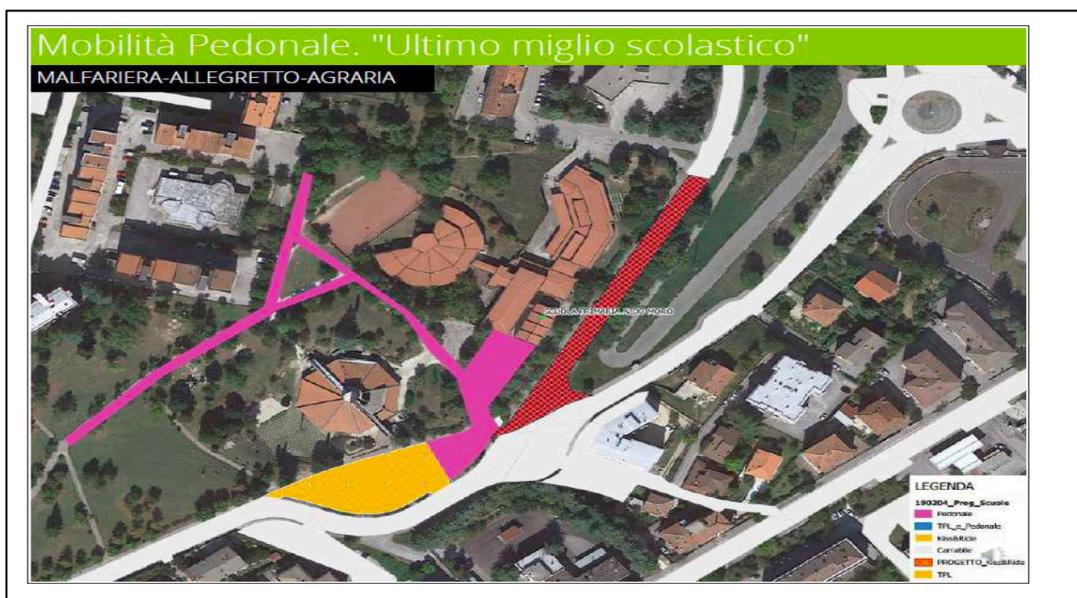
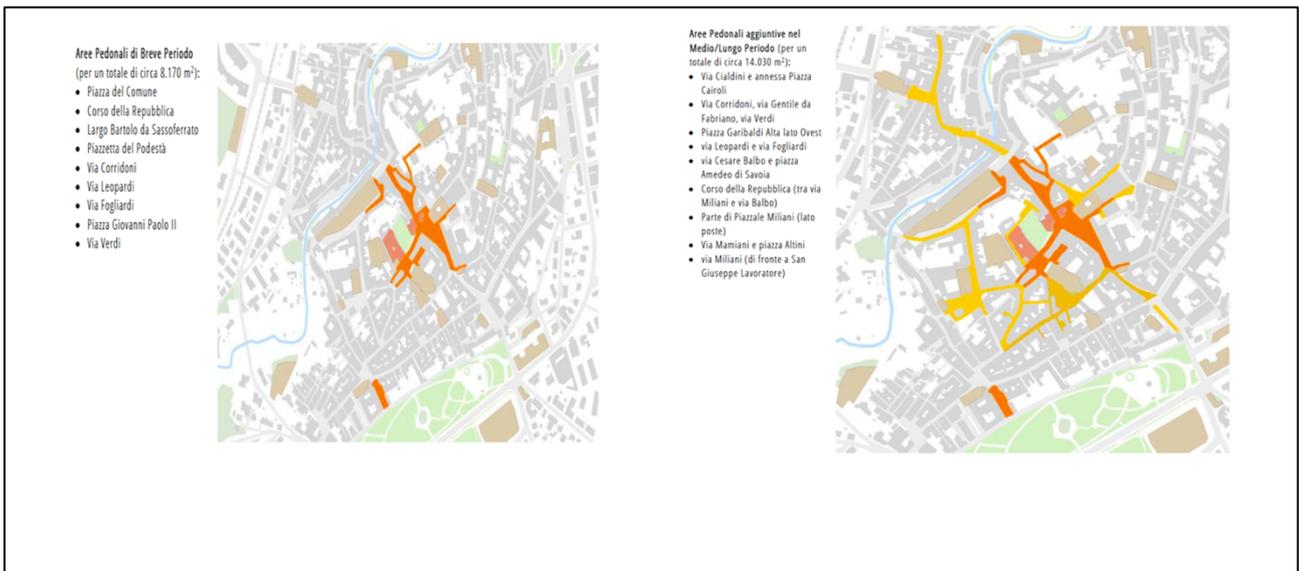


Figura 1. Mappe delle azioni previste dal PUMS nell'ambito della mobilità pedonale (aree pedonali, ultimo miglio scolastico)

Tabella 5. Descrizione delle mobilità ciclistica

Tema	Principi	Obiettivi Strategici	Azioni
Mobilità ciclistica (Biciplan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tutelare, rafforzare e creare itinerari ciclabili che mettano in connessione i maggiori poli attrattori della città;</li> <li>-Porre particolare attenzione nei punti di discontinuità degli itinerari della rete ciclabile al fine di migliorare le condizioni di sicurezza;</li> <li>-Incentivare l'educazione alla mobilità attiva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Individuare reti e servizi a supporto della mobilità ciclistica urbana quotidiana e turistica;</li> <li>-Realizzare un anello ciclabile dal quale si diramano le direttrici verso i maggiori poli della città;</li> <li>-Predisporre un sistema organico di corridoi ciclabili di collegamento tra i maggiori poli attrattori, e tra il centro e le frazioni limitrofe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Rete ciclabile strategica, costituita da 4 ciclovie urbane;</li> <li>-Rete secondaria di percorsi ciclabili;</li> <li>-2 Greenway esterne, di interesse prevalentemente cicloturistico;</li> <li>-4 velostazioni presso i principali poli attrattori o di attestamento;</li> <li>-Mappa ("Metrominuto") per favorire la percezione della mobilità pedonale come opportunità reale.</li> </ul>

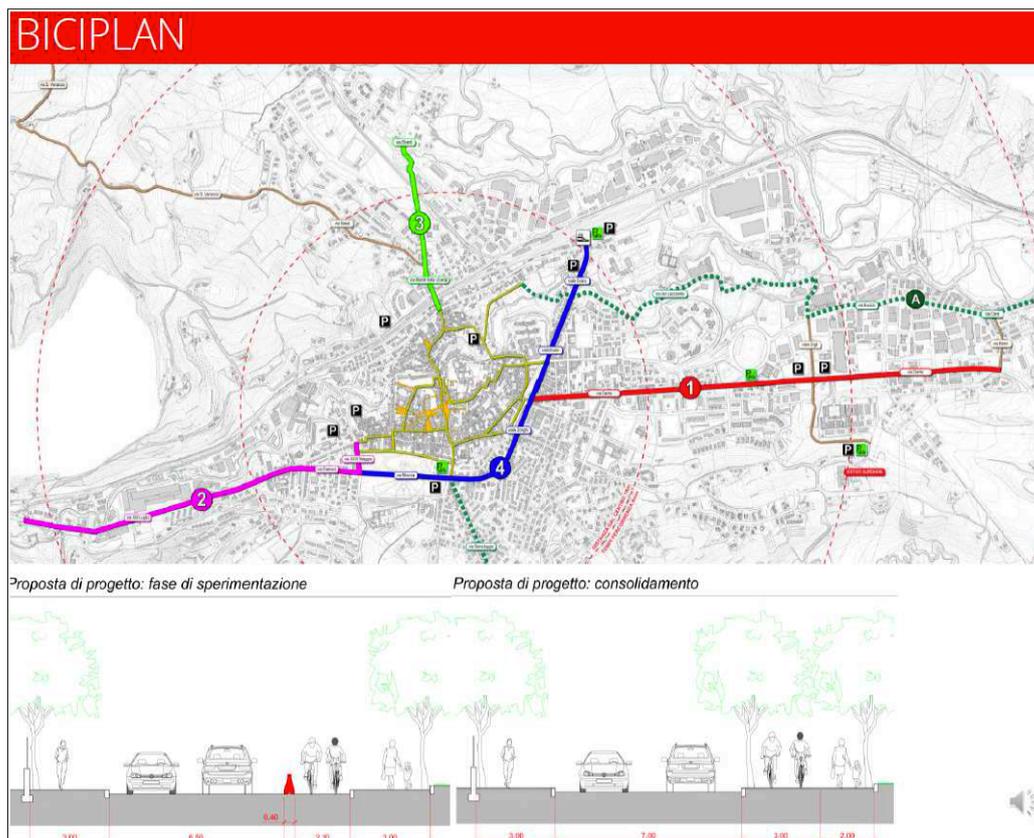


Figura 2. Mappa delle azioni previste dal PUMS nell'ambito del Biciplan

Tabella 6. Descrizione del trasporto pubblico

Tema	Principi	Obiettivi Strategici	Azioni
Trasporto Pubblico	-Efficientamento delle reti e dell'intermodalità tra servizi ferroviari, TPL extraurbano e urbano su gomma; -Sviluppo di una mobilità collettiva "sostenibile".	-Incremento fino al 10% della quota modale sul TPL; -Promozione di tecnologie ITS.	-Navetta ecologica di collegamento a servizio del Centro; -Ristrutturazione Servizio Urbano; -Riqualificazione nodo intermodale Stazione FS; -Attivazione di "servizi non convenzionali" (sperimentali e a chiamata).



Figura 3. Mappa delle azioni previste dal PUMS nell'ambito del trasporto pubblico

Tabella 7. Descrizione del trasporto privato

Tema	Principi	Obiettivi Strategici	Azioni
Trasporto Privato	-Riorganizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva, in particolare nei centri abitati.	-Creazione di nuove aree pedonali; -Riduzione pari al 20% del traffico motorizzato nel centro abitato; -Regolamentazione degli accessi.	-Revisione del sistema ZTL; -Area Verde ZTL; -Riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione; -Realizzazione di “Zone 30”; -Realizzazione di “Zone Quiete” nei luoghi adiacenti le scuole; -Interventi di “Traffic Calming”.

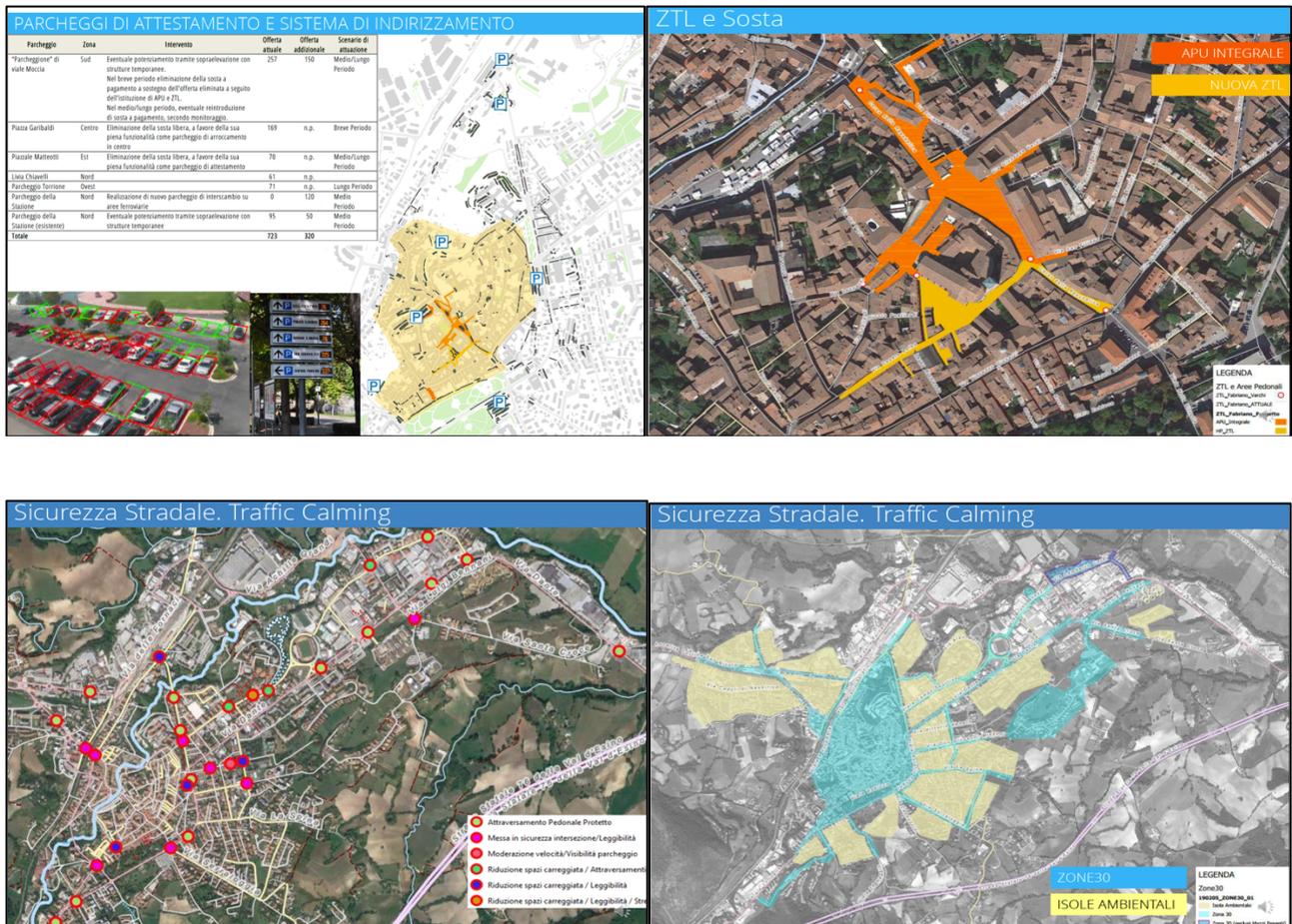


Figura 4. Mappe delle azioni previste dal PUMS nell'ambito del trasporto (Traffic calming, parcheggi di attestamento, ZTL e sosta)

Tabella 8. Descrizione dello Mobilità “Smart”

<b>Tema</b>	<b>Principi</b>	<b>Obiettivi Strategici</b>	<b>Azioni</b>
Smart Mobility	-Garantire agli utenti un accesso agevole alla mobilità sostenibile come alternativa efficiente e conveniente al possesso e all’uso del mezzo privato, garantendo la massima integrazione.	-Creare una nuova mobilità -Accrescere la consapevolezza dell’importanza della mobilità sostenibile per la salute e per la qualità del proprio tempo; -Accrescere il senso di responsabilità attraverso scelte di mobilità più corrette per sé stessi e per la collettività.	-Promozione della Sharing Mobility; -Sviluppo della Mobilità Elettrica; -Riorganizzazione della mobilità casa-scuola; -Educazione alla sostenibilità ambientale e stradale nelle scuole; -Definizione della MaaS (Mobility as a Service); -Utilizzo degli ITS e di sistemi di infomobilità; -Attuazione e sostegno alle politiche di Mobility Management (spostamenti casa-lavoro e smart working).

Tabella 9. Descrizione della logistica

<b>Tema</b>	<b>Principi</b>	<b>Obiettivi Strategici</b>	<b>Azioni</b>
Logistica	-Incentivare la distribuzione urbana sostenibile (compresa la razionalizzazione degli accessi dei veicoli adibiti alla consegna); -Migliorare le performance ambientali grazie all’utilizzo di veicoli ecocompatibili.	-Incentivare la distribuzione urbana sostenibile e carbon free, nelle aree del Centro Storico e a maggiore densità abitativa; -Innovare e specializzare i servizi logistici; -Promuovere la partecipazione e la sinergia tra pubblico e privato.	-Istituzione di una ZTL nel Centro Storico e diffusione delle cargo-bike per l’ultimo miglio; -Creazione degli Spazi Logistici di Prossimità (SLP) e diffusione di “Punti di Consegna”; -Coinvolgimento permanente degli stakeholders attraverso la Freight Quality Partnership; -Eventuale redazione di Delivery & Servicing Plans per le altre aree urbane.

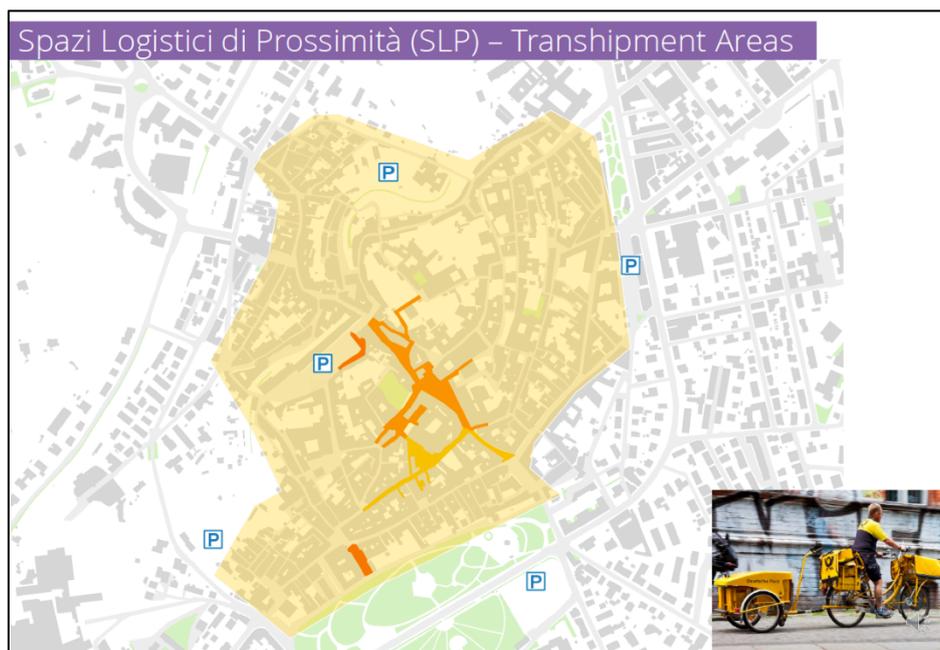


Figura 5. Mappa delle azioni previste dal PUMS nell'ambito della logistica (Spazi Logistici di Prossimità (SLP))

### 3.2 Inquadramento del contesto pianificatorio e programmatico

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 è 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 o misure (ove presenti) e degli strumenti di pianificazione sopra citati, inerenti al tema della mobilità, che potrebbero interferire con il PUMS e con i quali lo stesso PUMS si dovrà confrontare. In particolare, sono stati individuati i seguenti documenti:

Tabella 10. Analisi di coerenza con piano e programmi pertinenti a livello nazionale, regionale/provinciale e comunale

Piani			
Livello	Piani	Obiettivi	Interazione con il PUMS
Nazionale	Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS), –Orizzonte 2020, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	-Riduzione del 60% dei decessi su strada per i pedoni e i ciclisti rispetto al 2010; -Riduzione del 50% dei decessi su strada per gli utenti delle 2 ruote e dei decessi dovuti a incidenti in itinere rispetto al 2010; -Azzeramento dei decessi di bambini su strada rispetto al 2010.	Mantenimento a zero del numero di morti tra i pedoni, in coerenza con quanto previsto dal piano

	Piano di Azione Nazionale dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (International Transport Solution – ITS), Decreto ministeriale 12 febbraio 2014, n. 44,	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale;</li> <li>-Adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL;</li> <li>-Diffusione della Sharing Mobility;</li> <li>-Implementazione di sistemi di monitoraggio per i servizi di Trasporto Pubblico su gomma;</li> <li>-Logistica sostenibile.</li> </ul>	Promozione e adozione di Sistemi di Trasporto Intelligenti, in coerenza con quanto previsto dal piano
Regionale	Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), Delibera di Giunta Regionale n. 42 del 20/12/2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Riduzione del 13% delle emissioni di gas effetto serra entro il 2020 rispetto al 2005;</li> <li>-Crescita al 17% della quota dei consumi da fonti rinnovabili/consumi finali;</li> <li>-Riduzione del 20% dei consumi di energia entro il 2020 rispetto alle proiezioni Business as Usual.</li> </ul>	Riduzione delle emissioni, in coerenza con quanto previsto dal piano
	Piano Paesistico ambientale regionale (PPAR), delibera regionale n. 197 del 3.11.1989	-Promozione di un paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti le diverse definizioni (paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico).	Pianificazione territoriale inclusiva dell'aspetto ambientale, in coerenza con quanto previsto dal piano
	Piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente (ai sensi del D.lgs.351/1999 artt.8 e 9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Risanamento della qualità dell'aria dove verificato il rischio di superamento;</li> <li>-Mantenimento della qualità dell'aria dove i livelli degli inquinanti sono al di sotto dei valori limite.</li> </ul>	Miglioramento della qualità dell'aria, in coerenza con quanto previsto dal piano
	Piano regionale del Trasporto Pubblico Locale (Legge Regionale 24 Dicembre 1998, n. 45)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Realizzazione delle condizioni ottimali di mobilità sul territorio marchigiano;</li> <li>-Promozione di un nuovo modello di trasporto pubblico, ferroviario e automobilistico, sicurezza stradale.</li> </ul>	Promozione di una mobilità sostenibile da parte del PUMS, in coerenza con quanto previsto dal piano
	Piano per l'assetto idrogeologico (PAI), Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004	-Indirizzi d'uso del territorio	Gli interventi previsti dal PUMS non sono localizzati in aree su cui insistono vincoli derivanti dalle disposizioni del PAI, in coerenza con quanto indicato nella pianificazione

Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) (approvato con DEL CP n° 117 del 28/07/2003, modificato con DEL CP n° 192 del 18/12/2008)	-Individuazione degli indirizzi che ciascun Ambito Territoriale Omogeneo (ATO) deve esprimere per una corretta e sostenibile gestione del territorio.	Interventi di riqualificazione delle aree urbane, in coerenza con quanto previsto dal piano
Comunale	PAESC (Piano d'azione per l'Energia Sostenibile e il Clima), delibera di Consiglio Comunale n° 118 del 30/10/2012	-Raggiungimento dell'efficienza energetica; -Riduzione delle emissioni.	Riduzione delle emissioni, in coerenza con quanto previsto dal piano
	Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Fabriano, Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 5059 del 05.07.1990	-Indicazioni e precisazioni per la stesura dei piani attuativi di iniziativa pubblica e privata e modalità per la disciplina delle iniziative private che comportano attività edilizia e/o trasformazione d'uso del territorio.	Le azioni previste nel PUMS sono coerenti con le previsioni del PRG vigente
	Piano di classificazione acustica comunale (PCAC) approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale 91 del 27.6.2006	-Suddivisione del territorio in classi acustiche tenendo in considerazione le caratteristiche delle singole zone e i ricettori sensibili presenti	Le azioni previste nel PUMS non prevedono alcuna variazione dell'attuale classificazione acustica

### 3.3 Inquadramento del contesto strategico in materia ambientale

#### 3.3.1 Normativa ambientale pertinente al piano

A livello europeo, il PUMS è esplicitamente richiamato in diversi documenti:

- Libro Verde - “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” COM(2007) 551. Il Libro Verde, pubblicato nel 2007 e inerente al tema della mobilità urbana, individua il ricorso a una cooperazione su tutti i livelli (locale, regionale, nazionale e comunitario) quale strategia prioritaria per promuovere un utilizzo ottimale e sostenibile delle risorse. Le cinque sfide da affrontare per risolvere le criticità dei sistemi di trasporto dei centri urbani riguardano: fluidificazione del traffico, miglioramento della qualità dell'aria, incentivi alla diffusione della Smart Mobility, incremento dell'accessibilità e riduzione dell'incidentalità stradale;
- Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni “Piano d'azione sulla mobilità urbana - COM (2009) 490”. Il Piano d'Azione rappresenta un vero e proprio programma di sostegno per la mobilità urbana che l'Unione Europea rivolge alle autorità locali, regionali e nazionali, prevedendo un set di 20 azioni mirate alla creazione di un efficiente sistema di trasporti e al rafforzamento della coesione sociale;

- Libro Bianco - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica competitiva e sostenibile - COM(2011) 144. Questo piano definisce la strategia europea per i trasporti al 2050, individuando un set di 10 obiettivi principali tra cui l'esclusione delle auto ad alimentazione tradizionale dai centri urbani, la riduzione delle emissioni inquinanti nei settori del trasporto aeronautico e marittimo attraverso l'uso di carburanti sostenibili e il passaggio del 50% dei viaggi di medio raggio di passeggeri e merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via fluviale;
- Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse - COM(2013) 913. Nella Comunicazione la Commissione raccomanda di adottare una serie concreta di misure a differenti livelli in ambiti quali la logistica urbana, l'accesso regolamentato alle aree urbane, l'applicazione di soluzioni ITS in ambito urbano e la sicurezza stradale.

Le Linee Guida Europee - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (LGE - ELTIS) - sono frutto di una consultazione portata a termine per conto della Commissione Europea tra il 2010 e il 2013 e poi aggiornata nel 2019, e definiscono il PUMS come Piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Come indicato nelle Linee Guida ELTIS redatte nell'ambito dei programmi europei, la redazione del PUMS introduce un sostanziale cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità. Tali differenze si possono sintetizzare nello schema seguente.

Tabella 11. Comparazione tra il tradizionale Piano Urbano della Mobilità e il PUMS

<b>Pianificazione tradizionale dei trasporti</b>	<b>Piano urbano della Mobilità Sostenibile</b>
Si pone al centro il traffico	Si pongono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando l'uso delle più sostenibili
Focus infrastrutturale	Generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	Piano di lungo termine
Riferimento a un'area amministrativa	Riferimento a un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro

Dominio degli ingegneri dei trasporti	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione degli impatti limitati	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

Il recepimento delle linee guida europee a livello nazionale è avvenuto attraverso la pubblicazione delle Linee Guida del Ministero Infrastrutture e Trasporti (DM 4 Agosto 2017). Strutturato in 6 articoli e 2 allegati, il DM si pone l'obiettivo (art.1) di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile su tutto il territorio nazionale. Le Linee Guida (art.2) sono costituite da:

- una procedura uniforme per la redazione e l'approvazione del PUMS;
- l'individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS.

Nelle linee guida vengono elencate sette strategie fondamentali:

- Integrazione tra i sistemi di trasporto;
- Sviluppo della mobilità collettiva;
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
- Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
- Razionalizzazione della logistica urbana;
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile.

### 3.3.2 Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale

Per i temi e gli aspetti pertinenti al PUMS 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 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.”

La valutazione degli impatti derivanti dall'attuazione del piano sui singoli aspetti ambientali avviene in funzione del contributo che esso potrebbe dare rispetto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ritenuti attinenti al PUMS e illustrati nella tabella seguente.

Tabella 12. Obiettivi di sostenibilità attinenti al Piano

<b>Tema</b>	<b>Macroobiettivi</b>	<b>Obiettivi specifici</b>
Suolo	Ridurre il consumo di suolo	Ridurre il consumo di nuovo territorio, evitando l'occupazione di suoli ad alto valore naturalistico, privilegiando il risanamento e il recupero di aree degradate
Aria	Mantenere e migliorare la qualità dell'aria	Mantenere i parametri di qualità dell'aria entro i limiti normativi; Abbattere le concentrazioni di inquinanti in atmosfera

Paesaggio	Mantenere la qualità del paesaggio	Assicurare la tutela del paesaggio nella pianificazione paesaggistica e territoriale
Cambiamenti climatici	Ridurre l'inquinamento	Ridurre le emissioni di gas climalteranti
Salute Umana	Tutelare l'ambiente abitativo e gli spazi pubblici dall'inquinamento	Garantire limiti acustici di riferimento adeguati alla destinazione d'uso
Beni culturali, architettonici e archeologici	Tutelare i beni e il patrimonio culturale	Migliorare la qualità ambientale e architettonica
<b>Settori di governo</b>	<b>Macrobiettivi</b>	<b>Obiettivi specifici</b>
Trasporti e Mobilità	Promuovere un sistema di mobilità territoriale e locale sostenibile	Ottimizzare i flussi di circolazione dei veicoli privati; Predisporre piani di trasporto urbano sostenibile; Valorizzare le reti secondarie della mobilità mediante la realizzazione di percorsi ciclabili e aree pedonali; Migliorare l'efficienza del trasporto pubblico
Energia	Variazione dell'uso delle risorse	Ridurre i consumi energetici

## Sezione 4 – Caratteristiche delle aree interessate dal piano

### 4.1 Ambito territoriale

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) interessa il territorio comunale e pertanto il suo ambito territoriale può essere identificato con i confini amministrativi del Comune di Fabriano.

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. Il PUMS interagisce con i seguenti temi: suolo (uso di suolo), aria (riduzione delle emissioni), paesaggio e beni culturali, architettonici e archeologici (modifica del paesaggio urbano), cambiamenti climatici (riduzione delle emissioni), salute umana (riduzione dell'inquinamento acustico). Per quanto riguarda i settori di governo, il PUMS interagisce con la componente relativa ai trasporti e mobilità ed energia.

Essendo la sostenibilità energetica e ambientale uno dei pilastri del PUMS, 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.

## 4.2 Caratterizzazione dello stato dell'ambiente e delle criticità ed emergenze ambientali

L'inquadramento territoriale rappresenta il primo passaggio del processo che, dalla fase dell'analisi conoscitiva e diagnostica, porta alla definizione del piano e delle relative procedure operative. Infatti, l'analisi della mobilità e del sistema dei trasporti trae origine dallo studio del territorio e delle dinamiche insediative.

### Paesaggio e uso di suolo

Fabriano è ubicata nella Regione Marche, in provincia di Ancona. È un comune di 30.328 abitanti (Censimento ISTAT 2019), e si estende in una superficie di 272,08 km<sup>2</sup>, rappresentando di fatto il comune più esteso della regione e il 55° in Italia. Il territorio cittadino è a 325 metri s.l.m e sorge in una vallata dell'Appennino umbro-marchigiano centrale, alla confluenza tra il fiume Esino e il torrente Giano, alle pendici dei monti Catria (mt.1701), Cucco (mt.1566) e San Vicino (mt.1479). Il clima è continentale ed è caratterizzato da temperature rigide in inverno, con frequenti nevicate provenienti dai quadranti nord-orientali. Le estati sono calde, sebbene mitigate da temperature minime quasi sempre accettabili. La piovosità è elevata (circa 1000 mm. annui) ed è concentrata nei mesi autunnali e primaverili. In particolare, il Comune di Fabriano rientra nella Zona climatica E. Ultimo lembo della Marca d'Ancona a ridosso dell'Umbria, dal 2013, Fabriano appartiene alla lista delle città creative dell'UNESCO insieme a Bologna (Musica), Roma (Cinema), Parma (Gastronomia), Torino (Design), Milano (Letteratura), Pesaro (Musica), Carrara (Artigianato e Arte Popolare) e Alba (Gastronomia). Fabriano è inserita nella categoria "Artigianato, arti e tradizioni popolari" (craft, arts and popular traditions), titolo dovuto in gran parte alla produzione della carta a mano.

La Rete natura 2000 è costituita da Zone di Protezione Speciale (ZPS, ossia territori idonei alla conservazione degli uccelli selvatici) e da Siti di Interesse Comunitario (SIC, cioè zone caratterizzate dalla presenza di specie vegetali e animali e di habitat ritenuti importanti per la conservazione della biodiversità del territorio comunitario). Nell'area del Comune di Fabriano ricadono 9 SIC/ZSC e 4 ZPS, che sono stati esclusi dalla valutazione data la loro localizzazione marginale rispetto al centro urbano e data la loro non assoggettabilità agli effetti diretti degli interventi del PUMS.

In base ai dati ISPRA 2019<sup>3</sup>, la percentuale di suolo consumato (definito come variazione da una copertura non artificiale a una copertura artificiale del suolo) nel Comune di Fabriano nel 2019 è pari a 5,3%, con una superficie di suolo consumato equivalente a 1.451,05 ettari. A livello regionale, la percentuale di suolo consumato nello stesso anno è pari a 6,89% (64.668,73 ettari), inferiore dello 0,21% rispetto alla media nazionale.

Gli interventi proposti dal PUMS prevedono un consumo di suolo non urbanizzato marginale, se non completamente trascurabile. Questo è dovuto alla localizzazione delle nuove opere che ricadono all'interno del territorio già urbanizzato. Considerando la natura complessa di tale categoria di progetti e la loro capacità

---

<sup>3</sup> Dati sul consumo di suolo, [ISPRA 2019](#)

di modificare vari elementi della città, come spazi pubblici, poli di interesse e infrastrutture stradali, è opportuno che gli interventi sul tessuto insediativo siano valutati in misura proporzionata alla loro estensione e rilevanza, anche in relazione alla loro capacità di conseguire gli obiettivi definiti dal PUMS in materia di miglioramento della qualità del paesaggio urbano e contenimento del consumo di suolo. Verranno privilegiati gli interventi che prevedono:

- il rispetto delle capacità di carico delle infrastrutture stradali e dei servizi di trasporto pubblico. Nel caso l'offerta del TPL non fosse sufficiente ad assorbire le esigenze previste dal nuovo intervento, sarà opportuno prevedere una revisione delle linee in termini di percorsi e frequenze;
- un incremento della pedonalità, migliorando lo spazio dedicato ai pedoni e prevedendo spazi di aggregazione di qualità che favoriscano l'uso dello spazio pubblico, così da rafforzare la rete dei percorsi pedonali per creare continuità con le zone limitrofe;
- un incremento della ciclabilità, prevedendo percorsi ciclabili che contribuiscano alla creazione di una rete capillare e alla ricucitura con la maglia esistente, che raggiungano i poli di maggiore interesse dell'area e che passino in prossimità della rete del trasporto pubblico al fine di incrementare l'intermodalità negli spostamenti quotidiani. Per lo stesso motivo sarà necessario prevedere anche stalli per le biciclette;
- un miglioramento dell'accessibilità di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico agli spazi di aggregazione e ai servizi dell'area, con l'obiettivo di incentivare l'uso dello spazio pubblico e renderlo sempre più condiviso, invece che dedicato alle sole automobili;
- un'efficace localizzazione delle nuove fermate del TPL, in modo tale da riuscire a servire le aree con una domanda potenziale maggiore di utenti e collegare i poli di maggior interesse, incentivando l'uso dei mezzi pubblici a discapito di quelli privati;
- la definizione di elementi che favoriscano una convivenza di auto e pedoni nelle strade e di accorgimenti utili alla sicurezza stradale. Nei casi di riqualificazioni urbane con un'estensione abbastanza estesa, sarà opportuno progettare le Zone 30 e/o le isole ambientali in modo che permettano l'uso condiviso della strada, sia per favorire gli utenti vulnerabili, sia per disincentivare una mobilità di attraversamento, che influisce negativamente sulla vivibilità dell'area.
- la localizzazione dei parcheggi pertinenziali all'interno dell'area privata. Infatti, sebbene vengano progettati con il fine di appartenere esclusivamente alle unità immobiliari a cui fanno riferimento, occupano grandi porzioni di suolo pubblico che potrebbero essere destinate ad altri usi più utili all'intera collettività;
- un incremento dell'accessibilità al trasporto pubblico per gli utenti con disabilità, riservando parcheggi in prossimità delle fermate, per incentivare l'intermodalità degli spostamenti;
- un incentivo alla diffusione della mobilità elettrica tramite l'individuazione e l'installazione di punti di ricarica.

#### 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/m3 nell'intera Regione, mentre di la media annuale di particolato PM10 nel comune di Fabriano è stata pari a 26 µg/m3<sup>4</sup>.

Il territorio comunale di Fabriano è stato inserito tra i comuni in cui sono stati misurati, o comunque considerati ad alto rischio di superamento, i valori limite del particolato (PM10) e del biossido di azoto (NO2), quest'ultimo emesso prevalentemente dai veicoli a motorizzazione diesel.

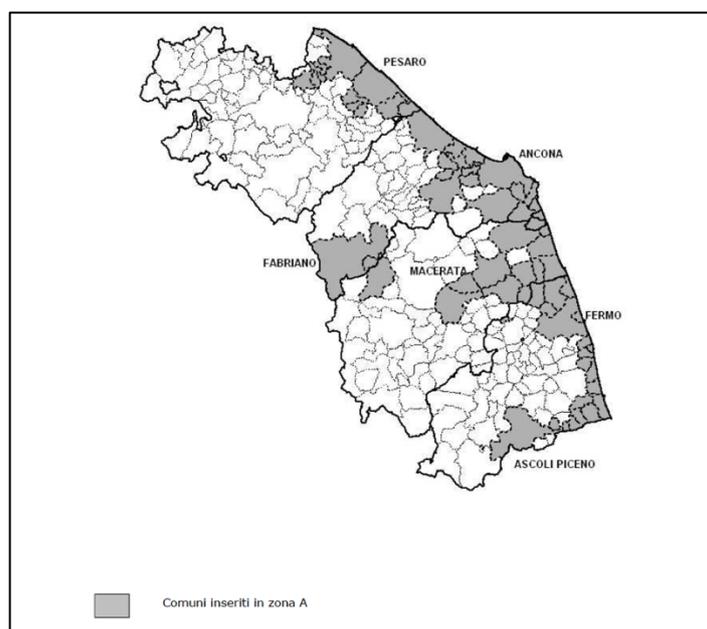


Figura 6. Zonizzazione del territorio regionale con indicazione dei territori di 'Zona A' che hanno superato o rischiano di superare i valori limite del PM10 e dell'NO2 indicati in grigio scuro (Estratto dal Piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente, ai sensi del D.lgs.351/1999 con DACR n.143 del 12/10/2010, Regione Marche)

Nel Comune di Fabriano, tra il 2010 ed il 2015 le emissioni climalteranti si sono ridotte di oltre il 15%. Nel 2015 le emissioni si sono attestate su circa 221 kton di CO2. Nell'intervallo di tempo considerato tutti i settori analizzati hanno registrato un calo delle emissioni; ciò si è manifestato in modo più marcato per i settori industriale, residenziale e dei trasporti (-15%)<sup>5</sup>.

Nel contesto degli obiettivi specifici di incremento della mobilità sostenibile nelle aree urbane, il PUMS promuove la strategia mirata alla riduzione delle emissioni inquinanti e del traffico motorizzato nel centro abitato e mette in atto azioni tese a mitigare gli impatti della circolazione dei mezzi commerciali e dei veicoli pesanti, più in generale incidendo anche sul sistema di distribuzione delle merci all'interno del territorio

<sup>4</sup> La qualità dell'aria nella Regione Marche. Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche (ARPAM).

<sup>5</sup> Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima (PAESC), Piano di mitigazione, Comune di Fabriano.

comunale di Fabriano. Le linee strategiche che il PUMS offre per facilitare tale trasformazione si rivolgono prioritariamente a:

- incentivare la distribuzione urbana sostenibile e carbon free, soprattutto nelle aree del Centro Storico e a maggiore densità abitativa;
- innovare e specializzare i servizi logistici (creazione degli Spazi Logistici di Prossimità e dei Punti di Consegna delle merci), con la conseguente riduzione del numero di veicoli in ingresso nel centro storico;
- rinnovare le flotte di autobus operanti nell'ambito sia del trasporto urbano che extraurbano;
- promuovere la mobilità elettrica, con un miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane grazie alla riduzione delle emissioni locali.

#### 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. L'atto di classificazione acustica del Comune di Fabriano è stato approvato con delibera del Consiglio comunale n. 91 del 27/07/2006.



Il PUMS prevede una fase di riorganizzazione delle infrastrutture che ha come obiettivi il miglioramento delle condizioni di circolazione e di sicurezza, il contenimento dei costi (economia di tempo e riduzione dei consumi di carburante) ed infine la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.

Ad oggi tra le criticità che si registrano sulle strade del Comune di Fabriano, una delle più significative riguarda proprio la sicurezza stradale dei ciclisti e dei pedoni. Attualmente il comune è caratterizzato da un notevole ricorso al mezzo privato anche per spostamenti molto brevi, con situazioni di congestione limitate sia nel tempo che nello spazio. Dall'analisi del traffico veicolare<sup>7</sup>, si evince che nei giorni feriali la quota preponderante di spostamenti giornalieri (41% del totale) avviene internamente al centro abitato. In particolare, si riscontrano quote maggiori di flussi in ingresso durante la mattina, ribattuti da una preponderanza dei flussi in uscita nella punta serale. Nell'ora di punta intermedia si osserva una quota più consistente di flussi interni al territorio comunale. Nei giorni festivi la quota preponderante di spostamenti giornalieri (36% del totale) avviene internamente al centro abitato.

L'elevato uso dell'automobile provoca diversi effetti, tra cui il principale è la frequenza degli incidenti. Nel 2019 la percentuale di morti in incidenti stradali, rispetto al totale degli incidenti<sup>8</sup>, nelle strade urbane della provincia di Ancona è stata dello 0,92, rispetto a una media nazionale di 1,05%. Nello stesso anno, la percentuale di morti e feriti sul numero di incidenti totali nel Comune di Fabriano è stata dell'1,7%<sup>9</sup>. I dati relativi agli anni 2016-2019 sono riportati nel grafico sottostante.

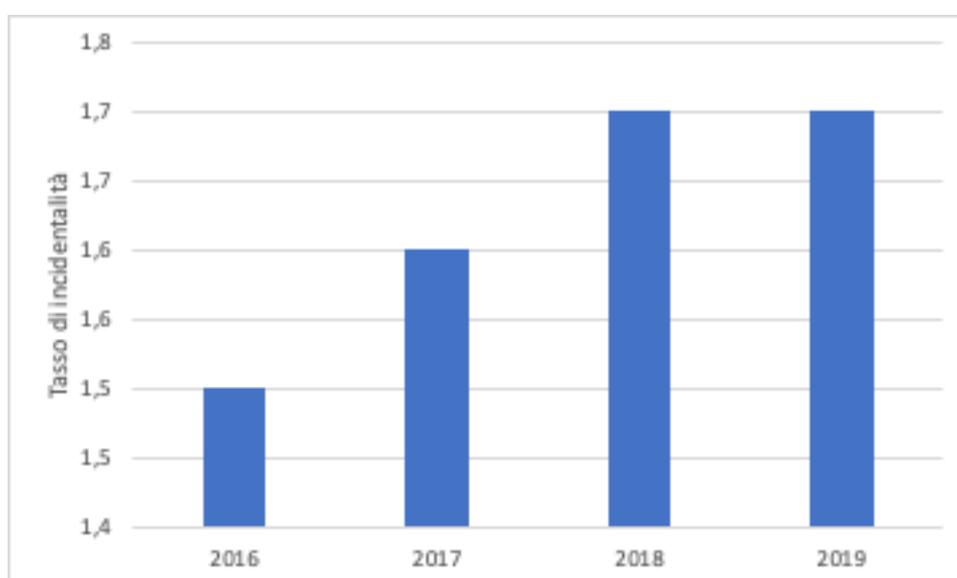


Figura 8. Tasso di incidentalità, espresso come la somma del numero di morti e dei feriti in rapporto al numero di incidenti nel periodo 2016-2019 (elaborazione sulla base di dati [ISTAT](#))

<sup>7</sup> Quadro conoscitivo, PUMS Comune di Fabriano.

<sup>8</sup> Indicatori di incidentalità stradale, dati ISTAT 2019.

<sup>9</sup> Numero di incidenti (morti e feriti) a livello comunale, dati ISTAT.

I progetti sulla sede stradale dovranno quindi essere sviluppati in una nuova ottica nell'ambito del PUMS, non solo come spazio condiviso e sostenibile dal punto di vista ambientale, ma anche tenendo conto della rapida evoluzione che il settore dei trasporti avrà nei prossimi anni in relazione allo sviluppo di nuove tecnologie e alle conseguenti modifiche dei comportamenti di mobilità. Un altro elemento particolarmente critico riguarda l'uso dell'auto anche per distanze molto brevi che potrebbero essere coperte agevolmente a piedi o in bici e/o per l'attraversamento della città. Il PUMS si propone di risolvere questo aspetto critico attribuendo maggior evidenza e spazio alla mobilità attiva nel centro abitato e in particolare nel rapporto con il Centro Storico. Inoltre il PUMS individua alcune aree potenzialmente vocate a una progressiva pedonalizzazione o comunque a una significativa trasformazione prevalentemente a favore della mobilità dolce. In tema di mobilità ciclistica, il PUMS ha sviluppato uno specifico Piano di Azione (Biciplan), che costituisce parte integrante del PUMS e che tratta in dettaglio non solo le strategie specifiche e gli interventi per la realizzazione della rete ciclabile urbana e cicloturistica, ma anche i servizi a supporto della ciclabilità. Il PUMS prevede la realizzazione di una rete ciclabile strategica, costituita da 4 ciclovie urbane con l'obiettivo di incentivare il trasporto su bici e ridurre la presenza degli autoveicoli privati, nonché di ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera e il rumore, migliorando la qualità della vita dei cittadini e la loro sicurezza. Medesima funzione hanno l'istituzione di aree ZTL, Aree Pedonali e Zone 30.

## Sezione 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 PUMS 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.

Tabella 13. Scala di significatività degli effetti individuati

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

Tabella 14. Caratteristiche e stima della significatività

Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate	Caratteristiche e possibile stima della significatività							
	Suolo	Paesaggio	Aria	Cambiamenti 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	0	0	0	0	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	++	++	++	++	++	++	++	++

#### 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 estesa e duratura nel breve/medio periodo, influenzando l'equilibrio 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 (riduzione di inquinamento acustico), uso di suolo (consumo di suolo urbanizzato), trasporti/mobilità (riassetto della mobilità e dei trasporti) ed energia (riduzione del consumo energetico), mentre risulta una significatività media per le componenti relative a paesaggio e beni culturali, architettonici e archeologici (miglioramento della qualità del paesaggio urbano).

#### 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 breve/medio 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 (riduzione di inquinamento acustico), uso di suolo (consumo di suolo urbanizzato), trasporti/mobilità (riassetto della mobilità e dei trasporti) ed energia (riduzione del consumo energetico), mentre la significatività risulta media per le componenti relative a paesaggio e beni culturali, architettonici e archeologici (miglioramento della qualità del paesaggio urbano).

#### 2.C) Carattere cumulativo degli effetti

La proposta di Piano genera un impatto cumulativo medio/alto sul patrimonio edilizio esistente, in base alle azioni previste, inserendosi nell'ambito di un contesto urbanizzato e consolidato. I nuovi interventi previsti dal PUMS dovranno essere localizzati in prossimità di insediamenti esistenti, privilegiando le zone collegate alla rete ciclabile di cui al Biciplan e per quanto possibile servite dal trasporto pubblico. Nel caso in cui siano necessarie nuove infrastrutture stradali, si dovrà tenere conto del fatto che la loro realizzazione non risulta in accordo con gli obiettivi del PUMS di riduzione delle emissioni inquinanti da traffico motorizzato e del consumo del suolo. Inoltre la realizzazione di nuove infrastrutture, anche di breve estensione, non deve generare effetti nocivi in termini di incremento del traffico parassita (in attraversamento) all'interno delle zone residenziali.

#### 2.D) Natura transfrontaliera degli effetti

Non sono presenti effetti transfrontalieri o ricadute esterne ai confini amministrativi del Piano che incidano nei Comuni, province e/o regioni confinanti, vista la sua natura puntuale e localizzata.

#### 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 PUMS mirano a una riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico, piuttosto che

a un aumento dei flussi di traffico sulla rete viaria. Inoltre, dall'attuazione del PUMS non derivano rischi di incidenti o variazione e aumento dei rischi naturali già presenti nel territorio oggetto del Piano.

## 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 media sulle diverse componenti, 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

L'analisi più approfondita degli elementi del PUMS e delle alternative, nel Rapporto Ambientale, permetterà di stabilire le caratteristiche e la significatività di eventuali alternative e di scegliere quelle maggiormente sostenibili. In una seconda fase, l'individuazione di un probabile effetto dovrà essere condotta riferendosi agli obiettivi ambientali individuati, considerando cioè se e in che modo una determinata azione influenza (positivamente o negativamente) il perseguimento di tali obiettivi. A seguito dell'analisi prevista nel Rapporto Ambientale, sarà possibile individuare ulteriori interazioni e specificarne le caratteristiche.

Si può affermare che le previsioni di Piano, in rapporto al contesto ambientale in cui è inserito, potrebbero ravvisare una trasformazione duratura e non reversibile nel medio-lungo periodo. Inoltre, la proposta di Piano genera un impatto cumulativo sul territorio esistente, inserendosi in un contesto già urbanizzato e consolidato, escludendo impatti di natura transfrontaliera. I problemi e i rischi ambientali e per la salute umana dovuti dall'attuazione del Piano possono considerarsi nulli. Al contrario, il PUMS prevede azioni finalizzate a una riduzione del livello d'inquinamento atmosferico e acustico esistente, a un risparmio dei consumi energetici e a un'incentivazione di forme di mobilità che utilizzino energie alternative. La realizzazione delle previsioni di Piano comporta un'estensione nello spazio geografico, ma allo stesso tempo non contempla azioni che incidano sulla distribuzione insediativa. Il Piano prevede la riorganizzazione di alcuni spazi pubblici, determinando variazioni nell'uso del suolo in termini prevalentemente qualitativi, seguendo i principi di miglioramento della qualità del paesaggio urbano e del contenimento dell'uso del suolo, con l'obiettivo di incentivare l'uso dello spazio pubblico e di renderlo sempre più condiviso. L'area interessata dal Piano non include né interferisce con aree protette. Dall'analisi condotta emergono impatti ambientali positivi, in quanto il PUMS mira al raggiungimento della sostenibilità ambientale, energetica e socio-economica.

Le componenti generalizzate prese in considerazione sono state analizzate rispetto all'area di interesse specifico:

Tabella 15. Effetti delle azioni previste dal PUMS sulle tematiche di interesse

Tema	Azioni previste del PUMS
------	--------------------------

Aria	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre una riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico
Cambiamenti climatici	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre una riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico e un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana
Suolo	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre una riqualificazione del suolo attraverso una riorganizzazione funzionale e la razionalizzazione della rete viaria esistente, delle intersezioni viarie critiche e una regolamentazione della sosta e dei parcheggi
Paesaggio	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre un miglioramento della qualità del paesaggio urbano, garantendo allo stesso tempo maggior rispetto e coerenza tra le diverse componenti di mobilità veicolare e il paesaggio urbano
Beni culturali, architettonici, archeologici	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre un miglioramento della qualità del paesaggio urbano, garantendo allo stesso tempo maggior rispetto e coerenza tra le diverse componenti di mobilità veicolare e il paesaggio urbano
Energia	Le azioni del PUMS mirano a produrre un sensibile risparmio energetico
Salute Umana	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre una riduzione dell'inquinamento acustico
Traffico/mobilità	Le azioni previste dal PUMS mirano a produrre un risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana, con un incremento di opportunità per la mobilità lenta. Il PUMS permetterà inoltre di ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti, in particolare per gli utenti deboli e per quelli a ridotta mobilità, incentivando forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti e che utilizzino energie alternative

In considerazione del tipo di piano e delle modalità di intervento non sono stati rilevati, dalle analisi sopra esposte, impatti significativi sulle componenti ambientali e sui settori di governo. Gli interventi del PUMS sono mirati alla riqualificazione dell'area urbana, 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.

### 5.3 Monitoraggio

Il processo di attuazione del PUMS dovrà essere monitorato a partire dalla verifica della corrispondenza tra gli interventi previsti dal PUMS nei diversi orizzonti temporali e quanto effettivamente realizzato nel corso degli anni. Dovrà essere effettuato un monitoraggio continuo per valutare da un punto di vista quantitativo e qualitativo le azioni intraprese, ed eventualmente agire allo scopo di rettificare le azioni che non apportano i benefici ipotizzati.

Prendendo in considerazione la tipologia di piano e il contesto in cui le azioni hanno effetto, sono individuati degli indicatori ambientali ritenuti pertinenti. Gli indicatori di contesto servono a raccogliere informazioni sulle dinamiche complesse esogene al perimetro di intervento di un PUMS (le politiche di mobilità) quali ad esempio fattori macroeconomici, geo-politici e climatici. La produzione e la pubblicazione dei dati che costituiscono gli indicatori di contesto sono normalmente affidati a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, Arpa, etc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo.

Tabella 16. Indicatori ambientali pertinenti

Componente ambientale	Indicatore	Unità di misura
Qualità dell'aria	Concentrazioni inquinanti stazioni da traffico	N° superamenti
		Concentrazioni medie
Cambiamenti climatici	Emissioni CO2/anno	Ton CO2
	Consumi energetici/anno	Tep
Inquinamento acustico	Esposizione ai livelli acustici	Popolazione esposta a LDen

Gli indicatori di contesto servono quindi a determinare un quadro di riferimento che renda possibile effettuare confronti diretti, e il più possibile lineari, tra diversi indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi, o se è necessario interpretare e valutare la loro variazione attraverso la considerazione dei fattori esogeni che ne hanno influenzato il valore in maniera diretta o indiretta.

Gli indicatori di monitoraggio vengono definiti sulla base di una completa valutazione degli elementi che contribuiscono al riscontro degli effetti tangibili del Piano. In particolare, per ogni componente ambientale possono essere identificati gli indicatori di riferimento. Per la componente aria e cambiamenti climatici, riguardano ad esempio la concentrazione di inquinanti, così come la percentuale di diffusione di veicoli a basse emissioni e di veicoli elettrici. Per la componente salute umana, l'indicatore di riferimento è quello relativo al livello di esposizione al rumore da traffico veicolare. Per la componente mobilità e traffico, gli indicatori riguardano ad esempio il tasso di incidentalità, il miglioramento dell'accessibilità delle persone ai servizi di

TPL e degli Spazi Logistici di Prossimità per le merci, l'estensione delle Zone a Traffico Limitato e delle Zone 30, così come della rete pedonale e ciclabile.

Il sistema di monitoraggio definito nell'ambito della VAS terrà conto degli obblighi regolamentari e fornirà un supporto specifico in merito a:

- l'inserimento di nuovi indicatori ambientali utili a misurare il livello di perseguimento degli obiettivi ambientali del Piano, rispetto ai target stabiliti;
- la modifica di indicatori ambientali pertinenti e/o dei relativi target.

Gli indicatori proposti o modificati saranno definiti in relazione ai criteri di: pertinenza ambientale e programmatica, funzionalità, reperibilità dell'informazione ed infine chiarezza e rappresentanza.

#### 5.4 Bilancio delle valutazioni effettuate e conclusioni

Con il presente documento sono stati analizzati gli effetti che potrebbero derivare dalla attuazione del PUMS, tenuto conto del contesto ambientale, con le ricadute paesaggistiche e di governo del territorio che essa comporta. In base alle valutazioni effettuate si ritiene di poter indicare la sostanziale sostenibilità ambientale del Piano, anche in ragione degli effetti temperati tra azioni a carico del governo e sistemi ambientali.

Tabella 17. Schema sintetico riepilogativo

Dati identificativi del Piano	
Descrizione del Piano	“Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali” (Allegato 1 al DM 4 Agosto 2017). Nel 2018 il Comune di Fabriano ha iniziato il percorso di redazione del PUMS quale piano strategico di lungo periodo al fine di migliorare la qualità della vita nella città e negli altri centri abitati del territorio
Indicazione di altri piani e programmi che possano avere effetti combinati	Il PUMS non riguarda il quadro di vincoli posti da piani di livello nazionale. Le trasformazioni proposte sono coerenti e compatibili con i vincoli attualmente vigenti. Gli interventi individuati sono finalizzati al recupero e alla riorganizzazione dello spazio e non prevedono interventi in difformità con le previsioni del PRG

<b>Valutazione della significatività degli effetti</b>	
Descrizioni sintetica degli effetti delle azioni del PUMS	Le azioni previste dal PUMS produrranno un miglioramento della qualità del paesaggio urbano, garantendo allo stesso tempo maggior rispetto e coerenza tra le diverse componenti di mobilità veicolare e il paesaggio urbano. Le azioni del PUMS mirano a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, a tutelare il patrimonio naturale e ambientale, a ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, a valorizzare il territorio e i beni culturali
<b>Dati raccolti per l'elaborazione dello screening</b>	
<b>Responsabile della verifica</b>	<b>Dati raccolti</b>
Vittoria Gnetti – Biologo ambientale Ordine Professionale dei Biologi	PUMS di Fabriano Proposta di documento di Piano
<b>Esiti della procedura di screening</b>	
<p>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 PUMS del Comune di Fabriano. Nel documento si è proceduto a illustrare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gli obiettivi, le strategie e le azioni del Piano;</li> <li>• il quadro dei piani e dei programmi di riferimento;</li> <li>• l'ambito di influenza ambientale e territoriale;</li> <li>• gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti;</li> <li>• l'individuazione preliminare degli effetti ambientali significativi.</li> </ul> <p>Dall'analisi dei dati evidenziati nel presente studio si può, quindi, affermare che il PUMS rappresenta uno strumento attivo di tutela e valorizzazione dell'ambiente volto al miglioramento delle condizioni del traffico urbano e di conseguenza dell'ambiente stesso. La natura degli interventi del PUMS che intendono favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale e migliorare la sicurezza della circolazione, porta a indicare la complessiva positività di tutte le azioni proposte dal Piano e, al contrario, la sostanziale insussistenza di impatti negativi complessivi. Il piano mira a una riduzione della pressione del traffico veicolare con un conseguente incremento delle opportunità per la mobilità lenta e per la pianificazione della mobilità pedonale. Il tutto in vista di una transizione nella concezione della rete stradale da spazio conteso a spazio condiviso, in modo da facilitare il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.</p>	