



Piano
Territoriale di
Coordinamento
Provinciale

Relazione Tecnica

VARIANTE 2006

Adottata con Delibera
di Consiglio Provinciale
n° 90 del 06/09/2007



Provincia di Ascoli Piceno
Medaglia d'oro al Valor Militare per Attività Partigiana

RELAZIONE TECNICA

INDICE

•	INTRODUZIONE	2
•	ELABORATI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI GENERALI COMUNALI	5
•	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DEI P.R.G.	7
•	MISURE PER GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' DEI LUOGHI URBANI E L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	15
•	MISURE DI TUTELA DEI CENTRI STORICI E NUCLEI STORICI MINORI	18
•	MISURE DI REGOLAMENTAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI	19
•	RETE STRADALE E MOBILITÀ	20
•	IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ NEL P.T.C.	22
•	CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE, PROVINCIALE E REGIONALE	26
•	CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE E LA LOCALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE COMMERCIALE	27
•	CENSIMENTO DEI FABBRICATI IN ZONA AGRICOLA E NORMATIVA SUGLI INTERVENTI EDILIZI AMMESSI	30
•	AREE SOGGETTE A RISCHIO DI INCIDENTI INDUSTRIALI	31
•	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)	47
•	BIOEDILIZIA – INCENTIVI	49
•	LE RETI ECOLOGICHE	51
•	LA RETE DELLA “MOBILITÀ DOLCE” DELLA PROVINCIA DI ASCOLI PICENO E IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI	56
•	REGOLAMENTAZIONE DELLE ANTENNE PER LA TELEFONIA MOBILE	60

INTRODUZIONE

Pur consapevoli che alle due nuove Province (Ascoli Piceno e Fermo) che saranno avviate dal 2009 spetterà naturalmente il compito di programmare autonomamente il proprio disegno di sviluppo adottando, ciascuna di esse, un proprio "Piano Territoriale di Coordinamento", due sono essenzialmente le ragioni che giustificano la necessità di una revisione del PTC vigente:

1. la necessità di adempiere agli obblighi imposti da normative di settore rappresentate dalla L.R. 26/99 modificata dalla L.R. 15/02 che prevede la sospensione del rilascio di nuove autorizzazioni alla apertura di grandi strutture di vendita fino alla specifica approvazione della variante al PTC e dal decreto del Ministero LL.PP. del 09.05.2001 che stabilisce i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
2. la necessità di adottare una serie di scelte inerenti il dimensionamento dei PRG, le aree produttive, la tutela dei centri storici, la salvaguarda delle biodiversità, la sostenibilità ambientale ed altro che, se rinviate nel tempo, rischierebbero di compromettere il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile contenuti nel nostro progetto politico-amministrativo.

A sei anni (18.07.2000) dall'adozione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ascoli Piceno ed a quattro (17.12.2002) dalla sua definitiva approvazione ma, quel che più conta, a ormai dieci dalla collocazione delle principali analisi territoriali che l'hanno sostenuto e dalle discussioni che ne hanno definito le generali coordinate di orientamento, sembra del tutto giustificata l'intenzione di trarre qualche considerazione di bilancio e di tracciare, di conseguenza, le prime linee di aggiustamento e di prospettiva per l'aggiornamento del Piano.

Un modello, quello del P.T.C. di Ascoli, fondato su indirizzi di azione rivolti ai due grandi temi territoriali trasversali (la tutela e valorizzazione del vasto patrimonio ambientale e storico/culturale dei luoghi piceni e la razionalizzazione e sviluppo della rete infrastrutturale) e ai cinque grandi ambiti geografici, in cui è ragionevolmente articolabile il territorio provinciale (la fascia costiera, la montagna, la valle del Tronto, la valle dell'Aso e la valle del Tenna).

Le ragioni di un apprezzabile "aggiustamento di tiro" risiedono nella dinamica evolutiva delle trasformazioni sociali, economiche e territoriali che hanno in questi ultimi anni dimostrato la gravità delle compromissioni ambientali e delle disfunzioni prodotte dall'industrialismo prima e dalla terziarizzazione poi; fenomeni evolutivi che dimostrano, peraltro, una crescente insofferenza per ogni volontà di pianificazione e di ordinato sviluppo e che denunciano il carattere non congiunturale delle "debolezze" che lo stesso Piano indica nelle sue parti analitiche.

E' sufficiente, a questo proposito, un semplice accenno al crescente degrado della qualità dell'aria nelle aree urbane e della qualità dell'acqua e della funzionalità del suo ciclo naturale.

Si tratta di rivedere il Piano sottolineando la centralità delle politiche di riqualificazione del patrimonio ambientale e culturale esistente, puntando in modo deciso ad obiettivi di mantenimento e di ripristino dell'integrità fisica dei luoghi e di coerente valorizzazione dell'identità culturale delle genti, dei manufatti e dei paesaggi che li caratterizzano.

Rivedere il Piano, ma non solo. Si tratta anche di riprendere le sue principali indicazioni proseguendo in un'azione di progettualità e di approfondimento soprattutto laddove esso non è riuscito a dispiegare tutta la potenzialità che il ricco arco di proposte e di intenzioni sembrava promettere.

Ribadendo l'impostazione di metodo, va forse compiuta qualche correzione ed integrazione di merito. Pur relazionata in modo coerente con la proposta di assetto spaziale di riequilibrio dell'attuale "asimmetria" territoriale (peso eccessivo dell'insediamento costiero, abbandono della montagna, disordine e degrado delle valli investite dall'insediamento industriale, sottovalutazione del patrimonio ambientale e culturale della collina), la proposta di Piano, ad una lettura a distanza di quasi dieci anni, pare troppo carica di "buone intenzioni" non strutturate: molti, troppi progetti in rapporto alla capacità di gestione. Impossibile, peraltro, che a gestire questi progetti, o comunque a valorizzarne i risultati, possano essere esclusivamente chiamati, come è stato nei fatti, i soli apparati dedicati all'urbanistica e al pesante lavoro di controllo della pianificazione comunale.

Lo stesso utilizzo del termine "Studio di Fattibilità" risulta abbastanza improprio rispetto al materiale prodotto, sostanzialmente descrittivo (e dunque più propriamente definibile come "quadro conoscitivo") e propositivo (e dunque più propriamente definibile come "indirizzo di Piano"); esso denuncia, forse, l'illusione che in fondo il compito fondamentale del Piano risiedesse esclusivamente nella definizione di un quadro articolato e coerente di prospettive, tanto più efficace quanto più ricco di stimoli per l'azione di governo locale e non fosse necessario, bensì, dotare questo quadro di solidi strumenti di fattibilità, certi, ragionevolmente ancorati alle risorse disponibili ed alle volontà espresse e perseguite dagli amministratori.

A distanza di anni, pur apprezzando la coerenza dell'impianto generale e questa ricchezza di suggerimenti e di intuizioni, appare evidente l'incompiutezza delle proposte e la mancanza di una loro concreta programmazione (soggetti, risorse economico-finanziarie da impegnare, tempi di realizzazione); in una parola, il carattere prevalentemente evocativo e scarsamente operativo delle proposte formulate.

Assieme all'aggiustamento della prospettiva generale, dunque, da rendere più apertamente sensibile alle difficoltà dell'ambiente, su cui costruire proposte di mobilità dolce e pervasiva, ancor più capace di ingenerare politiche di valorizzazione dell'identità culturale dei luoghi, ciò di cui si sente la mancanza, in conclusione, è la definizione di Studi di Fattibilità, che sappiano scegliere tra le molte proposte avanzate quelle più direttamente attinenti alla competenze provinciali, su cui costruire un quadro documentato e realistico di obiettivi, risorse finanziarie, capacità operative e di gestione.

Un minore e più giustificato numero di obiettivi (traducibili in politiche, interventi ed opere), su cui concentrare le energie del mandato amministrativo e su cui misurare l'effettiva volontà di tutela e miglioramento dell'integrità fisica e della identità culturale dei luoghi piceni: su queste volontà può fondarsi la prospettiva di una rinnovata ipotesi di sviluppo sostenibile e duraturo.

Ciò naturalmente richiede una approfondita rilettura delle scelte di struttura del Piano, e la individuazione, per ciascuna area geografica in cui il Piano è articolato, di quali, tra gli "strumenti e progetti" proposti, possieda le caratteristiche di operatività e fattibilità relazionabili con le condizioni e le prospettive di mandato.

Risulta necessario definire priorità e fattibilità di alcuni interventi: Parco Marino del Piceno, sistema della mobilità dolce che utilizzi i tracciati su ferro, riqualificazione e

miglioramento delle qualità ambientali presenti sulla fascia costiera, riqualificazione e potenziamento del turismo attraverso interventi che garantiscano un ampliamento del periodo di utilizzo delle attrezzature (Terme, Congressi, Riserve naturali, ecc.), Progetto AFA di connessione mare-monte, dalla costa (Fermo) al Parco Nazionale dei Monti Sibillini (Amandola), qualificazione delle aree produttive di interesse provinciale, ecc.

Quanto detto naturalmente ripropone la strumentazione istituzionale e tecnica che già il Piano, con grande chiarezza, suggeriva: l'Ufficio di Piano, il Coordinamento Intersettoriale, il Comitato di Consulenza, la Conferenza dei Sindaci e la Consulta economico/sociale.

A questo proposito, il bilancio può dirsi sostanzialmente positivo: l'Ufficio si è infatti definitivamente consolidato e oggi può dirsi dotato di un efficiente SIT al servizio del Piano, anche se è evidente l'affanno a cui è costretto rispetto alla crescente domanda di indirizzo e controllo della pianificazione comunale, ed è perciò oggettivamente ancora lontano dalle prestazioni che un impegno di "pianificazione continua" richiede.

Analogamente non sfugge il grande significato che in questi primi due anni di mandato amministrativo ha ricoperto il lavoro compiuto dal "Tavolo provinciale di programmazione economica" che ha prodotto importanti documenti di indirizzo e di accordo. Ma, anche in questo caso, permane la preoccupazione di una persistente distanza tra attività di programmazione e di impegno nei due diversi mondi: quello economico da un lato e quello della pubblica amministrazione dall'altro.

Infine, va colto positivamente l'impegno concreto a contrastare l'idea di una attività amministrativa e di governo del territorio sostanzialmente espressa per parti e per settori, operando, al contrario, con una forte tensione all'integrazione ed alla gestione intersettoriali delle scelte di pianificazione.

Fatta questa necessaria premessa nei successivi paragrafi si analizzeranno ed illustreranno le proposte di modifica che si intendono apportare e le motivazioni che ad esse sottendono.

ELABORATI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI GENERALI COMUNALI SOTTO IL PROFILO GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO ED IDROGEOLOGICO

Le modifiche apportate all'articolo 9 delle n.t.a. del P.T.C. nascono da esigenze e circostanze di diversa natura: in primo luogo dalla necessità di armonizzare le disposizioni dell'articolo con alcune circolari in passato emanate dalla Provincia - in particolare la circolare del 07.04.95 in cui veniva definito uno standard per la redazione delle indagini a corredo degli Strumenti Urbanistici.

L'art. 9 del P.T.C. attualmente vigente non prevede inoltre nell'ambito del P.R.G. la redazione di una carta fondamentale quale appunto la "Carta della vocazionalità" per le aree oggetto di trasformazione urbanistica, la quale costituisce invece il principale elemento di verifica sotto il profilo geologico-geomorfologico delle scelte di Piano, nonché la carta di base per la definizione della fattibilità geologica ai sensi del quadro H del D.M. 11.03.88. Si è ritenuto pertanto necessario colmare questa lacuna.

Successivamente all'approvazione del P.T.C. infine - con Deliberazione Regionale n. 116/04 - è stato approvato il Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI), che costituisce un indiscutibile riferimento tecnico e normativo in materia di dissesto idrogeologico della Regione Marche - e quindi della Provincia di Ascoli Piceno e che ha profondamente innovato lo scenario ed il quadro tecnico di riferimento.

Alla luce di quanto sopra evidenziato si è ritenuto che per, una esaustiva valutazione degli strumenti urbanistici comunali e delle loro varianti sotto il profilo geologico, geomorfologico ed idrogeologico, le indagini di settore debbano comprendere almeno la seguente documentazione:

Indagini di I fase (relative a tutto il territorio comunale):

Cartografia in Scala 1:10.000 (nuova Carta Tecnica Regionale o 1:5.000 ove disponibile):

- carta geologica;
- sezioni geologiche significative;
- carta geomorfologica;
- carta idrogeologica;
- carta delle pericolosità geologiche e delle vulnerabilità ambientali;
- carta di trasposizione delle perimetrazioni delle aree a rischio PAI sulle tavole di azionamento;
- relazione esplicativa.

Indagini di II fase (relative ad aree di nuova previsione dello strumento urbanistico o interessate da un incremento del carico insediativo):

Cartografia in scala 1:2.000:

- carta litologico-tecnica (redatta sulla base delle risultanze della campagna geognostica e delle relative indagini in sito);
- sezioni litostratigrafiche significative (congruenti con le stratigrafie ottenute nel corso della campagna geognostica);
- carta geomorfologica con indicazione della classe clivometrica inedificabile ai sensi del PPAR (pendenza assoluta >30%) nonché ulteriori classi di pendenza che possano condizionare l'uso del suolo;
- carta delle zone a maggiore pericolosità sismica locale;

- verifiche di stabilità dei versanti (lungo le sezioni di massima pendenza topografica, nonché lungo quelle ritenute significative);
- carta di trasposizione delle perimetrazioni delle aree a rischio PAI sulle tavole di azionamento;
- carta della vocazionalità ai fini edificatori (redatta in coerenza con tutte le analisi precedenti quale sintesi delle indagini svolte);
- relazione esplicativa.

Tali elaborati possono chiaramente essere integrati da qualsiasi altro approfondimento di studio ritenuto necessario.

CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DEI P.R.G.

Le modifiche apportate all'art. 9 delle n.t.a. del P.T.C. in ordine ai criteri di dimensionamento dei P.R.G. nascono dall'esigenza di meglio precisare gli indirizzi in materia già contenuti nel vigente Piano Territoriale, in quanto l'esperienza dimostra una pressoché generalizzata tendenza a sovradimensionare le previsioni insediative nell'ambito dei P.R.G. presentati sinora in Provincia per gli adempimenti di competenza con studi ed indagini specifici peraltro poco accurati e coerenti.

La **Delibera n. 107/96 del Consiglio della Provincia di Ascoli Piceno**, allegata alle Norme tecniche del Piano territoriale, indica già infatti alcuni "riferimenti" in base ai quali sono stati forniti indirizzi ai Comuni per il dimensionamento dei PRG e suggerisce "criteri" che tengono conto di:

- **previsioni demografiche:** dinamica naturale e migratoria della popolazione, modifica della struttura per età e condizioni sociali, valutazione del "fabbisogno abitativo";
- **condizioni di sviluppo socio-economico:** valutazione della dinamica della produttività, reddito ed occupazione nei diversi settori prevalenti di attività;
- **valutazione del patrimonio edilizio esistente:** "domanda" ed "offerta" di abitazioni, sia esistenti che programmate, integrata da una analisi del patrimonio edilizio esistente in termini di consistenza, localizzazione e disponibilità all'uso;
- **valutazione delle modifiche intervenute nei modi di uso della abitazione**, in rapporto a tipologia, localizzazione, qualità delle condizioni di vita.

Un primo criterio di dimensionamento può essere costruito, sulla base delle scelte effettuate in esperienze similari, attraverso le valutazioni ed operazioni seguenti:

- **Individuazione di classi di comportamento** per i centri abitati della Provincia, in stretto rapporto con le scelte del Piano:
 - In particolare i Comuni della fascia costiera debbono **contenere** le previsioni insediative;
 - I Comuni interessati dal tracciato della "Mezzina" e dalle direttrici di valle, che possono ipotizzare un **riequilibrio medio** delle previsioni insediative;
 - I restanti Comuni che possono ipotizzare un **riequilibrio basso** delle previsioni insediative.
- Definizione di un "**algoritmo**" di riferimento che consenta di quantificare la dinamica demografica dei singoli centri abitati in funzione di:
 - **arco temporale di validità della previsione** (non maggiore di dieci anni);
 - **tasso percentuale medio annuo di incremento demografico naturale** nel decennio antecedente a quello di adozione dello strumento urbanistico;
 - **tasso percentuale medio annuo di incremento demografico migratorio** nel decennio antecedente a quello di adozione dello strumento urbanistico;
 - **dinamica della realizzazione di abitazioni** nei decenni precedenti.

Un secondo criterio di dimensionamento, idoneo per ambiti territoriali a forte incremento dello sviluppo insediativo, pone l'attenzione sulla dinamica del "consumo di suolo" (superficie impegnata dalla urbanizzazione), sulla base del quali classifica i centri abitati esistenti.

Seleziona, inoltre, alcuni centri abitati, indicati come “polarità urbane” di rilevante interesse, per la presenza di attività economiche significative, la dotazione di attrezzature di livello sovracomunale, le condizioni di accessibilità, esistente o prevista dal Piano, ecc.

Fissa come “precondizione” alla ammissibilità di incrementi della urbanizzazione l’avvenuto utilizzo di una quota consistente (75 %) delle previsioni dello strumento vigente, espresse in “Superficie utile lorda”.

Definisce alcuni “**Indicatori di sostenibilità**”, quali parametri atti ad esprimere in termini quantitativi la misura degli effetti indotti dall’insieme delle previsioni urbanistiche sul territorio comunale:

- **Riuso del territorio urbanizzato** (rapporto tra la superficie territoriale delle zone di trasformazione soggette a Piano attuativo e le zone di espansione previste dal PRG);
- **Permeabilità dei suoli urbani** (rapporto tra la “superficie permeabile” e la superficie delle zone di espansione e trasformazione);
- **Frammentazione degli insediamenti produttivi** (rapporto tra perimetro e superficie delle aree produttive);
- **Accessibilità alle stazioni ferroviarie e/o metropolitane** (rapporto tra il numero di posti auto nei “parcheggi di interscambio” ed il numero degli spostamenti su ferro con origine nel Comune dotato di stazione e in quelli confinanti);
- **Dotazione di piste ciclopedonali** (rapporto tra la lunghezza delle piste ciclopedonali, esistenti e previste in sede propria o riservata, e la lunghezza della rete stradale, esistente e prevista in ambito comunale);

Per ciascun indicatore il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale fissa un valore idoneo, in funzione della rilevanza strategica attribuita agli obiettivi ad essi correlati.

Un terzo criterio di dimensionamento tiene conto dei fenomeni che si registrano nelle città di media dimensione della Provincia, nelle quali viene espressa una domanda positiva di abitazioni da parte della popolazione insediata anche a fronte di valori costanti nel tempo della popolazione residente.

Le motivazioni di tale domanda sono riconducibili alle modifiche dello “stile di vita” che comporta una articolazione della residenza in modo nuovo (nuclei familiari costituiti da un solo componente, tendenza dei giovani ad uscire dalla famiglia di origine, immigrati da centri limitrofi e da altri Paesi, ecc.).

Sulla base di tali tendenze di trasformazione i parametri di riferimento per il dimensionamento del PRG possono essere i seguenti:

- domanda di residenze sostenuta da finanziamenti dello Stato (agevolata, convenzionata, sovvenzionata) espressa dalle diverse categorie di cittadini alla data di adozione del PRG;
- fabbisogno totale di nuove abitazioni, assumendo la quantità di residenza sostenuta dallo Stato come pari al 40% del totale;
- Confronto del dato che scaturisce dalla valutazione con il saldo migratorio e con la dinamica di realizzazione di nuovo patrimonio di residenze nel decennio precedente.

Valutazioni da effettuare per il dimensionamento delle previsioni dei P.R.G. dell’ambito provinciale

Come prima analisi del dimensionamento i Comuni dovranno effettuare il calcolo della capacità insediativa teorica utilizzando il parametro di 120 mc per ogni abitante insediabile (art. 18 L.R. n. 34/92).

Tale valore, sul quale andranno comunque determinati gli standard di Piano, dovrà essere raffrontato con le previsioni di sviluppo demografico riferite ad un arco temporale non superiore a 10 anni - da effettuarsi sulla base di quanto contenuto nella delibera di C.P. n. 107 del 20.11.1996 "primi indirizzi per la redazione dei P.T.C. Provinciale - per la redazione dei P.R.G. Comunali (valutazione del fabbisogno edilizio, determinazione della quantità e della qualità necessaria per un ordinato sviluppo insediativo e per il dimensionamento dei P.R.G. comunale).

I valori teorici proposti dalla L.R. n. 34/92 e l'ipotesi "statistica" - caratterizzata quest'ultima da un certo margine di incertezza in quanto l'andamento della popolazione, cioè la sua variazione nel tempo, dipende da un sistema complesso di fattori difficilmente simulabili mediante modelli matematici - si ritiene debbano essere riformulate utilizzando dati più vicini alla specificità dei Comuni e riferite ai seguenti parametri relativi alla popolazione ed al patrimonio edilizio esistente:

- Numero totale delle abitazioni
- Numero totale delle stanze
- Numero delle abitazioni occupate
- Numero delle stanze occupate
- Numero delle abitazioni non occupate con i motivi della non occupazione
- Numero delle stanze non occupate con i motivi della non occupazione
- Numero delle abitazioni disponibili e non disponibili per la vendita e per l'affitto
- Composizione media nucleo familiare
- Numero di famiglie
- Numero di famiglie in coabitazione

Da cui derivano:

- Numero medio di stanze per abitazione
- Numero medio di stanze per abitante
- Percentuale di abitazioni non disponibili
- Numero di abitazioni necessarie per assicurare alla data di formazione del Piano (fabbisogno attuale) un'abitazione per ogni famiglia.

I dati che scaturiranno da tali operazioni dovranno essere confrontati con i corrispettivi dati medi provinciali e regionali.

Al fine del dimensionamento degli insediamenti residenziali i Comuni dovranno tendere ad un duplice obiettivo: da un lato la necessità di affrontare il recupero e il riuso del patrimonio edilizio esistente e, in generale, degli insediamenti urbani, dall'altro la riqualificazione delle condizioni di efficienza e di accessibilità degli insediamenti esistenti, garantendo il soddisfacimento dei fabbisogni sociali ancora presenti.

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto particolare attenzione dovrà essere posta alle valutazioni relative al numero dei soggetti con disabilità residenti ed alla ripartizione della popolazione in fasce di età, in modo da individuare e calibrare nello specifico le tipologie di standard urbanistici necessari, la loro quantità, ma soprattutto la loro qualità, al fine di garantire una migliore utilizzazione della città da parte dei soggetti più "deboli" e garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni da parte dei cittadini, con particolare riferimento ad anziani, bambini e disabili.

Il recupero e il riuso del patrimonio edilizio esistente deve invece rappresentare la precondizione per avvalorare ogni proposta di crescita insediativa; il P.R.G. non deve

infatti considerare tale tema solo sotto il profilo dell'offerta potenziale, ma deve definire criteri che consentano di conseguire operativamente gli obiettivi stabiliti.

Una volta soddisfatta tale preconditione, il dimensionamento residenziale dei P.R.G. deve essere espresso nei seguenti termini:

Fabbisogno attuale Vani necessari per					Fabbisogno in proiezione Vani necessari per
Adeguamento rapporto ab/vano	Eliminazione coabitazione	Sostituzione abitazioni improprie	Vani per non residenti	Vani e sost. ab. recuperati per interventi di Piano	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento abitanti • saldo migratorio

Come riferimento per le valutazioni da effettuare si allegano alcune elaborazioni effettuate dagli Uffici della provincia per tutti i Comuni.

Una prima elaborazione formula una previsione demografica sulla base dei dati statistici degli ultimi anni, assumendo un metodo di calcolo sperimentato in situazioni simili. L'entità della crescita della popolazione nel decennio 1991-2001 (dati censimenti ISTAT) risulta molto modesta (valori massimi di incremento prossimi al 6%), come si evidenzia nella seguente tabella:

Popolazione residente nei Comuni della Provincia di Ascoli Piceno nei Censimenti 1991 e 2001		
Comuni	1991	2001
Acquasanta Terme	3.724	3.346
Acquaviva Picena	3.080	3.409
Altidona	1.741	2.292
Amandola	4.012	3.969
Appignano del Tronto	1.962	1.977
Arquata del Tronto	1.644	1.481
Ascoli Piceno	53.591	51.375
Belmonte Piceno	690	675
Campofilone	1.678	1.803
Carassai	1.371	1.263
Castel di Lama	6.475	7.216
Castignano	3.050	3.011
Castorano	2.016	2.036
Colli del Tronto	2.721	3.152
Comunanza	3.026	3.100
Cossignano	1.043	1.036
Cupra Marittima	4.564	5.017
Falerone	3.317	3.176
Fermo	35.111	35.502
Folignano	8.079	8.844
Force	1.722	1.602
Francavilla d'Ete	937	963

Grottammare	12.787	14.278
Grottazzolina	2.899	3.129
Lapedona	1.168	1.148
Magliano di Tenna	1.069	1.204
Maltignano	2.295	2.357
Massa Fermana	976	970
Massignano	1.571	1.589
Monsampietro Morico	762	744
Monsampolo del Tronto	3.694	3.995
Montalto delle Marche	2.526	2.345
Montappone	1.801	1.787
Montedinove	617	567
Montefalcone Appennino	569	527
Montefiore dell'Aso	2.262	2.199
Montefortino	1.411	1.303
Montegallo	812	622
Monte Giberto	813	863
Montegiorgio	6.621	6.667
Montegranaro	12.688	12.860
Monteleone di Fermo	517	454
Montelparo	1.002	964
Montemonaco	753	684
Monteprandone	9.084	10.354
Monte Rinaldo	448	412
Monterubbiano	2.442	2.387
Monte S.Pietrangeli	2.471	2.545
Monte Urano	7.748	7.802
Monte Vidon Combatte	520	511
Monte Vidon Corrado	802	829
Montottone	1.086	1.032
Moresco	606	608
Offida	5.377	5.327
Ortezzano	819	832
Palmiano	219	222
Pedaso	1.934	1.968
Petritoli	2.602	2.529
Ponzano di Fermo	1.372	1.581
Porto S. Giorgio	15.853	15.869
Porto S.Elpidio	21.112	22.752
Rapagnano	1.706	1.877
Ripatransone	4.358	4.356
Roccafluvione	2.245	2.195
Rotella	1.058	1.000
S.Benedetto del Tronto	42.693	45.054
S.Vittoria in Matenano	1.447	1.486
S.Elpidio a Mare	15.040	15.332
Servigliano	2.348	2.323
Smerillo	431	411
Spinetoli	5.120	5.874
Torre S. Patrizio	2.102	2.132
Venarotta	2.272	2.270
TOTALE PROVINCIA	360.482	369.371

Una seconda elaborazione parte dai dati rilevati dalla Regione Marche in merito alla domanda di alloggi ERP presentate dai Comuni della Provincia nel biennio 2003-2004.

Ipotizzando una dimensione di 4 vani (ISTAT) per l'alloggio tipo ERP, è possibile stimare il numero di vani corrispondente; assumendo poi che la quota di Edilizia Residenziale Pubblica sia pari al 40% del fabbisogno totale di vani residenziali, si può valutare l'entità del fabbisogno complessivo.

L'applicazione di tali criteri per i Comuni che hanno presentato domande – che non sono la totalità dei Comuni della Provincia - porta a valutare un incremento dei vani residenziali come risulta dalla tabella seguente:

COMUNI	DOMANDE ALLOGGI ERP	FABBISOGNO VANI ERP	FABBISOGNO VANI COMPLESSIVI
Acquasanta Terme	---	---	---
Acquaviva Picena	8	32	80
Altidona	---	---	---
Amandola	29	116	290
Appignano del Tronto	7	28	70
Arquata del Tronto	3	12	30
Ascoli Piceno	169	676	1690
Belmonte Piceno	6	24	60
Campofilone	---	---	---
Carassai	---	---	---
Castel di Lama	37	148	370
Castignano	---	---	---
Castorano	5	20	50
Colli del Tronto	13	52	130
Comunanza	6	24	60
Cossignano	9	36	90
Cupra Marittima	---	---	---
Falerone	---	---	---
Fermo	100	400	1000
Folignano	17	68	170
Force	---	---	---
Francavilla d'Ete	2	8	20
Grottammare	---	---	---
Grottazzolina	---	---	---
Lapedona	2	8	20
Magliano di Tenna	---	---	---
Maltignano	12	48	120
Massa Fermana	---	---	---
Massignano	10	40	100
Monsampietro Morico	3	12	30
Monsampolo del Tronto	16	64	160
Montalto delle Marche	19	76	190

Montappone	8	32	80
Montedinove	1	4	10
Montefalcone Appennino	---	---	---
Montefiore dell'Aso	11	44	110
Montefortino	2	8	20
Montegallo	2	8	20
Monte Giberto	---	---	---
Montegiorgio	47	188	470
Montegranaro	53	212	530
Monteleone di Fermo	5	20	50
Montelparo	---	---	---
Montemonaco	4	16	40
Monteprandone	52	208	520
Monte Rinaldo	1	4	10
Monterubbiano	25	100	250
Monte S.Pietrangeli	---	---	---
Monte Urano	57	228	570
Monte Vidon Combatte	1	4	10
Monte Vidon Corrado	---	---	---
Montottone	3	12	30
Moresco	---	---	---
Offida	12	48	120
Ortezzano	1	4	10
Palmiano	---	---	---
Pedaso	24	96	240
Petritoli	3	12	30
Ponzano di Fermo	7	28	70
Porto S. Giorgio	67	268	670
Porto S.Elpidio	59	236	590
Rapagnano	---	---	---
Ripatransone	14	56	140
Roccafluvione	19	76	190
Rotella	4	16	40
S.Benedetto del Tronto	297	1188	2970
S.Vittoria in Matenano	---	---	---
S.Elpidio a Mare	47	188	470
Servigliano	16	64	160
Smerillo	13	52	130
Spinetoli	45	180	450
Torre S. Patrizio	19	76	190
Venarotta	35	140	350
TOTALE	1427	5708	14270

Se si assume che i valori di fabbisogno vani ERP possano essere sommati alle previsioni effettuate con il modello demografico, si ottengono valori di crescita % variabili tra il 4 e l' 8 %.

I dati risultanti da tali operazioni devono comunque rispettare delle percentuali massime di accrescimento in relazione al patrimonio edilizio esistente residenziale occupato e alla classe di appartenenza dei comuni (costiera, collinare, montana); in particolare:

- per i comuni costieri la crescita del patrimonio edilizio esistente residenziale occupato non deve superare il 15%;
- per i comuni collinari la crescita del patrimonio edilizio esistente residenziale occupato non deve superare il 25%;
- per i comuni montani la crescita del patrimonio edilizio esistente residenziale occupato non deve superare il 30%.

Le valutazioni effettuate dovranno comunque ed inoltre fare riferimento alla dotazione dei servizi esistenti (reti tecnologiche; infrastrutture; parcheggi; servizi sociali; ecc.) ed individuare il fabbisogno di previsione in relazione alle effettive capacità finanziarie in entrata e di spesa del Comune interessato.

MISURE PER GARANTIRE L'ACCESSIBILITA' DEI LUOGHI URBANI E L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Le normative inerenti le opportunità di autonomia dei disabili sono molteplici, articolate e ben dettagliate, ma purtroppo spesso disattese; ciò comporta notevoli preclusioni alla mobilità di numerose tipologie di soggetti, tra i quali certamente rientrano i soggetti con disabilità, ma anche gli anziani, i bambini, etc..

La legislazione inerente l'eliminazione delle barriere architettoniche dei luoghi urbani degli edifici e degli spazi pubblici presenta caratteri di esaustività tanto da prevedere strumenti operativi a carattere programmatico e pianificatorio come ad esempio il PEBA Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche introdotto nel 1986 dall'art.32 della legge 41 e modificato dal 9° comma dell'art.24 della legge 104/92; se si risale indietro negli anni ci si accorge che la prima norma, la legge 118, risale addirittura al 1971 ben 35 anni fa.

Purtuttavia il problema sociale costituito dalla non accessibilità dei luoghi urbani negli edifici e spazi pubblici non può dirsi certo assimilato dalla Pubblica Amministrazione ed infatti le nostre città non possono dirsi di certo "accessibili"; evidentemente le norme pur essendo molto specifiche e dettagliate, non sono state di fatto applicate ovvero la maggior parte degli Enti Pubblici non ha verificato il rispetto della loro applicazione.

Al fine di garantire ad ogni cittadino uguaglianza di opportunità e pari dignità sociale è necessario invece porre condizioni per favorire il diritto di tutti di partecipare alle attività culturali, politiche, sociali ed economiche eliminando gli elementi che ostacolano o provocano disagio alla persona nel compimento di ogni azione della vita quotidiana.

Con la consapevolezza che le barriere architettoniche sono barriere all'esistenza dei cittadini l'Assessorato all'Urbanistica della Provincia di Ascoli Piceno ha iniziato la revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente e, anche perché stimolato dalle associazioni di categoria, ha stabilito di introdurre alcuni elementi ed indirizzi normativi al fine di "ricordare" alle amministrazioni comunali il problema dell'accessibilità della città ed indirizzare la programmazione di livello comunale verso la previsione delle condizioni elementari necessarie per rendere la città fruibile a tutti, oltre il mero rispetto di quanto previsto dalle leggi vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche – rispetto che, si rammenta ancora, costituisce un prerequisito molto spesso tutt'altro che acquisito.

Come già evidenziato, un primo elemento che viene introdotto nel PTCP è la contestualizzazione dei dati del dimensionamento dei Piani Regolatori Comunali. La Legge Urbanistica Regionale stabilisce come debba essere calcolato il numero degli abitanti teorici e conseguentemente la dotazione di standard urbanistici (21 mq ad abitante), il dato attenuato è generico perché la legge non prevede che si analizzino le fasce di età degli abitanti teorici. E' evidente che a seconda della prevalenza di una fascia di età rispetto ad un'altra cambiano i bisogni e conseguentemente le tipologie di servizi necessari per soddisfarli. Ad esempio pur evidenziandosi un aumento del numero degli anziani tale fattispecie non orienta quasi mai le scelte pianificatorie. L'obiettivo è quello di introdurre il concetto di standard qualitativo affiancandolo a quello di standard quantitativo al fine di migliorare la qualità dei servizi.

Collegato a quanto detto il PTC stabilisce che nei PRG le aree da destinare a standard siano scelte con particolare attenzione; in particolare negli strumenti attuativi gli spazi destinati a verde pubblico attrezzato ed i parcheggi, oltre ad essere facilmente

accessibili, dovranno essere ubicati in aree caratterizzate dalla assenza di pendenze e, nel caso del verde pubblico, gli spazi non potranno essere eccessivamente frazionati. Tutto ciò potrebbe apparire pleonastico invece purtroppo frequentemente accade che nella pianificazione urbanistica i servizi vengano ubicati su aree inidonee perchè di risulta.

Si è ritenuto inoltre opportuno inserire tra gli elaborati che compongono i Piani Regolatori Generali Comunali il cd. "Piano della Accessibilità" - uno strumento molto simile al PEBA, Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche; quest'ultimo pur essendo stato introdotto come strumento di programmazione e pianificazione già dalla legge finanziaria del 1986, non trova nella nostra realtà pratica applicazione.

Tale piano dovrà in sostanza contenere:

1. **la mappatura** degli edifici di interesse pubblico (scuole, uffici, spazi verdi, strutture ricettive e di svago) degli spazi urbani, dei percorsi e della segnaletica;
2. **l'individuazione delle funzioni** degli spazi (un edificio può contenere + funzioni);
3. **il rilievo degli ostacoli**, delle barriere architettoniche e delle accessibilità non agevoli;
4. **la stima** relativa alla loro eliminazione;
5. **la priorità** degli interventi – nel caso di opere pubbliche possibilmente la previsione rispetto al programma annuale e triennale delle OO.PP.;
6. **nei casi di nuove aree di espansione la verifica della applicazione della vigente normativa nella redazione degli strumenti attuativi** (in merito a questi ultimi, a seguito di una recente sentenza della Corte Costituzionale ed alla conseguente emanazione della L.R.n. 34/2005, l'Amministrazione Provinciale deve esprimersi con delle "osservazioni").

l'Amministrazione Provinciale in conseguenza della modifica del PTC potrà esprimere il parere di conformità favorevole solo nel caso in cui tra gli elaborati del PRG sia incluso il Piano dell'Accessibilità.

Risulta del tutto evidente l'importanza che nel processo di formazione del Piano dell'Accessibilità debba avere l'approccio partecipativo allo scopo di programmare insieme ai soggetti più deboli una migliore utilizzazione della città per garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni da parte dei cittadini, compresi gli anziani, i bambini, ed i disabili.

Si riportano alcuni spunti utili per inquadrare più nello specifico la natura e le finalità del Piano dell'accessibilità:

- la popolazione nei prossimi anni sarà composta da una sempre maggiore percentuale di anziani pertanto tale fattispecie dovrà essere considerata nella programmazione della dotazione di standard urbanistici ed in particolare delle tipologie degli stessi che dovranno essere funzionali alla composizione della popolazione;
- nelle zone sia di nuova espansione che urbanizzate assoggettate a Piani attuativi, occorre iniziare a prevedere dotazioni di standard e percorsi attrezzati con ad esempio segnaletica sensoriale, percorribili senza ausili sia dai disabili che dai bambini e dagli anziani;
- vanno incentivati i progetti che prevedono interventi sulla viabilità tesi a separare il traffico veicolare da quello pedonale e che pongano particolare attenzione alle intersezioni tra gli stessi al fine di consentire la mobilità ai disabili senza ausili;
- occorre assolutamente impedire i tentativi di reperire le dotazioni di standard - segnatamente verde attrezzato e parcheggi - in aree poco accessibili o caratterizzate da pendenze elevate, evitando nel contempo la frammentazione degli spazi e privilegiando invece la aggregazione degli stessi;

- va rigorosamente effettuata la verifica della accessibilità ed il controllo dell'applicazione della normativa vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche per tutti i progetti opere pubbliche o di pubblica utilità in particolare per quelli in variante agli strumenti urbanistici;
- va garantita l'accessibilità per tutti i tipi di disabilità: dalla motoria alla sensoriale, dalla visiva alla psichica;
- possono essere introdotti incentivi premiali, anche con aumenti percentuali di volumetria, per i Piani attuativi redatti in conformità alle normative in materia di abbattimento delle barriere architettoniche con maggiori dotazioni di aree a standard rispetto a quelle minime e con elevati requisiti di accessibilità per i disabili, gli anziani ed i bambini;

MISURE DI TUTELA DEI CENTRI STORICI E NUCLEI STORICI MINORI

Si è provveduto ad effettuare, per i Comuni con popolazione inferiore ai tremila abitanti, un approfondimento dell'elenco dei Centri e Nuclei Storici minori contenuto come allegato C nel vigente P.T.C. ed una perimetrazione di quelli meritevoli di tutela al fine di classificarli come zone A ai sensi del D.M. 1444/1968.

E' stata inoltre rivista la normativa contenuta nell'articolo 10 delle n.t.a. e relativa agli interventi edilizi ammessi sugli edifici ricompresi all'interno dei centri e nuclei storici al fine di meglio tutelare tali edifici nelle varie fasi che porteranno alla redazione dei Piani Particolareggiati o di Recupero di tali Centri.

Le aree perimetrate, così come confermate dai PRG comunali dovranno infatti essere oggetto di Piano di Recupero, corredato da schede di rilievo delle tecniche costruttive maggiormente significative, di indicazioni di dettaglio sull'utilizzo di materiali biocompatibili, di una valutazione sui sistemi di risparmio energetico compatibili con l'area in oggetto.

I Comuni con popolazione superiore ai tremila abitanti, per l'individuazione e la perimetrazione dei Centri Storici Minori, dovranno invece seguire la procedura e gli approcci metodologici appresso indicati:

- acquisizione dell'elenco dei Centri Minori indicati dal P.T.C.;
- individuazione del Centro sulla Carta Tecnica Regione in scala 1:10.000;
- individuazione del perimetro del Centro e/o degli edifici presenti sulla Cartografia del Catasto Gregoriano;
- sopralluogo e verifica diretta in loco per individuazione delle emergenze architettoniche, degli edifici discordanti, dei restanti edifici e definizione del perimetro definitivo;
- raccolta di documentazione fotografica relativa agli edifici sopra indicati e agli elementi architettonici di rilievo.

Parallelamente il Sistema Informativo Territoriale (S.I.T.), di concerto con l'Archivio di Stato, ha provveduto a trasformare l'intero Catasto Gregoriano della provincia in formato raster ed a geo-referenziarlo, cogliendo il duplice obiettivo di preservare tale importante documento storico e di mettere a disposizione dei Comuni in maniera agevole e gestibile sotto il profilo informatico le informazioni in esso contenuto.

MISURE DI REGOLAMENTAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

Gli approfondimenti e le indagini effettuate, nonché le modifiche apportate al P.T.C. in tale campo mirano a conseguire l'obiettivo di una aggregazione e più razionale distribuzione sul territorio di insediamenti produttivi di rilevanza provinciale e non, in grado di disporre di aree dotate delle necessarie opere di urbanizzazione, servizi ed infrastrutture e che siano sostenibili e compatibili sia con il contesto ambientale che con quello insediativo.

A tal fine sono state individuate le aree che per concentrazione, estensione ed importanza degli insediamenti produttivi assurgono al ruolo di veri e propri "poli" di livello provinciale e che necessitano pertanto di particolare attenzione sotto tutti i profili.

In questa ottica si segnala la scelta di non individuare tra i poli industriali di carattere provinciale l'estesa previsione di espansione produttiva in area Consind ricompresa nell'agglomerato di Force-Rotella, in coerenza con gli obiettivi fissati dal P.T.C. per la valle dell'Aso. Ciò in considerazione del particolare valore paesaggistico-ambientale della valle, della vocazione turistica, agricola ed agro-alimentare "di qualità" delle aree ed al fine di assicurare quindi la sostenibilità ambientale complessiva.

La Provincia intende promuovere in tali ambiti la stipula di accordi di programma e/o di altre procedure concertative equivalenti allo scopo di migliorare e qualificare la dotazione di infrastrutture, servizi ed opere di urbanizzazione, nonché ripartire tra i Comuni e gli altri soggetti interessati le spese e le risorse connesse alla realizzazione e gestione degli insediamenti produttivi.

Inoltre è previsto - ai sensi dell'articolo 11 delle n.t.a., così come modificato - che nuovi insediamenti produttivi di livello provinciale potranno essere localizzati esclusivamente nell'ambito dei poli individuati ed a condizione che venga verificata preventivamente la sostenibilità delle infrastrutture, sia esistenti che di progetto, in termini di impatti sul territorio circostante e di traffico generato e circa la fattibilità economica e sociale degli stessi.

Nel citato articolo sono state infine introdotte misure volte ad evitare la dispersione nel territorio di piccoli insediamenti produttivi e di criteri per valutare l'ammissibilità di ampliamenti di quelli esistenti; in particolare tali ampliamenti dovranno risultare di modesta entità sia in termini di estensione che di tipologie previste rispetto a quelli esistenti, in diretta contiguità con essi, non dovranno interferire con insediamenti residenziali anche di diverso comune e dovranno essere dotati sia di idonee soluzioni di innesto e svincolo dalla viabilità esistente che di mitigazione degli impatti sull'ambiente circostante.

RETE STRADALE E MOBILITA'

Si è ritenuto necessario affrontare lo studio di tali problematiche sia per conoscere meglio il modello di funzionamento della rete viaria provinciale e le sue criticità, sia per affrontare meglio le implicazioni in termini di mobilità determinate dall'insediamento dei grandi Centri Commerciali sui quali la Provincia, com'è noto, ha specifiche competenze in merito.

Le indagini specifiche hanno pertanto preso in esame la rete stradale della Provincia attuale e, in mancanza di conteggi di traffico recenti ed affidabili, si sono focalizzate sull'analisi della mobilità determinata dai grandi Centri Commerciali.

Questo fenomeno specifico ha acquisito negli ultimi anni una grande rilevanza ed è stato possibile valutarlo impiegando una metodologia di simulazione che si basa su modelli di gravitazione riconducibili a funzioni di tipo esponenziale.

La validità di un approccio del genere, incentrato obbligatoriamente su di una sola componente della mobilità complessiva, è stata confermata dal confronto ex post con dati di traffico aggiornati e relativi ad una ridotta porzione di territorio provinciale (la Valle del Tenna e l'asse della strada "Faleriense", per cui è in via di completamento l'elaborazione di un piano da parte del Servizio Trasporti dell'Amministrazione).

E' risaputo che in Italia si assiste da tempo ad un sempre più accentuato trasferimento delle ore di punta del traffico veicolare dalla mattina verso il pomeriggio-sera ed al passaggio della prevalenza dei motivi di spostamento da quelli "sistematici" (casa-lavoro e casa-scuola) a quelli occasionali (tempo libero e shopping): anche nel Piceno - ed a scala territoriale, non soltanto a scala urbana - è stata attestata dal confronto la forte incidenza sulla mobilità complessiva dell'attrazione dei Centri Commerciali.

Le percentuali riscontrate sono infatti mediamente dell'ordine del 20% e risulterebbero alquanto più elevate se calcolate nelle ore e soprattutto nei giorni di punta "attesi" per il fenomeno specifico piuttosto che in quelli di punta del traffico complessivo, così come -per la verità affatto casualmente - oggetto dei conteggi.

Oltre alla suddetta constatazione ed al riscontro di tutto un insieme di situazioni critiche nella rete stradale, la ricerca ha messo a punto una procedura di valutazione degli impatti determinati sulla rete stradale dalle grandi strutture di vendita. Risultato, questo, di assoluto valore per le previsioni connesse con le future ristrutturazioni del settore e con gli inconvenienti che ne potrebbero derivare, dunque, con le condizioni da porre agli operatori privati interessati.

Considerato come il fenomeno allo studio presenti raggi d'influenza d'una certa ampiezza per i grandi Centri Commerciali, il sistema analizzato ha riguardato il territorio dell'attuale Provincia di Ascoli Piceno con alcune estensioni verso Nord (Macerata e Ancona) e verso Sud (Teramo): si tratta dei 73 Comuni del Piceno e di altri 34 nel suo intorno (grosso modo fino ad Ancona a Nord, fino a Giulianova a Sud), e di 18 Centri Commerciali (8 in provincia, 10 all'esterno).

E' stato poi utilizzato il grafo del SIS (Sistema Informativo Stradale) opportunamente ampliato ed integrato, insieme all'algoritmo di calcolo dei "cammini minimi" in esso presente.

Questa fase del lavoro ha indirettamente evidenziato l'opportunità di un miglior coordinamento, se non proprio d'una riorganizzazione, tra diversi Servizi dell'Amministrazione (Urbanistica, Trasporti e Viabilità): per le attività di valutazione degli impatti del settore specifico (ma anche di componenti e settori diversi della mobilità

complessiva, dipendenti dalla localizzazione nel territorio di attrattori specifici) è parso opportuno sottolineare che il coordinamento e la direzione dovrebbero spettare all'Ufficio di Piano, con il supporto strumentale di Trasporti e Viabilità.

La procedura seguita (rimessa a parte all'Amministrazione con la fornitura degli strumenti software utilizzati) ha consentito una ricostruzione dell'intensità di utilizzo della rete contribuendo a chiarire le priorità generali degli interventi di miglioramento e manutenzione straordinaria: tali priorità risultano appunto da dette intensità, una volta distolta l'attenzione dalle strade non di competenza della Provincia (e dunque a gestione nazionale o comunale).

Per quanto riguarda questi livelli di programmazione, complementari a quello provinciale, si traggono comunque degli elementi in grado di orientare analogamente le azioni di proposta e confronto settoriale che le amministrazioni subentranti all'attuale Provincia andassero a condurre nel futuro.

In tale senso la procedura si presta bene ad un utilizzo di natura simulativa.

IL SISTEMA DELLA MOBILITA' NEL PTC

Il PTC si pone come obiettivo generale di raggiungere e garantire la sostenibilità del sistema della mobilità. Si tratta di un obiettivo di ampio respiro, correlato a numerosi elementi e a diversi fattori del contesto territoriale, la cui formulazione può essere articolata nelle seguenti espressioni:

- consentire un accesso sicuro, economicamente attuabile e socialmente accettabile a persone, luoghi, beni e servizi;
- utilizzare le risorse rinnovabili a un livello inferiore al loro tasso di rigenerazione e le risorse non rinnovabili a un livello inferiore ai tassi di sviluppo di sostituti rinnovabili;
- proteggere gli ecosistemi evitando i superamenti di carichi e i livelli critici per la loro integrità;
- promuovere l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti;
- ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all'accessibilità, la quale va soddisfatta anche operando su altri settori di intervento, quali l'innovazione tecnologica e la pianificazione urbanistica e territoriale.

L'obiettivo generale della sostenibilità del sistema della mobilità si articola in una serie di obiettivi specifici, obiettivi per il cui raggiungimento possono essere messe in atto politiche mirate. Gli obiettivi specifici possono essere sintetizzati in:

- razionalizzare l'offerta di trasporto facendo corrispondere a ogni spostamento la combinazione di modi di trasporto più adeguata ed efficiente dai punti di vista economico e ambientale;
- gestire la domanda di trasporto delle persone in modo da favorire le modalità di spostamento più sostenibili, talvolta rispetto all'auto privata;
- gestire la domanda di trasporto delle merci in modo da favorire il trasporto ferroviario;
- sviluppare anche le modalità di spostamento in bicicletta, particolarmente efficienti dal punto di vista economico ed ambientale ed in grado di garantire flessibilità e velocità per brevi spostamenti in ambiti circoscritti (la cosiddetta *viabilità dolce*).

Sotto quest'ultimo profilo è stata in particolare eseguita una prima ricognizione delle piste ciclabili esistenti sul territorio provinciale attraverso un lavoro d'indagine - consultando direttamente gli uffici tecnici dei comuni della fascia costiera e dei principali sistemi vallivi - e rintracciando i dati relativi alle piste ciclabili esistenti, progettate e finanziate.

Tale lavoro è stato georeferenziato implementando il Sistema Informativo Territoriale (SIT) del Servizio Urbanistica, uniformando i dati raccolti e rendendoli utilizzabili per successivi lavori di analisi e di progetto sia a scala territoriale che locale. Questo lavoro ha portato alla realizzazione di una specifica cartografia che individua e distingue le piste ciclabili esistenti, di progetto e proposte.

All'interno dell'obiettivo fondamentale di sostenibilità del sistema della mobilità, il PTC tiene conto di alcune necessità che derivano dal dover affrontare antichi e nuovi problemi che sono rappresentati:

- dal forte congestionamento del traffico costiero con la S.S. 16 che attraversa il cuore di centri importanti e fortemente urbanizzati come San Benedetto del

Tronto e andando verso nord, Grottammare, Cupra Marittima, Pedaso, Porto San Giorgio e Porto San Elpidio;

- dalla carenza di collegamenti intervallivi nord-sud che comportano l'aggravamento del traffico sulla direttrice costiera parallela all'asse autostradale, oltre che l'allungamento dei tempi di mobilità ed il disagio per territori caratterizzati da una forte presenza di PMI, riconosciuta in specializzazioni produttive nei distretti della calzatura, dell'agroindustriale e del cappello;
- dalla inadeguatezza ed in alcuni casi dell'inesistenza, di collegamenti est ovest, che rendono impermeabile la penetrazione del territorio in quell'asse, costituendo un motivo di isolamento dell'area pur a fronte di potenzialità enormi dal punto di vista economico e turistico: ci riferiamo ai collegamenti con il Lazio e Roma, con l'Umbria e quindi la Toscana, ma pure alle direttrici interni mare-monti.

Esso individua, pertanto, due precisi obiettivi da perseguire distintamente articolari relativi al miglioramento dell'accessibilità del territorio provinciale.

Il primo obiettivo riguarda il miglioramento del sistema dei collegamenti all'interno del territorio provinciale per renderlo più funzionale, riducendo il grave congestionamento costiero. Allo scopo si ritiene necessario promuovere e/o portare a compimento le seguenti iniziative:

- **Rete ferroviaria:**

- Realizzazione della cosiddetta "Metropolitana di superficie" nell'ambito dei seguenti tratti: Ascoli-San Benedetto; Martinsicuro-Pedaso; Pedaso-Civitanova Marche. L'adozione di questa tipologia di trasporti, che presuppone tra l'altro la realizzazione di almeno dieci nuove fermate, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello, l'elettrificazione della tratta Ascoli Porto d'Ascoli, la previsione di coppie di treni con frequenze adeguate, può contribuire fortemente allo snellimento del traffico e della mobilità in particolare lungo la costa.

- **Rete autostradale:**

- Realizzazione del casello di Porto S.Elpidio; tale intervento, oltre a migliorare le relazioni tra l'infrastruttura autostradale ed il territorio fermano interno e costiero determinerà significativi effetti benefici sul congestionamento della SS16, in particolare lungo i tratti urbani di Porto S.Giorgio, Lido di Fermo e Porto S.Elpidio.
- Realizzazione di adeguate bretelle di raccordo tra i caselli autostradali di Porto S.Elpidio Porto S.Giorgio e Pedaso e la viabilità valliva di riferimento.

- **Rete stradale:**

- Completamento del tracciato viario medio collinare della "Mezzina" (tipologia C1, con notevole limitazione degli accessi a raso) per mantenere nell'entroterra quote rilevanti di traffico attualmente costrette a riversarsi sull'asse costiero, assolvendo alla finalità di vero collegamento e valorizzazione delle realtà dell'interno. E' importante sottolineare al riguardo che il tracciato riportato negli elaborati di piano - e che ricalca sostanzialmente la viabilità esistente - ha valore puramente indicativo e non prescrittivo, in quanto la scelta dell'effettiva ipotesi di tracciato risulterà dalla concertazione e condivisione con le Amministrazioni locali che valuteranno tutte le eventuali proposte alternative.

- Realizzazione della cosiddetta “Mare-Monti” del fermano tra Amandola e Porto S.Elpidio.
- Ultimazione ed apertura al traffico del traforo di Croce di Casale e delle relative bretelle di collegamento alla ex SS78.
- Realizzazione del “by pass” di Amandola lungo la ex SS78.
- Ammodernamento ed ampliamento della Valdaso, in particolare nei tratti Comunanza-Ponte Maglio e Pedaso-Rubbianello.
- Ammodernamento ed ampliamento del tracciato vallivo lungo l’Ete Vivo tra il bivio di Grottazzolina ed il casello autostradale di Porto S.Giorgio. Per l’ultimo tratto è prevista la realizzazione di una bretella in sponda destra sino a Caldarette di Fermo.
- Realizzazione della Circonvallazione di Fermo.
- Realizzazione del tracciato vallivo di collegamento lungo l’Ete Morto tra la Mezzina ed i Comuni di Massa Fermana, Montappone, Montevidon Corrado e Falerone, in posizione intermedia tra Torre San Patrizio e Monte Urano.
- Completamento della sopraelevata di S.Benedetto per decongestionare la SS16.

Il secondo obiettivo riguarda invece il miglioramento del rapporto del territorio piceno con il contesto sovraprovinciale in cui è inserito. A tale scopo, rapportandosi con l’analisi dello stato di fatto, si ritiene necessario promuovere le seguenti iniziative:

- **Rete ferroviaria:**

- Redazione dello studio di fattibilità per la realizzazione della tratta Ascoli Piceno-AnTRODoco, nell’ambito del più ampio progetto denominato “Ferrovia dei due mari”.
- Elettificazione della tratta ferroviaria Ascoli-Porto d’Ascoli per favorire il trasporto merci su ferro, attualmente scoraggiato dall’inadeguatezza dei locomotori diesel e dalle conseguenti rotture di carico.

- **Rete autostradale:**

- Potenziamento del corridoio autostradale adriatico (A14) per l’intero tracciato in territorio provinciale allo scopo di rendere fruibile tale arteria di interesse nazionale in modo funzionale e sicuro in relazione ai futuri scenari di traffico. Dopo la realizzazione della terza corsia nel tratto nord della Provincia si tratterà di studiare e realizzare soluzioni per il tratto successivo. Dette soluzioni dovranno essere tali da non impoverire il territorio nella sua qualità complessiva e tener conto dei relativi costi e tempi di realizzazione.

- **Rete stradale:**

- Ammodernamento della SS 4 “Salaria” nel tratto tra Acquasanta ed Arquata al fine di migliorare il collegamento sia con Roma che verso Perugia.
- Realizzazione del collegamento tra il raccordo autostradale Ascoli-Mare (presso lo svincolo di Casteldilama-Ancarano, punto di incrocio con la Strada “Mezzina”) e la “Pedemontana Abruzzo Marche” (in fase di realizzazione); tale collegamento oltre a rendere più agevole il raggiungimento di Teramo, consente una facile e veloce connessione con l’autostrada A24 per tutti i territori medio collinari del Piceno attraversati dalla “Mezzina”.
- Ammodernamento del tratto marchigiano della SS81 Piceno Aprutina. Tale intervento, che completa il programma in atto sulla stessa arteria nel tratto abruzzese, oltre a rendere più agevole il collegamento con i territori interni del teramano, va a migliorare l’“asse pedemontano dei parchi” (Gran Sasso-Laga e

Sibillini) che collega Teramo a Macerata comprendendo oltre alla SS81, il tratto di SS4 tra Ascoli e Mozzano, la ex SS78 (ammodernata con il traforo di Croce di Casale) ed il by pass di Amandola.

Ovviamente nel definire una scala di priorità correlata con i flussi finanziari va riconosciuta la valenza strategica di scala regionale:

- della Mezzina per la sua collocazione nell'ambito del collegamento medio collinare Ancona –Pescara e per la sua funzione di cucitura interna delle due nuove Province di Ascoli Piceno e Fermo;
- della Mare-Monti del fermano per assicurare una indispensabile arteria di penetrazione interna della nuova provincia fermana collegandola adeguatamente alla rete autostradale;
- della Salaria (S.S. 4) il cui ammodernamento va completato per rendere più agevole e sicuro il collegamento dell'ascolano verso il Lazio, la capitale, l'Umbria e la Toscana.

A seguito di osservazioni pervenute si è deciso di menzionare nel sistema della mobilità anche le aviosuperfici di Montegiorgio e Monteprandone perché si ritiene che possano, in un immediato futuro, costituire strutture di supporto all'attuale sistema di mobilità con modalità ed interazioni da approfondire con studi specifici e progetti mirati.

CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE, PROVINCIALE E REGIONALE

Si è ritenuto importante introdurre un minimo di regolamentazione in materia - visto il notevole incremento di proposte di intervento derivanti sia dal proliferare di provvedimenti legislativi di settore, sia dalla crescente iniziativa privata - al fine di assicurare un adeguato livello di condivisione e concertazione di tutta una serie di interventi che pur originandosi in un ambito locale e/o settoriale hanno invece rilevanti implicazioni e ricadute di carattere generale ed interessano ambiti territoriali quantomeno di livello sovracomunale.

E' stato pertanto normativamente prescritto che i criteri generali per l'individuazione degli interventi di interesse sovracomunale, provinciale o regionale, da realizzarsi nel territorio provinciale, quali infrastrutture in genere (viarie, ferroviarie, portuali, aeroporti, aviosuperfici, autodromi, piste, e interventi similari), reti tecnologiche (acquedottistiche, elettriche, gas, telefonia, impianti di produzione energia elettrica, e interventi similari) e rilevanti opere pubbliche o di interesse pubblico di valenza provinciale saranno stabiliti dopo aver espletato una procedura concertativa con tutti gli Enti Territoriali competenti (Regione Provincia, Comuni, ecc.) che si concluderà attraverso lo strumento dell'Accordo di Programma con la Provincia per assicurare la conformità con il PTC ed i Piani sovraordinati.

CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE E LA LOCALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI DELLA GRANDE DISTRIBUZIONE COMMERCIALE

Premesso che l'Osservatorio del Commercio gestito dal Ministero delle Attività Produttive, non fornisce dati sulle realtà locali in merito ai Centri Commerciali al dettaglio, ma solo a livello regionale e che dal prossimo anno i dati saranno ancora più aggregati (dichiarazione degli uffici dello stesso Osservatorio) per macro aree territoriali ultraregionali e per macro categorie dimensionali, per poter rispondere, da parte delle Province, ai compiti assegnati loro dall'articolo 8 della legge n. 26/99 e successive modificazioni ed integrazioni, risulta essere opportuno realizzare, a livello propedeutico, le seguenti analisi e valutazioni in ambito provinciale e/o di bacino:

- 1) identificazione puntuale degli attrattori;
- 2) analisi quali-quantitativa della situazione attuale in merito di GDO (medie e grandi superfici);
- 3) inquadramento dei risultati dell'analisi di cui sopra nel contesto economico nazionale e regionale;
- 4) definizione delle potenzialità d'acquisto di un territorio o di un bacino attraverso la definizione della popolazione equivalente per comune e/o per bacino con riferimento alla realtà provinciale, regionale e nazionale;
- 5) analisi della relazione dell'attuale sistema della GDO in rapporto agli strumenti di pianificazione territoriali (es. PIT) per ciò che concerne la rete viaria (STINF 7-8-9);
- 6) inquadramento dell'attuale sistema di mobilità e del peso su di esso delle strutture GDO (flussi, nodi, punti critici, ecc.);
- 7) analisi storica delle dinamiche demografiche-economiche a livello comunale e/o di bacino (variazione migratorie, popolazione residente, divisione popolazione per classi di età, popolazione attiva, reddito pro-capite, ecc.);
- 8) analisi storica delle dinamiche del settore commercio al dettaglio;
- 9) analisi dei piani di trasporto pubblico relativamente alle direttrici su cui insistono strutture di GDO;
- 10) analisi e valutazione dei piani di edificabilità approvati dai comuni;
- 11) ecc. (altri eventuali indicatori che potranno, in itinere, essere presi in considerazione).

Lo scopo di queste analisi e valutazioni è quello di capire, in via prioritaria, se esistono le possibilità, a livello di bacino intercomunale e/o provinciale, di prevedere l'insediamento di nuove strutture di GDO.

Questo tipo di valutazione può essere effettuato, sulla base dell'acquisizione di conoscenze specifiche e dettagliate, attraverso anche la realizzazione di studi sul campo, mediante interviste e visite presso le strutture della GDO insediate sul territorio provinciale.

Sulla base di questa scelta, potranno essere formalizzate procedure e criteri per la localizzazione a livello comunale di eventuali nuove strutture GDO (M1 e M2 - G1 e G2), anche sulla base di modelli teorici e di simulazioni.

Centri commerciali attualmente localizzati sul territorio provinciale:

1) Al Battente - Via del Commercio 52 - Ascoli Piceno

Zona periferica

Superficie mq. 26.000 (mq 4.000 galleria - mq 22.000 superficie)

52 attività commerciali

Ipermercato Oasi (1)- mq. 8.000
Attività commerciali (43)mq. 6.000
Medie superfici (8) mq. 8.000
Parcheggi auto 2.000
Apertura Novembre 2001

2) Centro Il Girasole - Campiglione di Fermo

Zona Periferica
Superficie coperta mq. 14.500
Galleria e spazi comuni mq. 2.700
Superficie commerciale mq. 11.800
31 attività commerciali
Ipermercato Oasi (1) - mq. 5.500
Attività commerciali (27) mq. 3.600
Medie superfici (2) mq. 2.700
Parcheggi 1.000 di cui 450 coperti
Area di attrazione 122.000 residenti nell'isocrona di 30 minuti
Apertura Settembre 2003

3) Centro commerciale La Fontana - Porto d'Ascoli

Centro urbano
Superficie, coperta mq. 8.000
Galleria e spazi comuni mq. 2.400
Superficie commerciale (15 attività) mq. 5.600
Supermercato Super Tigre (1) mq. 1.500
Oviesse mq. 1.500
Attività commerciali (10) mq. 1.840
Attività paracommerciali (3) mq. 160
Parcheggi 200
Area attrazione 12.000 abitanti

4) Città delle stelle

Zona Industriale 234 - Ascoli Piceno
(Coop Adriatica - mq. 9.000 - posti auto 2.200)
non sono disponibili attualmente altre informazioni

5) Centro Porto Grande

Via Pasubio, 144 - 63039 San Benedetto dei Tronto (AP)
(Coop Adriatica - mq. 8.200 - posti auto 1400 di cui 400 coperti)
non sono disponibili attualmente altre informazioni

6) Centro Commerciale Cityper di Porto Sant'Elpidio

Via Fratte 41 - 63018 Porto Sant'Elpidio (AP)
non sono disponibili attualmente altre informazioni

7) Centro Commerciale Cityper L'Orologio di Grottammare (AP)

Via Carlo Alberto dalla Chiesa - 63013 Grottammare (AP)
non sono disponibili attualmente altre informazioni

8) Centro Commerciale San Filippo di Magliano di Tenna (AP)

Viale Europa - Magliano di Tenna (AP)
non sono disponibili attualmente altre informazioni

9) Centro Commerciale Leblond località Triangolo Monteurano (AP)

Superficie utile lorda mq. 20.669
Superficie di vendita mq. 11.000
Parcheggi mq 42.019

10) Centro Commerciale Jolly Market località Triangolo Monteurano (AP)

Struttura in corso di autorizzazione
non sono disponibili attualmente altre informazioni

CENSIMENTO DEI FABBRICATI IN ZONA AGRICOLA E NORMATIVA SUGLI INTERVENTI EDILIZI AMMESSI

Le modifiche apportate agli articoli 16 e 17, nonché alla scheda allegata al P.T.C., nascono dalla duplice esigenza di migliorare o snellire alcune vigenti disposizioni che si sono rivelate poco adeguate al perseguimento degli obiettivi di tutela dei fabbricati di valore sia tipologico che architettonico.

In particolare è stato introdotto l'obbligo di trasporre i risultati delle operazioni prefissate di censimento dei fabbricati esistenti nelle zone agricole ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della L.R. 13/1990 nell'ambito del Piano Regolatore Generale.

Viene inoltre previsto che sulla base delle operazioni di censimento gli strumenti urbanistici generali comunali dettino le norme di tutela individuando, ove necessario, norme specifiche per la conservazione e valorizzazione dei particolari architettonici e tipologici presenti nei singoli edifici.

E' stata poi leggermente modificata la definizione di classificazione dei fabbricati non meritevoli di tutela (tipo C), introducendo come parametro distintivo oltre che l'epoca di costruzione anche l'assenza di caratteristiche tipologiche o architettoniche significative.

Per i fabbricati della categoria C è stata anche prevista la redazione di una scheda di censimento semplificata.

Vengono infine introdotti dei termini temporali per la redazione di tali censimenti molto precisi e tassativi, visto l'ormai considerevole lasso di tempo trascorso dall'anno di introduzione di tale obbligo da parte del legislatore regionale (1990); in particolare viene espressamente previsto che trascorso tale termine non saranno ammesse varianti di alcun tipo agli strumenti urbanistici generali comunali.

Per quanto riguarda gli interventi edilizi per i fabbricati di categoria B) sono stati ammessi gli interventi di ristrutturazione edilizia purché finalizzati ad eliminare od armonizzare le caratteristiche tipologiche ed architettoniche incongrue. In nessun caso viene però ammessa la demolizione e ricostruzione di tali edifici.

Viene inoltre disposto che l'eventuale ampliamento dei fabbricati delle categorie A) e B) possa essere concesso soltanto se espressamente previsto dalla specifica normativa di Piano ed a condizione che siano individuate precise indicazioni di carattere localizzativo, tipologico e formale.

La scheda di censimento è stata modificata al fine di implementare le informazioni di rilievo relative alle caratteristiche tipologiche ed architettoniche degli edifici, mentre sono state eliminate una serie di voci non particolarmente significative od altrimenti reperibili che rendevano invece particolarmente onerose le operazioni di censimento.

AREE SOGGETTE A RISCHIO DI INCIDENTI INDUSTRIALI

Le innovazioni apportate al P.T.C. in tale campo nascono dalla necessità di adeguarsi ad una serie di adempimenti legislativi intervenuti successivamente all'approvazione del Piano Territoriale provinciale, l'ultimo dei quali risulta essere la Legge Regionale n. 18 del 2004 "*Norme relative al controllo del pericolo di incidenti rilevanti decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 sul rischio industriale attuazione della Direttiva 96/82/CE*".

La valutazione del rischio in termini globali, ossia includendo tutti i possibili contributi derivanti dall'inquinamento atmosferico (aria, acqua, suolo), tutti i possibili contributi dovuti ai fenomeni naturali (es. sismi, rischi idrogeologico) e tutti i contributi derivanti dall'industria di processo in termini di eventi catastrofici incontrollati è uno degli obiettivi di ogni piano territoriale sia comunale che provinciale che regionale. L'integrazione dei vari contributi è infatti necessaria per la previsione e per la prevenzione di danni catastrofici alle cose e alle persone oltre che, naturalmente, per la redazione di opportuni piani di emergenza.

In quest'ottica la valutazione dei rischi di origine antropica, con specifico riferimento al rischio industriale rilevante, è sicuramente prioritaria, anche in considerazione della crescente sensibilità dell'opinione pubblica alle specifiche tematiche affrontate.

E bene qui precisare che ogni previsione di incidente industriale, ogni atto posto in essere affinché tale incidente non accada (prevenzione dei rischi) o più specificatamente affinché tale incidente sia mitigato nei suoi effetti sulla popolazione (mitigazione delle conseguenze), deve necessariamente partire dalla conoscenze tecniche e scientifica dei processi produttivi analizzati. In aiuto dell'Autorità di Protezione Civile (comune, provincia, regione, prefettura) vi è però la direttiva Seveso-bis (D.Lgs. 334/99) che impone alle aziende identificate "a rischio rilevante" la consegna di documentazione per informare la popolazione dei rischi connessi con la manipolazione di sostanze pericolose. Ciò consente, in definitiva, di identificare la tipologia dei rischi, che possono peraltro sovrapporsi con altri rischi di origine naturale (effetti-domino).

In conclusione, il Piano Territoriale di Coordinamento deve necessariamente riportare le aree di rischio per le aree circostanti le industrie classificate a rischio rilevante presenti sul territorio della provincia di Ascoli Piceno.

Fasi dell'attività svolta

Il lavoro svolto consiste nelle seguenti fasi:

1. Definizione del panorama normativo di riferimento e sua illustrazione;
2. Illustrazione delle metodiche di calcolo utilizzate e degli effetti prodotti dai possibili effetti degli incidenti rilevanti;
3. Illustrazione della situazione esistente nella Provincia di Ascoli Piceno e dei criteri introdotti dal P.T.C. per il controllo delle urbanizzazioni nelle aree di danno a causa degli stabilimenti soggetti alla disciplina del D.Lgs. 334/99.

Il Quadro normativo di riferimento: il Decreto Legislativo 334/99 ed il D.M. Lavori Pubblici 9 maggio 2001.

Il Decreto legislativo 334/99

La Direttiva Europea 96/82/CE - recepita in Italia attraverso il D.Lgs. n. 334 del 17.08.1999 (legge Seveso bis) - ha sostituito la precedente Direttiva 82/601/CEE sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali, già recepita nell'ordinamento nazionale con il D.P.R. 17.05.1988, n. 175. Tali direttive sono state

adottate sulla base dell'articolo 130 S del trattato dell'Unione Europea il quale concede anche il diritto agli Stati Membri della Comunità di adottare sistemi e misure più restrittive rispetto a quelle previste dalle direttive comunitarie.

Il D.Lgs. 334/99 si prefigge di garantire livelli sempre più elevati di protezione della qualità dell'ambiente e della salute umana attraverso un sistema efficace di prevenzione degli incidenti rilevanti. L'approccio della Seveso-bis è quindi sostanzialmente diverso da quello fornito dal D.P.R. 175/88: ai fini dell'identificazione del rischio rilevante si prende in considerazione non più l'attività industriale in quanto tale ma la presenza di specifiche sostanze o preparati individuati per categorie di pericolo e per quantità predefinite.

Più in particolare, in armonia con quanto previsto dalla Direttiva 96/82/CE, le disposizioni del nuovo D.Lgs. 334/99 vogliono raggiungere gli obiettivi prefissati prevedendo:

- l'introduzione di un Sistema di Gestione della Sicurezza,
- lo studio del possibile verificarsi dell'"effetto domino" (cioè della probabilità che un incidente rilevante e le sue conseguenze possano essere maggiori a causa del luogo e/o della vicinanza di altri stabilimenti);
- un'adeguata pianificazione del territorio, il coinvolgimento attivo della popolazione;
- un adeguato sistema di ispezione.

Obblighi e adempimenti delle aziende

La tabella A, di seguito riportata, riassume in maniera schematica gli obblighi e gli adempimenti stabiliti dal D.Lgs. 334/99 in funzione della pericolosità delle sostanze manipolate.

Tabella A: Obblighi e adempimenti delle aziende soggette al D.Lgs. 334/99

Art. 8	Art. 6	Art. 5, comma 3	Art. 5, comma 1, 2
ATTIVITÀ PRODUTTIVE CON SOSTANZE PERICOLOSE IN QUANTITÀ SUPERIORE A QUELLE PREVISTE DA L'ALLEGATO I, COLONNA 3.	ATTIVITÀ PRODUTTIVE CON SOSTANZE PERICOLOSE IN QUANTITÀ SUPERIORE A QUELLE PREVISTE DA L'ALLEGATO I, COLONNA 2.	SOSTANZE PERICOLOSE IN QUANTITÀ INFERIORE A QUELLE PREVISTE DA L'ALLEGATO I, MA SUPERIORI DI QUELLE DEL PUNTO 3 DELL'ALLEGATO B.	ATTIVITÀ PRODUTTIVE PRESENTI NELL'ALLEGATO A. SOSTANZE PERICOLOSE IN QUANTITÀ INFERIORE A QUELLE PREVISTE DA L'ALLEGATO I.
Obbligo di notifica con redazione del Rapporto di Sicurezza.	Obbligo di notifica senza redazione del Rapporto di Sicurezza.	Relazione sui rischi redatta ai sensi del D.P.C.M. 23.03.1989.	
Redazione del Documento di Politica di Prevenzione e Protezione dei rischi di incidente rilevanti.	Redazione del Documento di Politica di Prevenzione e Protezione dei rischi di incidente rilevanti.	Predisposizione della scheda di informazione alla popolazione.	Valutazione dei rischi di incidente rilevante
Implementazione del	Implementazione del	Redazione del Piano di Emergenza Interno (PEI).	

Sistema di Gestione della Sicurezza.	Sistema di Gestione della Sicurezza.	Previsione di un coordinamento tra i gestori interessati per gli stabilimenti ubicati in aree ad elevata concentrazione industriale.	
Predisposizione della scheda di informazione alla popolazione.	Predisposizione della scheda di informazione alla popolazione.		
Redazione del Piano di Emergenza Esterno (PEE) e del Piano di Emergenza Interno (PEI).	Redazione del Piano di Emergenza Esterno (PEE) e del Piano di Emergenza Interno (PEI).		
Previsione di un coordinamento tra i gestori interessati per gli stabilimenti ubicati in aree ad elevata concentrazione industriale.	Previsione di un coordinamento tra i gestori interessati per gli stabilimenti ubicati in aree ad elevata concentrazione industriale.		

Per tutte le categorie è prevista l'attività di formazione, informazione e addestramento del personale (D.M. Ambiente del 16.03.1998).

In conclusione, le installazioni industriali che rientrano negli articoli 6, 7 e 8 possono essere classificate come aziende soggette a:

a) Notifica (art. 6): il gestore degli stabilimenti ove sono presenti "sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelle indicate nell'allegato I ha il compito di effettuare la notifica. Per "sostanze pericolose" si intendono "sostanze, miscele o preparati elencati nell'allegato I, parte 1, o rispondenti ai criteri fissati nell'allegato I, parte 2, che sono presenti come materie prime, prodotti, sottoprodotti, residui, prodotti intermedi, ivi compresi quelli che possono ragionevolmente ritenersi generati in caso di incidente" è bene osservare che per "presenza di sostanze pericolose", il decreto intende "la presenza di queste, reale o prevista, nello stabilimento, ovvero quelle che si reputa possano essere generate, in caso di perdita di controllo di un processo industriale, in quantità uguale o superiore a quelle indicate nell'allegato I". Quindi, non solo si considera la presenza effettiva e reale, ma anche la ipotetica realtà che questa presenza possa generarsi a seguito dei suindicati eventi.

La notifica deve essere trasmessa ai seguenti organi competenti:

- Ministero dell'Ambiente,
- Regione,
- Provincia,
- Comune,
- Prefetto,
- Comitato tecnico regionale (CTR)

e consegnata seguendo la sottostante tempistica:

- 180 giorni prima di dare inizio alla costruzione di un nuovo stabilimento;

- un anno dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. 334/99 per gli stabilimenti preesistenti;
- 120 giorni prima dell'inizio dell'attività per gli stabilimenti già autorizzati ex D.P.R. 175/1988 e per i quali, alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 334/99, non sia stata ultimata la costruzione.

In caso di modifiche dell'allegato I o di modifiche dovute alle variazioni della direttiva, i gestori eventualmente ricompresi devono effettuare la notifica entro un anno dalla data di entrata in vigore della modifica o dal recepimento della disposizione comunitaria.

La notifica deve essere presentata sotto forma di autocertificazione (L. 15/1968) e deve contenere le informazioni contenute nell'articolo 6, comma 2.

Unitamente alla notifica è necessario inviare alle autorità sopra indicate le informazioni richieste dall'allegato V.

b) Notifica con Rapporto di Sicurezza (art. 8): il gestore degli stabilimenti ove sono presenti sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelle indicate nell'allegato I - parti 1 e 2 - colonna 3, deve redigere il Rapporto di Sicurezza che integra il documento di prevenzione, si aggiunge alla notifica e deve evidenziare (articolo 8, comma 2) se:

- è stato adottato il sistema di gestione della sicurezza;
- i pericoli di incidente rilevante sono stati individuati e sono state adottate le misure necessarie per prevenirli e per limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente;
- la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di qualsiasi impianto, deposito, attrezzatura e infrastruttura - connessi con il funzionamento dello stabilimento e che hanno un rapporto con i pericoli di incidente rilevante nello stesso - sono sufficientemente sicuri e affidabili; a tal fine, per gli stabilimenti esistenti ubicati vicino a zone frequentate dal pubblico, zone residenziali e di particolare interesse naturale (di cui all'articolo 14, comma 6), vanno riportate anche le misure complementari ivi previste;
- sono stati predisposti i piani d'emergenza interni e sono stati forniti al Prefetto gli elementi utili per l'elaborazione del piano d'emergenza esterno al fine di prendere le misure in caso di incidente rilevante.

Il Rapporto di Sicurezza è un punto fondamentale anche ai fini della prevenzione del cd. "effetto domino". Nel caso sussista tale rischio i gestori (anche mediante apposito consorzio) devono elaborare uno studio di sicurezza integrato dell'area.

Il contenuto del Rapporto di Sicurezza sarà oggetto di apposito Decreto interministeriale (Ambiente, Interno, Sanità e Industria) che è in corso di elaborazione; esso indicherà anche i criteri di valutazione del rapporto stesso.

Fino a tale emanazione, sarà necessario basarsi su:

- per gli stabilimenti esistenti: D.P.C.M. del 31.03.1989, integrato con gli ulteriori elementi di cui all'allegato II,
- stabilimenti nuovi e modifiche di stabilimenti esistenti di cui all'articolo 10: D.M. Interno 02.08.1984, allegato A, punto 5 e D.P.C.M. 31.03.1989, allegato I, utilizzando la corrispondenza riportata nell'appendice allo stesso allegata e integrato con gli ulteriori elementi di cui all'allegato II;
- modifiche sostanziali agli stabilimenti che potrebbero comportare aggravamento del rischio: D.M. 13.05.1996.

Il Rapporto di Sicurezza deve essere inviato al CTR (Comitato Tecnico Regionale) secondo la seguente tempistica:

- per gli stabilimenti nuovi prima dell'inizio dell'attività,
- per gli stabilimenti esistenti entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto;
- per gli stabilimenti esistenti e non soggetti alla disciplina al D.P.R. 175/1988 entro due anni dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. 334/99;
- tutte le volte che il gestore procede al riesame. Il riesame deve essere effettuato ogni due anni. Però è necessario, comunque, effettuare una sua revisione ogni cinque anni o nei casi previsti dall'articolo 10 del D.Lgs. 334/99 o tutte le volte che il Ministero dell'Ambiente ne faccia richiesta.

Il gestore può trasmettere alla Regione una versione del Rapporto di Sicurezza priva di dati riservati, presenti nel Rapporto di Sicurezza ma che non possono essere rivelati al pubblico.

Le informazioni contenute possono essere limitate, previa disposizione del Ministero dell'Ambiente, quando il gestore comprova che tali sostanze presenti non possono creare alcun pericolo di incidente. L'elenco degli stabilimenti (ndr che hanno presentato RdS limitato) e le motivazioni della limitata informazione sono trasmessi dal Ministero dell'Ambiente alla Commissione dell'Unione Europea.

Esclusioni

Sono esclusi dal D.Lgs. 334/99 le seguenti categorie:

1. Gli stabilimenti, gli impianti e/o i depositi militari.
2. Le attività con pericoli connessi alle radiazioni ionizzanti.
3. Il trasporto di sostanze pericolose e il deposito temporaneo intermedio su strada, per ferrovia, per idrovia interna e marittima o per via aerea.
4. Il trasporto di sostanze pericolose in condotta, comprese le stazioni di pompaggio, al di fuori degli stabilimenti in cui sono presente sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelle indicate nell'allegato I.
5. Le attività delle industrie estrattive definite dal D.Lgs. 25.11.1996, n. 624, consistenti nella prospezione ed estrazione di minerali in miniere e cave o mediante perforazione.
6. Le discariche di rifiuti.
7. Il trasporto di sostanze pericolose attraverso ferrovia, nonché le soste tecniche temporanee intermedie, da l'accettazione alla riconsegna delle merci e le operazioni di composizione e scomposizione dei treni svolte negli scali di smistamento ferroviario.
8. Gli scali merci terminali di ferrovia individuali secondo le tipologie di cui all'allegato I del D.M. Ambiente 20.10.1998 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 261 del 7 novembre 1998, che svolgono in modo non occasionale le attività in esso menzionate, per i quali restano validi gli obblighi, gli adempimenti e i termini di adeguamento presenti negli articoli 2, 3, 4 dei D.M. Ambiente 20.10.1998.

Piani di emergenza interni (PEI)

Gli stabilimenti che ricadono nell'articolo 8 (cioè quelli per i quali il gestore è obbligato alla redazione del Rapporto di Sicurezza), devono presentare piani di emergenza interni (PEI), secondo l'allegato IV del D.Lgs. 334/99. Il gestore deve trasmettere le relative informazioni al Prefetto e alla Provincia.

Piani di emergenza esterni (PEE)

Il Prefetto, sulla base delle informazioni fornite dai gestori predispone il piano di emergenza esterno alle aziende a rischio rilevante e ne coordina l'attuazione. Il piano

deve essere comunicato al Ministero dell'Ambiente, al Sindaci, alla Regione, alla Provincia, al Ministero dell'interno e al Dipartimento della Protezione Civile.

Controllo dell'urbanizzazione

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di intesa con quelli dell'Interno, Ambiente, Sanità, Industria, Commercio e Artigianato ha emanato in data 09.05.2001 uno specifico Decreto in materia di Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

Comitati tecnici regionali (CTR) (articolo 21)

In attesa dell'emanazione della disciplina che le varie Regioni adotteranno in attuazione dell'articolo 72 del D.Lgs. 31.03.1998, n. 112, i Comitati Tecnici Regionali svolgeranno le istruttorie relative agli stabilimenti soggetti all'articolo 8 e adotteranno il provvedimento conclusivo entro quattro mesi dalla ricezione dei Rapporto di Sicurezza, comprensivo delle necessarie ispezioni e sopralluoghi. Gli atti dei Comitati Tecnici Regionali saranno trasmessi a:

- Ministero dell'Ambiente,
- Ministero dell'interno,
- Regione,
- Prefetto,
- Sindaco,
- Comando Provinciale dei Vigili dei Fuoco per quanto concerne l'applicazione della normativa antincendio.

L'art. 72. del D.Lgs. 31.03.1998, n. 112, conferisce alle Regioni:

- le competenze amministrative relative alle industrie soggette agli obblighi di cui all'articolo 4 del D.P.R. 175/88 (e del D.Lgs. 334/99),
- l'adozione di provvedimenti discendenti dall'istruttoria tecnica.

Il trasferimento di poteri avviene subordinatamente all'adozione della normativa regionale, previa attivazione dell'Agenzia Regionale Protezione Ambiente (ARPA) di cui all'articolo 3 del D.L. 04.12.1993, n. 496, convertito con modificazioni dalla Legge 21.01.1994, n. 61, e a seguito di accordo di programma tra Stato e Regione per la verifica dei presupposti per lo svolgimento delle funzioni, nonché per le procedure di dichiarazione.

Informazione alla popolazione e sua consultazione (articoli 22 e 23)

La Regione, fatta salva la riservatezza di cui all'articolo 22, comma 2, garantisce l'accesso della popolazione al Rapporto di Sicurezza e allo studio di sicurezza integrato (articoli 8 e 13).

Il Comune provvede a far conoscere alla popolazione le informazioni fornite dal gestore, eventualmente elaborandole in modo da renderle più comprensibili. Tali informazioni dovranno comunque contenere quelle delle sezioni da 1 a 7 dell'allegato V del D.Lgs. 334/99.

La popolazione deve poter esprimere il proprio parere per i progetti relativi a nuovi stabilimenti, a modifiche sostanziali di stabilimenti esistenti e alla creazione di nuovi insediamenti e infrastrutture nelle vicinanze degli stabilimenti esistenti. Il parere della popolazione non è vincolante ed è espresso nell'ambito della formazione dello strumento urbanistico o del procedimento di valutazione di impatto ambientale eventualmente

utilizzando la Conferenza dei Servizi. Le diverse modalità saranno stabilite dalla Regione o dal Ministero dell'Ambiente in base alle specifiche competenze.

Il D.M. Lavori Pubblici 9 maggio 2001: Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante

Il Decreto dei Lavori Pubblici del 9 maggio 2001, pubblicato su Supplemento ordinario n. 151 alla Gazzetta Ufficiale 16 giugno 2001 n. 138, composto da 6 articoli ed un allegato (che disciplina l'Elaborato Tecnico "Rischio di Incidenti Rilevante"), è stato emanato in attuazione all'articolo 14, comma 1 del D.Lgs. 334/99 e stabilisce i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone in cui sorgono stabilimenti a rischio di incidente rilevante, con lo scopo di prevenire gli incidenti rilevanti e limitare le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente. Inoltre esso prende in considerazione la destinazione e l'utilizzazione dei suoli tenendo conto della necessità di mantenere le opportune distanze tra gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e le zone residenziali considerando anche gli obiettivi di prevenzione e la limitazione delle conseguenze connesse agli incidenti.

Il Decreto ha il presente campo di applicazione (articolo 1):

- insediamenti di stabilimenti nuovi,
- modifiche degli stabilimenti di cui all'articolo 10, comma 1, del D.Lgs. 17.08.1999, n. 334 (stabilimenti disciplinati dal D.M. Ambiente 09.08.2000),
- nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti, quali ad esempio, vie di comunicazione, luoghi frequentati dal pubblico, zone residenziali, qualora l'ubicazione o l'insediamento o l'infrastruttura possano aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante.

Il decreto fornisce inoltre orientamenti comuni ai soggetti competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale e di salvaguardia dell'ambiente, per semplificare e riordinare i procedimenti, oltre che a raccordare le leggi e i regolamenti in materia ambientale con le norme di governo del territorio (articolo 1, comma 3).

Le province e le città metropolitane - ove già costituite - con l'ausilio dei comuni, hanno il compito di individuare all'interno degli strumenti di pianificazione territoriale le aree sulle quali ricadono gli effetti prodotti dagli stabilimenti soggetti al D.Lgs. 334/99 (articolo 3, comma 1).

Nel Piano Territoriale di Coordinamento si deve tenere conto anche della relazione degli stabilimenti con gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili come definiti nell'allegato al presente decreto, con le reti e i nodi infrastrutturali, di trasporto, tecnologici ed energetici, esistenti e previsti, tenendo conto delle aree di criticità relativamente alle diverse ipotesi di rischio naturale individuate nel piano di Dipartimento della Protezione Civile (articolo 3, comma 2). Per assolvere a questo compito le Province devono inserire nei loro strumenti urbanistici l'elaborato tecnico denominato "Rischio di incidenti rilevanti (RIR)", relativo al controllo dell'urbanizzazione e realizzato secondo i dettami dell'allegato al D.M. 09.05.2001 (articolo 4).

I contenuti dell'Elaborato Tecnico vengono trasmessi agli altri enti locali territoriali eventualmente interessati dagli scenari incidentali perché possano a loro volta attivare le procedure di adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale di loro competenza (articolo 4, comma 3).

Nella parte relativa al Controllo dell'urbanizzazione (articolo 5) il decreto stabilisce che le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica devono utilizzare le seguenti informazioni:

- per gli stabilimenti soggetti all'articolo 8 del D.Lgs. 334/99 le valutazioni effettuate dall'autorità competente di cui all'art. 21 del D.Lgs. 334/99 (cioè dal Comitato Tecnico Regionale fino all'emanazione di uno specifico decreto),
- per gli stabilimenti soggetti agli articoli 6 e 7 del D.Lgs. 334/99, le informazioni fornite dal gestore.

Inoltre, all'interno degli strumenti di pianificazione territoriale gli organismi preposti devono recepire anche le informazioni pertinenti che sono incluse nel Piano di Emergenza Esterno predisposto dalla Prefettura ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 334/99 (per gli stabilimenti soggetti all'articolo 8).

Le concessioni e le autorizzazioni edilizie sono soggette al parere del Comitato Tecnico Regionale. Tale parere è formulato sulla base delle informazioni fornite dai gestori degli stabilimenti soggetti agli articoli 6, 7 e 8 del predetto decreto legislativo, secondo le specificazioni e le modalità contenute nell'allegato al presente decreto (articolo 5, comma 4). Nel caso di stabilimenti soggetti agli articoli 6 e 7 del D.Lgs. 334/99 si può richiedere al Comitato Tecnico Regionale un parere consultivo per predisporre varianti urbanistiche.

L'articolo 6, comma 1, del Decreto mette in evidenza che, in caso di aree ad elevata concentrazione di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica tengono conto delle risultanze, ove disponibili, della valutazione dello studio di sicurezza integrato dell'area e del relativo piano di intervento. Al comma 2 il decreto stabilisce inoltre che l'Autorità marittima, ovvero ove istituita l'Autorità portuale, deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale.

L'Allegato Tecnico "Rischio di Incidenti Rilevanti (R.I.R.)"

L'allegato è costituito da sette punti che disciplinano i contenuti da inserire negli strumenti urbanistici, ponendo l'accento (punto 1) sul ruolo che deve avere la Provincia. Il testo, infatti, stabilisce che alla Provincia e alle città metropolitane "spettano le funzioni di pianificazione di area vasta, per indicare gli indirizzi generali di assetto del territorio. Quindi si mette in evidenza che il territorio provinciale, ovvero l'area metropolitana, debba costituire l'unità di base per il coordinamento tra la politica di gestione del rischio ambientale e la pianificazione di area vasta".

Nell'allegato (punto 5) sono illustrate le fasi da attuare per adeguare e aggiornare gli strumenti urbanistici. In particolare si devono individuare gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili (Fase 1), determinare le aree di danno e valutare la compatibilità territoriale e ambientale (Fase 2) al fine di determinare le destinazioni d'uso compatibili con la presenza dello stabilimento soggetto a rischio di incidente rilevante (Fase 3).

La Fase 1 viene effettuata attraverso una categorizzazione delle aree circostanti in base al valore dell'indice di edificazione e all'individuazione degli specifici elementi vulnerabili di natura puntuale di esse presenti secondo quanto indicato in tab. 8.1.

La tab. 1 dell'allegato sono riportate sei categorie territoriali (dalla Categoria A alla Categoria F) tenendo conto di alcune valutazioni dei possibili scenari incidentali. I criteri considerati si basano, essenzialmente, sulla difficoltà di evacuare determinate aree in

relazione ai soggetti presenti e al tipo di edificio, sulla maggiore vulnerabilità delle attività all'aperto rispetto a quelle al chiuso e sul tempo di esposizione al rischio

La prima fase comprende anche la suddivisione tematica delle diverse matrici ambientali vulnerabili potenzialmente interessate dal rilascio di sostanze pericolose per l'ambiente e, in particolare si individuano le seguenti:

- beni paesaggistici ed ambientali;
- aree naturali protette;
- risorse idriche superficiali;
- risorse idriche profonde;
- uso del suolo.

Gli elementi considerati hanno una vulnerabilità che è funzione del tipo di evento incidentale a cui ci si riferisce. In particolare il decreto, a titolo di esempio, considera trascurabile l'effetto prodotto da fenomeni energetici come l'esplosione e l'incendio nei confronti dell'acqua e del sottosuolo. Per gli altri casi, la valutazione della vulnerabilità deve essere messa in relazione al danno specifico che si può arrecare all'ambiente, della rilevanza sociale ed ambientale della risorsa considerata e degli interventi di ripristino che si possono attuare.

Il decreto, infine, specifica che all'atto della pianificazione urbanistica si deve effettuare una mappatura degli elementi ambientali vulnerabili.

Per avere un controllo dell'urbanizzazione è sufficiente effettuare una trattazione semplificata, basata sul superamento di un valore di soglia, al di sotto del quale si ritiene convenzionalmente che il danno non accade, al di sopra del quale viceversa si ritiene che il danno possa accadere. I valori di soglia in oggetto sono indicati nella tabella B, di seguito riportata.

Tabella B: Valori di soglia

Scenario incidentale	Elevata letalità	Inizio letalità	Lesioni irreversibili	Lesioni reversibili	Danni alle strutture effetti domino
Incendio (radiazione termica stazionaria)	12,5 kW/m ²	7 kW/m ²	5 kW/m ²	3 kW/m ²	12,5 kW/m ²
BLEVE/Fireball (radiazione termica variabile)	Raggio fireball	359 kJ/m ²	200 kJ/m ²	125 kJ/m ²	200-800 m (*)
Flash-fire (radiazione termica istantanea)	LFL	½ LFL	-	-	-
UVCF (sovrapressione di picco)	0,3 bar (0,6 bar spazi aperti)	0,14 bar	0,07 bar	0,03 bar	0,3 bar
Rilascio tossico (dove assorbita)	LC 50 (30 min, hmm)	-	IDHL	-	-

**secondo la tipologia del serbatoio*

Per una migliore comprensione della tabella, si danno le seguenti brevi definizioni:

- **elevata letalità:** è la zona di sicuro impatto (prima zona), limite entro il quale si ritengono possibili effetti estesi di letalità,
- **inizio letalità:** limite entro il quale si ritengono possibili effetti di inizio letalità;
- **lesioni irreversibili:** è la zona di danno (seconda zona), limite entro il quale si ritengono possibili effetti comportanti lesioni gravi irreversibili;
- **lesioni reversibili:** è la zona di attenzione (terza zona), limite entro il quale si ritengono possibili effetti comportanti lesioni reversibili;
- **danni alle strutture e effetti domino:** limite entro il quale si ritengono possibili danni gravi alle strutture e possibili effetti domino;

Nel seguito i metodi e le indicazioni normative descritte nei paragrafi precedenti, unitamente ai valori di soglia sopra definiti, saranno utilizzate per individuare le aree di rischio circostanti le industrie a rischio rilevanti presenti nel territorio della provincia di Ascoli Piceno.

I valori di soglia sopra riportati rappresentano i parametri che i gestori degli stabilimenti adottano per definire le aree di danno. Per gli stabilimenti soggetti alla presentazione del Rapporto di Sicurezza (articolo 8 del D.Lgs. 334/99) il gestore deve effettuare una trattazione analitica delle aree di danno (conformemente a quanto previsto dal D.Lgs. 334/99) ed eventualmente rivalutarla a valle dell'istruttoria condotta per la valutazione del Rapporto di Sicurezza effettuata dagli organismi competenti. Per gli altri stabilimenti (articolo 6 del D.Lgs. 334/99) il gestore deve effettuare una valutazione e analisi di sicurezza nell'ambito dell'attuazione del proprio sistema di gestione di sicurezza (allegato III del D.Lgs. 334/99), fornendo elementi tecnici e informazioni sulla base dei valori di tab. B.

Altra informazione che deve essere fornita dai gestori è classe di probabilità degli eventi di ogni ipotesi incidentale significativa che ha individuato utilizzando la classificazione riportata dal decreto in esame nelle due tabelle di seguito riportate.

Tabella C: Categorie territoriali compatibili con gli stabilimenti

Categoria di effetti				
Classe di probabilità degli eventi	Elevata letalità	Inizio letalità	Lesioni irreversibili	Lesioni reversibili
$<10^{-6}$	DEF	CDEF	BCDEF	ABCDEF
$10^{-4} - 10^{-6}$	EF	DEF	CDEF	BCDEF
$10^{-3} - 10^{-4}$	F	EF	DEF	CDEF
$>10^{-3}$	F	F	EF	DEF

Tabella D: Categorie territoriali compatibili con gli stabilimenti (per il rilascio di concessioni e autorizzazioni edilizie in assenza di variante urbanistica)

Categoria di effetti				
Classe di probabilità degli eventi	Elevata letalità	Inizio letalità	Lesioni irreversibili	Lesioni reversibili
$<10^{-6}$	EF	DEF	CDEF	BCDEF
$10^{-4} - 10^{-6}$	F	EF	DEF	CDEF

$10^{-3} - 10^{-4}$	F	F	EF	DEF
$>10^{-3}$	F	F	EF	EF

Nelle tabelle sopra riportate le lettere si riferiscono alle Categorie territoriali individuate nella sotto riportata tabella E (tab. 1 del D.M. Lavori Pubblici 09.05.2001), mentre le categorie degli effetti sono quelle considerate in tab. B per la valutazione delle aree di danno. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica potranno prevedere opportuni accorgimenti ambientali o edilizi che, in base allo specifico scenario incidentale ipotizzato, riducano la vulnerabilità delle costruzioni ammesse nelle diverse aree di pianificazione interessate dalle aree di danno.

Tabella E: Categorie territoriali

Categoria A

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia superiore a $4,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
2. Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità, ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (oltre 25 posti letto o 100 persone presenti).
3. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto, ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (oltre 500 persone presenti).

Categoria B

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra $4,5$ e $1,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
2. Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità - ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (fino a 25 posti letto o 100 persone presenti)
3. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto - ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (fino a 500 persone presenti).
4. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (oltre 500 persone presenti).
5. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio- ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso).
6. Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri superiore a 1000 persone/giorno).

Categoria C

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra $1,5$ e $1 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
 2. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (fino a 500 persone
-

-
- presenti).
3. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione ai rischi – ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (fino a 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, fino a 1000 al chiuso,- di qualunque dimensione se la frequentazione è al massimo settimanale).
 4. Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri fino a 1000 persone/giorno).
-

Categoria D

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1 e $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
 2. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile – ad esempio fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, ecc,
-

Categoria E

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore a $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
 2. Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici.
-

Categoria F

1. Area entro i confini dello stabilimento.
 2. Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone.
-

Gli enti devono acquisire le informazioni fornite dai gestori degli stabilimenti soggetti alla disciplina del D.Lgs. 334/99 ed utilizzare la tab. D per la predisposizione degli strumenti di pianificazione urbanistica, la tab. E per il rilascio di concessioni e autorizzazioni edilizie in assenza di variante urbanistica.

Per la valutazione dei rischi per l'ambiente derivanti da incidenti rilevanti si deve tenere conto anche degli effetti negativi che possono avere sugli scenari incidentali fattori ambientali (esempio presenza di zone sismiche, aree a rischio idrogeologico).

Le categorie di danno ambientale sono:

- danno significativo: danno per il quale gli interventi di bonifica e ripristino ambientale ai siti inquinati, a seguito dell'evento incidentale, possono essere portati a conclusione presumibilmente nell'arco di due anni dall'inizio degli interventi stessi;
- danno grave: danno per il quale gli interventi di bonifica e ripristino ambientale ai siti inquinati, a seguito dell'evento incidentale, possono essere portati a conclusione presumibilmente in un periodo superiore ai due anni dall'inizio degli interventi stessi.

Il decreto stabilisce che la valutazione della compatibilità ambientale non prevede l'ipotesi di danno grave. In questi casi, il comune può procedere (art. 14, comma 6 del D.Lgs. 334/99), invitando il gestore a trasmettere alle autorità competenti (art. 21, comma 1 del D.Lgs. 334/99) misure complementari atte a ridurre il rischio di danno ambientale.

Nei casi di presenza di danno significativo, nello strumento urbanistico si devono introdurre, a titolo di prescrizioni edilizie e urbanistiche, delle misure tese a mitigare gli effetti sull'ambiente per ridurre la categoria di danno ambientale.

L'ultimo punto dell'allegato (punto 7) riporta le informazioni che il gestore deve fornire.

Le aziende soggette ad articolo 8 del D.Lgs. 334/99, su richiesta dei comune e delle autorità competenti devono trasmettere:

- l'inviluppo delle aree di danno per le categorie di tab. C e la relativa cartografia;
- per i depositi di GPL e per i depositi di liquidi infiammabili e/o tossici, la categoria di deposito (applicazione dei metodo ad indici D.M. 15.05.1996 e D.M. 20.10.1998);
- la classe di probabilità di ogni singolo evento;
- per il pericolo di danno ambientale, le categorie di danno attese in relazione agli eventi incidentali che possono interessare gli elementi ambientali vulnerabili.

Gli stabilimenti soggetti solo agli articoli 6 e 7 del D.Lgs. 334/99 devono trasmettere le stesse informazioni sopra riportate solo nel caso in cui siano individuate aree di danno esterne all'area dello stabilimento.

Censimento delle aziende soggette al D.Lgs. 334/99, calcolo delle aree di danno allo stato attuale e criteri fissati dal P.T.C. per eventuali varianti urbanistiche

Aziende e Comuni attualmente coinvolti

Nel territorio provinciale di Ascoli Piceno è attualmente presente una sola azienda soggetta alla disciplina del D.Lgs. 334/99 - in particolare all'articolo 8 – ed avente rilevanza sotto il profilo urbanistico-territoriale, in quanto le altre presentano aree di rischio esclusivamente interne all'area dello stabilimento; tale azienda si occupa di stoccaggio, movimentazione e travaso di gas di petrolio liquefatto (G.P.L.) ed è situata nel Comune di Porto San Giorgio, ma in termini di aree a rischio interessa anche una porzione di territorio del Comune di Fermo.

Dall'esame dell'elaborato tecnico "*Rischio di Incidenti Rilevanti*" (R.I.R.) ad essa relativo risulta quanto segue:

Danno	Massima distanza di danno (m)	Unità operativa	Categorie territoriali compatibili
Elevata letalità	67.2	Travaso	EF
Inizio letalità	180.0	Travaso	DEF
Lesioni irreversibili	230.0	Travaso	CDEF
Lesioni reversibili	320.0	Travaso	ABCDEF

Pertanto i vincoli urbanistici attualmente presenti - sia in termini di indici di edificazione, che di tipologia di insediamenti realizzabili - sono i seguenti:

Danno	Massima distanza di danno (m)	Categorie territoriali compatibili	Tipologia insediamenti attualmente consentiti (aggiuntivi rispetto a quelli delle aree di danno immediatamente precedenti)
Elevata letalità	67.2	EF	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore a $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$. • Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici.
Inizio letalità	180.0	DEF	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1 e $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$. • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile – ad esempio

			fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, ecc,
Lesioni irreversibili	230.0	CDEF	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1,5 e 1 m³/m². • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (fino a 500 persone presenti). • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione ai rischio – ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (fino a 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, fino a 1000 al chiuso,- di qualunque dimensione se la frequentazione è al massimo settimanale). • Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri fino a 1000 persone/giorno).
Lesioni reversibili	320.0	ABCDEF	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia superiore a 4,5 m³/m². • Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità, ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc. (oltre 25 posti letto o 100 persone presenti). • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto, ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (oltre 500 persone presenti). • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso - ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università, ecc. (oltre 500 persone presenti). • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio– ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso). • Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri superiore a 1000 persone/giorno).

Criteria fissati dal P.T.C. per il controllo delle urbanizzazioni nelle vicinanze dell'insediamento esistente in caso di varianti agli strumenti urbanistici.

Da quanto poc'anzi riportato risulta evidente che le vigenti disposizioni legislative sopra richiamate non precludono la possibilità di effettuare urbanizzazioni anche consistenti pur in presenza di fattispecie particolarmente delicate sotto il profilo della salute e sicurezza pubblica. Il Piano territoriale di coordinamento non può pertanto annullare completamente tale situazione, ma si ritiene possa limitare a scopo cautelativo - ed ai sensi di quanto stabilito dall'art. 3, comma b) e d) della L.R. 4 ottobre 2004 n.18 - le tipologie di insediamenti consentiti nelle vicinanze dell'insediamento esistente, in caso di varianti agli strumenti urbanistici dei due comuni interessati, nel modo seguente:

Danno	Massima distanza di danno (m)	Tipologia insediamenti consentiti in caso di varianti agli strumenti urbanistici
Elevata letalità	67.2	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore o al massimo uguale a $0,3 \text{ m}^3/\text{m}^2$. • Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici con indice fondiario non superiore ad $1 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
Inizio letalità	180.0	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore o al massimo uguale a $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$. • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile – ad esempio fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, ecc, • Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici con indice fondiario non superiore ad $1,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
Lesioni irreversibili	230.0	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia minore o al massimo uguale ad $1 \text{ m}^3/\text{m}^2$. • Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici con indice fondiario non superiore ad $2 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
Lesioni reversibili	320.0	<ul style="list-style-type: none"> • Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore o al massimo uguale a $2,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$. • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto, ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali, ecc. (oltre 500 persone presenti). • Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio – ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso). • Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici con indice fondiario non superiore a $4 \text{ m}^3/\text{m}^2$.

Criteria fissati dal P.T.C. quali condizioni di ammissibilità per l'insediamento di nuovi stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

Per ciò che concerne eventuali nuovi stabilimenti a rischio di incidente rilevante, sempre alla luce del quadro legislativo vigente ed in ottemperanza in particolare a quanto stabilito dall'art. 3, comma b) e d) della L.R. 4 ottobre 2004 n.18, si ritiene necessario imporre come condizione di ammissibilità per l'insediamento che le aree calcolate come "Elevata letalità", "Inizio letalità" e "Lesioni irreversibili", anche tramite metodi speditivi, ricadano all'interno di aree zonizzate dagli strumenti urbanistici vigenti e/o adottati al momento dell'insediamento o come produttive o come agricole.

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Anche le innovazioni introdotte in tal senso nascono dalla necessità di adeguare il Piano Territoriale di Coordinamento ad una serie di provvedimenti legislativi intervenuti in materia successivamente all'approvazione del P.T.C. e miranti al controllo della sostenibilità ambientale degli interventi antropici previsti nell'ambito dei P.R.G..

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si propone come metodologia d'integrazione del processo decisionale e della promozione dello sviluppo sostenibile ed appare essere quindi un valido strumento di ausilio nell'ambito dei processi di valutazione e controllo della sostenibilità ambientale.

Si è reso infatti necessario introdurre una valutazione a livello più *strategico*, essendo l'approccio della Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) limitato alla definizione delle alternative e degli effetti cumulativi in un processo di sviluppo. Casi applicativi di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) a livello di pianificazione territoriale e ambientale di area vasta sono ancora scarsi, soprattutto in Italia, se si escludono la prima applicazione di VAS sul P.T.C. di Milano, quello in corso di impostazione sul P.T.C. di Bologna e pochissimi altri pure in corso. L'incertezza del processo politico e l'indeterminazione dei dati a disposizione, nonché la mancanza di scarse esperienze pratiche a livello nazionale e l'assenza di normativa nazionale tesa al recepimento della Direttiva 2001/42/CE, favoriscono infatti l'impedimento all'implementazione pratica di metodologie di VAS.

Legislazione di riferimento:

DIRETTIVA 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

L'obiettivo è quello di *"...garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, ...assicurando che venga effettuata la valutazione di piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente..."*.

Il recepimento nazionale della suddetta direttiva risulta in itinere (è stata elaborata una bozza di legge), sebbene alcune regioni, insieme all'approvazione delle leggi sulla VIA, abbiano comunque ravvisato la necessità di introdurre anche una valutazione per piani e programmi (si segnala il caso delle Regioni e Province autonome). Per quanto riguarda il caso della Regione Marche, l'emanazione di leggi sulla valutazione ambientale è riconducibile alla sola L.R. n. 7/2004. Detta legge, individuando tipologie distinte di interventi, considerati come singole fattispecie, consente solo di constatare la sovrapposizione degli effetti cumulativi dei puntuali episodi progettuali. Ciò comporta che lo strumento urbanistico generale quale il P.T.C. supplisca a tale carenza, ponendo l'accento sulla pianificazione e programmazione territoriali e soprattutto sul necessario coordinamento delle attività progettuali. Attraverso la proposizione degli articoli formulati e dei relativi allegati, si forniscono infatti parametri interpretativi per una *valutazione ambientale* che preventivamente sia onnicomprensiva di tutti gli aspetti concernenti la progettualità.

Allo scopo di promuovere l'allineamento della pianificazione a scala comunale alle suddette metodologie di valutazione in materia ambientale, si propone l'introduzione di specifici articoli nel P.T.C., esplicitivi dei nuovi concetti sovraesposti. L'obiettivo auspicato, da perseguire con tale operazione, è infatti la sensibilizzazione delle amministrazioni

interessate all'applicazione dei contenuti degli indirizzi normativi vigenti circa le tematiche di sostenibilità ambientale.

BIOEDILIZIA – INCENTIVI

Legislazione di riferimento:

- **Delibera di Giunta Regionale del 23 Aprile 2003 n.579** “*Indirizzi per la realizzazione di interventi edilizi ecosostenibili*”;
- **Delibera di Giunta Regionale del 23 Aprile 2003 n.1138** “*Integrazione alla delibera n. 579/2003*”;
- **P.E.A.R.** (PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE) **approvato con Delibera di Consiglio della Regione Marche n.175/05.**

INCREMENTI VOLUMETRICI E RIDUZIONE DEGLI ONERI DI URBANIZZAZIONE

Il 16 febbraio 2005 il Consiglio regionale delle Marche, con delibera n. 175, ha approvato il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) che si articola su tre assi principali: risparmio energetico, impiego delle energie rinnovabili, ecoefficienza energetica. In edilizia viene stabilito che il risparmio dei consumi energetici degli edifici venga attuato attraverso la revisione profonda delle modalità costruttive, lo sfruttamento dell'energia solare e bioclimatica con il soddisfacimento di alcuni requisiti negli edifici nuovi o da ristrutturare. Il piano pertanto fornisce indicazioni sul guadagno solare e l'installazione di collettori solari per acqua calda con suggerimenti tecnici per l'isolamento termico, il miglioramento dell'inerzia termica ed il raffrescamento estivo naturale e prevede un sistema di valutazione degli interventi facendo riferimento al sistema di valutazione prodotto dal gruppo di lavoro interregionale in materia di bioedilizia ITACA (Istituto per la Trasparenza l'Aggiornamento e la Certificazione degli Appalti) che si trova riassunto nel documento denominato “Protocollo Itaca”. Il Protocollo Itaca è stato recepito dalla Regione Marche con le delibere n.579 del 23 Aprile 2003 “Indirizzi per la realizzazione di interventi edilizi ecosostenibili” e n. 1138 del 2003 “Integrazione alla delibera n. 579/2003”.

Il sistema di valutazione energetico ambientale degli edifici costituisce l'asse portante delle normative regionali in quanto definisce i requisiti di qualità, e i livelli di misura degli stessi. E' quindi un sistema a carattere prestazionale che si basa sul metodo di valutazione elaborato dal gruppo di lavoro interregionale in materia di bioedilizia ITACA (Istituto per la Trasparenza l'Aggiornamento e la Certificazione degli Appalti) riassunto, come precedentemente detto, nel documento, denominato “*Protocollo ITACA*”.

Al fine di promuovere la modifica delle modalità costruttive in tale direzione e di evitare l'aumento dei costi vendita si ritiene opportuno introdurre nel P.T.C. la possibilità per le Amministrazioni Comunali di prevedere negli strumenti urbanistici generali criteri: di incentivazione in termini di aumenti percentuali delle volumetrie ammissibili, di riduzioni percentuali degli oneri di urbanizzazione secondaria e di riduzione di tasse locali quali l'ICI per un periodo di tempo commensurato al risultato energetico ottenuto, da applicarsi nelle nuove zone di espansione residenziale e produttiva.

I Comuni, nella redazione dei Piani Regolatori Generali o di loro varianti, possono prevedere, esclusivamente nelle nuove zone di espansione residenziale e produttiva, la possibilità di concedere modesti incrementi volumetrici e riduzioni percentuali degli oneri di urbanizzazione secondaria nel caso in cui gli strumenti urbanistici attuativi prevedano che gli edifici siano concepiti, progettati e realizzati secondo i criteri di miglioramento delle prestazioni energetico-ambientali verificati secondo il sistema di valutazione ITACA recepito dalla Regione Marche con le delibere n. 579 del 23 Aprile 2003 e n. 1138 del 2003 aggiornato alle eventuali successive modifiche ed integrazioni.

L'entità degli incentivi dovrà essere rapportata al livello di qualità raggiunto espresso dal punteggio finale del progetto, autocertificato dai progettisti e controllato dagli uffici tecnici comunali anche in fase esecutiva e di collaudo. I criteri dovranno essere obbligatoriamente inseriti nelle convenzioni allegate ai piani attuativi nelle quali dovranno altresì essere stabilite anche le relative penali. Il punteggio minimo non potrà essere inferiore a +3.

La maggiore volumetria, che non potrà essere superiore al 15% (punteggio +3 incremento 5 % - punteggio +4 incremento 10% - punteggio +5 incremento 15 %) di quella ammissibile, dovrà essere computata al fine del calcolo della dotazione degli standard urbanistici la quale non potrà essere in ogni caso inferiore a quella stabilita dal D.M. n.1444/68 integrata dalla L.R. n.34/92.

LE RETI ECOLOGICHE

Nella regione marche la conservazione della natura è stata realizzata con la protezione degli ambienti puntuali a seguito di emanazione di leggi Comunitarie nazionali e Regionali (Direttiva Habitat per i siti ZPS e SIC, i Parchi Nazionali dei Monti Sibillini e del Gran Sasso e Monti della Laga, PPAR, la legge forestale n° 6/2005, ecc.).

Oggi è generalmente riconosciuto che questo approccio, da solo, non è sufficiente per garantire la conservazione di tutti gli habitat e le specie di interesse, molti dei quali sopravvivono dispersi nei territori al di fuori dei parchi.

Inoltre le stesse aree protette soffrono quando le attività che si svolgono all'esterno producono effetti negativi sulla vita selvatica e sugli habitat in esse ospitati a causa dell'inquinamento, della derivazione dell'acqua, degli incidenti stradali e per la creazione di barriere al movimento ed alla migrazione della vita selvatica.

Un approccio nuovo ed alternativo consiste nel prevedere la protezione non solamente dei siti ecologicamente rilevanti, ma anche delle aree protette, mediante le riqualificazioni di habitat e il loro collegamento tramite la creazione di corridoi e aree di sosta per la dispersione e la migrazione delle specie.

Il concetto di "rete ecologica" è già stato sviluppato in molti paesi europei ed è il fondamento del Tema d'azione 1 della Strategia pan-europea per la diversità biologica e paesaggistica ed è implicito negli Articoli 3 e 10 della Direttiva "Habitat" del 1992.

Una rete ecologica è tipicamente costituita da quattro componenti principali:

1. nodi, che rappresentano tipi di habitat principali e che ne assicurano la conservazione;
2. corridoi e aree di sosta, che permettono le interrelazioni tra gli habitat ed alle specie di disperdersi e di migrare tra differenti nodi, riducendo così l'isolamento e migliorando la coesione del sistema naturali;
3. zone tampone, che proteggono la rete da influenze esterne potenzialmente negative come l'inquinamento;
4. aree di riqualificazione ambientale, che si aggiungono o ingrandiscono i nodi permettendo alla rete di raggiungere una dimensione ottimale;

Uno degli obiettivi della rete ecologica è di evidenziare i principali valori naturalistici quali:

- Le Emergenze Botanico-Vegetazionali;
- Le Emergenze botanico-vegetazionali di eccezionale interesse;
- Le Emergenze botanico-vegetazionali di notevole interesse;
- Le aree di eccezionale valore paesaggistico ambientale;
- Le aree di qualità diffuse;
- I corsi d'acqua e relativi ambienti fluviali;
- Il paesaggio agrario e quello di interesse storico-ambientale;
- La carta degli habitat naturali e seminaturali;
- Gli alberi monumentali;
- Le oasi di protezione faunistica;
- I valori geologici e geomorfologici;
- La carta dell'utilizzazione dei suoli
- Il paesaggio e le tutele introdotte dal Piano Paesistico Ambientale Regionale.

Il rapido sviluppo economico ed agricolo degli ultimi 50 anni ha modificato in maniera significativa i metodi di pianificazione e gestione territoriali e pertanto occorre sempre più

verificare le modalità migliori per la creazione di habitat naturali e la loro connessione per mezzo di corridoi e di dimostrare come sia possibile utilizzare le reti ecologiche per sviluppare una pianificazione e una gestione territoriale sostenibili.

Il modello da seguire è quello che promuove la realizzazione di una rete ecologica regionale e provinciale quale meccanismo per l'integrazione degli obiettivi ecologici nella pianificazione e la gestione dell'uso del suolo; tale modello si basa su concetti provenienti dalla disciplina dell'ecologia del paesaggio, sugli strumenti del Sistema Geografico Informativo (GIS) e sulla pratica esistente di coinvolgimento della comunità locale.

La pianificazione e la gestione sostenibili dell'uso del suolo richiedono un approccio olistico che integra questioni ambientali, economiche e sociali di rilevanza regionale e provinciale.

La pianificazione e la gestione del paesaggio più ampio offrono quel meccanismo utile per poter raggiungere questa integrazione.

Il concetto di "rete ecologica" cerca di mantenere le condizioni ottimali dei processi ecologici all'interno del paesaggio più ampio, e di promuovere allo stesso tempo la realizzazione socio-economica.

Questo concetto sta diventando sempre più importante nella conservazione della natura in Europa utilizzando modelli e strumenti atti a raggiungere una pianificazione e gestione del paesaggio più ampio basato sulle reti ecologiche.

La realizzazione di una rete ecologica aiuterà le autorità ed i gestori territoriali locali ad integrare le considerazioni ambientali nella pianificazione e gestione dell'uso del suolo.

E' un meccanismo che si basa su obiettivi e sul supporto alle decisioni, e che fornisce una metodologia per promuovere la conservazione della natura in Europa in modo tale da fornire coerenza ecologica e consistenza con le direttive e le iniziative europee.

Gli obiettivi prioritari del PTCP per la realizzazione di una Rete Ecologica provinciale sono:

- L'ottenimento di una componente dello sviluppo socio-economico che utilizza risorse naturali con finalità ecosostenibili;
- La realizzazione di un modello concettuale di una prospettiva "ecologica" che, applicato ai diversi livelli di organizzazione biologica (specie, comunità, ecosistemi, paesaggi,...), sia in grado di rappresentare la distribuzione delle forme di vita sulla Terra (biodiversità).
- L'ottenimento di uno strumento per la pianificazione urbanistica e territoriale per definire destinazioni d'uso del territorio che tengano conto degli aspetti naturali e antropici.

La varietà dell'assetto topografico, geologico e dell'uso del suolo nella Provincia determina la presenza di paesaggi contrastanti (valli fluviali, aree boscate, paesaggi collinari, centri storici, zone industriali, foci fluviali) che ospitano una grande varietà di habitat naturali, alcuni dei quali rivestono un'importanza provinciale e regionale.

Come per la maggior parte dei territori non urbanizzati lo sviluppo agricolo ed economico degli ultimi anni ha avuto un impatto sostanziale anche sulla biodiversità e tutti i principali habitat semi-naturali hanno subito perdite considerevoli e quelli che sono sopravvissuti sono fortemente frammentati e isolati gli uni dagli altri e vulnerabili alle modificazioni esterne ed interne.

Lo studio della rete ecologica provinciale ha lo scopo di ampliare lo scenario delle conoscenze ambientali e di incentivare sia le attività di conservazione e gestione del

paesaggio e sia lo sviluppo sostenibile delle attività tradizionali tipiche dei luoghi; inoltre può essere la base per la programmazione di un Piano di Sviluppo Rurale.

Nell'ambito delle importanti tematiche finalizzate alla conservazione della biodiversità e per lo sviluppo sostenibile del territorio la Provincia si è avvalsa di un gruppo di progettazione per attivare un progetto sperimentale per l'intera valle dell'Aso, eventualmente riproducibile ed estendibile alle altre realtà provinciali, denominato "Linee Guida Strategiche per lo Sviluppo Integrato della Val d'Aso – Distretto Rurale".

Le linee guida e le più importanti proposte strategiche sono di seguito riassunte.

La base del lavoro è costituita da uno studio integrato e complessivo dello stato di fatto del territorio della Val d'Aso. Le analisi effettuate hanno considerato tutti gli elementi territoriali di rilievo, dallo "stato fisico" in senso stretto della Valle (inquadramento geomorfologico, idrologico, vegetazionale,...), agli aspetti economici e sociali (trend agricolo, industriale, turistico, analisi demografica e percezione del territorio), nonché gli aspetti più propriamente pianificatori (pianificazione a livello regionale, provinciale e comunale).

Interrelazionando, poi, i diversi elementi si è potuta ottenere una visione critica complessiva delle problematiche, delle valenze e delle potenzialità di questo territorio.

Da tutto ciò è stato possibile creare uno strumento, corredato di linee guida e proposte, con finalità pianificatorie d'area vasta, supportato da schede tematiche immediatamente attuative nei diversi ambiti settoriali d'azione.

In dettaglio le schede formulate sono le seguenti:

- Piano Intercomunale di coordinamento;
- Partecipazione, formazione e informazione;
- Integrazione tra ambiente e agricoltura;
- Proposta di un Parco Rurale: turismo e agricoltura;
- Pianificazione delle aree produttive: aree ecologicamente attrezzate;
- Tutela e riqualificazione del fiume Aso - scheda che è già stata trasformata in un progetto attuativo.

In particolare, da ogni scheda tematica può derivare una serie di progetti esecutivi in grado di affrontare e risolvere le problematiche cogenti sul territorio, tra i quali emergono i progetti di reti ecologiche; i progetti di pianificazione e coordinamento di aree produttive; i progetti per la progettazione di aree ecologicamente attrezzate, ecc... .

Di seguito vengono elencate le linee guida, propedeutiche alla definizione e all'attuazione delle proposte di piano, e le proposte che possono essere integrate alla pianificazione territoriale comunale e Provinciale (PTC).

Va sottolineato che il presente documento rappresenta una versione iniziale del documento finale che, di conseguenza dovrà essere ulteriormente integrato con altre linee guida e proposte operative.

Per questo motivo le informazioni contenute, comunque già utilizzabili per la pianificazione del territorio, devono essere gestite in modo accorto e sulla base di una visione complessiva del territorio e delle sue peculiarità.

LINEE GUIDA

- Unicità del territorio della Val d'Aso → ovvero una pianificazione integrata e complessiva di tutto il territorio del bacino idrografico. Nel caso di future divisioni dello stesso in due province separate (Ascoli Piceno e Fermo) risulta importante che le

diverse questioni territoriali siano gestite sulla base di un piano unitario, anch'esso fondato su una visione territoriale complessiva e unica;

- Strutturazione di un Gestore Unico del sistema territoriale della Val d'Aso: tra le sue funzioni ci deve essere la regolarizzazione della localizzazione dei nuovi siti produttivi a livello intercomunale, al fine di riequilibrare la situazione nelle zone montane e collinari rispetto alla fascia costiera;
- Programmazione di un Piano di Coordinamento Intercomunale: istituzione di un tavolo permanente di concertazione e consultazione per quelle scelte di piano che interessano i territori di più comuni;
- Valutazione del rischio di frana per la progettazione di Zone Territoriali Omogenee residenziali di tipo B e C;
- Programmazione di un collegamento tra il Parco dei Monti Sibillini e il Parco Marino Piceno, al fine di avviare una pianificazione integrata e sostenibile degli interventi lungo l'asta fluviale, così da creare un "percorso virtuale" dal mare ai monti;
- Screening e selezione di fondi comunitari ad hoc per l'avvio dei vari progetti operativi (start up);
- Implementazione di un processo di partecipazione e di informazione;
- Istituzione di un organo (ente) di formazione e aggiornamento professionale;
- Progetto della filiera corta per un "distretto di economia solidale" della Val d'Aso, inteso anche come "distretto rurale" di valorizzazione dei prodotti locali;
- Aiutare le aziende a certificarsi (ISO, EMAS), mediante l'istituzione di uno sportello appositamente strutturato, e ad adottare le migliori tecnologie per ridurre il più possibile l'impatto ambientale;
- Programmazione di interventi mirati al soddisfacimento delle esigenze del turismo di nicchia;
- Progettazione di un sistema della mobilità lenta collegato con le reti ciclabili europee;
- Pianificazione e progettazione delle aree produttive, in relazione al territorio circostante e alle emergenze e/o valenze ambientali;
- Pianificazione di una serie di interventi coordinati di riqualificazione del fiume;
- Regolamentazione e riduzione delle attività estrattive lungo il fiume Aso e recupero ambientale dell'alveo e dell'ambito golenale al fine di garantire anche il miglioramento dell'assetto idraulico del fiume.

PROPOSTE OPERATIVE

Al fine di permettere un efficace applicazione delle linee guida definite dal presente studio, di seguito vengono elencate alcune proposte strategiche:

- Definire un Marchio d'area per la Val d'Aso, che fissi regole e limiti (dimensionali, tipologici, qualitativi,...) per le aziende e le società che vogliono investire in questo territorio;
- Studi e ricerche incentrati sulla conoscenza delle tipicità e sulla loro tutela;
- Programmazione di sistemi promozionali e di eventi al fine di promuovere la divulgazione della conoscenza della miriade di prodotti tipici locali (ad esempio mediante fiere, spettacoli, campagne pubblicitarie, incontri pubblici e nelle scuole,...). Altra idea potrebbe essere l'istituzione di una rete museale diffusa che valorizzi anche la storia di questo territorio (es: museo dei mestieri, degli usi e costumi di un tempo,...);
- Riqualificazione degli ambiti paesaggistici vincolati;

- Recupero e riqualificazione del paesaggio agrario, con particolare attenzione ai “relitti di paesaggio agrario”, non solo dal punto di vista strettamente naturalistico ma anche tramite la ricerca di una possibile sinergia tra agricoltura e bioedilizia;
- Tutela e riqualificazione delle “emergenze floristiche” e degli ambiti golenali;
- Creazione di un sistema di connessione ecologica (Es.: corridoi ecologici); sistema che può essere propedeutico ad un eventuale prossimo progetto di Reti ecologiche sul territorio provinciale, che permetta di definire una rete strutturata e coordinata di sistemi ecologici per la tutela e la valorizzazione ambientale;
- Riqualificazione dei siti produttivi (dismessi, in fase di modifica, di ammodernamento, ampliamento,...) attraverso progetti integrati di ottimizzazione degli impianti dal punto di vista produttivo (bilancio di massa), energetico, ecologico – ambientale (aree ecologicamente attrezzate) → in particolare si definisce “area ecologicamente attrezzata” un’area produttiva pensata in chiave ambientale e dotata dei requisiti tecnici e organizzativi finalizzati a minimizzare e a gestire le pressioni sull’ambiente;
- Filiera agroenergetica;
- Integrazione tra turismo e prodotti agricoli locali (valorizzazione del turismo enogastronomico) mediante il concetto di Parco Rurale Produttivo;
- Definizione e proposta di valenze ambientali (naturali, storico-culturali, paesaggistiche) per la proposta di istituzione di aree vincolate (ai sensi del Dlgs. n. 42/2004 e s.m.i.)
- Partecipazione attiva ed interattiva al processo di pianificazione provinciale, ovvero alla definizione del nuovo PTCP e integrazione delle linee guida e delle proposte operative (schede tematiche d’attuazione) nel nuovo PTCP;
- Perequazione intercomunale: cessione di terreni tra soggetti privati e enti pubblici in cambio di crediti edilizi.

LA RETE DELLA “MOBILITÀ DOLCE” DELLA PROVINCIA DI ASCOLI PICENO E IL SISTEMA DELLE PISTE CICLABILI

Il progetto generale sulla Mobilità Dolce della Provincia di Ascoli Piceno nasce da un'analisi dettagliata dei percorsi pedonali, ciclabili, ed ippovie esistenti, progettati, pianificati o semplicemente immaginati, ricadenti nel territorio Piceno.

I dati sono stati forniti dagli uffici tecnici comunali attraverso la compilazione di una scheda tecnica di rilievo e di una cartografia. Analizzando le informazioni raccolte e considerando la morfologia del territorio, è stato individuato un sistema di piste ciclabili strutturato a pettine, composto da una **dorsale sulla fascia costiera adriatica** e dalle ramificazioni lungo i principali **corridoi vallivi**.

La dorsale sulla fascia costiera adriatica

QUADRO RIASSUNTIVO DELLE PISTE CICLABILI*

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Completamento	2,083	4
Esistente	24,783	10
Immagnate	1,348	1
Progettate	13,808	8
Pianificate	9,398	5
TOTALE	51,420	28

* **Completamento** = tratti di piste ciclabili individuati da questo piano come connessioni della rete rilevata (non solo esistente, ma anche progettata e pianificata).

Esistente = tratti di piste ciclabili realizzati o in fase di realizzazione.

Immagnate = percorsi ciclabili non progettati, né pianificati, ma suggeriti dalle amministrazioni comunali;

Progettate = tratti di piste ciclabili che hanno un progetto approvato (preliminare, definitivo, esecutivo)

Pianificate = piste ciclabili previste dai P.R.G.

Nel sistema di piste ciclabili proposto, quello che corre lungo la fascia costiera appare più prossimo alla realizzazione rispetto agli altri lungo i corridoi vallivi.

Infatti su un percorso totale di 51,4 Km ne risultano già realizzati circa 24,8 Km, progettati 13,8 Km, e pianificati, all'interno dei vari PRG, 9,4 Km.

Risultano ancora da progettare solo 2 Km di percorsi ciclabili il cui tracciato, nelle linee generali, è già stato individuato nel presente piano.

Tale tracciato attraversa un territorio costiero diversificato e costituito da ambienti fortemente antropizzati che si alternano ad altri quasi completamente naturali, dove solo la ferrovia, con i suoi tralicci, accompagna senza soluzione di continuità la percezione del paesaggio.

In linea generale i tratti di piste ciclabili mancanti appaiono di facile realizzazione, ad esclusione di quei casi ricadenti all'interno di situazioni urbane particolarmente congestionate.

Il percorso costiero, come si può vedere nella relazione fotografica, è già presente come tracciato; inoltre, in alcuni tratti, risulta addirittura corredato da alberature.

I punti di criticità, all'interno dell'asse costiero, sono rappresentati dalle **due aree portuali di San Benedetto del Tronto e di Porto San Giorgio**, dove la presenza di attività produttive e l'uso di mezzi pesanti costituiscono il problema principale riguardo alla

sicurezza del percorso ciclabile; altra problematica è quella che riguarda le aree ricadenti sotto la giurisdizione della Capitaneria di Porto.

I tratti più lunghi mancanti di pista ciclabile, della dorsale adriatica, ricadono nei comuni di Cupramarittima, Pedaso, Massignano e Campofilone; in alcune di queste zone sono quasi assenti le concessioni balneari cosicché il territorio si rivela nella sua naturalezza suggerendo interventi leggeri, come, appunto, un percorso ciclabile che dia la possibilità di accedere ai luoghi senza invaderli.

Più problematici risultano gli attraversamenti fluviali, poichè sono numerosi ed è considerevole il loro costo di realizzazione; inoltre, dato che la maggior parte di essi si trovano al confine tra un territorio comunale e l'altro, la predisposizione dei progetti risulta spesso problematica e rallentata dalla delicata fase di concertazione.

Il corridoio della media Valle del Tronto

QUADRO RIASSUNTIVO DELLE PISTE CICLABILI

<i>LIVELLO</i>	<i>KM</i>	<i>NUMERO TRATTI</i>
Completamento	18,701	8
Esistente	4,707	2
Progettate	12,141	8
Pianificate	1,023	1
TOTALE	36,572	19

Il corridoio della media Valle del Tronto rappresenta la derivazione più importante verso l'entroterra montano, sia per le dimensioni della valle, sia perché unisce città importanti come Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto.

La lunghezza complessiva del percorso ciclabile previsto in questa valle è pari a 36,5 Km, di cui 4,7 Km realizzati, 12,1 Km progettati e 1 Km pianificato nei PRG comunali.

Rimangono 18,7 Km di completamento, previsti in questo piano ma che hanno bisogno di ulteriori approfondimenti progettuali.

I punti critici del sistema sono localizzati in prossimità delle aree fortemente urbanizzate sia di Ascoli Piceno che di San Benedetto del Tronto e negli attraversamenti di fossi e dei torrenti che confluiscono nel fiume Tronto.

Alcuni di questi attraversamenti risultano già progettati dal comune di Spinetoli, come quello sul Fiobbo, sull'Icona e sul Morrice.

Per quanto riguarda l'attraversamento del torrente Lama è in corso la richiesta di finanziamento regionale sulla base di un progetto preliminare presentato dal Comune di Castel di Lama.

Di particolare interesse è il percorso che viene proposto dal presente piano nella zona di Campolungo, una vasta area di proprietà del Comune di Ascoli Piceno, al confine con il territorio comunale di Castel di Lama, rimasta praticamente intatta, col suo paesaggio agrario caratterizzato dalla via Salaria, col suo sistema di alberature, le case di posta e la grande villa suburbana degli Sgariglia. Tale percorso costeggerebbe il canale irriguo riconvertendo in pista ciclabile la strada di manutenzione ad esso associato.

Gli altri corridoi vallivi

I dati relativi all'attuazione degli altri corridoi vallivi sono di seguito riportati:

CORRIDOIO DELL'ALTA VALLE DEL TRONTO

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
	37366	3
TOTALE	37366	3

CORRIDOIO VALLIVO DELL'ALBULA

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Pianificate	1,533	1
TOTALE	1,533	1

CORRIDOIO VALLIVO DEL TESINO

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Progettate	17,214	1
TOTALE	17,214	1

CORRIDOIO VALLIVO DEL MENOCCCHIA

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Completamento	1,970	1
Immagnate	1,216	1
Progettate	10,508	1
TOTALE	13,694	3

CORRIDOIO BASSA VALLE DELL'ASO

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Progettate	13,200	3
TOTALE	13,200	3

CORRIDOIO ALTA VALLE DELL'ASO

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Progettate	49,467	2
TOTALE	49,467	2

CORRIDOIO VALLIVO DELL'ETE VIVO

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Pianificate	0,758	1
TOTALE	0,758	1

CORRIDOIO VALLIVO DEL TENNA

LIVELLO	KM	NUMERO TRATTI
Completamento	18,156	1

Immagnate	5,369	1
Progettate	5,093	1
TOTALE	28,618	3

CORRIDOIO VALLIVO DELL'ETE MORTO

<i>LIVELLO</i>	<i>KM</i>	<i>NUMERO TRATTI</i>
Completamento	0,333	1
Immagnate	6,962	1
Progettate	5,776	1
TOTALE	13,071	3

CORRIDOIO VALLIVO DEL CHIEN TI

<i>LIVELLO</i>	<i>KM</i>	<i>NUMERO TRATTI</i>
Completamento	3,546	2
Pianificate	4,785	1
Progettate	3,770	1
TOTALE	12,101	4

Si sottolinea che l'Amministrazione Provinciale ha già ottenuto un finanziamento per la realizzazione della pista ciclabile "Onde Verdi" nella valle del torrente Menocchia; il progetto definitivo prevede che il percorso si sviluppi per 10km dal Comune di Massignano a quello di Carassai e pertanto si propone di prolungare il tracciato, seguendo gli argini del torrente, nel territorio del Comune di Cupra Marittima, per permettere il collegamento con la dorsale adriatica.

Anche L'Unione dei Comuni Valdaso propone, con un progetto preliminare, il percorso "LungAso" come corridoio verde lungo la bassa valle dell'Aso di ingresso al Parco dei Sibillini. La Valle dell'Aso infatti, già individuata dal PIT Regionale, presenta notevole rilevanza nell'ambito del tema trattato proprio per il paesaggio Marchigiano che la caratterizza e per la qualità architettonica dei suoi Centri Storici.

Il recente progetto "Valdaso" ha esteso tale previsione proponendo un progetto preliminare esteso all'intera valle dell'Aso quindi studiando una soluzione anche per la parte montana della valle.

Le idee ed i progetti riguardanti i corridoi vallivi mettono in evidenza la volontà di tracciare una rete complessiva di percorsi ciclabili che permetterà di fruire l'intero territorio provinciale, dal mare alla montagna, seguendo la struttura a pettine dettata dalla morfologia stessa del territorio. Allo stato attuale si evidenziano una serie di "punti critici" nella creazione della rete provinciale, con particolare riferimento al Corridoio Adriatico; essi risultano essere i seguenti:

Attraversamento fluviale interregionale:

- Fiume Tronto (Marche – Abruzzo)

Attraversamento fluviale interprovinciale:

- Fiume Chienti (Prov. Ascoli Piceno – Macerata)

Attraversamenti fluviali interni:

- Val Menocchia (Cupramarittima)
- Contrada S. Giuliana (Cupramarittima-Massignano)
- Aso (prog. Preliminare finanziato L. 46/ € 350.000 ml 100X3.5)
- Ete Vivo (Fermo – Porto S. Giorgio)
- Tenna (Porto S. Elpidio–Fermo Prog. Esecutivo)

Tratti di problematica realizzazione:

- Zona Sentina (San Benedetto del Tronto)
- Raccordo tra San Benedetto e Grottammare
- Area portuale Porto S. Giorgio
- Lido Tre Archi (Fermo)

REGOLAMENTAZIONE DELLE ANTENNE PER LA TELEFONIA MOBILE

In considerazione delle problematiche relative alle tematiche inerenti la localizzazione degli impianti per la telefonia mobile che sempre più determinano l'emergere di timori nei cittadini e nelle associazioni rappresentative di questi, l'Amministrazione Provinciale intende promuovere una serie di iniziative finalizzate a rendere ambientalmente sostenibile il servizio per la collettività amministrata.

Come è ormai noto la normativa di settore e la giurisprudenza hanno stabilito che gli impianti di radiotelefonia sono assimilabili alle opere di urbanizzazione e che conseguentemente possano essere compatibili con ogni destinazione urbanistica; tale fattispecie, in carenza di specifica programmazione rischia di determinare un vuoto pianificatorio e regolamentare di difficile gestione e controllo.

La Legge Regionale n. 25/01 all'art. 5 ha introdotto, tra gli strumenti di programmazione comunale, il concetto di pianificazione dei siti interessati dagli impianti di radiotelefonia da attuarsi mediante la concertazione tra i gestori delle reti, le associazioni ecc. ma a tutt'oggi i casi di Comuni dotati di Piani di localizzazione degli impianti risultano rari. Tale fattispecie determina il proliferare di siti ubicati in maniera disorganica che vengono percepiti dalla cittadinanza come imposizioni ma che quasi sempre sono conseguenti ad iter autorizzativi condotti in conformità alle vigenti normative.

Si sono ad esempio evidenziati casi di impianti ubicati a confine con territori di altri comuni senza la attivazione di procedure di concertazione con le Amministrazioni di questi ultimi e poco frequenti sono ad esempio i casi di ubicazione previsti dal D.Lgs 259/2003.

Questa Amministrazione provinciale intende porre in essere tutte le azioni di supporto necessarie ai Comuni per addivenire alla formazione di Piani di localizzazione mediante la concertazione tra i soggetti licenziatari del servizio pubblico di telefonia, le associazioni ambientaliste, l'ARPAM, il Corpo Forestale dello Stato e tutti gli altri Enti eventualmente interessati, al fine di coniugare le esigenze di salvaguardia della salute pubblica e dell'ambiente con il servizio di comunicazione elettronica ormai divenuto indispensabile.

Si ritiene inoltre doveroso evidenziare che le amministrazioni oltre al compito di programmazione ed a quello di controllo devono svolgere, nell'ottica della trasparenza amministrativa, quello di divulgazione delle scelte e di corretta e scientifica informazione al fine anche, se del caso, di assicurare la cittadinanza.

Si è ritenuto pertanto importante inserire nella variante al PTCP uno schema di protocollo di intesa che coinvolga tutti i soggetti interessati per favorire una programmazione ambientalmente sostenibile e condivisa degli impianti fissi di radiocomunicazione.

Il Protocollo di Intesa, da applicarsi a tutti gli impianti fissi radioelettrici per telefonia mobile cellulare operanti negli intervalli di frequenze tra 100Mhz e 300GHz, nel rispetto dei limiti di esposizione fissati dal DM 381/98 e dal DPCM 8.7.2003, dovrà essere stipulato tra i Comuni, la Provincia e i Soggetti Gestori del servizio al fine di uniformare, razionalizzare e riqualificare gli impianti ricadenti nel territorio provinciale.