

## **DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE**

### **Del 24/08/2021 n. 1105**

#### **Settore IV**

#### **4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

#### **4.3.1 - UO Valutazioni Ambientali**

**OGGETTO:** PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI JESI. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) AI SENSI DEL D.LGS. N. 152/2006 E SS.MM.II., DELLA L.R. N. 6/2007 E DELLA DGR 1647 DEL 23/12/2019. PARERE MOTIVATO.

#### **IL DIRIGENTE DEL SETTORE**

PREMESSO che:

la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001, e recepita in Italia nella parte II del D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006, ha lo scopo di analizzare l'impatto ambientale, inteso come alterazione quali/quantitativa sull'ambiente e sul patrimonio culturale, prodotto da atti e provvedimenti di pianificazione e programmazione o dalle loro modifiche, di competenza di un'autorità operante a livello nazionale, regionale o locale, da parte della autorità competente all'adozione del provvedimento finale di verifica dell'impatto;

il D.lgs n. 4 del 16/01/2008, primo decreto correttivo del D.Lgs 152/06, ha definitivamente disciplinato la normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica, conformando la normativa nazionale alle previsioni vigenti a livello comunitario e prevedendo contestualmente l'obbligo per le Regioni di provvedere all'adeguamento del proprio ordinamento entro dodici mesi dall'entrata in vigore del citato decreto, nelle cui more ha statuito la diretta applicabilità della normativa vigente a livello nazionale;

il D.lgs n. 128 del 29/06/2010, "Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'art. 12 della Legge 18 giugno 2009, n. 69" è intervenuto apportando ulteriori modifiche al D.Lgs. 152/2006;

la Regione Marche, nel Capo II "Valutazione Ambientale Strategica" della L.R. 12.06.2007 n. 6, ha recepito la normativa in materia di VAS, individuando rispettivamente agli artt. 18 e 19 l'ambito di applicazione e le Autorità competenti in materia di VAS e demandando ai sensi dell'art. 20 l'elaborazione delle Linee Guida per la definizione delle modalità di esecuzione delle relative procedure;

in adempimento del suddetto art. 20 della LR n. 6/2007, la Giunta Regionale ha approvato la Deliberazione n. 1400 del 20/10/2008 con oggetto: "LR n.6/2007 'Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000' art.20 – Approvazione delle "Linee guida regionali per la valutazione ambientale strategica", pubblicata sul B.U.R. Marche n.102 del 31/10/2008;



Provincia  
di Ancona

la Regione Marche ha successivamente approvato la D.G.R. n. 1813 del 21/12/2010 con oggetto: “*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*”, pubblicata sul B.U.R. Marche n. 2 del 11/01/2011;

in data 23/12/2019 la stessa ha approvato la Deliberazione di Giunta n. 1647 ad oggetto: “*Approvazione Linee Guida Regionali per la valutazione ambientale strategica e revoca della DGR 1813/2010*”;

in applicazione del punto 3 della citata DGR 1647/2019 delle vigenti Linee Guida VAS, la Regione Marche, con Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, qualità dell’aria e protezione naturalistica n. 13 del 17/01/2020, ha emanato le indicazioni tecniche, i requisiti di qualità e i moduli per la Valutazione Ambientale Strategica;

PREMESSO inoltre che:

in data 12.02.2016, con nota prot. n. 6945 del 09.02.2016 assunta al protocollo provinciale 38275 del 07.04.2016, il Comune di Jesi (Autorità Procedente), ha trasmesso la documentazione prevista per la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica, ai sensi dell’art.12 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativa a “**Aggiornamento Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**”, chiedendo la condivisione degli SCA e la convocazione della Conferenza dei Servizi;

con nota prot. 43245 del 22.04.2016, parzialmente rettificata con nota prot. n. 44815 del 29.04.2016 si è provveduto a:

comunicare l’avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a V.A.S. di cui all’art. 6 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.;

integrare il seguente elenco dei soggetti competenti in materia ambientale (SCA) individuati dal Comune di Jesi ai sensi dell’art. 12, comma 4, del d. lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.:

- ASUR Marche Area Vasta 2
- Regione Marche - Servizio Territorio Ambiente Energia - Posizione di Funzione Green Economy, Ciclo dei Rifiuti, Bonifiche Ambientali, Aerca e Rischio Industriale
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Ancona
- A.R.P.A.M. - Dipartimento Prov.le Ancona
- ANAS Compartimento di Ancona
- Provincia di Ancona Settore III - Viabilità

con quello di seguito riportato:

- Regione Marche Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia
- Segretariato Regionale per il patrimonio culturale delle Marche
- Soprintendenza Beni Archeologici delle Marche
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio delle Marche
- Comune di Monsano
- Comune di San Marcello
- Comune di Santa Maria Nuova
- Comune di Monte San Vito
- Comune di Castelbellino
- Comune di Monteroberto
- Comune di San Paolo di Jesi
- Comune di Camerata Picena
- Comune di Chiaravalle
- Comune di Maiolati Spontini

- Comune di Staffolo
- Comune di Agugliano
- Comune di Polverigi
- Comune di Filottrano
- Comune di Cingoli
- Riserva Naturale Regionale Ripa Bianca di Jesi
- Provincia di Ancona - Settore IV - Area Pianificazione e Programmazione Territoriale di Coordinamento e di Settore – SIT;

□ convocare, per il 09.05.2016, la Conferenza dei Servizi di cui all'art. 14 e seguenti della l. 241/1990, per l'acquisizione dei pareri dei soggetti coinvolti;

nel corso della Conferenza dei Servizi, come da verbale inviato a tutti i soggetti coinvolti con nota prot. n. 47813 del 11.05.2016, si è provveduto, tra l'altro, a comunicare l'assoggettamento del Piano in esame alla Valutazione Ambientale Strategica ex art.12 comma 4 del d.lgs. 152/2006 ess.mm.ii.;

con Determinazione n. 222 del 22.02.2017 si è provveduto a disporre l'assoggettamento del Piano alla procedura di Valutazione ambientale strategica, dando altresì atto della validità del procedimento di verifica svolto quale procedura di *scoping* ai fini VAS;

il 22.03.2021, con nota prot. n. 17970, assunta al ns. prot. n. 11807 di pari data, avente ad oggetto ***Adozione Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Jesi, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al Titolo II del D.Lgs. n. 152/2006, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/08/2017, relativo alla individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257***, l'Autorità Procedente ha inoltrato il Rapporto Ambientale VAS, la Sintesi non Tecnica e gli elaborati del Piano, per il cui approfondimento si rimanda alla Relazione Tecnica allegata al presente atto quale parte integrante (*Allegato 1*), ai fini della pubblicazione e della consultazione, rinnovando la condivisione degli SCA precedentemente individuati e di seguito elencati:

- ASUR Marche Area Vasta 2
- Regione Marche - Servizio Territorio Ambiente Energia - Posizione di Funzione Green Economy, Ciclo dei Rifiuti, Bonifiche Ambientali, Aerca e Rischio Industriale
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Ancona
- A.R.P.A.M. - Dipartimento Prov.le Ancona
- ANAS Compartimento di Ancona
- Provincia di Ancona Settore III - Viabilità e Settore IV - Area Pianificazione e Programmazione Territoriale di Coordinamento e di Settore - SIT
- Regione Marche Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia
- Segretariato Regionale per il patrimonio culturale delle Marche
- Soprintendenza Beni Archeologici delle Marche
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio delle Marche
- Comune di Monsano
- Comune di San Marcello
- Comune di Santa Maria Nuova
- Comune di Monte San Vito
- Comune di Castelbellino
- Comune di Monteroberto

- Comune di San Paolo di Jesi
- Comune di Camerata Picena
- Comune di Chiaravalle
- Comune di Maiolati Spontini
- Comune di Staffolo
- Comune di Agugliano
- Comune di Polverigi
- Comune di Filottrano
- Comune di Cingoli
- Riserva Naturale Regionale Ripa Bianca di Jesi;

CONSIDERATO che con la medesima nota l’Autorità Procedente:

ha informato dell’avvenuta pubblicazione della documentazione relativa al Piano in oggetto sul proprio sito istituzionale, fornendo relativo *link*;

ha comunicato la data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche (BUR) del Rapporto Ambientale e degli ulteriori elaborati relativi al Piano in oggetto per il giorno 25.03.2021, decorrenza del termine di sessanta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni;

PRESO ATTO che:

il Piano di cui al presente procedimento ha ad oggetto, secondo modalità e caratteristiche meglio evidenziate nella Relazione Tecnica, parte integrante del presente provvedimento (*Allegato I*), il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Jesi;

il PUMS è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città, integrando gli altri strumenti di piano esistenti;

lo stesso è stato concepito come un “manuale pratico”, focalizzato sulla presentazione dei problemi rilevati e delle soluzioni proposte per superare i problemi di mobilità della città;

DATO ATTO pertanto che con nota prot. n. 12559 del 25.03.2021, trasmessa all’Autorità Procedente e a tutti gli SCA precedentemente citati, si è provveduto a:

comunicare l’esito positivo della verifica di completezza e conformità degli elaborati prodotti ed il conseguente avvio del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli artt. 11 e ss. del citato D. Lgs. 152/2006;

informare dell’avvenuta pubblicazione nel sito *internet* provinciale del Rapporto Ambientale VAS, della Sintesi non Tecnica e degli elaborati del Piano, ai sensi dell’art. 13 commi 5 e 6 dello stesso, e del par. C.2) comma 6, della D.G.R.1647/2019;

comunicare per il 24.05.2021 la conclusione della fase di consultazione di sessanta giorni di cui all’art.14, comma 3 del citato D.Lgs.152/2006, nel corso della quale “*chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi*”;

chiedere a tutti i soggetti in indirizzo di trasmettere alla Scrivente Autorità Competente e all’Autorità Procedente eventuali osservazioni/contributi ai sensi dell’art. 14 del D.Lgs. n. 152/2006, al fine di poter esprimere il parere motivato entro il termine di novanta giorni dalla fine delle pubblicazioni, individuato nel 22.08.2021;

rammentare gli adempimenti posti in capo al Comune, contestuali all’avvio della procedura di VAS, così come indicati al par. c3) della D.R.G. 1647/2019;

PRESO ATTO della nota prot. n. 18929 del 25.03.2021, assunta al ns. prot. n. 13130 di pari data, con cui l’Autorità Procedente ha provveduto ad informare gli SCA sull’*iter* procedimentale;

VISTI in tal senso i seguenti contributi istruttori, per il cui approfondimento si rimanda

all'allegata Relazione Tecnica, parte integrante della presente determinazione (*Allegato 1*):

ASUR prot. n. 61345 del 07.04.2021 registrato al prot. n. 14154 di pari data;

Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Ancona prot. n. 7251 del 24.04.2021, assunto al ns. prot. n. 17012 di pari data;

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche prot. n. 8817 del 22.04.2021 assunto al ns. prot. n. 17082 di pari data;

Provincia di Ancona - Settore III - Area Amministrativa, Concessioni, Autorizzazioni ed Economato U.O. concessioni, Autorizzazioni, Nulla Osta, Volturazioni e Pareri prot. n. 20289 del 18.05.2021;

DATO ATTO che con nota prot. n. 22521 del 04.06.2021 si è provveduto a:

comunicare all'Autorità Procedente e a tutti gli SCA coinvolti la decorrenza dei termini di novanta giorni, a partire dal 24.05.2021 (conclusione della fase di consultazione), entro i quali svolgere le operazioni tecnico-istruttorie per l'espressione del Parere motivato di VAS ex art. 6 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152 e ai sensi della DGR 1647/2019, paragrafo C.4, prevedendo pertanto la conclusione del procedimento per il 23.08.2021;

trasmettere i contributi istruttori precedentemente citati;

informare di non aver ricevuto osservazioni relative al Piano in oggetto, invitando in tal senso l'Autorità Procedente a trasmettere alla Scrivente quelle eventualmente acquisite;

richiedere alla stessa di produrre una relazione istruttoria che tenga conto dei contributi pervenuti e che contenga valutazioni tecniche sulle osservazioni presentate, con proposta di accoglimento o di rigetto, corredata di relative motivazioni;

PRESO ATTO in tal senso di quanto trasmesso dal Comune di Jesi con nota prot. n. 47836 del 06.08.2021, assunto al ns. prot. n. 31165 di pari data, per il cui contenuto si rimanda all'allegata Relazione Tecnica, parte integrante della presente determinazione (*Allegato 1*);

VISTA l'istruttoria compiuta sulla base della documentazione prodotta dall'Autorità Procedente, le cui risultanze sono riportate nella Relazione Istruttoria allegata alla presente determinazione quale parte sostanziale ed integrante (*Allegato 1*);

CONSIDERATO che, dall'esame della documentazione prodotta questa Autorità ritiene di poter rilevare la sostanziale conformità dell'iter amministrativo seguito per la procedura di VAS della proposta di Piano in oggetto alle prescrizioni del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., della L.R. 6/2007 e della D.G.R. 1647 del 23/12/2019;

PRESO ATTO pertanto che, per le motivazioni riportate nella Relazione Istruttoria parte integrante della presente Determinazione (*Allegato 1*), gli approfondimenti espletati sulla base della documentazione prodotta sono di per sé sufficienti al fine della presente valutazione;

VISTI E RICHIAMATI:

la legge regionale delle Marche 12/06/2007 n. 6, di attuazione della normativa dell'Unione Europea, Direttiva 2001/42/CE, che disciplina le procedure per la valutazione ambientale strategica dei piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente;

l'art. 19 comma 1 lett. b) della legge regionale citata, ai sensi del quale la Provincia è competente in materia relativamente a piani e programmi provinciali, intercomunali e degli enti pubblici diversi da quelli di cui alla lett. a), nonché per gli strumenti urbanistici generali dei Comuni;

l'art. 20 della citata legge, che demanda alla Giunta regionale l'adozione di Linee guida per la definizione delle modalità di esecuzione delle procedure di VAS, comprensive delle forme di pubblicità e di consultazione del pubblico;

la DGR n. 1647 del 23/12/2019 con la quale la Giunta Regionale ha approvato le nuove Linee Guida Regionali per la valutazione ambientale strategica con revoca della DGR 1813/2010;



il Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, Qualità dell'Aria e Protezione Naturalistica della Regione Marche n. 13 del 17.01.2020 che stabilisce le indicazioni tecniche, i requisiti di qualità e i moduli per la Valutazione Ambientale Strategica;

l'art. 13 comma 5, 5 bis e 6 del citato decreto 152/2006 che stabilisce che *“L'autorità procedente trasmette all'autorità competente in formato elettronico:*

*a) la proposta di piano o di programma;*

*b) il rapporto ambientale;*

*c) la sintesi non tecnica;*

*d) le informazioni sugli eventuali impatti transfrontalieri del piano/programma ai sensi dell'articolo 32;*

*e) l'avviso al pubblico, con i contenuti indicati all'articolo 14 comma 1;*

*f) copia della ricevuta di avvenuto pagamento del contributo di cui all'articolo 33.*

*5-bis. La documentazione di cui al comma 5 è immediatamente pubblicata e resa accessibile nel sito web dell'autorità competente e dell'autorità procedente. La proposta di piano o programma e il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.*

*6. La documentazione è depositata presso gli uffici dell'autorità competente e presso gli uffici delle regioni e delle province il cui territorio risulti anche solo parzialmente interessato dal piano o programma o dagli impatti della sua attuazione.”;*

*l'allegato VI alla Parte II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;*

*gli articoli da 11 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. recanti la disciplina della procedura di VAS;*

*l'art. 15 del succitato decreto “1. L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'[articolo 14](#) e dell'[articolo 32](#), ...ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui all'[articolo 14](#). La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo.*

*2. L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1 e dei risultati delle consultazioni transfrontaliere, alle opportune revisioni del piano o programma.”;*

*il successivo art. 16 dello stesso, secondo cui “Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma.”;*

*il successivo art. 17 “La decisione finale è pubblicata nei siti web delle autorità interessate con indicazione del luogo in cui è possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, attraverso la pubblicazione sui siti web delle autorità interessate:*

*a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;*

*b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;*

*c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'[articolo 18](#).”;*



Provincia  
di Ancona

l'Allegato A paragrafo C.4), punto 7 delle Linee Guida regionali VAS "L'Autorità procedente e l'Autorità competente pubblicano sul proprio sito web:

- un annuncio contenente l'esito della decisione finale e l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del piano o programma adottato con tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria;
  - il parere motivato espresso dall'Autorità competente;
  - la Dichiarazione di Sintesi redatta dall'Autorità procedente;
- le misure adottate in merito al monitoraggio di cui al successivo Capitolo E.";

VISTI E RICHIAMATI inoltre:

l'art. 107 del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

la Determinazione del Dirigente n. 829 del 29.04.2016 dello scrivente Settore ad oggetto: "Definizione assetto organizzativo del Settore IV e assegnazione del personale";

il "Regolamento sull'ordinamento generale degli uffici e servizi e della struttura organizzativa dell'Ente", come da ultimo modificato con Decreto Presidenziale n. 85 del 28/05/2019;

il Decreto del Presidente della Provincia di Ancona n. 12 del 30.01.2020 con il quale è stato affidato al Dott. Avv. Fabrizio Basso, dirigente di ruolo della Provincia di Ancona, l'incarico dirigenziale ad *interim* del Settore IV fino alla data di scadenza del mandato elettivo del Presidente stesso ovvero, se più breve, per gli incarichi ad *interim*, fino alla data di affidamento di incarico dirigenziale ad altro dirigente assunto a tempo indeterminato o determinato;

DATO ATTO che:

l'istruttoria del presente provvedimento consente di attestare la regolarità e la correttezza di quest'ultimo ai sensi e per gli effetti dell'art. 147bis del D.Lgs. 267/2000;

ai fini dell'adozione del presente provvedimento non sussiste conflitto di interessi di cui all'art. 6-bis della Legge n. 241/1990, come introdotto dalla Legge n. 190/2012, da parte del Dirigente;

## DETERMINA

- I. Di esprimere, ai sensi e per gli effetti dell'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., per le motivazioni indicate in premessa e nell'allegata Relazione Istruttoria (*Allegato I*), parte integrante della presente Determinazione e che qui si intendono richiamate, PARERE MOTIVATO in merito alla compatibilità ambientale relativa a **Adozione Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Jesi**, a seguito di istanza pervenuta il 22.03.2021, con nota prot. n. 17970, assunta al ns. prot. n. 11807 di pari data, conformemente alle conclusioni della sopra citata Relazione Istruttoria, e di seguito riportate:

*"Ai sensi dell'art.15 del Codice Ambiente, della L.R. 6/2007 e della D.G.R. 1647/2019, l'Autorità Competente esprime il proprio parere motivato sulla valutazione ambientale del Piano.*

*Pertanto questo Ufficio, incaricato dell'istruttoria tecnica della Valutazione Ambientale Strategica*

- *valutata tutta la documentazione presentata;*



- *richiamati gli esiti della verifica effettuata con riferimento alla normativa nazionale e regionale, in merito alle caratteristiche del Piano e alle caratteristiche degli impatti sulle aree potenzialmente interessate dall'intervento;*
- *considerati i pareri espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e le osservazioni pervenute;*

### **DICHIARA**

- 1. di considerare il rapporto ambientale sostanzialmente conforme alla disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;*
- 2. di considerare il rapporto ambientale sostanzialmente conforme alla disciplina di cui alla D.G.R. 1647/2019;*
- 3. di esprimere parere di compatibilità ambientale del PUMS, subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni ed indicazioni fornite dai Soggetti Competenti in materia Ambientale individuati e da questa Autorità, che dovranno essere tenute in considerazione in sede di approvazione del Piano stesso.*

*In particolare:*

- *In relazione all'orizzonte temporale degli interventi si chiede di definire un cronoprogramma degli interventi da effettuare nei tre termini: breve, medio, lungo;*
- *Il Piano di Monitoraggio dovrà contenere tutte le informazioni previste dall'art. 18 del D.Lgs.152/06 e dal Decreto PF VAA n.13 del 17 Gennaio 2020 "Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica" Allegato 1 Capitolo 6 definendo competenze e risorse (cfr. capitoli 6.1 e 6.2 della presente istruttoria);*
- *Il sistema degli indicatori deve essere implementato inserendo almeno i seguenti indicatori: indicatore delle concentrazioni degli inquinanti nelle stazioni di rilevamento, indicatori di sicurezza stradale riferiti ai ciclisti e ai pedoni, indicatore di impatti sui beni tutelati (cfr. capitoli 6.1 e 6.2 della presente istruttoria)*
- *Le informazioni relative all'andamento degli indicatori devono specificare l'intervallo temporale di riferimento in relazione allo stato attuale e agli interventi previsti dal piano (breve, medio e lungo termine).*

- 4. di invitare l'Autorità Procedente a dar merito in un apposito documento, allegato al Piano, di come le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano stesso e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni, dando atto dell'avvenuto recepimento del Parere Motivato dell'Autorità Competente, ovvero indicando puntualmente le ragioni per le quali si è parzialmente o totalmente disatteso quanto contenuto nel parere motivato stesso.*

*Questa Autorità ritiene di dover precisare che, qualora in sede di approvazione del Piano oggetto della presente valutazione venissero introdotte modifiche sostanziali (quali ad esempio le variazioni conseguenti all'eventuale accoglimento di osservazioni/opposizioni), sarà necessario valutare la conformità del piano modificato rispetto all'esito della presente valutazione; in tale caso sarà onere dell'Autorità Procedente evidenziare detta circostanza all'Autorità Competente, attraverso apposita dichiarazione circa la portata delle modifiche introdotte."*



- II. Di comunicare il presente parere all'Autorità Procedente per i successivi adempimenti di legge collegati all'approvazione del Piano, nonché per la pubblicazione della presente decisione finale sulla VAS sul sito web del comune di Jesi, secondo quanto previsto all'Allegato A, paragrafo C.4), punto 7 delle Linee Guida regionali VAS.
- III. Di dare mandato alla Autorità procedente, ai sensi del disposto dell'art. 16 del D. Lgs. 152/2006, di trasmettere il presente atto, unitamente al Piano e al rapporto ambientale all'organo competente all'approvazione del Piano, per i successivi adempimenti di competenza.
- IV. Di provvedere alla pubblicazione sul sito *web* della Provincia di Ancona ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e del citato paragrafo C4) punto 7 dell'Allegato A alle Linee Guida Regionali VAS adottate con DGR n.1647/2019:
  - di un annuncio contenente l'esito della decisione finale e l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del Piano adottato con tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria;
  - del parere motivato espresso dall'Autorità Competente;
  - della Dichiarazione di Sintesi redatta dall'Autorità procedente;
  - delle misure adottate in merito al monitoraggio di cui al Capitolo E delle citate Linee Guida Regionali VAS.
- V. Di prescrivere all'Autorità Procedente, in ottemperanza al disposto dell'art.15, comma 2, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e del paragrafo C.4) punto 4 dell'Allegato A alle Linee Guida Regionali VAS, di provvedere alle opportune revisioni del Piano, in collaborazione con l'Autorità Competente, prima della presentazione per l'approvazione dello stesso, alla luce del parere motivato espresso dalla scrivente Autorità Competente.
- VI. Di invitare l'Autorità Procedente a dar conto in un apposito documento (dichiarazione di sintesi di cui all'art. 17 del D.lgs. 152/2006, all'Allegato A, paragrafo C.4), punto 6 delle Linee Guida Regionali VAS, nonché alle indicazioni tecniche di cui al Cap. 5 del Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e Autorizzazioni ambientali, Qualità dell'aria e Protezione naturalistica n.13 del 17/01/2020), da allegarsi al Piano, di come le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano stesso e di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni, nonché delle ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato, anche rispetto alle alternative possibili che erano state individuate.
- VII. Di trasmettere il presente atto ai soggetti competenti in materia ambientale SCA intervenuti nel presente procedimento.
- VIII. Di trasmettere copia del parere VAS all'Osservatorio Regionale sullo stato di attuazione della Valutazione Ambientale Strategica nella Regione Marche, al fine di garantire il rispetto degli oneri d'informativa al Ministero dell'Ambiente circa i provvedimenti adottati, in ottemperanza al disposto dell'art. 7, comma 8, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
- IX. Di dare atto che il presente provvedimento non sostituisce nessun altro parere o autorizzazione richiesti dalle vigenti norme e che è emesso fatti salvi gli eventuali diritti di terzi.
- X. Di dare atto che il presente provvedimento non comporta per sua natura impegno di spesa.
- XI. Di pubblicare il presente atto all'Albo Pretorio online per 15 giorni consecutivi ai sensi dell'art. 38, comma 2, dello Statuto provinciale che ha recepito il combinato disposto degli artt. 124, comma 1, e 134, comma 3, del T.U.E.L.



Provincia  
di Ancona

- XII.** Di comunicare inoltre, ai sensi dell'art. 3, quarto comma, della Legge 7 agosto 1990 n. 241, che contro il provvedimento in oggetto può essere proposto ricorso giurisdizionale, con le modalità di cui al D.Lgs. 2 luglio 2010 n. 104, al Tribunale Amministrativo Regionale, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199, rispettivamente entro 60 e 120 giorni.
- XIII.** Di dare atto che il Responsabile del presente procedimento è la Dott.ssa Raffaella Romagna, Titolare di Posizione Organizzativa dell'Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali.

Ancona, 24/08/2021

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

BASSO FABRIZIO

(sottoscritto digitalmente ai sensi  
dell'art. 21 D.Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)

Redattore: Nicoli' Donatella

Responsabile Del Procedimento: Romagna Raffaella

Classificazione 11.07.08  
Fascicolo 2018/83

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**

Via Menicucci, 1- 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it



Provincia di Ancona

**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del  
Comune di Jesi**

Relazione Istruttoria  
Valutazione Ambientale Strategica  
ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Conclusione fase di *scoping* 22.02.2017

Invio R.A. 22.03.2021

Pubblicazione 25.03.2021

AVVIO FASE DECISORIA 24.05.2021

Conclusione procedimento 23.08.2021

**Titolare di Posizione Organizzativa - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali  
e Responsabile del Procedimento**  
**Dott.ssa Raffaella Romagna**

**Gli istruttori**

**Dott. Arch. Sergio Bugatti**

**Dott. Ing. Lucia Collamati**

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO .....</b>                         | <b>3</b>  |
| 1.1      | VAS.....   | 3         |
| 1.2      | VIA.....   | 3         |
| 1.3      | Piano Urbano della mobilità sostenibile .....                        | 3         |
| <b>2</b> | <b>SCOPING.....</b>  | <b>4</b>  |
| 2.1      | Assoggettamento a VAS .....  | 4         |
| 2.2      | Fase Consultazione.....  | 4         |
| <b>3</b> | <b>PROCEDURA ADOTTATA.....</b>                                       | <b>6</b>  |
| 3.1      | Documentazione.....  | 6         |
| 3.2      | Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).....            | 6         |
| 3.2.1    | Iter Amministrativo.....   | 7         |
| 3.2.2    | Fase di Pubblicità e Consultazioni .....                             | 7         |
| <b>4</b> | <b>DESCRIZIONE DEL PIANO.....</b>                                    | <b>9</b>  |
| 4.1      | Struttura del Piano.....   | 9         |
| 4.2      | Quadro conoscitivo .....   | 9         |
| 4.3      | Criticità e obiettivi .....  | 10        |
| 4.4      | Quadro progettuale, strategia per la mobilità.....                   | 13        |
| <b>5</b> | <b>VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....</b>                        | <b>21</b> |
| 5.1      | Contenuti del rapporto ambientale .....                              | 21        |
| 5.2      | Caratterizzazione dell'ambito di influenza .....                     | 21        |
| 5.3      | Analisi di coerenza.....   | 23        |
| 5.4      | Valutazione degli impatti ambientali previsti .....                  | 24        |
| <b>6</b> | <b>MONITORAGGIO DEL PIANO.....</b>                                   | <b>26</b> |
| 6.1      | Disposizioni generali.....   | 26        |
| 6.2      | Contenuti minimi del Piano di Monitoraggio .....                     | 27        |
| 6.2.1    | Indicatori.....  | 28        |
| 6.2.2    | Modalità per il monitoraggio.....                                    | 29        |
| 6.3      | I Rapporti di Monitoraggio .....                                     | 31        |
| <b>7</b> | <b>CONSULTAZIONI.....</b>  | <b>32</b> |
| 7.1      | Contributo dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) ..... | 32        |
| 7.2      | Esame delle osservazioni pervenute.....                              | 34        |
| <b>8</b> | <b>PARERE ISTRUTTORIO .....</b>                                      | <b>36</b> |



## 1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

### 1.1 VAS

- ⇒ DIRETTIVA 2001/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente
- ⇒ D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 *"Norme in materia ambientale"*
- ⇒ Legge Regionale 12 giugno 2007, n. 6 *"Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000"*
- ⇒ D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 *"Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale"*
- ⇒ D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 *"Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69"*
- ⇒ D.G.R. 20.10.2008, n. 1400, pubblicata sul B.U.R. Marche n. 102 del 31.10.2008 *"Linee Guida Regionali per la Valutazione Ambientale Strategica"*
- ⇒ D.G.R. 21.12.2010, n. 1813 *"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."*, pubblicata sul B.U.R. Marche n. 2 del 11.01.2011
- ⇒ Deliberazione di Giunta Regionale n. 1647 del 23/12/2019 *"Approvazione linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della D.G.R. 1813/2010"* - B.U.R. 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"*

### 1.2 VIA

- ⇒ D.Lgs. 152/2006, Allegato IV punto 7 lettera h) Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'allegato III.
- ⇒ Legge Regionale 9 maggio 2019, n. 11 *"Disposizioni in materia di Valutazione di impatto ambientale (VIA)"* (B.U.R. 16 maggio 2019, n. 39)

### 1.3 Piano Urbano della mobilità sostenibile

- ⇒ D.M. del 4 agosto 2017 *"Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"*



## 2 SCOPING

### 2.1 Assoggettamento a VAS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è sottoposto alle procedure di VAS di cui alla parte seconda del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. e della L.R. n. 6/2007, in quanto è elaborato per la valutazione e gestione dei trasporti, contiene previsioni afferenti alla pianificazione territoriale e definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti soggetti a valutazione di impatto ambientale in base alla normativa vigente.

Nel corso della procedura di *Scoping*, sulla base del Rapporto Preliminare di cui all'articolo 13, comma 1 del D.lgs. 152/2006, contenente indicazioni sui possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del programma, l'Autorità procedente è entrata in consultazione con l'Autorità competente e i vari Soggetti competenti in materia ambientale (SCA), interessati agli impatti sull'ambiente derivanti dall'attuazione delle previsioni del Piano al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale di cui all'art. 13 del D.lgs. 152/2006.

### 2.2 Fase Consultazione

In data 12.02.2016, con nota assunta al prot. 38275 del 07.04.2016, il Comune di Jesi ha trasmesso la documentazione prevista per la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art.12 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., chiedendo la condivisione degli SCA e la convocazione della Conferenza dei Servizi.

Con nota prot. n. 43245 del 22.04.2016, l'Autorità Competente, sentita l'Autorità Procedente ha trasmesso agli SCA individuati la documentazione prevista per la consultazione e ha convocato la conferenza istruttoria per il giorno 9.05.2016.

Di seguito l'elenco degli SCA:

- ASUR Marche Area Vasta 2
- Regione Marche - Servizio Territorio Ambiente Energia - Posizione di Funzione Green Economy, Ciclo dei Rifiuti, Bonifiche Ambientali, Aerca e Rischio Industriale
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Ancona
- A.R.P.A.M. - Dipartimento Prov.le Ancona
- ANAS Compartimento di Ancona
- Provincia di Ancona Settore III - Viabilità
- Regione Marche Servizio Infrastrutture, trasporti ed energia
- Segretariato Regionale per il patrimonio culturale delle Marche
- Soprintendenza Beni Archeologici delle Marche
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio delle Marche
- Comune di Monsano
- Comune di San Marcello

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- Comune di Santa Maria Nuova
- Comune di Monte San Vito
- Comune di Castelbellino
- Comune di Monteroberto
- Comune di San Paolo di Jesi
- Comune di Camerata Picena
- Comune di Chiaravalle
- Comune di Maiolati Spontini
- Comune di Staffolo
- Comune di Agugliano
- Comune di Polverigi
- Comune di Filottrano
- Comune di Cingoli
- Riserva Naturale Regionale Ripa Bianca di Jesi
- Provincia di Ancona Settore IV Area Pianificazione e Programmazione Territoriale di Coordinamento e di Settore - SIT

Il verbale della conferenza dei servizi, trasmesso in data 11.05.2016 prot. n. 47813, contiene gli esiti della procedura di *scoping* di VAS e i seguenti contributi tecnici espressi dagli SCA sul Rapporto Preliminare:

- ✓ Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Ancona, prot. 5980 del 05.05.2016
- ✓ Settore III della Provincia di Ancona, prot. 46231 del 05.05.2016
- ✓ ASUR Marche – Area Vasta 2, prot. 84344 del 06.05.2016
- ✓ ANAS, prot. 7493 del 09.05.2016
- ✓ Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche, prot. 2221 del 06.05.2016
- ✓ Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio delle Marche, prot. 7208 del 05.05.2016
- ✓ ARPAM prot. n. 16666 del 10.05.2016.

Con Determinazione n. 222 del 22.02.2017 si stabiliva l'assoggettamento del Piano alla procedura di Valutazione ambientale strategica e si dava atto della validità del procedimento di verifica quale procedura di *scoping* ai fini VAS.



## 3 PROCEDURA ADOTTATA

### 3.1 Documentazione

Il 22.03.2021, con nota prot. n. 17970, assunta al ns. prot. n. 11807 di pari data, l'Autorità procedente ha inoltrato il Rapporto Ambientale VAS, la Sintesi non Tecnica e gli elaborati del Piano, di seguito elencati:

- a) **RAPPORTO AMBIENTALE;**
- b) **Sintesi non tecnica;**
- c) **ELABORATI GRAFICI**

1.2 Relazione generale

1.3 Interventi di moderazione del traffico – schede progettuali

#### **QUADRO CONOSCITIVO**

2.1.1 Classifica funzionale della viabilità – ambito sovracomunale

2.1.2-3 Classifica funzionale della viabilità – ambito comunale

2.2 Offerta di sosta veicolare nell'area centrale

2.3.1-5 Schema di circolazione e poli attrattori di traffico

2.3.6 Schema di circolazione e poli attrattori di traffico – centro storico

2.4.1-3 Itinerari ciclopedonali e poli attrattori di traffico

2.5.1 LIVELLO DI SERVIZIO (LOS) nell'ora di punta del mattino

2.5.2 LIVELLO DI SERVIZIO (LOS) nell'ora di punta della sera

2.6 Percorsi e fermate del trasporto pubblico e poli attrattori di traffico

2.7.1- 1.3 Localizzazione degli incidenti stradali nel periodo 2015-2017

2.8.1-3 Problematiche emergenti e linee di indirizzo per la progettazione

#### **QUADRO PROGETTUALE**

3.1.1 Classifica funzionale della viabilità – ambito sovracomunale

3.1.2-3 Classifica funzionale della viabilità – ambito comunale

3.2.1-3 Codifica degli interventi infrastrutturali proposti

3.3 Offerta di sosta veicolare nell'area centrale

3.4.1-5 Schema di circolazione e poli attrattori di traffico

3.4.6 Schema di circolazione e poli attrattori di traffico – centro storico

3.5.1-3 Itinerari ciclopedonale e poli attrattori di traffico

3.6.1 Percorsi e fermate del trasporto pubblico e poli attrattori di traffico

3.6.2 Percorsi e fermate del trasporto pubblico e poli attrattori di traffico – Area centrale

### 3.2 Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

L'Autorità Competente garantisce le verifiche di competenza in riferimento alla normativa vigente alla data di deposito dell'istanza, avvalendosi a tal fine delle Linee Guida VAS.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

L'autorità competente alla VAS è individuata nell'Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del Settore IV della Provincia di Ancona.

L'Autorità procedente è individuata nel Comune di Jesi.

### **3.2.1 Iter Amministrativo**

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica risulta disciplinata dall' articolo 13 all'articolo 18 del Codice Ambiente.

Si riporta di seguito il diagramma di flusso che esplicita il coordinamento tra la fase procedurale VAS e quella di approvazione del Piano.

|  |   |
|--|---|
| <b>Il procedimento di <i>scoping</i> si è concluso con la Determinazione provinciale n.222/2017.</b> |   |
| <b>adozione del Piano e del Rapporto ambientale (AP)</b>   | <b>12.03.2021 (Delibera Giunta n. 43)</b> |
| <b>pubblicazione del Piano (AP)</b>  | <b>dal 17.03.2021</b>                     |
| <b>pubblicazione del Rapporto Ambientale sul sito web (AP)</b>                                       | <b>dal 25.03.2021 al 24.05.2021;</b>      |
| <b>pubblicazione del Rapporto Ambientale sul B.U.R. Marche</b>                                       | <b>n. 23 del 25.03.2021 (AP)</b>          |
| <b>pubblicazione del Rapporto Ambientale sul sito web (AC)</b>                                       | <b>dal 25.03.2021 al 24.05.2021;</b>      |
| <b>scadenza presentazione osservazioni</b>   | <b>24.05.2021</b>                         |
| <b>avvio fase istruttoria tecnica del rapporto ambientale del piano (AC)</b>                         | <b>25.03.2021</b>                         |
| <b>conclusione procedimento e adozione parere motivato VAS (AC)</b>                                  | <b>23.08.2021</b>                         |

### **3.2.2 Fase di Pubblicità e Consultazioni**

Il Comune di Jesi, quale Autorità Procedente, con D.G.C. n. 43 del 12.03.2021 ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica.

In data 22.03.2021, prot. n. 17970 (pervenuta in pari data ed assunta al ns. prot. n. 11807) l'Amministrazione Comunale ha trasmesso alla Autorità Competente la documentazione richiesta ai fini della pubblicazione e della consultazione.

Con nota prot. n. 12559 del 25.03.2021, l'Autorità Competente ha comunicato l'avvio del procedimento e informato della pubblicazione sul sito web del Rapporto Ambientale VAS, della Sintesi non Tecnica e degli elaborati del Piano. Il periodo della pubblicazione previsto dal Codice Ambiente (60 gg) è risultato scadere il 24.05.2021.

Con nota prot. n. 22531 del 04.06.2021 l'Autorità Competente ha comunicato all'Autorità Procedente l'avvio della fase decisionale della procedura di VAS. Come previsto all'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e recepito dalle Linee Guida Regionali, l'Autorità competente, in collaborazione con l'Autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'art. 14 ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui all'art. 14.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**

Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: [provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it](mailto:provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it)



**Dall'esame della documentazione prodotta si riscontra che l'iter seguito per la procedura di VAS del presente Piano è conforme alle prescrizioni del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., della L.R. 6/2007 e della D.G.R. 1647/2019.**



## 4 DESCRIZIONE DEL PIANO

### 4.1 Struttura del Piano

Il PUMS è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città, integrando gli altri strumenti di piano esistenti.

Il Piano è stato concepito come un “manuale pratico”, focalizzato sulla presentazione dei problemi rilevati e delle soluzioni proposte per superare i problemi di mobilità della città.

Il documento è diviso in n° 4 parti:

- **PARTE I – RIFERIMENTI NORMATIVI:** si riportano gli estremi e gli estratti della normativa inerenti le tematiche del PUMS, del RAP e della VAS;
- **PARTE II – QUADRO CONOSCITIVO:** si analizzano le tematiche inerenti domanda e offerta di traffico rilevati nel corso dei sopralluoghi, delle indagini e provenienti da documentazione approvata o in corso di approvazione;
- **PARTE III – CRITICITA', OBIETTIVI E AZIONI:** si analizzano le criticità che sono emerse nel corso dell'elaborazione del Quadro Conoscitivo, delle potenzialità e delle opportunità di sviluppo, fissando opportune strategie per il raggiungimento degli obiettivi;
- **PARTE IV – QUADRO PROGETTUALE:** sulla base di quanto emerso nell'analisi delle criticità, degli obiettivi da raggiungere e dalle azioni da intraprendere, è stata individuata una serie di interventi di varia natura da realizzare. Tali obiettivi sono stati successivamente suddivisi per orizzonte temporale di realizzabilità e di priorità di realizzazione.

### 4.2 Quadro conoscitivo

Jesi è il centro più importante dell'intera Vallesina, un bacino demografico di 120.000 abitanti circa; insieme ai Castelli di Jesi (comuni di Belvedere Ostrense, Castelbellino, Castelplanio, Cupramontana, Maiolati Spontini, Mergo, Monsano, Montecarotto, Monte Roberto, Morro d'Alba, Poggio San Marcello, Rosora, San Marcello, San Paolo di Jesi, Santa Maria Nuova, Serra dè Conti, Serra San Quirico, Staffolo) fa parte di un'area di circa 93 000 abitanti.

Il proponente ha analizzato le seguenti tematiche.

#### Mobilità privata

- Caratteristiche della rete stradale:
  1. Rete extraurbana
  2. Centro storico
  3. Area urbana di pianura
  4. Area urbana collinare
- Delimitazione di “Centro Abitato”
- Schema di circolazione
  1. Rete extraurbana
  2. Centro storico



- a. Zone a Traffico Limitato (ZTL)
  - b. Aree pedonalizzate
  - c. Mercato settimanale
  - d. Ascensori e scale mobili pubbliche
- 3. Area urbana di pianura
  - 4. Area urbana collinare
- La sosta veicolare nell'area centrale
    - 1. Localizzazione e tipologia della sosta veicolare
    - 2. Gestione della sosta a pagamento
  - Domanda di mobilità privata
    - 1. Conteggi di traffico
    - 2. Congestione della rete e Livello di servizio (LOS)
  - La movimentazione delle merci

#### Le linee del trasporto pubblico

- Offerta di Trasporto Pubblico – Linee e percorsi
  - 1. Treno
  - 2. Bus extraurbani
  - 3. Bus urbani
- Domanda di Trasporto Pubblico – Trasporto Urbano

#### I percorsi pedonali, ciclabili e mobilità “dolce”

- Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)
- Itinerari ciclopedonali
- Bikesharing e Car sharing
- Piedibus e Trasporto scolastico

#### Incidentalità

La Polizia Locale ha fornito dati di incidentalità relativi agli anni dal 2015 al 2017.

### 4.3 Criticità e obiettivi

Le criticità rilevate del Comune di Jesi sono di varia gravità ed estensione e su vari aspetti della mobilità cittadina: alcune riguardano le infrastrutture, come la presenza o meno di strade/intersezioni adeguate o di itinerari ciclopedonali; altre riguardano la regolazione della mobilità, come la sosta, le ZTL, lo schema di circolazione; altre, infine, riguardano il servizio di Trasporto Pubblico Locale.

#### Schema di rete urbano

La principale criticità generale a livello di schema di rete consiste nella disomogeneità della rete portante, che è costituita sia da strade a carreggiate separate a più corsie, che da strade a carreggiata separata a una corsia e sosta laterale e da strade a carreggiata unica. Poiché i principali itinerari di attraversamento intercettano tutte queste diverse modalità di organizzazione della sede stradale, come ad esempio la strozzatura di via Cupramontana o di via Campolungo, la capacità di deflusso lungo il percorso tende a scendere verso il valore minimo dell'itinerario. La caduta della capacità di deflusso lungo gli itinerari principali comporta il sovraccarico degli itinerari più omogenei, anche se non necessariamente predisposti al transito di traffico di attraversamento. Inoltre, la presenza di spartitraffico centrale in pieno

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

centro abitato, come ad esempio in via M. L. King o in via Verdi, costituisce un elemento di potenziale pericolo, in quanto può indurre gli automobilisti a superare i limiti di velocità consentiti.

La regolazione delle intersezioni, poi, costituisce un'altra grave criticità, in quanto la presenza di molti impianti semaforici e la presenza di intersezioni ampie ma non ben definite nelle traiettorie, costituisce un ostacolo allo sfruttamento di capacità di deflusso della strada. Questo fenomeno si verifica principalmente lungo l'itinerario di via del Lavoro – Viale della Vittoria e in via del Setificio.

**OBIETTIVI**

Nel Breve-Medio Termine l'obiettivo principale del Piano consiste nella riduzione del numero di impianti semaforici e nella messa in sicurezza degli itinerari ciclopedonali lungo la viabilità portante, mediante riqualificazione complessiva della sede stradale.

Nel Medio-Lungo Termine ci si propone di completare la maglia stradale come previsto dal Piano Regolatore, e rendere congruente la rete stradale alla sua classificazione tecnico-funzionale, allontanando i flussi di attraversamento dalla rete locale.

Centro storico

Il centro storico è caratterizzato dalla presenza di un tessuto stradale molto stretto, compatto e tortuoso, inadatto al traffico veicolare. Attualmente il traffico circolante nel centro non è elevato, ma la presenza dei veicoli non permette di valorizzarne appieno la bellezza, e costituisce un potenziale pericolo per i pedoni e i ciclisti, che devono poter circolare liberamente in carreggiata in strade di quel tipo.

**OBIETTIVI**

Nel centro storico l'obiettivo è allontanare il traffico privato, valorizzando al contempo il Trasporto Pubblico Locale e la mobilità ciclopedonale. La finalità ultima è la valorizzazione turistica e commerciale del centro storico di Jesi, che presenta molte potenzialità di sviluppo.

Trasporto Pubblico Urbano

Il Trasporto Pubblico Urbano di Jesi presenta varie criticità, che determinano la scarsa attrattività del servizio rispetto al trasporto privato. La principale criticità è l'organizzazione dei percorsi, che sono poco frequenti nella giornata e molto tortuosi nel percorso. Spesso, inoltre, ci sono molte deviazioni e variazioni di percorso, e quindi il servizio risulta particolarmente complicato da comprendere per chi non è un utente abituale (si pensi ai turisti). Alle fermate e sul sito web, poi, non sono presenti planimetrie dei percorsi, per cui risulta difficile capire se si può fare interscambio lungo il percorso. Il risultato è che quasi la metà della domanda di trasporto è concentrata nel trasporto degli studenti, determinando forti picchi di domanda in un lasso temporale molto ristretto. Il risultato è che pochi utenti, meno dell'1% degli adulti e il 4% circa degli studenti, comprano un abbonamento del bus.

**OBIETTIVI**

L'obiettivo che deve raggiungere il Trasporto Pubblico è un sostanziale incremento della domanda di mobilità, partendo soprattutto dalla popolazione residente adulta e dai visitatori occasionali. La domanda scolastica costituisce la base del servizio e deve essere mantenuta e potenziata, ma presenta l'inconveniente di avere forti picchi in ristretti periodi della giornata. Siccome il servizio viene dimensionato sulla base del periodo di picco, aumentare la domanda

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

occasionale costituisce la strada da privilegiare per aumentare gli introiti del servizio senza aumentare i costi di gestione.

Qualora la domanda dovesse aumentare molto, si potrà ripensare il servizio, programmando un incremento delle percorrenze totali, da sostenere con i maggiori incassi del servizio, innescando un circolo virtuoso di sviluppo.

Mobilità ciclopedonale

Le criticità della rete ciclopedonale sono due: la mancanza di una rete interconnessa e la mancanza di uno standard progettuale uniforme sia nelle caratteristiche geometriche che nella identificazione dei percorsi (segnaletica orizzontale e verticale).

**OBIETTIVI**

L'obiettivo è la creazione di una rete interconnessa di itinerari ciclopedonali urbani come previsto dal Biciplan approvato con D.G.C. n. 183/2014, con adeguate caratteristiche planoaltimetriche e segnaletica stradale uniforme. In ambito extraurbano, bisognerebbe proseguire nella valorizzazione dei percorsi cicloturistici lungo la valle dell'Esino, collegandoli alla rete ciclabile urbana.

Dovrà essere tenuto in conto della presenza del servizio di "Piedibus", garantendo una buona dotazione di marciapiedi in prossimità degli istituti scolastici.

Sosta veicolare nell'area centrale

Non esiste una criticità nella domanda di sosta a livello aggregato, ma varie criticità localizzate, specialmente nell'area della stazione ferroviaria e in Viale della Vittoria.

Nell'area retrostante la stazione ferroviaria (via Marco Polo) esistono grandi parcheggi gratuiti fuori carreggiata scarsamente utilizzati, mentre nel piazzale antistante la stazione e in viale Trieste la domanda è molto elevata, con presenza di veicoli in sosta irregolare. La differente domanda di sosta sui due lati della ferrovia è da attribuire principalmente alle abitudini consolidate della popolazione e alla facilità nel raggiungere viale Trieste rispetto a via Marco Polo, anche se in realtà le differenze in termini di percorrenza sono nell'ordine di 500-1.000 m.

In Viale della Vittoria la sosta è gratuita o a tempo (disco orario), ma la rotazione della sosta è insufficiente, ed è diffuso il fenomeno della sosta in doppia fila, che ostacola la marcia veicolare e crea situazioni di potenziale pericolo sia per gli automobilisti che per i pedoni e i ciclisti.

**OBIETTIVI**

Riguardo la criticità nell'area circostante la stazione ferroviaria, l'obiettivo è la redistribuzione della domanda di sosta veicolare tra i vari parcheggi già esistenti, differenziando tra sosta di lunga e di breve durata.

Nel centro storico l'obiettivo è allontanare i veicoli dalle zone più centrali, spostandole nei grandi parcheggi di attestazione esistenti e circostanti.

In Viale della Vittoria ci si propone di regolarizzare la domanda di sosta irregolare, attraverso un ripensamento della classificazione e della regolazione degli stalli.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
 Codice Fiscale n. 00369930425  
 PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

#### 4.4 Quadro progettuale, strategia per la mobilità

Sulla base delle criticità rilevate e degli obiettivi da raggiungere, sono state valutate una serie di azioni da intraprendere, e che si ritiene possano massimizzare i risultati.

Tali soluzioni saranno da valutare nel dettaglio, sulla base delle scelte che l'Amministrazione vorrà attuare nei prossimi anni in merito alla programmazione economica, urbanistica e viabilistica ed attraverso l'elaborazione di successivi piani di settore per la progettazione al dettaglio e l'approvazione degli stessi.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva delle principali AZIONI progettuali previste.

**COMUNE DI JESI**  
 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) – PROPOSTA DI PIANO  
 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA  
*Sintesi Non tecnica*

| ASPETTO URBANO                            | OBIETTIVI   | AZIONE   |
|---|---|--|
| <i>Schema di rete urbano</i>              | Riduzione del numero di impianti semaforici e nella messa in sicurezza degli itinerari ciclopedonali lungo la viabilità portante, mediante riqualificazione complessiva della sede stradale.<br><br>Completare la maglia stradale come previsto dal Piano Regolatore, e rendere congruente la rete stradale alla sua classificazione tecnico-funzionale, allontanando i flussi di attraversamento dalla rete locale.  | Adeguamento della rete esistente alla classificazione corrispondente, adeguando le sezioni tipo alla normativa vigente. Ove possibile è previsto l'allargamento dei marciapiedi esistenti e/o ricavare nuovi percorsi ciclopedonali, e d eventualmente spazi regolari per la sosta veicolare.<br><br>Per la rete di progetto si tratta di realizzare le infrastrutture previste dal Piano Regolatore vigente, secondo un ordine di priorità crescente. |
| <i>Centro storico</i>                     | Allontanamento del traffico privato, valorizzando al contempo il Trasporto Pubblico Locale e la mobilità ciclopedonale. La finalità ultima è la valorizzazione turistica e commerciale del centro storico di Jesi, che presenta molte potenzialità di sviluppo.   | Estensione delle ZTL e delle aree pedonalizzate, garantendo al contempo elevate frequenze del Trasporto Pubblico Locale, che utilizzerà veicoli di ridotte dimensioni e a basse emissioni.   |
| <i>Trasporto pubblico urbano</i>          | Incremento della domanda di mobilità.   | Riorganizzazione completa del servizio in termini di percorsi e frequenza del servizio, accorciando, rettificando e uniformando i percorsi. Tutte le linee dovranno avere un capolinea in comune e dovranno essere previsti punti di interscambio tra le diverse linee, per aumentare l'accessibilità e l'appetibilità del servizio.<br><br>Dal punto di vista tariffario non si propongono interventi.  |
| <i>Mobilità ciclopedonale</i>             | Creazione di una rete interconnessa di itinerari ciclopedonali urbani, con adeguate caratteristiche planoaltimetriche e segnaletica stradale uniforme. Valorizzazione dei percorsi extraurbani nella valle dell'Esino, collegandoli alla rete ciclabile urbana.<br><br>Dovrà essere tenuto in conto della presenza del servizio di "Piedibus", garantendo una buona dotazione di marciapiedi in prossimità degli istituti scolastici.   | Completamento e messa a norma, con standard progettuali più possibile uniformi, della rete ciclopedonale all'interno dell'area urbana  |
| <i>Sosta veicolare nell'area centrale</i> | Redistribuzione della domanda di sosta veicolare tra i vari parcheggi già esistenti, differenziando tra sosta di lunga e di breve durata, nell'area della stazione.<br><br>Allontanamento dal centro storico dei veicoli dalle zone più centrali, spostandole nei grandi parcheggi di attestazione esistenti e circostanti.<br><br>Regolarizzazione della domanda di sosta irregolare in via della Vittoria, attraverso un ripensamento della classificazione e della regolazione degli stalli. | Modifica della tipologia di sosta in circostante la stazione ferroviaria, con l'intento di aumentare il tasso di rotazione, e di migliorare l'accessibilità dei grandi parcheggi di corrispondenza, che devono restare gratuiti.   |



### **MOBILITA' PRIVATA**

- Classificazione tecnico-funzionale della rete e completamento della maglia stradale: negli elaborati grafici Tav. 3.1.3 è rappresentata la classifica funzionale articolata in sei categorie. La classificazione ha lo scopo di garantire, con le infrastrutture esistenti, la maggiore fluidità possibile agli itinerari. Dovranno quindi essere messi in atto tutti quegli accorgimenti per dare alle sedi stradali gli standard minimi richiesti, attraverso la rimozione della sosta e la modifica delle carreggiate. Dove possibile si dovranno anche attuare interventi a vantaggio della mobilità pedonale.
1. Rete extraurbana: la rete extraurbana viene sostanzialmente confermata sia nella struttura che nella classificazione.
  2. Centro storico: l'introduzione della categoria intermedia "EF", strada interzonale, permette di riclassificare corso Matteotti, attualmente strada locale "F".
  3. Area urbana di pianura: la principale modifica consiste nella "elevazione" di Viale della Vittoria e dell'itinerario via Ricci – SP362 a rango "DE", "strada interzonale". Attualmente Viale della Vittoria è poco trafficata perché i numerosi semafori rendono poco attrattivo l'itinerario. La sistemazione puntuale dei nodi e la risoluzione del problema della "strettoia" di via Cupramontana, permetterà di aumentare in modo significativo la capacità di deflusso dell'itinerario via del Lavoro – Viale della Vittoria.  
Il previsto proseguimento di via del Lavoro fino alla SP "della Barchetta" è classificato come strada "E" di quartiere. La sua realizzazione è legata allo sviluppo dell'area circostante.
  4. Area urbana collinare: la principale modifica consiste nel declassamento a strada interquartiere di via Campolungo, ma solo dopo essere potenziata (raddoppio sede stradale), e nel declassamento a Strada "E", "di quartiere" dell'itinerario Giovanni XXIII – M. L. King. Gli interventi sono strettamente interconnessi alla realizzazione dei nuovi percorsi ciclopedonali e della eventuale eliminazione dello spartitraffico centrale esistente.
- Riorganizzazione delle infrastrutture
1. Integrazioni di rete  
Sono previste n° 9 integrazioni di rete, con caratteristiche e priorità di realizzazione molto diverse tra loro. Gli interventi sono:
    - S\_02: via Cupramontana. È un problema puntuale, ma che pregiudica il corretto smistamento dei flussi veicolari in tutta la zona occidentale della città. La soluzione definitiva, nel Lungo Termine, sarebbe l'acquisizione e l'abbattimento dell'edificio interferente, per trasformare l'asse via Cupramontana – Viale della Vittoria in un grande viale urbano. Nel Breve Termine si propone di arretrare il più possibile la recinzione (1-2 metri) e l'ingresso carraio, permettendo il doppio senso di marcia, a costo di

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

sopprimere, eventualmente e per un breve tratto, i marciapiedi. L'intervento, sia di Breve che di Lungo Termine, permetterebbe di attrarre traffico dall'itinerario, moto più trafficato, di via Gallodoro – via del Prato – via XXIV Maggio;

- S\_03: collegamento via del Lavoro – via Erbarella. È un intervento inserito nel Piano Regolatore Comunale, da realizzare nel Medio-lungo Termine per la complessità, e quindi per il costo, dell'intervento. Bisogna infatti superare importanti dislivelli altimetrici. Attualmente l'intervento non risulta prioritario, ma permetterebbe di sgravare in parte via Erbarella;
- S\_04: allargamento carreggiata via Moriconi. L'intervento è legato allo sviluppo dell'area industriale, e si rende necessario per garantire il corretto incrocio dei veicoli commerciali;
- S\_05: collegamento via Moriconi – Strada provinciale “della Barchetta”. L'intervento è strettamente legato alla riqualificazione dell'ex Zuccherificio Sadam;
- S\_06: proseguimento di via dell'Industria fino via Moriconi. Come i precedenti interventi S\_04 e S\_05, l'opera è legata alla espansione della Z.I.P.A.;
- S\_07: allargamento carreggiata via del Verziere. Nel Medio-Lungo termine si vuole realizzare una viabilità tangenziale a sud dell'abitato. Si sfrutterebbe, quindi, via del Verziere, allargando il manufatto di scavalco della ferrovia e la carreggiata esistente, fino a poco prima del pastificio;
- S\_08: nuovo tratto stradale tra via del Verziere e la SP362. L'allargamento dell'intera via del Verziere non è possibile, quindi si prevede di bypassare l'abitato, ricongiungendosi alla SP362 in corrispondenza della rotatoria con via Marconi. Con l'occasione, si realizzerebbe anche una traversa di collegamento con via Fermi, per sgravare ulteriormente via del Verziere, molto stretta e senza marciapiedi.

2. Sistemazioni planimetriche delle intersezioni

La trasformazione di numerose intersezioni, regolate da semplici precedenze o da impianti semaforici, in rotatorie compatte e parzialmente sormontabili permetterà di operare una rivoluzione della circolazione della città, rendendo più immediati alcuni collegamenti fondamentali ed assicurando maggiore elasticità e flessibilità nell'utilizzo della rete stradale da parte degli utenti.

Negli elaborati grafici Tav. 3.2.1-3 sono localizzate, tra le altre cose, le principali intersezioni urbane ed extraurbane per le quali si prevedono opere di sistemazione. Si hanno interventi di diverso genere:

- Interventi di regolazione della circolazione nell'intersezione;
- Interventi di sistemazione planimetrica delle intersezioni;
- Interventi di mitigazione della velocità.

Le scelte effettuate in merito alle intersezioni sono state guidate da principi generali e casi studio sul nuovo assetto della viabilità di Jesi:

- Coerenza con lo schema di circolazione proposto;
- Ricerca di una maggiore sicurezza per tutte le componenti di traffico in gioco;
- Miglioramento degli scambi tra i differenti livelli di strade.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

Con la medesima numerazione degli elaborati grafici Tav. 3.2.1-3 si hanno:

- I\_01 Rotatoria via del Paradiso – via Montelatiere;
- I\_02 Rotatoria via del Paradiso – via degli Appennini;
- I\_03 Rotatoria via dell’Agraria – viabilità Ospedale;
- I\_04 Rotatoria via Tabano – via degli Appennini;
- I\_05 Rotatoria via Coppi – via del Burrone;
- I\_06 Rotatoria via san Francesco – via Jugoslavia;
- I\_07 Rotatoria via Cavallotti – via del Burrone;
- I\_08 Rotatoria via San Francesco – via Verdi;
- I\_09 Rotatoria via Cavallotti – via Verdi;
- I\_10 Rotatoria via Verdi – via Gramsci;
- I\_11 Rotatoria via Puccini – Nuovo collegamento con via del Lavoro;
- I\_12 Rotatoria via del Lavoro – via San Giuseppe;
- I\_13 Rotatoria Viale della Vittoria – via Erbarella;
- I\_14 Rotatoria Viale della Vittoria – via Garibaldi;
- I\_15 Rotatoria via Garibaldi – via Setificio;
- I\_16 Rotatoria via Garibaldi – via San Giuseppe;
- I\_17 Rotatoria via San Marcello – via Friuli;
- I\_18 Rotatoria via San Giuseppe – via Marche;
- I\_19 Rotatoria via del Lavoro – via Marche;
- I\_20 Intersezione via Garibaldi – via Marche;
- I\_21 Rotatoria via Ancona – via Don Minzoni;
- I\_22 Rotatoria via Tabano – via Monte Petrano;
- I\_23 Rotatoria via Ancona – via Moriconi;
- I\_24 Rotatoria SP76 – Uscita Monsano lato Nord;
- I\_25 Rotatoria SP76 – Uscita Monsano lato Sud;
- I\_26 Rotatoria via Setificio – via Granita;
- I\_27 Rotatoria Viale della Vittoria – via Papa Giovanni XXIII;
- I\_28 Rotatoria Viale della Vittoria – via San Francesco;
- I\_29 Rotatoria Viale della Vittoria – via Radiciotti;
- I\_30 Rotatoria Viale della Vittoria – via Vittorio Veneto;
- I\_31 Rotatoria Viale della Vittoria – via Cavallotti;
- I\_32 Rotatoria arco Clementino;
- I\_33 Rotatoria via XX Luglio – via Cupramontana;
- I\_34 Rotatoria via Roma – via Berlinguer;
- I\_35 Rotatoria via Roma – via Spina;
- I\_36 Rotatoria via del Verziere – Nuovo collegamento con SP362;
- I\_37 Rotatoria Nuovo collegamento con via del Verziere– via Marconi;
- I\_38 Rotatoria SP76 Uscita Jesi Centro – Lato Ovest;
- I\_39 Rotatoria SP76 Uscita Jesi Centro – Lato Est;
- I\_40 Intersezione via Mugnai – via dei Merciai.

➤ Schema di circolazione

1. Centro storico

Gli interventi nel centro storico sono complessivamente tre:

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- Unione ed allargamento delle tre ZTL esistenti in un'unica grande ZTL. In particolare l'estensione è all'intero corso Matteotti, via XX Settembre e via Mura Orientali. L'allargamento comporta lo spostamento di alcuni varchi, che diventano n°4: arco Clementino, Porta Bersaglieri, via Castelfidardo e via Andrea da Jesi. Per ridurre e ottimizzare la posizione dei varchi, di dovranno invertire i sensi unici di marcia in via delle Conce e in via Andrea da Jesi;
  - Unire le zone pedonalizzate tra loro, mediante la chiusura di corso Matteotti, nel tratto tra via Pastrengo e piazza della Repubblica. Bisognerà permettere l'accesso, con opportuni permessi e chiusura della circolazione, ai mezzi d'opera diretti al teatro comunale Pergolesi;
  - Riqualficazione di via Roma, via Cavallotti e via Vittorio Veneto, mediante l'istituzione del senso unico di marcia in direzione nord e la creazione di una "Zona 30" in parte di via Roma, per permettere l'allargamento dei marciapiedi e la regolarizzazione della sosta veicolare. In via vittorio veneto si inverte il senso unico di marcia, per scoraggiare i flussi di traffico di attraversamento, mentre nel tratto di via Cavallotti compreso tra l'Arco Clementino e via Cupramontana può essere ripristinato il doppio senso di marcia, avendo una larghezza più che sufficiente. Questo nuovo schema di circolazione permette di garantire una accessibilità simile a quella attuale, garantendo al contempo una riqualficazione del contesto urbanistico ed il miglioramento della mobilità lenta.
2. Area urbana di pianura  
Le aree di intervento sono due:
- Quartiere di via del Setificio – via Garibaldi – via San Giuseppe. Si propone di invertire l'anello circolatorio da antiorario ad orario lungo il perimetro del quartiere, al fine di ridurre il numero di svolte a sinistra, che sono più difficoltose rispetto a quelle in destra. Per migliorare la vivibilità del quartiere, si propone di istituire una "Zona 30" in tutto il quartiere. La realizzazione delle rotatorie e delle intersezioni rialzate dovrebbe indurre "naturalmente" gli automobilisti al rispetto dei limiti di velocità. Eventualmente piani particolareggiati di approfondimento potranno valutare la necessità di attraversamenti pedonali rialzati o altri strumenti di "traffic calming";
  - Via del Verziere e via Marconi. Gli interventi sono da realizzare nel Lungo Termine, a valle della realizzazione del potenziamento di via del Verziere e della nuova bretella stradale a sud dell'abitato. La ristrettezza della sede stradale e l'assenza di marciapiedi suggerisce l'estensione del senso unico di marcia esistente, che permetterà anche l'istituzione di un itinerario ciclopedonale. La nuova bretella stradale limiterà l'importanza del sottopasso alla ferrovia di via Marconi, che quindi potrà essere messa a senso unico in direzione sud, allargando i marciapiedi e aumentando la sosta veicolare.
3. Area urbana collinare  
Sono previsti n°2 interventi:

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- Il proseguimento attorno all’Ospedale, del senso unico di marcia in senso antiorario. L’intervento, non prioritario, è funzionale alla riduzione dei punti di conflitto all’intersezione con via dell’Agraria, indipendentemente dal fatto che la rotatoria venga realizzata;
- L’istituzione di due “Zone 30”: la prima delimitata dalle vie Verdi, Papa Giovanni XXIII, della Vittoria e Cavallotti; la seconda dalle vie Papa Giovanni XXIII, Sanzio, san Pietro Martire, della Vittoria. L’istituzione delle “zone 30” è finalizzata alla messa in sicurezza degli itinerari, caratterizzati da vie strette, e per scoraggiare l’utilizzo di queste vie per gli itinerari di attraversamento. Dopo una prima fase di sperimentazione, si potranno adottare provvedimenti “fisici” come dossi o variazioni planimetriche di tracciato, per indurre alla riduzione delle velocità di percorrenza.

➤ Riorganizzazione del servizio di sosta a pagamento

La proposta, in accordo al Piano di dettaglio approvato con DGC n.140/2020, prevede:

- rimodulazione del layout degli stalli soggetti alla sosta a pagamento rispetto a quanto ipotizzato nell’analisi iniziale: attuali stalli di sosta, parte degli stalli in Viale della Vittoria, parcheggio delle Conce, parcheggio Mercantini (con esclusione del parcheggio della Stazione, di via Roma e del parcheggio Centro commerciale il “Torrione”);
- adozione di soluzioni e tecnologie di smart parking per la gestione della sosta a pagamento con conseguente aggiornamento del piano degli investimenti e del modello di gestione della sosta;
- individuazione del piano tariffario e dell’aggio da riconoscere al concessionario al fine della sostenibilità dal punto di vista economico finanziario dello scenario anche attraverso l’elaborazione di più scenari;

➤ La movimentazione delle merci

Non si propongono modifiche al sistema di movimentazione delle merci.

Con l’ampliamento della ZTL del centro storico, comunque, dovranno essere concordati tempi e

modalità d’accesso dei veicoli per il carico e scarico della merce delle attività commerciali. Si rimanda quindi ad un piano particolareggiato di dettaglio.

### **LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Il servizio di Trasporto Pubblico Urbano di Jesi è stato completamente ripensato, secondo i seguenti criteri progettuali:

- Invarianza delle percorrenze annue (riferimento anno 2017), per non compromettere le voci di bilancio riservate al TPL;
- Capolinea presso la stazione FS di tutte le linee, per migliorare l’interscambio ferro-gomma e tra le diverse linee urbane;
- Linearità dei percorsi, per ridurre il tempo di percorrenza della tratta e rendere maggiormente attrattivo il servizio;
- Presenza di vari punti di interscambio tra le diverse linee, per aumentare l’accessibilità della rete;

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- Chiarezza nel percorso della linea. Tutte le linee fanno le stesse fermate per tutto il giorno. Le linee “deviate” sono poche e saranno opportunamente segnalate, per informare gli utenti del percorso parzialmente differente;
- Uniformare, per quanto possibile, il percorso di andata e di ritorno. Sono stati scelti, per quanto possibile, percorsi a doppio senso di marcia, per facilitare la riconoscibilità del servizio;
- Creazione di linee radiali e circolari, per migliorare la copertura territoriale;
- Riduzione del numero totale delle fermate, ma con la garanzia di una adeguata copertura territoriale. Secondo normativa i bus possono circolare solo su strade di livello “E” o superiore”. Concentrare le fermate sugli assi principali permette di aumentare il numero di corse in transito per ciascuna fermata, aumentandone il bacino di influenza;
- Servizio costante dal lunedì al sabato, e ridotto la domenica. Riduzioni parziali nel periodo feriale non scolastico.

**PERCORSI CICLOPEDONALI E MOBILITA’ “DOLCE”**

➤ Percorsi ciclopedonali

Il Piano riporta una serie di interventi da realizzare prevalentemente su infrastrutture esistenti, tramite la riorganizzazione degli spazi della sezione stradale. Con la medesima numerazione degli elaborati grafici Tav. 3.2.1-3, si hanno i seguenti 29 interventi:

- C\_01: Pantiere – Acquasanta;
- C\_02: C.na Gambelli – via Roma;
- C\_03: Palazzetto dello Sport Triccoli – Acquasanta;
- C\_04: via Paradiso (a nord di via degli Appennini);
- C\_05: via Paradiso – Ospedale – via Moro;
- C\_06: via Tabano – via M. L. King;
- C\_07: via Erbarelli – via Puccini – via Verdi (a nord di via Papa Giovanni XXIII);
- C\_08: collegamento via del Lavoro – via Erbarella (congiuntamente alla nuova strada di progetto);
- C\_09: via Papa Giovanni XXIII;
- C\_10: via della Libertà;
- C\_11: via Roma;
- C\_12: via della Fornace – via Diaschi;
- C\_13: via del Verziere – via del Moreggio;
- C\_14: via del Verziere (tratto in allargamento sede esistente);
- C\_15: nuovo tratto stradale tra via del Verziere e la SP362 (congiuntamente alla nuova strada di progetto);
- C\_16: via del Verziere (tratto esistente, a nord del nuovo tratto stradale);
- C\_17: via del Prato – via XXIV Maggio (ad ovest di via Marconi);
- C\_18: via Marconi;
- C\_19: SP362 tra Minonna e il ponte sull’Esino (ponte incluso);
- C\_20: via Santa Maria – via Ricci;
- C\_21: via XXIV Maggio (ad est di via Marconi) – viale Trieste (a sud di via XXIV Maggio);

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- C\_22: via Granita (chiesa di San Sabino Nuovo) – via Tessitori – Torrente Granita – via Rettaroli;
  - C\_23: via pirani – C.na Baldeschi;
  - C\_24: via Pasquinelli;
  - C\_25: via Ancona (ad ovest di via Battistoni);
  - C\_26: via della Figuretta – via Aroli – Chiesa di Santa Maria degli Aroli – via Sant’Ubaldo – via Ancona (una parte del percorso è in comune di Monsano) – ex Zuccherificio Sadam – C.na Balleani;
  - C\_27: via Ancona (a nord di via Battistoni);
  - C\_28: C.na Balleani – Svincolo Jesi Est (via Amos Zanibelli);
  - C\_29: viale dell’industria.
- Isole ambientali e interventi di moderazione del traffico – Zone 30  
Le “isole ambientali” sono quei comparti del territorio urbano racchiusi tra strade classificate come viabilità principale. All’interno delle isole ambientali devono essere ridotti i movimenti veicolari soprattutto per quanto concerne le relazioni di transito che devono comunque essere dirottate lungo la viabilità principale.  
Sono state individuate n°5 “Zone 30”, descritte estesamente nel capitolo relativo allo schema di circolazione di progetto e con la numerazione degli elaborati grafici Tav. 3.2.1-3:
- T\_01: via San Francesco. È delimitata dalle vie Verdi, Papa Giovanni XXIII, della Vittoria e Cavallotti;
  - T\_02: via Gramsci. È delimitata dalle vie Papa Giovanni XXIII, Sanzio, san Pietro Martire, della Vittoria;
  - T\_03: via Setificio. È delimitata dalle vie Setificio, Garibaldi, San Giuseppe e Granita;
  - T\_04: via Roma, tra l’arco Clementino e via Asiago;
  - T\_05: via del Verziere
- Bike sharing e Car sharing  
Per quanto riguarda il bike sharing si propone l’istituzione di sistemi di sharing di ultima generazione.  
Si può valutare positivamente l’esperienza di altri comuni italiani con il sistema del “free floating”, cioè il sistema a noleggio senza rastrelliere e punti di riconsegna. Le biciclette vengono prenotate e “sbloccate” tramite apposita applicazione da scaricare sul proprio smartphone. Si propone, eventualmente, di consentirne l’utilizzo solo all’interno del centro abitato.  
Per il servizio di car sharing, invece, si ritiene che la città di Jesi sia troppo piccola per prevedere, ad oggi, un servizio di car sharing convenzionato. Si potranno utilizzare i servizi privati comunque diffusi in tutto il territorio.
- Piedibus e Trasporto scolastico  
Non si suggeriscono modifiche alla rete di linee “Piedibus” attualmente in vigore.



## 5 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

### 5.1 Contenuti del rapporto ambientale

Nell'Allegato VI alla Parte Seconda del D.lgs. 152/2006 sono riportati i contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 13, mentre nelle Linee guida in materia di VAS (approvate con D.G.R. 1647/2019), al Cap. 3 dell'Allegato 1 – Requisiti di qualità del R.A. - sono riportati i **requisiti minimi di qualità**:

- Sinteticità ed efficacia delle informazioni
- Acquisizione delle informazioni attinenti
- Utilizzo di cartografia digitale
- Acquisizione degli esiti della consultazione preliminare
- Adeguata valutazione degli impatti
- Adeguata valutazione delle alternative
- Efficacia ed efficienza degli indicatori

Gli **ulteriori requisiti di qualità** sono:

- Modelli valutativi
- Metodi di calcolo per le valutazioni e per la definizione di alternative, mitigazioni e compensazioni
- Orientamenti per la sostenibilità.

Il Rapporto Ambientale è stato redatto secondo criteri di efficacia ed efficienza.

### 5.2 Caratterizzazione dell'ambito di influenza

#### Rete Natura 2000 e Paesaggio

Nell'area del Comune di Jesi si localizza il SIC del Fiume Esino nella Località Ripa Bianca e si estende per 406 ha e comprende la Riserva Naturale Regionale Ripa Bianca. Il SIC coincide con l'omonima ZPS.

Il presente SIC viene ritenuto di possibile esclusione dalla valutazione data la sua localizzazione marginale rispetto al centro urbano di Jesi e data la sua non assoggettabilità agli effetti diretti degli interventi del PUMS.

#### Uso del suolo

Nel caso degli interventi proposti dal PUMS, il consumo di suolo non urbanizzato risulta essere marginale, se non completamente trascurabile. Questo è dovuto alla localizzazione delle nuove opere che ricadono all'interno del territorio già urbanizzato. Di fatto, gli interventi proposti non vanno ad occupare aree vergini; al contrario, la modifica dell'assetto geometrico delle intersezioni può portare in molti casi ad una diminuzione delle aree occupate, con conseguente contrazione del consumo di suolo o disponibilità di superfici per altre destinazioni che possono aumentare la permeabilizzazione del suolo.



#### 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 (A.R.P.A.M.).

Per quanto riguarda la qualità dell'aria le criticità prioritarie per la Regione Marche sono gli Ossidi di Azoto (NO<sub>x</sub>), il particolato sottile con diametro inferiore a 10 Tm (PM<sub>10</sub>) e l'inquinante secondario Ozono (O<sub>3</sub>). Due degli inquinanti considerati critici sono imputabili al flusso veicolare oltre al Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>), al Benzene e al particolato sottile con diametro inferiore a 2.5 Tm (PM<sub>2.5</sub>).

Il monitoraggio di questi inquinanti, nell'area del Comune di Jesi, è permesso dalla presenza all'interno del comune di una centralina di rilevamento. La centralina misura il Monossido di Carbonio (CO), Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>) e i PM<sub>10</sub>. Per la misurazione di altri inquinanti si fa riferimento alla centralina più vicina, quella del Comune di Chiaravalle, che misura in aggiunta gli Ossidi di Zolfo (SO<sub>x</sub>), Ozono (O<sub>3</sub>) e i PM<sub>2.5</sub>.

Nelle analisi si prendono in considerazione i dati relativi ai PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, Biossidi di Azoto (NO<sub>2</sub>) e il Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>) nel periodo 2016/2019.

I dati dei monitoraggi delle due centraline, riportati dal sito dell'ARPA Marche, mostrano una generica diminuzione dei livelli degli inquinanti negli ultimi anni. Nello specifico si ha un miglioramento nel numero di giorni in cui si è superato il limite di 50 µg/mc, ma un aumento nell'emissione dei PM<sub>2.5</sub> che rimangono comunque al di sotto della soglia limite annua.

#### Inquinamento acustico

La Legge Regionale n. 28 del 14.11.2001, come modificata dalla L.R. 17/2004, stabilisce tempi e modalità imposte alle Amministrazioni Comunali per ottemperare alle norme in materia di inquinamento acustico.

Il Comune ha provveduto alla classificazione del proprio territorio con delibera del consiglio comunale n. 170 del 19/09/2005.

Dalle indagini condotte durante l'elaborazione della documentazione del Piano di classificazione acustica comunale è emerso che durante il giorno i valori limiti previsti vengono superati in quasi tutte le stazioni di rilevamento, mentre di notte il valore limite vengono superati solo in una stazione e due che si trovano appena sotto al limite.

Non esistendo al momento una rete di monitoraggio dell'inquinamento acustico, indicazioni del clima acustico regionale possono derivare unicamente dall'attività di controllo e/o rilevamento svolta dall'ARPAM.

#### Mobilità e trasporti

L'elaborazione di piani come il PUMS producono effetti sulla viabilità esistente in grado di riorganizzare e riclassificare la viabilità in modo da garantirne un'ottimizzazione dell'esistente; garantire la massima fluidità, sicurezza e sostenibilità agli itinerari.

Si può osservare che:

- Nell'ora di punta del mattino la congestione si trova principalmente sulle direttrici che costeggiano il centro storico della città (via del Prato e viale della Vittoria). La viabilità



che si sviluppa nell'intorno del centro storico presenta rallentamenti diffusi in virtù della densità di intersezioni e dell'elevata domanda pendolare;

- Nell'ora di punta della sera la situazione è peggiore rispetto al mattino, soprattutto nell'area in prossimità della stazione e dell'intersezione tra via Antonio Gramsci e viale Giuseppe Verdi, intersezione gestita da un impianto semaforico, dove si hanno maggiore criticità. Per il resto si registra un aumento generico di rallentamenti principalmente localizzati in prossimità del centro storico.

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

Lo schema di lavoro indicato dal Piano dovrà trovare applicazione nel tempo a seconda delle scelte in merito alla programmazione economica, urbanistica e viabilistica che l'Amministrazione

vorrà attuare nei prossimi anni.

Gli interventi previsti sono stati descritti al capitolo 4 del presente documento.

### **5.3 Analisi di coerenza**

#### Analisi di coerenza ESTERNA

Come disposto dalla normativa Comunitaria e dal Codice Ambiente, nel Rapporto Ambientale è riportato un inquadramento programmatico e pianificatorio, di cui un capitolo è dedicato al rapporto con altri piani e all'analisi di coerenza, consistente nella verifica della compatibilità degli obiettivi della presente variante con Programmi e Piani sovraordinati e con quelli di pari livello.

Il RA propone come pertinenti i seguenti piani:

- Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Tutela delle acque (PTA);
- Piano Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTC)
- Piano Energetico ambientale Regionale – PEAR 2020
- Piano Regolatore Generale (PRG);
- Piano Comunale di Classificazione Acustica;
- Strategia Regionale d'Azione ambientale per la Sostenibilità (STRAS);
- Rete Ecologica Regionale (R.E.M);

Un prospetto pone in relazione gli obiettivi generali e strategici del Piano con gli strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento. L'Autorità procedente conclude che *“Non si riscontrano incoerenze rispetto al quadro pianificatorio e programmatico, malgrado in alcuni casi gli obiettivi si rivelino non del tutto pertinenti rispetto a quelli dei Piani e Programmi definiti su scala sovralocale.”*

#### Analisi di coerenza INTERNA

Il percorso di valutazione è completato con una verifica di congruenza tra gli obiettivi generali del Piano del Traffico e le azioni che lo attuano.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

La verifica ha lo scopo di mettere in luce eventuali incoerenze tra obiettivi ed azioni che potrebbero insorgere durante il percorso di progettazione degli interventi.

Una matrice, utilizzata allo scopo, riporta nelle colonne gli obiettivi generali e nelle righe i gruppi di azione contenuti all'interno del documento di aggiornamento del Piano. L'Autorità precedente conclude che: *“Osservando la matrice è possibile notare che la maggior parte degli incroci danno esito favorevole o nullo; per tale ragione è possibile affermare che le azioni previste nell'aggiornamento del Piano sono coerenti con gli obiettivi generali indicati nel Piano stesso.”*

#### **5.4 Valutazione degli impatti ambientali previsti**

Secondo le Linee Guida Regionali per la Valutazione Ambientale Strategica il rapporto ambientale deve contenere una prima individuazione “dei possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma” (art. 13, comma 1, D.lgs. 152/2006).

La valutazione viene eseguita prendendo in considerazione le seguenti caratteristiche:

- carattere cumulativo degli effetti: gli effetti delle interazioni individuate non assumo caratteri cumulativo;
- natura transfrontaliera degli effetti: si escludono effetti transfrontalieri dei Piani, vista la sua natura puntuale e localizzata;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente: le caratteristiche dei Piani escludono possibili effetti che possono determinare rischi per la salute umana e per l'ambiente;
- entità ed estensione nello spazio degli effetti e dimensione delle aree interessate: gli effetti dei Piani ricadono all'interno dell'area urbana del Comune di Jesi, rappresentando quindi una significatività alta per la popolazione ma una significatività bassa per l'estensione del territorio in cui ricadono gli effetti;
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata: la valutazione per questo criterio viene fatta prendendo in considerazione le aree sensibili riportate nelle Linee Guida Regionali per la Valutazione Ambientale Strategica. Dalla lettura della check list riportata si può escludere che le aree in esame abbiano particolari valori o che vi siano presenti condizioni di criticità;
- effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale: non sono stati considerati in quanto non ci sono aree tutelate nell'ambito di influenza dei Piani;
- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti: nelle tabelle seguenti per ciascuna interazione vengono indicate le caratteristiche dell'effetto considerato.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
 Codice Fiscale n. 00369930425  
 PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

| POTENZIALI EFFETTI  | FREQUENZA     |           | REVERSIBILITÀ |               | TIPOLOGIA |           | SIGNIFICATIVITÀ |
|---|---------------|-----------|---------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|
|   | NON FREQUENTE | FREQUENTE | REVERSIBILE   | IRREVERSIBILE | DIRETTO   | INDIRETTO |                 |
| <b>ACQUA</b>  |               |           |               |               |           |           |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono interferire con le risorse idriche sotterranee</i>   | ✓             |           | ✓             |               |           | ✓         |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono determinare scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei) o comportare la contaminazione, anche locale, di corpi idrici</i> | ✓             |           | ✓             |               |           | ✓         | ▲▲              |
| <b>SUOLO E SOTTOSUOLO</b>   |               |           |               |               |           |           |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono determinare variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e/o qualitativi</i>  | ✓             |           | ✓             |               | ✓         |           | ▲▲              |
| <b>ARIA E CAMBIAMNETI CLIMATICI</b>   |               |           |               |               |           |           |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono comportare variazioni delle emissioni inquinanti</i>   |               | ✓         | ✓             |               | ✓         |           |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono comportare cambiamenti nelle concentrazioni di inquinanti atmosferici (variazioni della qualità dell'aria)</i>                         |               | ✓         | ✓             |               | ✓         |           | ▲▲              |
| <b>ENERGIA</b>  |               |           |               |               |           |           |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono interferire con i consumi di energia</i>   |               | ✓         | ✓             |               | ✓         |           | ▲▲              |
| <b>MOBILITÀ E TRASPORTI</b>   |               |           |               |               |           |           |                 |
| <i>Le attuazioni delle previsioni del PUMS possono influenzare il sistema della mobilità</i>  |               | ✓         | ✓             |               | ✓         |           | ▲▲▲▲            |



## 6 Monitoraggio del Piano

### 6.1 Disposizioni generali

Il monitoraggio è il processo attraverso il quale si verifica in che modo il piano o programma in esame interagisce con il contesto, valutando le modificazioni positive o negative (effetti) che derivano dall'attuazione del piano o programma stesso.

Il monitoraggio costituisce l'attività di controllo degli effetti del piano prodotti in sede di attuazione delle scelte dallo stesso definite, attività finalizzata ad intercettare tempestivamente gli eventuali effetti negativi e ad adottare le opportune misure di ri-orientamento.

In merito agli adempimenti che competono alle Autorità, si ricorda in particolare quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 art. 18 Monitoraggio:

comma 2bis *“L'Autorità procedente trasmette all'autorità competente i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate secondo le indicazioni di cui alla lettera i), dell'allegato VI alla parte seconda.”*

comma 2 ter *“L'Autorità competente si esprime entro trenta giorni sui risultati del monitoraggio ambientale e sulle eventuali misure correttive adottate da parte dell'autorità procedente”.*

comma 3 bis *“L'Autorità competente verifica lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle strategie di sviluppo sostenibile nazionale e regionali di cui all'articolo 34.”*

Si ricorda inoltre quanto previsto dal Decreto PF VAA n.13 del 17 Gennaio 2020 *“Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica”* Allegato 1 Capitolo 6:

*“ 1. Struttura logica del sistema di indicatori*

*Gli indicatori proposti devono rientrare in una logica funzionale al monitoraggio degli effetti del piano o programma e alla valutazione del contributo di questo agli obiettivi di sostenibilità ambientale...*

*2. Presentazione degli indicatori*

*Per la presentazione degli indicatori prescelti si consiglia una struttura composta da una prima parte, contenente le informazioni generali e da una seconda parte, nella quale si dà conto dell'andamento dell'indicatore in relazione agli obiettivi di sostenibilità indicati nelle strategie nazionali e regionali...*

*3. Risorse e competenze*

*Il Piano di Monitoraggio deve chiaramente indicare:*

*- i ruoli: dovrà essere indicato un responsabile interno all'Autorità Procedente per la produzione dei report di monitoraggio. Tale responsabile potrà essere coadiuvato da altri soggetti, interni o esterni all'autorità procedente, per il popolamento degli indicatori.*



- le risorse: dovranno essere indicate le risorse finanziarie necessarie per il popolamento degli indicatori e per la produzione dei report di monitoraggio. Qualora per l'attuazione del piano di monitoraggio non siano necessarie risorse, ciò andrà chiaramente indicato nel Piano di Monitoraggio stesso.

4. Periodicità per la trasmissione dei rapporti di monitoraggio

Ai fini della verifica da parte dell'Autorità competente, nel Piano di Monitoraggio occorre indicare la cadenza temporale dell'invio dei Rapporti di Monitoraggio. ..

5. Modalità per il popolamento degli indicatori

Il Piano di Monitoraggio dovrà chiaramente indicare le modalità per il popolamento degli indicatori e le fasi attuative di piano o programma che potrebbero essere associate ad una variazione significativa dei valori misurati. Per ciascun indicatore scelto, dovranno essere indicate le seguenti informazioni:

- azione, misura, fase attuativa di piano o programma correlata;
- unità di misura;
- descrizione;
- fonte del dato;
- classificazione o tipologia dell'indicatore;
- copertura spaziale e temporale.

6. Modalità di attuazione delle misure correttive

L'indicazione delle misure correttive eventualmente da adottare costituisce un elemento qualificante del Piano di Monitoraggio. Qualora sia possibile, andranno specificate le misure o le categorie di misure correttive da adottare al verificarsi di specifici problemi. In ogni caso, andranno indicati i meccanismi e le modalità di attuazione (ad esempio revisione delle norme tecniche di attuazione), affinché sia possibile agire anche a distanza di tempo quando le strutture e le persone di riferimento possono non essere le medesime rispetto a quelle coinvolte nel procedimento di approvazione del piano o programma... ”.

## 6.2 Contenuti minimi del Piano di Monitoraggio

L'Autorità Procedente deve effettuare il monitoraggio sugli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano al fine di **individuare, tra gli altri, eventuali effetti negativi imprevisti, e di adottare eventuali misure correttive.**

Per l'effettuazione del monitoraggio l'Autorità Procedente definisce d'intesa con l'Autorità Competente le modalità e gli strumenti che saranno utilizzati.

Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma.

Nel Piano debbono essere indicate le seguenti informazioni:

- Struttura logica del sistema di indicatori
- Presentazione degli indicatori
- Risorse e competenze
- Periodicità per la trasmissione dei rapporti di monitoraggio
- Modalità per il popolamento degli indicatori

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
 4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
 Codice Fiscale n. 00369930425  
 PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- Modalità di attuazione delle misure correttive.

### 6.2.1 Indicatori

Di seguito si riportano gli indicatori scelti per analizzare il presente aggiornamento del PUMS.

| ELEMENTO                   | INDICATORE DI IMPATTO    | NOME  | CODICE                     | UNITÀ DI MISURA        | DATI NECESSARI  |
|----------------------------|--------------------------|---|----------------------------|------------------------|---|
| ARIA                       | Inquinamento atmosferico | Variazione nelle Emissioni di Gas Serra     | CLI_P                      | Ton_CO <sub>2</sub>    | Stima dei carichi veicolari e delle velocità medie a 5 anni; Storico della composizione del parco veicolare |
|                            |                          | Variazioni dell'Inquinamento dell'aria      | ATM_XX_P<br>(es: ATM_CO_P) | Ton_XX<br>(es: Ton_CO) | Stima dei carichi veicolari e delle velocità medie a 5 anni; Storico della composizione del parco veicolare |
|                            | Inquinamento Acustico    | Variazione nelle Emissioni acustiche        | RUM_P                      | dB(A)                  | Stima dei carichi veicolari e delle velocità medie future   |
| MOBILITÀ<br>E<br>TRASPORTI | Mobilità dolce           | Piste Ciclopedonali                         | CICL_P                     | m                      | Tracciato dei nuovi percorsi  |
|                            |                          | Utenza ciclabile                            | N_CICL_P                   | n°                     | Stima dei flussi ciclabili futuri   |
|                            | Incidentalità            | Aree pedonali                               | APED_P                     | mq                     | Stima delle superfici future  |
|                            |                          | Zone a Traffico Limitato                    | ZTL_P                      | mq                     | Stima delle superfici future  |
| SUOLO                      | Consumo del suolo        | Consumo di suolo                            | SUO_P                      | mq                     | Tracciato delle nuove infrastrutture  |
| ENERGIA                    | Consumi energetici       | Variazione del consumo Combustibili fossili | ERG_P                      | Tep                    | Stima dei carichi veicolari e delle velocità medie a 5 anni; Storico della composizione del parco veicolare |

**Tabella 28 – Riassunto degli indicatori individuati e ritenuti idonei per la valutazione ambientale dell'aggiornamento del PUMS**



## 6.2.2 Modalità per il monitoraggio

### Atmosfera

Dal rapporto ambientale si evince: *“Le indagini necessarie per raccogliere i dati non verranno eseguite dal proponente o dallo studio che elabora il Rapporto Ambientale, ma è prevista una selezione di dati prodotti da enti che già raccolgono questo tipo di informazione. Gli enti a cui rivolgersi sono l’ACI, l’ISTAT, l’ARPA.”*

In merito si invita a definire all’interno del piano di monitoraggio con chiarezza ruoli e competenze.

In riferimento alla componente atmosfera si invita ad inserire un indicatore delle concentrazioni degli inquinanti nelle stazioni di rilevamento indicando come unità di misura il numero di superamenti e le concentrazioni medie rilevate.

### Mobilità e trasporti

Dal rapporto ambientale si evince: *“Il monitoraggio per questa componente ambientale, caratterizzato da incidentalità, piste ciclopedonali, aree pedonali e zone ZTL, viene effettuato con la raccolta di informazioni derivanti dalle attività di rilievo di traffico, dalla quantificazione metrica delle piste ciclopedonali, delle ZTL e delle aree pedonali che vengono realizzate nel tempo.*

*Questi indicatori sono misurabili direttamente dal proponente, mediante l’installazione di radar per il rilievo del traffico e la quantificazione per le piste ciclabili, le ZTL e le aree pedonali realizzate.*

*Si suggerisce l’installazione di contatori ciclabili nelle sezioni urbane di maggiore affluenza. Il sistema è composto da un totem informativo ad uso esclusivo della ciclabile che rileva il passaggio di ciclisti lungo la pista tramite spira induttiva installata sotto l’asfalto e ne tiene il conteggio annuale, mensile o giornaliero in memoria, mostrandolo sul display informativo. In questo modo l’Amministrazione Comunale potrà consultare quanti utenti hanno usufruito del percorso, incentivandone l’uso futuro. Il conteggio dei ciclisti viene eseguito tramite spira ad induzione elettromagnetica posta sotto l’asfalto progettata per la sola rilevazione di biciclette, la spira garantisce capacità di rilevazione ottimale e assenza di manutenzione.*

*Il ricalcolo dell’indicatore INC considerando le variazioni dei flussi e delle dotazioni infrastrutturali permette di stimare la variazione della pericolosità delle reti di progetto.”*

In merito si ritiene che l’installazione dei contatori ciclabili dovrà essere prevista all’interno del piano di monitoraggio, prevedendone le risorse.

Circa l’incidentalità si invita a prevedere indicatori distinti da riferire alla sicurezza dei ciclisti e dei pedoni, che permetta di verificare se i vari attraversamenti e/o percorsi siano adeguati o debbano essere modificati (illuminazione, modalità costruttive, ...).

### Consumo di suolo

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

Dal rapporto ambientale si evince: *“Il consumo di suolo risulta essere un dato trascurabile in quanto gli interventi proposti dal PUMS risulta essere localizzati all’interno del Comune di Jesi e su aree principalmente già urbanizzate, se non esclusivamente, ma per comprendere se i Piani hanno dato un indirizzo corretto allo sviluppo della viabilità e che rispetti il principio del risparmio di suolo è necessario quantificarne lo sviluppo. Il suolo occupato dalle nuove infrastrutture è calcolato come segue:*

- *Strade: viene assegnata una lunghezza standard dedotta dalla classificazione funzionale e moltiplicata per la lunghezza del tracciato;*
  - *Parcheggi: viene calcolata l’area delle nuove superfici a parcheggio.*
- La ripartizione brown/green è effettuata con le stesse modalità descritte per l’indicatore di stato. La variazione di metri quadrati rispetto allo stato di fatto costituisce l’indicatore di pressione.*

*Si tratta di un calcolo lungo e complicato, per questo motivo si è deciso eseguire il calcolo per le future nuove infrastrutture di viabilità che verranno realizzate indicando come scenario zero lo stato attuale.”*

In merito si invita a definire all’interno del piano di monitoraggio con chiarezza ruoli e competenze.

#### Energia

Dal rapporto ambientale si evince: *“Il monitoraggio della componente ambientale Energia, per la valutazione degli effetti del PUMS, avviene attraverso la stima dei consumi di combustibili fossili futuri basata sull’entità futura dei flussi e delle velocità medie di percorrenza, dedotte dal modello di traffico, nonché sulla composizione del parco veicolare a 5 anni, desunta dall’analisi dello storico del parco veicolare.*

*La differenza rispetto all’indicatore di stato permette la stima dell’indicatore di pressione.”*

**In merito al Monitoraggio descritto dal proponente nel paragrafo 10 del rapporto ambientale e sopra sintetizzato, si osserva che lo stesso risulta carente per quanto riguarda i seguenti aspetti:**

- **Il sistema degli indicatori deve essere implementato inserendo almeno i seguenti indicatori:**

1. **indicatore delle concentrazioni degli inquinanti nelle stazioni di rilevamento (unità di misura: numero di superamenti e concentrazioni medie rilevate).**
2. **Indicatori di sicurezza stradale riferiti ai ciclisti e ai pedoni che permettano di verificare se i vari attraversamenti e/o percorsi siano adeguati o debbano essere modificati (illuminazione, modalità costruttive ...);**
3. **Indicatore di impatti sui beni tutelati (cfr. Contributo Soprintendenza capitolo 7 della presente istruttoria).**

- **Le informazioni relative all’andamento degli indicatori devono specificare l’intervallo temporale di riferimento in relazione allo stato attuale e agli interventi previsti dal piano (breve, medio e lungo termine).**



- Il Piano di monitoraggio deve chiaramente indicare ruoli e risorse (cfr, Decreto PF VAA n.13 del 17 Gennaio 2020 “Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica” Allegato 1 Capitolo 6 punto 3)
- Il Piano di monitoraggio deve indicare le misure correttive da adottare al verificarsi di specifici problemi. (cfr, Decreto PF VAA n.13 del 17 Gennaio 2020 “Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica” Allegato 1 Capitolo 6 punto 6).

Considerato quanto sopra, si ritiene che il Piano di monitoraggio debba essere implementato e allineato con quanto previsto dalle suddette norme al fine di garantire a questa Autorità Competente di esprimersi sui risultati del monitoraggio ambientale e sulle eventuali misure correttive adottate da parte dell'autorità procedente, così come previsto dalle recenti modifiche all'art. 18 del D.Lgs. n. 152/2006.

### 6.3 I Rapporti di Monitoraggio

Il monitoraggio trova attuazione nella misurazione periodica dei suddetti indicatori appositamente selezionati. Esso dovrà avere riscontro nell'attività di reporting, da effettuarsi periodicamente ogni 2 anni, che ha la funzione di conservare la memoria del piano. L'archivio dei rapporti ha anche la funzione di processo di apprendimento che avviene anche attraverso errori (di previsione, valutazione e scelta politica, etc).

Gli indirizzi per il monitoraggio contenuti al presente capitolo dovranno essere inseriti nell'apparato normativo dell'aggiornamento del PUMS.



## 7 Consultazioni

### 7.1 Contributo dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA)

Alla data di redazione della presente relazione istruttoria risultano pervenuti all'Autorità Competente i contributi tecnici degli SCA redatti, a seguito dell'esame e valutazione del rapporto ambientale, che vengono allegati alla presente relazione istruttoria.

1. **ASUR** prot. n. 61345 del 07.04.2021, ns. prot. N. 14154 di pari data:  
*"... Preso atto che tale Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si propone come migliorativo della situazione già in essere, per quanto di specifica competenza, si formulano le seguenti osservazioni:*
  1. *le attuali condizioni del sottosuolo non dovranno essere interessate da variazioni significative;*
  2. *la stabilità della zona dovrà rimanere inalterata anche a seguito della realizzazione delle singole opere;*
  3. *dovrà essere limitata la produzione di polvere dovuta alla movimentazione dei mezzi pesanti sul terreno nonché dei mezzi per il trasporto di materiale necessario allo svolgersi delle diverse lavorazioni, particolare attenzione pertanto dovrà essere rivolta a tutte quelle operazioni che possono determinare emissioni diffuse di polveri durante le fasi di cantiere, al fine di ridurre al minimo l'impatto sulla componente atmosferica;*
  4. *dovrà essere previsto, contestualmente alla realizzazione dei lavori, il ripristino/compensazione della vegetazione rimossa a causa dell'intervento;*
  5. *dovranno essere adottate tutte le soluzioni disponibili, atte a mitigare l'incremento del traffico veicolare e il conseguente inquinamento atmosferico e acustico"*.
2. **Comando provinciale dei Vigili del Fuoco Ancona** prot. n. 7551 del 21.04.2021, ns. prot. n. 17012 di pari data:  
*"... da quanto potuto esaminare non si rilevano aspetti riconducibili ad attività soggette ai controlli dei Vigili del Fuoco ai sensi del DPR 151/2011.*  
*Al contempo si precisa che, nel caso in cui l'intervento in progetto preveda la messa in esercizio di attività soggette al controllo dei Vigili del Fuoco ai sensi dell'All. I del DPR 151/2011 (ad es. autorimesse, depositi, distributori carburanti, officine meccaniche), ai fini antincendio devono essere preventivamente attivate le procedure previste dagli artt. 3 e 4 del citato DPR a cura del titolare dell'attività. Le stesse procedure dovranno essere altresì corredate dalla documentazione individuata ai sensi del DM 07/08/2012"*.
3. **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio** prot. n. 8817 del 22.04.2021, ns. prot. n. 17082:  
*"... al fine di ottimizzare la coesistenza delle funzioni proposte con i valori storico-culturali e paesaggistici del contesto territoriale (urbano ed extraurbano), si esprimono le seguenti principali indicazioni:*

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

- *Relativamente alla realizzazione delle rotatorie, in fase di progettazione occorrerà verificare preliminarmente le possibili interferenze con elementi urbani, edifici e siti di interesse storico-culturale, sottoposti alle disposizioni di tutela ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. (es. piazze pubbliche, edifici monumentali, aree archeologiche), al fine di escludere alterazioni significative sulle relazioni visive, storico-culturali e simboliche con i beni tutelati;*

- *Nel merito dell'attività di monitoraggio e gestione del Piano, considerato che il centro storico, gli edifici monumentali e le aree archeologiche rappresentano un'eccezionale forza culturale e turistica, si auspica che possano essere individuati degli indicatori in grado di verificare nel tempo l'insorgere di eventuali impatti sui beni tutelati (stato di conservazione, accessibilità e fruibilità), al fine di apportare eventuali azioni e misure di mitigazione e/o adeguamento in sede di aggiornamento del Piano.*

*Questo Ufficio, in ogni caso, potrà esprimere tutte le ulteriori valutazioni di competenza, che potranno scaturire dall'esame della successiva fase di progettazione, al momento della richiesta di parere ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. ”.*

**4. Provincia di Ancona Settore III Area 3.4 Amministrativa, Concessioni, Autorizzazioni ed Economato prot. n. 20289 del 18.05.2021:**

*“... per quanto desumibile dalla documentazione prodotta si osserva quanto segue:*

*1) non è corretta l'individuazione cartografica ( tav. 2.1.1 – 2.1.2 – 2.1.3 ) del tracciato, loro nomenclatura e classificazione funzionale delle strade provinciali; la cartografia dovrà esser aggiornata sulla base di quella pubblicata nel sito Istituzionale di Questo Ente nella pagina Viabilità / catasto stradale provinciale; si rammenta che la classificazione funzionale delle strade compete all'Ente Proprietario della strada ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 495/92 (regolamento di esecuzione del codice della strada);*

*2) le fermate dei veicoli adibiti al trasporto pubblico ( tav. 2.6 ) devono essere conformi ai requisiti di sicurezza previsti dal D.L.vo n. 285/92 ( nuovo codice della strada ) e dotate dell'autorizzazione prevista dallo stesso strumento legislativo;*

*3) gli interventi di riqualificazione delle intersezioni che interessano le strade provinciali dovranno essere conformi al D.M. 19.04.2006 Ministero Infrastrutture e Trasporti ed al D.L. vo n. 285/92; preventivamente concordati con gli Organi Competenti di Questa Amministrazione;*

*4) gli itinerari ciclopedonali (art. 2 D.L.vo n. 285/92) previsti in concomitanza delle strade provinciali dovranno svilupparsi su sede propria.*

*Si rammenta che qualsiasi intervento che interessa le strade e relative fasce di rispetto di competenza di Questo Ente è soggetto alle autorizzazioni previste dagli artt. 20 e 21 del D.L.vo n. 285/92.”*

L'Autorità Procedente nella Relazione istruttoria sulle osservazioni al Piano, trasmessa a questa Autorità con nota prot. n. 47836 del 06.08.2021, assunta al ns. prot. n. 31165 dei pari data afferma che: *“Le osservazioni e i contributi/pareri che sono giunti all'Ente per competenza o per conoscenza circa il PUMS e per la valutazione ambientale Strategica (VAS) saranno integralmente riportati ed accolti inserendoli nella proposta di approvazione di Piano una volta espresso il parere motivato per la Vas.”.*



## 7.2 Esame delle osservazioni pervenute

Ai sensi dell'art. 15 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. l'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'articolo 14.

Presso la scrivente Autorità non sono pervenute osservazioni inerenti la procedura di VAS.

Presso l'Autorità Procedente sono pervenute osservazioni al Piano, per le quali ha provveduto a redigere apposita **Relazione istruttoria sulle osservazioni al Piano**, trasmessa a questa Autorità con nota prot. n. 47836 del 06.08.2021, assunta al ns. prot. n. 31165 dei pari data.

Per ogni osservazione pervenuta si è costruita una tabella con le seguenti colonne:

- **SINTESI DELL'OSSERVAZIONE:** elaborazione sintetica dell'osservazione, dove non è possibile sintetizzare si rimanda al documento integrale.

- **AREA TEMATICA:** ad ogni osservazione è stata associata una area tematica di riferimento del PUMS

- **CONTRODEDUZIONI TECNICHE:** risposta estesa all'osservazione effettuata con motivazione della controdeduzione.

- **PROPOSTA DECISIONE:** risposta di sintesi all'osservazione effettuata. Le controdeduzioni sono state classificate nel seguente modo:

**ACCOGLIBILE:** Osservazione che entra nel merito dei contenuti del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) e il cui contenuto è esattamente in linea con le strategie ed obiettivi di piano.

**ACCOGLIBILE PARZIALMENTE:** Osservazione che entra nel merito dei contenuti del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) e il cui contenuto è in parte in linea con le strategie ed obiettivi di piano.

**NON ACCOGLIBILE:** Osservazione che entra nel merito dei contenuti del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) e il cui contenuto è non in linea con le strategie ed obiettivi di piano.

**CONDIVISIBILE:** Osservazione/rilievi a carattere generale condivisibile, ma i cui contenuti non sono da ricercare nel PUMS.

**NON PERTINENTE:** Osservazione/rilievi estranea ai contenuti del PUMS.

In questa relazione sono state le osservazioni pervenute entro i termini e fuori termine in relazione all'adozione della proposta di piano.

Per quanto riguarda le azioni segnalate nel Rapporto Ambientale, queste non sono state oggetto di osservazione.

Questa Amministrazione Provinciale, individuata quale autorità competente nella procedura di VAS, prende atto dell'impostazione dell'istruttoria effettuata dal Comune di Jesi, e ritiene che tali documenti risulteranno di estrema utilità al Consiglio Comunale nella fase decisionale sulle singole osservazioni.

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

Pertanto, questo ufficio provinciale, nell'ambito delle competenze attribuite dal codice ambiente, **esamina, in questa fase, esclusivamente le osservazioni ed i contributi pervenuti che hanno come specifico oggetto il rapporto ambientale e gli ulteriori documenti prodotti per la VAS.**

**Tuttavia alcune osservazioni pervenute al Comune di Jesi, pur essendo riferite al Piano, riguardano l'orizzonte temporale degli interventi (medio e lungo termine), aspetto che potrebbe avere ripercussioni anche in materia ambientale. Per tale motivo questa Autorità ritiene di fondamentale importanza che vengano definiti in un cronoprogramma gli interventi da effettuare nel breve, medio e lungo termine e che il Piano di Monitoraggio venga calibrato in base alle tre tempistiche.**



## 8 Parere istruttorio

Ai sensi dell'art.15 del Codice Ambiente, della L.R. 6/2007 e della D.G.R. 1647/2019, l'Autorità Competente esprime il proprio parere motivato sulla valutazione ambientale del Piano.

Pertanto questo Ufficio, incaricato dell'istruttoria tecnica della Valutazione Ambientale Strategica

- valutata tutta la documentazione presentata;
- richiamati gli esiti della verifica effettuata con riferimento alla normativa nazionale e regionale, in merito alle caratteristiche del Piano e alle caratteristiche degli impatti sulle aree potenzialmente interessate dall'intervento;
- considerati i pareri espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e le osservazioni pervenute;

### DICHIARA

1. di considerare il rapporto ambientale sostanzialmente conforme alla disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
2. di considerare il rapporto ambientale sostanzialmente conforme alla disciplina di cui alla D.G.R. 1647/2019;
3. di esprimere parere di compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni ed indicazioni fornite dai Soggetti Competenti in materia Ambientale individuati e da questa Autorità, che dovranno essere tenute in considerazione in sede di approvazione del Piano stesso. In particolare:
  - In relazione all'orizzonte temporale degli interventi si chiede di definire un cronoprogramma degli interventi da effettuare nei tre termini: breve, medio, lungo;
  - Il Piano di Monitoraggio dovrà contenere tutte le informazioni previste dall'art. 18 del D.Lgs.152/06 e dal Decreto PF VAA n.13 del 17 Gennaio 2020 "*Indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica*" Allegato 1 Capitolo 6 definendo competenze e risorse (cfr. capitoli 6.1 e 6.2 della presente istruttoria);
  - Il sistema degli indicatori deve essere implementato inserendo almeno i seguenti indicatori: indicatore delle concentrazioni degli inquinanti nelle stazioni di rilevamento, indicatori di sicurezza stradale riferiti ai ciclisti e ai pedoni, indicatore di impatti sui beni tutelati (cfr. capitoli 6.1 e 6.2 della presente istruttoria)
  - Le informazioni relative all'andamento degli indicatori devono specificare l'intervallo temporale di riferimento in relazione allo stato attuale e agli interventi previsti dal piano (breve, medio e lungo termine).

**SETTORE IV**  
**4.3 - Area Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**  
**4.3.1 - U.O. VALUTAZIONI AMBIENTALI**



Via Menicucci, 1– 60121 ANCONA - Tel. n. 071/5894401-403-607  
Codice Fiscale n. 00369930425  
PEC: provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it

4. **di invitare l’Autorità Procedente a dar merito in un apposito documento, allegato al Piano, di come le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano stesso e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni, dando atto dell’avvenuto recepimento del Parere Motivato dell’Autorità Competente, ovvero indicando puntualmente le ragioni per le quali si è parzialmente o totalmente disatteso quanto contenuto nel parere motivato stesso.**

**Questa Autorità ritiene di dover precisare che, qualora in sede di approvazione del Piano oggetto della presente valutazione venissero introdotte modifiche sostanziali (quali ad esempio le variazioni conseguenti all’eventuale accoglimento di osservazioni/opposizioni), sarà necessario valutare la conformità del piano modificato rispetto all’esito della presente valutazione; in tale caso sarà onere dell’Autorità Procedente evidenziare detta circostanza all’Autorità Competente, attraverso apposita dichiarazione circa la portata delle modifiche introdotte.**