



PRIMO RAPPORTO BIENNALE

Sullo stato di **attuazione e realizzazione** delle misure previste dal **PUMS**

31 dicembre 2025

Amministrazione comunale

Filippo Sacchetti Sindaco

Michela Mussoni Vicesindaca e assessora con delega a lavori pubblici, ambiente, mobilità, accessibilità e patrimonio

Angela Garattoni Assessora con delega a pianificazione urbanistica, edilizia privata, sviluppo sostenibile, sport e pari opportunità, politiche giovanili

Arch. Silvia Battistini Responsabile del Procedimento – Dirigente Settore Territorio

Redazione a cura di

Ing. Lorenzo Bertuccio Coordinamento scientifico – SCRAT Srl

Arch. Giorgio Bombace SCRAT Srl

Dott. Valerio Piras SCRAT Srl

con il supporto del Gruppo di Lavoro del Comune di Santarcangelo di Romagna

Arch. Silvia Battistini Dirigente Settore Territorio

Geom. Luca Montanari Responsabile Area Edilizia privata e Urbanistica - Ufficio Servizio Attuazione urbanistica (SIT)

Geom. Gilberto Bugli Responsabile Area Infrastrutture e Patrimonio - Ufficio Ambiente; Ufficio Viabilità, Reti e Impianti

Arch. Paola Rossi Funzionario Tecnico Area Infrastrutture e Patrimonio

Arch. Davide Eusebi Funzionario Tecnico Servizio Attuazione Urbanistica (SIT)

SOMMARIO

Premessa	4	4.3	Analisi dello stato di attuazione delle singole azioni	15
1 Le schede	5	5	Comunicazione e diffusione del rapporto biennale	19
1.1	Analisi del quadro sinottico degli interventi	5.1	Strumenti di comunicazione	19
1.2	Progettazione della struttura e contenuti delle schede di monitoraggio.....	5.2	Programma di comunicazione	19
1.3	Metodologia di compilazione	6	Piano di Monitoraggio e valutazione : Le fasi successive	20
2 Il Programma di Attuazione	10	6.1	I prossimi obiettivi del monitoraggio	20
2.1	Analisi dei ruoli operativi e dei riferimenti	6.2	Il secondo Rapporto Biennale	20
2.2	Verifica cronoprogramma e disponibilità delle risorse.....	7	Considerazioni finali e Conclusioni	21
3 La Griglia di Monitoraggio del PUMS	12	7.1	Bilancio del primo monitoraggio e indirizzi per la fase attuativa successiva.....	21
3.1	Modalità di raccolta e gestione dei dati	Appendice		24
3.2	Soglie di allerta e meccanismi di revisione	Scheda Tipologia Infrastrutturale / Infrastrutturale Light		24
4 L'indagine sullo Stato di Attuazione degli Interventi	14	Scheda Tipologia Amministrativa.....		25
4.1	Metodologia dell'indagine	Scheda Tipologia Gestionale		26
4.2	Coinvolgimento eventuale di stakeholder e cittadini	Scheda Tipologia Comunicazione.....		27

PREMESSA

Il Comune di Santarcangelo di Romagna ha approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 59 del 28/07/2022 il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), che prevede, nel corso della propria validità, la redazione di un **Rapporto Biennale** finalizzato alla verifica dello stato di attuazione delle misure programmate, attraverso l'utilizzo di un'apposita **Griglia di monitoraggio**.

Il presente documento, che costituisce di fatto il Rapporto Biennale, parte dalla progettazione della Griglia di monitoraggio del PUMS e costruisce il **Programma di attuazione** sulla base del Quadro sinottico degli interventi di cui al paragrafo 12.7 del PUMS approvato, collegando alle singole misure di Piano una Scheda di raccolta informazioni e aggiornamenti.

La Scheda rappresenta il cuore del monitoraggio dell'attuazione delle azioni del Piano in quanto in essa vengono registrate tutte le informazioni utili a effettuare una completa e chiara valutazione sullo stato di attuazione dell'azione.

La redazione del Rapporto Biennale sullo stato di attuazione e realizzazione delle misure previste dal PUMS ha l'obiettivo di:

- **progettare la Scheda** di raccolta informazioni e aggiornamenti su ogni singola azione di Piano;
- **costruire il Programma di attuazione** sulla base del Quadro sinottico degli interventi di cui al paragrafo 12.7 del PUMS approvato;
- **progettare la Griglia di monitoraggio** del PUMS al quale saranno collegate le schede delle singole azioni;

- **popolare le schede e la griglia di monitoraggio** con i dati dell'indagine sullo stato di attuazione delle azioni.

La progettazione della Griglia di monitoraggio del PUMS e la costruzione del Programma di attuazione saranno basati sul Quadro sinottico degli interventi di cui al paragrafo 12.7 del PUMS approvato.

Dallo stesso Quadro sinottico saranno desunte le singole misure di Piano a cui associare le Schede di raccolta informazioni e aggiornamenti.

Il presente Rapporto Biennale indaga, in prima istanza, lo stato di attuazione relativamente ai seguenti scenari:

- ✓ **Scenario di Riferimento** (scenario antecedente alle strategie e alle azioni del PUMS, costituito da interventi già finanziati e pertanto cui realizzazione era certa già in fase di redazione del PUMS), a cui afferiscono complessivamente 15 interventi;
- ✓ **Scenario di Piano a medio termine**, a cui afferiscono complessivamente 40 interventi;
- ✓ **Scenario di Piano a medio-lungo termine**, a cui afferiscono complessivamente 6 interventi;
- ✓ **Scenario di Piano a lungo termine** a cui afferiscono complessivamente 5 interventi.

1 LE SCHEDE

1.1 ANALISI DEL QUADRO SINOTTICO DEGLI INTERVENTI

Il quadro sinottico costituisce il cuore strategico del PUMS ed esprime, in forma organica e sistematica, l'insieme delle azioni previste per orientare la mobilità urbana verso i criteri di sostenibilità, sicurezza, inclusività e integrazione modale. Si tratta di un repertorio strutturato di interventi e misure, complessivamente pari a 66 azioni, e focalizzato sull'evoluzione del sistema della mobilità comunale nel medio e lungo periodo. La matrice organizzativa del quadro sinottico consente di cogliere in modo immediato sia la visione complessiva del Piano sia la progressione temporale degli interventi, distinguendo tra scenario di riferimento (azioni già previste o in corso al momento della redazione del PUMS), scenario a medio termine e scenario a lungo termine.

Le misure individuate sono articolate secondo le principali dimensioni tematiche della mobilità sostenibile: mobilità ciclistica e pedonale, trasporto pubblico e mobilità condivisa, cultura della mobilità sostenibile, trasporto merci e trasporto privato. Tale articolazione riflette un approccio integrato e multimodale, che tiene insieme interventi infrastrutturali, regolatori, gestionali, di comunicazione e di sensibilizzazione, coerentemente con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione, riduzione del traffico veicolare, miglioramento dell'accessibilità e innalzamento della qualità urbana.

Il quadro sinottico rappresenta quindi uno strumento di governo,

programmazione e monitoraggio: esplicita le ambizioni del PUMS, traduce gli obiettivi strategici in azioni concrete e ne scandisce l'orizzonte temporale, consentendo nel presente rapporto biennale di valutare lo stato di attuazione di ciascuna misura, il grado di avanzamento e l'allineamento alle priorità del Piano. La sua lettura dinamica permette inoltre di individuare eventuali necessità di aggiornamento, indirizzi di miglioramento e nuove opportunità progettuali, in risposta all'evoluzione normativa, tecnologica, economica e sociale intercorsa nel triennio successivo alla sua approvazione.

Categorie	Misure	Scenario di Riferimento	Scenario di Piano a medio termine	Scenario di Piano a lungo termine
1) mobilità ciclistica e pedonale	Riqualificazione e messa in sicurezza del tratto urbano di via Tomba, in località San Martino dei Mulini, mediante realizzazione di un nuovo percorso perdonale protetto	X		
	Riqualificazione di via Trasversale Marecchia (S.P. 49), in località San Martino dei Mulini, mediante realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale	X		
	Pista ciclabile S.P. 49, da rotonda strada di gronda fino a ponte sul fiume Marecchia. Realizzazione di passerella ciclopedonale sul fiume Marecchia	X		
	Percorso in sicurezza sulla via Togliatti	X		
	3 interventi di ampliamento della rete ciclo-pedonale del capoluogo nelle vie Edoardo Sancisi e Togliatti, Scalone e Nenni, Borsellino e Orsini (ripristino)	X		
	Percorso ciclabile lungo la via Emilia da via Piadina e via Bornaccino	X		
	Percorso ciclabile su via Costa e sulla via Emilia	X		
	Percorso ciclabile lungo la via Emilia da via Montevecchi a via Mazzini	X		
	Percorso in sicurezza del tratto di SP 13bis nel tratto di Giola	X		
	Realizzazione di una ciclabile lungo la ex-ferrovia dalla via Emilia fino all'intersezione con via Patrignani	X		
	Collegamento ciclabile e pedonale tra via Piave e via della Resistenza		X	
	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dei tratti mancanti a completamento delle linee della Bicipolitana e graduale realizzazione		X	X
	Promozione della Bicipolitana mediante segnaletica verticale e orizzontale		X	
	Completamento del collegamento ciclabile al centro di San Vito		X	
	Completamento del collegamento ciclabile della linea 2 della Bicipolitana tra Piazzale Marconi - Via G. Bruno		X	
	Realizzazione del collegamento ciclabile e pedonale alla via Emilia del polo scolastico Molari - Franchini tra via Piadina e via F. Orsini		X	
	Realizzazione del collegamento ciclabile e pedonale dei tratti di pista ciclabile alla rotonda tra la via Emilia e via Andrea Costa		X	
	Predisporre case avanzate per bici agli incroci semaforizzati		X	
	Incremento dei servizi per la bicicletta (ciclo-officine, punti di riparo e di gonfiaggio delle ruote delle biciclette, ecc)		X	
	Posizionamento di cicloposteggi protetti davanti alle attrezzature, ai servizi e in prossimità degli assi commerciali		X	
Posizionamento di bike box davanti alla stazione		X		
Interventi di traffic calming sulle strade del capoluogo		X	X	
2) trasporto pubblico e mobilità condivisa	Miglioramento dell'accessibilità per non vedenti delle fermate di viale Mazzini	X		
	PFTE per la realizzazione del TRC da Rimini Fiera a Santarcangelo		X	
	Manifestazione di interesse per servizi di mobilità Bike sharing nel territorio comunale		X	

	Manifestazione di interesse per servizi di mobilità Car sharing nel territorio comunale		X	
	Manifestazione di interesse per implementazione di Car pooling		X	
	Richiedere la possibilità di un abbonamento integrato tra i vari livelli (locale e sovralocale)		X	
	Rafforzare il miglioramento del servizio del trasporto pubblico verso il mare nella stagione estiva		X	
	Migliorare la visibilità del trasporto a chiamata esistente		X	
	Richiedere l'uso di mezzi su gomma che permettano il trasporto di biciclette e che siano universalmente accessibili, sollecitando la definizione di policy di integrazione tra vettori dei diversi operatori		X	
	Realizzazione di nodi intermodali in corrispondenza delle fermate del TPL principali, con stalli riservati al car sharing, agli utenti del carpooling e dotati di rastrelliere, ecc.		X	
	Manifestazione di interesse per una piattaforma integrata delle prenotazioni e del pagamento delle tariffe del TPL		X	X
	Concorso di idee per la riqualificazione della stazione per migliorarne l'offerta di intermodalità		X	
3) cultura della mobilità sostenibile	Diffusione di mappe Metro-Minuto sul territorio comunale		X	
	Installazione di Conta-bici		X	
	Miglioramento comunicazione treno Santarcangelo FS-Rimini Fiera durante le grandi fiere;		X	
	Azioni coordinate di Mobility Management per gli spostamenti casa-lavoro dell'area produttiva di Santarcangelo		X	
	Azioni coordinate di Mobility Management scolastico per gli spostamenti casa-scuola (consolidamento del piedibus, introduzione del bicibus, di attività di sensibilizzazione con sistemi premiali e mediante l'uso di video e nuove tecnologie, organizzazione di uscite in bicicletta alla scoperta del territorio, ecc)		X	
	Redazione di un Piano ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)		X	
4) trasporto merci	Installazione di pack-stations/lockers in aree perimetrali alla zona centrale del capoluogo		X	
	Creazione di transit point in prossimità dei parcheggi per consentire lo scarico e carico di merci e per lo scambio con le cargo-bike (parcheggio campana, parcheggio Francolini, parcheggio adiacente al Campo Sportivo).		X	
	Servizio di Cargo Bike per la distribuzione/ritiro nell'ultimo miglio		X	
	Gestione e regolamentazione degli ingressi dei mezzi di logistica nell'area centrale del capoluogo, sia dal punto di vista degli orari di consegna sia in base alle caratteristiche missive dei veicoli privilegiando fasce orarie di morbida		X	
	Incentivi per i veicoli poco inquinanti e la decarbonizzazione del parco merci			X
	Ottimizzazione dei piazzali di carico e scarico attraverso videosorveglianza e sistemi di prenotazione del piazzale			X
	Studio di fattibilità per la realizzazione di un asse stradale al fine di scaricare il capoluogo dal traffico pesante diretto al casello autostradale e all'area produttiva.			X
	Studio di fattibilità per la realizzazione di un Area di Logistica di Prossimità (simile ai CDU) per la distribuzione e consegna dei prodotti freschi.			X
5) trasporto privato	Messa in sicurezza del cavalcavia ferroviario di via P. Tosi	X		
	Lavori di messa in sicurezza dell'incrocio fra la via Padre Tosi, la via Antica Emilia e la S.P. 136 "Santarcangelo Mare" mediante la realizzazione di nuova rotatoria stradale	X		
	Completamento e messa in sicurezza della rotatoria provvisoria posta all'intersezione tra la SS9 – via Costa – SP13bis	X		

Installazione varchi della ZTL con controllo elettronico in uscita	X		
PFTE per ampliamento del numero degli stalli di sosta nell'area del parcheggio Francolini		X	
Realizzazione di nuovo parcheggio nell'area Ex Corderie		X	
Completamento della rotonda tra via Costa e via Emilia SS9		X	
Realizzazione del tratto stradale tra via Nuvolari e la via Emilia, e via Santarcangelo-Bellaria e via Andra Costa		X	
Realizzazione degli assi viari nella frazione di San vito di collegamento tra la via Vecchia Emilia (con rotonda all'incrocio), Via Don Sturzo e via Brodolini		X	
Realizzazione della strada di collegamento tra il parcheggio del Campo sportivo e via Piave		X	
Diffusione della rete di colonnine di ricarica per veicoli elettrici sul territorio comunale e graduale rinnovo del parco auto di servizio dell'amministrazione		X	
Riduzione del numero delle categorie di permessi per l'accesso alla ZTL		X	
Predisposizione dell'indirizzamento degli utenti ai parcheggi gratuiti mediante segnaletica e sistemi ITS		X	
Estensione della ZTL in via Garibaldi tratto davanti a Piazza Ganganelli, via A. Faini, Piazza Marini e strade adiacenti		X	
Estensione della ZTL in via Andrea Costa fino a via Ugo Braschi, via D. Felici fino all'ingresso al parcheggio Francolini, in via Garibaldi fino a via Minzoni			X
Interventi di traffic calming nel capoluogo con riorganizzazione della sosta su strada		X	X
Divieto di sosta (ma non di transito e fermata) nel centro storico alto (ZTL Zona C)		X	X
Istituzione di sensi unici di marcia nella viabilità minore del capoluogo		X	X

1.2 PROGETTAZIONE DELLA STRUTTURA E

CONTENUTI DELLE SCHEDE DI MONITORAGGIO

L'elenco delle misure contenute nel quadro sinottico del PUMS è organizzato, come già accennato, in funzione dello scenario temporale di attuazione (scenario di riferimento, medio periodo e lungo periodo) e delle principali aree tematiche della mobilità sostenibile. Il presente rapporto biennale individua nella verifica dello stato di avanzamento di tali misure il proprio fulcro metodologico, attraverso la predisposizione e la compilazione di specifiche schede di monitoraggio.

Le schede costituiscono lo strumento tecnico-operativo mediante cui analizzare in maniera sistematica l'attuazione delle singole misure. Esse consentono infatti di indagare aspetti chiave quali: l'identificazione completa dell'intervento, il grado di realizzazione, gli elementi tecnici e progettuali, il quadro economico, la presenza di cofinanziamenti, le tempistiche, nonché le eventuali criticità o fattori ostativi che possono aver inciso sull'avanzamento o sul completamento delle azioni previste.

Al fine di rendere più efficace e precisa l'attività di analisi, è stata introdotta un'ulteriore **classificazione**, trasversale rispetto alla scansione temporale e all'articolazione tematica già previste nel quadro sinottico. Tale classificazione distingue le misure in quattro tipologie operative, determinate sulla base della natura prevalente dell'azione richiesta per la loro attuazione. In particolare, sono state individuate le seguenti categorie:

- **Infrastrutturale** (comprensiva anche degli interventi di tipo Infrastrutturale “light”): misure che comportano realizzazioni fisiche, modifiche degli spazi pubblici, potenziamento o riqualificazione di reti e dotazioni materiali;
- **Amministrativa**: azioni di carattere normativo, regolamentare o autorizzativo, volte a modificare procedure, strumenti amministrativi o discipline di riferimento;
- **Gestionale**: azioni finalizzate all’organizzazione, al coordinamento e alla regolazione operativa dei servizi e delle attività di mobilità, che incidono sulle modalità di esercizio, sui livelli di servizio, sulle procedure operative e sull’integrazione tra soggetti e sistemi;
- **Comunicazione**: misure orientate alla divulgazione, alla sensibilizzazione, all’educazione alla mobilità sostenibile, anche attraverso materiali, strumenti informativi e processi partecipativi.

Tale classificazione integrativa consente di associare a ciascuna misura elementi di valutazione più puntuali, favorendo una lettura omogenea del loro avanzamento, nonché l’individuazione di punti di forza, opportunità, e possibili esigenze di adeguamento delle politiche di mobilità. Essa rappresenta inoltre una base metodologica utile allo sviluppo di indicatori specifici e di criteri comparabili per la rendicontazione dell’efficacia del PUMS nel periodo di riferimento.

In Appendice è riportata la struttura delle schede per ognuna delle singole categorie sopraelencate.

1.3 METODOLOGIA DI COMPILAZIONE

La compilazione delle schede di monitoraggio è stata effettuata seguendo una metodologia uniforme, finalizzata a garantire l’omogeneità dell’analisi

e la confrontabilità tra le diverse misure del quadro sinottico. Per ciascuna azione è stata individuata la categoria tematica, lo scenario temporale di riferimento e la tipologia operativa, così da collocarla correttamente nel contesto strategico del PUMS. La raccolta dei dati è avvenuta tramite consultazione degli uffici competenti, analisi degli atti amministrativi, verifica degli stati progettuali e rilevazioni puntuali sul campo nel caso degli interventi infrastrutturali. In ogni scheda sono stati registrati lo stato di avanzamento, gli elementi tecnici ed economici, gli indicatori di monitoraggio e le eventuali criticità riscontrate. Tale approccio consente non solo di fotografare la situazione attuale, ma anche di evidenziare scostamenti rispetto alle previsioni del Piano, individuare margini di miglioramento e definire le priorità operative per il biennio successivo.

2 IL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE

2.1 ANALISI DEI RUOLI OPERATIVI E DEI RIFERIMENTI

Ai fini del presente Rapporto biennale di monitoraggio, l'analisi dei ruoli operativi è finalizzata a chiarire le responsabilità delle strutture comunali coinvolte nell'attuazione delle misure del PUMS e a fornire un corretto inquadramento dei riferimenti organizzativi cui ricondurre lo stato di avanzamento delle azioni.

In coerenza con l'organigramma dell'Ente, il Programma di Attuazione del PUMS individua come principali riferimenti l'**Area Programmazione Opere Pubbliche e PNRR** e l'**Area Infrastrutture e Patrimonio**, cui afferiscono ruoli distinti lungo il ciclo di vita delle misure.

L'Area Programmazione Opere Pubbliche e PNRR è prevalentemente coinvolta nelle **fasi di pianificazione, programmazione e sviluppo degli interventi**, in particolare per le misure infrastrutturali e strategiche previste nello scenario a medio e lungo termine del PUMS. A tale Area fanno riferimento le attività di studio, progettazione preliminare (PFTE), definizione dei quadri economici e individuazione delle fonti di finanziamento, aspetti che incidono direttamente sul livello di avanzamento programmatico delle misure monitorate.

L'Area Infrastrutture e Patrimonio, attraverso i servizi competenti in materia di viabilità, reti e impianti, assume invece un ruolo centrale nelle **fasi attuative e operative**, occupandosi dell'implementazione sul territorio, della gestione delle infrastrutture e dei servizi, nonché delle misure di regolazione, gestione e supporto all'esercizio della mobilità.

Nel presente Rapporto, tale distinzione di ruoli è assunta come riferimento per la lettura delle **schede di monitoraggio**, che restituiscono lo stato di avanzamento delle misure in funzione della loro natura (infrastrutturale, gestionale, amministrativa o di comunicazione) e dell'Area comunale prevalentemente coinvolta nella relativa fase di attuazione.

2.2 VERIFICA CRONOPROGRAMMA E DISPONIBILITÀ DELLE RISORSE

Il monitoraggio biennale delle misure del PUMS è stato condotto anche in relazione al **cronoprogramma di attuazione** e alla **disponibilità delle risorse necessarie**, al fine di valutare la coerenza tra le tempistiche previste dal Piano e lo stato effettivo di avanzamento delle azioni.

Le misure del PUMS sono articolate su diversi orizzonti temporali (breve, medio e lungo termine); pertanto, la verifica non è finalizzata a una valutazione puntuale del rispetto delle singole scadenze, quanto piuttosto a una lettura dello **stadio di maturazione delle misure**, distinguendo tra fasi di programmazione, progettazione, avvio o attuazione.

Per ciascuna misura, attraverso le schede di monitoraggio, è stato analizzato:

- il livello di avanzamento rispetto alle fasi previste dal Piano

- la presenza o meno di un cronoprogramma operativo già definito;
- lo stato di individuazione delle risorse finanziarie e organizzative, distinguendo tra risorse comunali già disponibili e risorse subordinate a finanziamenti esterni o sovraordinati.

La verifica della disponibilità delle risorse è stata condotta in modo qualitativo e ricognitivo, tenendo conto della diversa natura delle misure (infrastrutturali, gestionali, amministrative e di comunicazione) e del ruolo delle Aree comunali competenti nelle differenti fasi di attuazione.

L'esito di tale verifica consente di restituire un quadro aggiornato e realistico del **livello di attuabilità delle misure nel periodo di riferimento**, evidenziando gli interventi già avviati, quelli in fase di programmazione e quelli per i quali risultano necessarie ulteriori condizioni, in termini di risorse o di atti propedeutici, per la loro effettiva attuazione.

3 LA GRIGLIA DI MONITORAGGIO DEL PUMS

3.1 MODALITÀ DI RACCOLTA E GESTIONE DEI DATI

Nel presente Rapporto biennale, il monitoraggio dell'attuazione del PUMS è stato condotto attraverso la predisposizione e la compilazione di una **Griglia di monitoraggio**, in coerenza con quanto previsto dal Piano, finalizzata a restituire un quadro organico e aggiornato dello stato di avanzamento delle singole misure.

La raccolta dei dati è stata effettuata mediante un'attività di ricognizione coordinata con le strutture comunali competenti, con particolare riferimento alle Aree coinvolte nell'attuazione del PUMS, integrando informazioni di natura programmatica, amministrativa e operativa. Tale attività ha consentito di associare a ciascuna misura le informazioni essenziali relative all'ambito di intervento, all'azione prevista, ai soggetti attuatori e agli enti coinvolti, nonché agli obiettivi primari perseguiti.

Per ciascuna misura, la Griglia di monitoraggio riporta inoltre lo **stato di avanzamento**, definito sulla base di una classificazione omogenea delle fasi di attuazione (non avviata, in avvio, in corso, completata, sospesa/rinviata), al fine di garantire confrontabilità e coerenza nella lettura dei risultati.

La gestione dei dati è stata impostata secondo criteri di semplicità, trasparenza e possibilità di aggiornamento, così da consentire l'agevole integrazione di nuove informazioni nei successivi cicli di monitoraggio e la progressiva evoluzione della Griglia quale strumento di supporto al processo decisionale. In tal modo, la Griglia di monitoraggio non

rappresenta un mero adempimento descrittivo, ma uno strumento operativo per accompagnare l'attuazione del PUMS nel tempo.

3.2 SOGLIE DI ALLERTA E MECCANISMI DI REVISIONE

Il sistema di monitoraggio del PUMS prevede l'individuazione di **soglie di allerta** finalizzate a intercettare eventuali criticità nel processo di attuazione delle misure, con particolare riferimento ai tempi di avanzamento, allo stato procedurale e alla disponibilità delle risorse.

Le soglie di allerta non hanno natura sanzionatoria né determinano automatismi decisionali, ma costituiscono **strumenti di supporto alla valutazione tecnica**, utili a orientare eventuali approfondimenti, riallineamenti o azioni correttive nel corso dell'attuazione del Piano.

In particolare, l'attivazione di condizioni di attenzione può verificarsi in presenza di:

- misure che, rispetto all'orizzonte temporale di riferimento, risultino **non avviate o sospese**;
- scostamenti significativi tra lo stato di avanzamento rilevato e il cronoprogramma indicativo del PUMS;

- difficoltà procedurali, amministrative o finanziarie che incidano sull'effettiva attuabilità delle azioni previste;
- assenza o insufficienza dei dati necessari alla valorizzazione degli indicatori di monitoraggio.

Al superamento di una soglia di allerta, il sistema di monitoraggio prevede l'attivazione di **meccanismi di verifica e approfondimento**, che possono includere:

- il riesame della misura all'interno delle schede di monitoraggio;
- il confronto tra le Aree comunali competenti e i soggetti coinvolti;
- la valutazione di eventuali rimodulazioni attuative, temporali o procedurali, nel rispetto degli obiettivi strategici del PUMS.

Le risultanze di tali verifiche sono riportate nel Rapporto Biennale di monitoraggio e costituiscono **base conoscitiva** per gli aggiornamenti successivi del programma di attuazione, nonché per eventuali revisioni del Piano, secondo le modalità e le tempistiche previste dalla normativa vigente.

4 L'INDAGINE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

4.1 METODOLOGIA DELL'INDAGINE

L'indagine a supporto del presente Rapporto biennale di monitoraggio è stata condotta assumendo quale riferimento il quadro sinottico delle misure del PUMS, costituito dall'elenco organico degli interventi previsti. A partire da tale quadro, per ciascuna misura sono state predisposte le apposite schede di monitoraggio, finalizzate alla raccolta strutturata e omogenea delle informazioni relative allo stato di attuazione.

Le schede di monitoraggio hanno consentito di rilevare, per ogni intervento, gli elementi essenziali di identificazione, la tipologia di misura, i soggetti competenti, lo stato di avanzamento, nonché gli aspetti procedurali e organizzativi. Le informazioni raccolte attraverso le schede sono state successivamente sistematizzate nella griglia di monitoraggio, che rappresenta lo strumento di sintesi utilizzato per l'analisi complessiva dell'avanzamento del PUMS.

La metodologia adottata garantisce coerenza con l'impianto originario del Piano, confrontabilità nel tempo dei risultati e replicabilità dell'indagine nei successivi cicli di monitoraggio biennale.

4.2 COINVOLGIMENTO EVENTUALE DI STAKEHOLDER E CITTADINI

Come specificato al capitolo conclusivo "Piano di Monitoraggio e Valutazione: le Fasi successive" del presente Rapporto Biennale, una delle

tre esigenze principali del monitoraggio di un PUMS indicate dalle **linee guida europee** è quella di informare regolarmente gli stakeholder e i cittadini sui progressi nell'attuazione delle azioni. Questo Rapporto Biennale di monitoraggio, quindi, prevede che il coinvolgimento di stakeholder e cittadini si sostanzia nella comunicazione sullo stato di attuazione delle singole azioni del quadro sinottico.

La comunicazione vuole quindi rendere pubblico lo stato di attuazione del quadro sinottico, senza spiegare e descrivere nuovamente le azioni, mediante la semplice aggiunta di una "**colonna di stato**" aggiornata con simboli grafici semplici e immediati (non avviata, in avvio, in corso, completata, sospesa/rinviata), derivati dalla sintesi delle schede di monitoraggio.

	Non avviata
	In avvio
	In corso
	Completata
	Sospesa / Rinviata

La comunicazione, in definitiva, si sostanzierà in un breve articolo su TuttoSantarcangelo, nella condivisione di un post istituzionale sui canali social del Comune e nella pubblicazione di una pagina dedicata sul sito del Comune (a cui lo stesso post rimanda) accessibile dall'attuale pagina del PUMS www.comune.santarcangelo.rn.it/it/page/pums.

4.3 ANALISI DELLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE

SINGOLE AZIONI

L'analisi dello stato di attuazione delle singole azioni del PUMS è stata condotta sulla base delle informazioni raccolte attraverso le schede di monitoraggio, compilate per ciascuna misura a partire dal quadro sinottico degli interventi già definito nel Piano. Tale analisi consente di restituire una lettura strutturata e aggiornata del livello di avanzamento delle azioni previste, in relazione alle diverse tipologie di intervento e agli orizzonti temporali di riferimento.

Per ogni azione è stato valutato lo stato di avanzamento, distinguendo tra misure non avviate, in programmazione, in sperimentazione, in esecuzione, completate o consolidate, nonché eventuali situazioni di sospensione. L'analisi tiene conto non solo dell'avanzamento fisico o procedurale, ma anche della maturità amministrativa e organizzativa delle misure, in coerenza con la loro natura (infrastrutturale, gestionale, amministrativa o di comunicazione).

L'esame delle singole azioni ha inoltre consentito di evidenziare le principali criticità e i fattori abilitanti che incidono sull'attuazione, quali la disponibilità delle risorse, il grado di coordinamento tra i soggetti coinvolti e la necessità di atti o passaggi propedeutici. In tal senso, l'analisi non assume un carattere valutativo o sanzionatorio, ma si configura come strumento conoscitivo a supporto del processo decisionale.

I risultati dell'analisi confluiscono nella griglia di monitoraggio complessiva e costituiscono la base per l'individuazione delle eventuali condizioni di attenzione, nonché per la definizione di possibili azioni di riallineamento o approfondimento da considerare nei successivi cicli di monitoraggio e aggiornamento del PUMS.

La tabella seguente riassume il risultato del monitoraggio con i simboli dello stato di attuazione.

Categorie	Misure	Scenario di	Stato di Attuazione
1) mobilità ciclistica e pedonale	Riqualificazione e messa in sicurezza del tratto urbano di via Tomba, in località San Martino dei Mulini, mediante realizzazione di un nuovo percorso perdonale protetto	Riferimento	●
	Riqualificazione di via Trasversale Marecchia (S.P. 49), in località San Martino dei Mulini, mediante realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale	Riferimento	●
	Pista ciclabile S.P. 49, da rotonda strada di gronda fino a ponte sul fiume Marecchia. Realizzazione di passerella ciclopedonale sul fiume Marecchia	Riferimento	●
	Percorso in sicurezza sulla via Togliatti	Riferimento	●
	3 interventi di ampliamento della rete ciclo-pedonale del capoluogo nelle vie Edoardo Sancisi e Togliatti, Scalone e Nenni, Borsellino e Orsini (ripristino)	Riferimento	●
	Percorso ciclabile lungo la via Emilia da via Piadina e via Bornaccino	Riferimento	●
	Percorso ciclabile su via Costa e sulla via Emilia	Riferimento	●
	Percorso ciclabile lungo la via Emilia da via Montevicchi a via Mazzini	Riferimento	●
	Percorso in sicurezza del tratto di SP 13bis nel tratto di Giola	Riferimento	●
	Realizzazione di una ciclabile lungo la ex-ferrovia dalla via Emilia fino all'intersezione con via Patrignani	Riferimento	●
	Collegamento ciclabile e pedonale tra via Piave e via della Resistenza	Medio termine	●
	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dei tratti mancanti a completamento delle linee della Bicipolitana e graduale realizzazione	Medio / Lungo termine	■
	Promozione della Bicipolitana mediante segnaletica verticale e orizzontale	Medio termine	●
	Completamento del collegamento ciclabile al centro di San Vito	Medio termine	●
	Completamento del collegamento ciclabile della linea 2 della Bicipolitana tra Piazzale Marconi - Via G. Bruno	Medio termine	■
	Realizzazione del collegamento ciclabile e pedonale alla via Emilia del polo scolastico Molari - Franchini tra via Piadina e via F. Orsini	Medio termine	●
	Realizzazione del collegamento ciclabile e pedonale dei tratti di pista ciclabile alla rotonda tra la via Emilia e via Andrea Costa	Medio termine	●
	Predisporre case avanzate per bici agli incroci semaforizzati	Medio termine	■
	Incremento dei servizi per la bicicletta (ciclo-officine, punti di riparo e di gonfiaggio delle ruote delle biciclette, ecc)	Medio termine	●
	Posizionamento di ciclopoggi protetti davanti alle attrezzature, ai servizi e in prossimità degli assi commerciali	Medio termine	■
Posizionamento di bike box davanti alla stazione	Medio termine	■	
Interventi di traffic calming sulle strade del capoluogo	Medio / Lungo termine	●	
Miglioramento dell'accessibilità per non vedenti delle fermate di viale Mazzini	Riferimento	■	

2) trasporto pubblico e mobilità condivisa	PFTE per la realizzazione del TRC da Rimini Fiera a Santarcangelo	Medio termine	■
	Manifestazione di interesse per servizi di mobilità Bike sharing nel territorio comunale	Medio termine	■
	Manifestazione di interesse per servizi di mobilità Car sharing nel territorio comunale	Medio termine	■
	Manifestazione di interesse per implementazione di Car pooling	Medio termine	■
	Richiedere la possibilità di un abbonamento integrato tra i vari livelli (locale e sovralocale)	Medio termine	■
	Rafforzare il miglioramento del servizio del trasporto pubblico verso il mare nella stagione estiva	Medio termine	■
	Migliorare la visibilità del trasporto a chiamata esistente	Medio termine	■
	Richiedere l'uso di mezzi su gomma che permettano il trasporto di biciclette e che siano universalmente accessibili, sollecitando la definizione di policy di integrazione tra vettori dei diversi operatori	Medio termine	■
	Realizzazione di nodi intermodali in corrispondenza delle fermate del TPL principali, con stalli riservati al car sharing, agli utenti del carpooling e dotati di rastrelliere, ecc.	Medio termine	■
	Manifestazione di interesse per una piattaforma integrata delle prenotazioni e del pagamento delle tariffe del TPL	Medio / Lungo termine	■
	Concorso di idee per la riqualificazione della stazione per migliorarne l'offerta di intermodalità	Medio termine	●
3) cultura della mobilità sostenibile	Diffusione di mappe Metro-Minuto sul territorio comunale	Medio termine	●
	Installazione di Conta-bici	Medio termine	■
	Miglioramento comunicazione treno Santarcangelo FS-Rimini Fiera durante le grandi fiere;	Medio termine	■
	Azioni coordinate di Mobility Management per gli spostamenti casa-lavoro dell'area produttiva di Santarcangelo	Medio termine	■
	Azioni coordinate di Mobility Management scolastico per gli spostamenti casa-scuola (consolidamento del piedibus, introduzione del bicibus, di attività di sensibilizzazione con sistemi premiali e mediante l'uso di video e nuove tecnologie, organizzazione di uscite in bicicletta alla scoperta del territorio, ecc)	Medio termine	●
	Redazione di un Piano ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)	Medio termine	■
4) trasporto merci	Installazione di pack-stations/lockers in aree perimetrali alla zona centrale del capoluogo	Medio termine	●
	Creazione di transit point in prossimità dei parcheggi per consentire lo scarico e carico di merci e per lo scambio con le cargo-bike (parcheggio campana, parcheggio Francolini, parcheggio adiacente al Campo Sportivo).	Medio termine	■
	Servizio di Cargo Bike per la distribuzione/ritiro nell'ultimo miglio	Medio termine	■
	Gestione e regolamentazione degli ingressi dei mezzi di logistica nell'area centrale del capoluogo, sia dal punto di vista degli orari di consegna sia in base alle caratteristiche missive dei veicoli privilegiando fasce orarie di morbida	Medio termine	●
	Incentivi per i veicoli poco inquinanti e la decarbonizzazione del parco merci	Lungo termine	●
	Ottimizzazione dei piazzali di carico e scarico attraverso videosorveglianza e sistemi di prenotazione del piazzale	Lungo termine	●
	Studio di fattibilità per la realizzazione di un asse stradale al fine di scaricare il capoluogo dal traffico pesante diretto al casello autostradale e all'area produttiva.	Lungo termine	■
	Studio di fattibilità per la realizzazione di un Area di Logistica di Prossimità (simile ai CDU) per la distribuzione e consegna dei prodotti freschi.	Lungo termine	■
5) trasporto privato	Messa in sicurezza del cavalcavia ferroviario di via P. Tosi	Riferimento	●

Lavori di messa in sicurezza dell'incrocio fra la via Padre Tosi, la via Antica Emilia e la S.P. 136 "Santarcangelo Mare" mediante la realizzazione di nuova rotonda stradale	Riferimento	●
Completamento e messa in sicurezza della rotonda provvisoria posta all'intersezione tra la SS9 – via Costa – SP13bis	Riferimento	●
Installazione varchi della ZTL con controllo elettronico in uscita	Riferimento	●
PFTE per ampliamento del numero degli stalli di sosta nell'area del parcheggio Francolini	Medio termine	■
Realizzazione di nuovo parcheggio nell'area Ex Corderie	Medio termine	●
Completamento della rotonda tra via Costa e via Emilia SS9	Medio termine	●
Realizzazione del tratto stradale tra via Nuvolari e la via Emilia, e via Santarcangelo-Bellaria e via Andra Costa	Medio termine	●
Realizzazione degli assi viari nella frazione di San vito di collegamento tra la via Vecchia Emilia (con rotonda all'incrocio), Via Don Sturzo e via Brodolini	Medio termine	●
Realizzazione della strada di collegamento tra il parcheggio del Campo sportivo e via Piave	Medio termine	●
Diffusione della rete di colonnine di ricarica per veicoli elettrici sul territorio comunale e graduale rinnovo del parco auto di servizio dell'amministrazione	Medio termine	●
Riduzione del numero delle categorie di permessi per l'accesso alla ZTL	Medio termine	●
Predisposizione dell'indirizzamento degli utenti ai parcheggi gratuiti mediante segnaletica e sistemi ITS	Medio termine	■
Estensione della ZTL in via Garibaldi tratto davanti a Piazza Ganganelli, via A. Faini, Piazza Marini e strade adiacenti	Medio termine	●
Estensione della ZTL in via Andrea Costa fino a via Ugo Braschi, via D. Felici fino all'ingresso al parcheggio Francolini, in via Garibaldi fino a via Minzoni	Lungo termine	■
Interventi di traffic calming nel capoluogo con riorganizzazione della sosta su strada	Medio / Lungo termine	●
Divieto di sosta (ma non di transito e fermata) nel centro storico alto (ZTL Zona C)	Medio / Lungo termine	■
Istituzione di sensi unici di marcia nella viabilità minore del capoluogo	Medio / Lungo termine	●

5 COMUNICAZIONE E DIFFUSIONE DEL RAPPORTO BIENNALE

5.1 STRUMENTI DI COMUNICAZIONE

Al presente Rapporto sarà garantita la più ampia diffusione possibile, in coerenza con gli obiettivi di trasparenza, informazione e coinvolgimento della cittadinanza che caratterizzano il PUMS. In prima istanza, la comunicazione avverrà attraverso gli strumenti già attivati nelle fasi di redazione e partecipazione del Piano:

- ✓ il sito web istituzionale del Comune
- ✓ i canali di comunicazione social dell'Ente
- ✓ il periodico comunale *TuttoSantarcangelo*.

Tali strumenti consentiranno di raggiungere un pubblico ampio e diversificato, favorendo la conoscenza dei contenuti del Rapporto Biennale, dello stato di attuazione delle misure e delle principali evidenze emerse dal monitoraggio. I contenuti saranno sintetizzati e adattati ai diversi canali, al fine di garantirne una comunicazione chiara, accessibile e coerente con le finalità del PUMS e del Rapporto Biennale.

5.2 PROGRAMMA DI COMUNICAZIONE

La comunicazione del Rapporto biennale è finalizzata a rendere pubblico e immediatamente leggibile lo stato di attuazione delle misure del PUMS,

senza riproporre la descrizione puntuale delle singole azioni. A tal fine, il quadro sinottico del PUMS sarà aggiornato mediante l'introduzione di una specifica "colonna di stato", rappresentata attraverso semplici e immediati simboli grafici definiti al precedente capitolo (non avviata, in avvio, in corso, completata, sospesa/rinviata).

La comunicazione, in definitiva, si sostanzierà:

- ✓ in un breve articolo sul periodico TuttoSantarcangelo
- ✓ nella condivisione di una sintesi non tecnica
- ✓ nella condivisione di un post istituzionale sui canali social del Comune
- ✓ nella creazione di una pagina dedicata al monitoraggio del PUMS sul sito istituzionale, accessibile dalla sezione PUMS, alla quale rimanderanno i contenuti divulgativi
www.comune.santarcangelo.rn.it/it/page/pums.

6 PIANO DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE : LE FASI SUCCESSIVE

6.1 I PROSSIMI OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO

Nelle fasi successive del monitoraggio del Piano, oltre a segnalare, come nel presente Rapporto Biennale, eventuali scostamenti apprezzabili tra le previsioni e il reale stato di attuazione delle azioni, si avrà cura di valutare l'effettivo conseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle misure e degli interventi individuati nel Piano a partire dal sistema di indicatori di risultato e di realizzazione costruito già in fase di redazione del PUMS.

Tale approccio è consigliato sia dalle **linee guida europee**, sia dalle **linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 04/08/2017)** ed è confermato dalle Linee Guida "Contributo alla valutazione ambientale e alla formazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS)" della Regione Emilia-Romagna.

6.2 IL SECONDO RAPPORTO BIENNALE

Il secondo Rapporto Biennale, funzionale anche all'aggiornamento correttivo del Piano e conseguente ripubblicazione della versione aggiornata, riporterà quindi, oltre la segnalazione, come nel presente Rapporto Biennale, di eventuali scostamenti tra le previsioni e il reale stato di attuazione delle azioni, anche il confronto tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione e quelli da calcolare in fase di monitoraggio. Ciò con lo scopo di valutare l'efficacia e l'efficienza delle misure e indicare le conseguenti correzioni da apportare alle misure di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi) nel caso in cui il suddetto confronto evidenzi risultati al di sotto delle attese.

Il medesimo approccio sarà seguito per l'ultimo rapporto di monitoraggio, funzionale alla revisione del PUMS. Giova ricordare che attraverso il processo di partecipazione è stato possibile costruire un collegamento diretto tra obiettivi e **indicatori di risultato**, i primi identificati a partire dalle aree di interesse:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
- B. Sostenibilità energetica e ambientale
- C. Sicurezza della mobilità stradale
- D. Sostenibilità socio-economica

i secondi pesati in funzione delle priorità che cittadini e stakeholder hanno attribuito ai 16 obiettivi definiti nel corso del processo partecipativo ex ante.

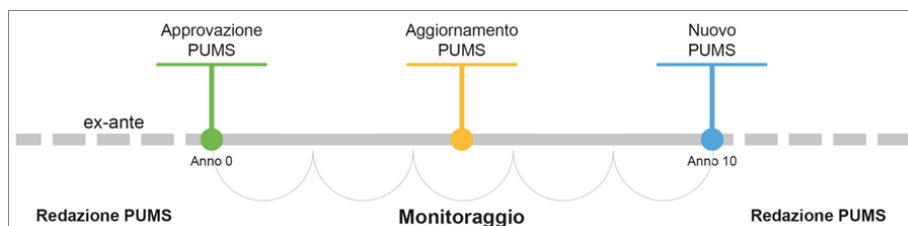
Nel secondo Rapporto Biennale, a ognuna delle misure saranno associati anche uno o più specifici **indicatori di realizzazione**, che consentano di valutare l'esecuzione dell'intervento e che corrispondono ai dati quantitativi di realizzazione delle azioni previste dal Piano (estensione delle piste ciclabili in km e delle ZTL in km², numero dei passeggeri trasportati dal servizio pubblico, n. di autobus sostituiti, ...).

Si specifica, infine che, in fase di redazione del secondo Rapporto Biennale si farà anche riferimento agli *"Indirizzi operativi per la redazione del piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti"* pubblicati dal MIT il 25/09/2023, in particolare al **set minimo di indicatori** di cui alla Tabella B di pagina 15.

7 CONSIDERAZIONI FINALI E CONCLUSIONI

7.1 BILANCIO DEL PRIMO MONITORAGGIO E INDIRIZZI PER LA FASE ATTUATIVA SUCCESSIVA

Il presente **Rapporto di Primo Monitoraggio**, redatto a seguito dell'approvazione del **PUMS** con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 59 del 28/07/2022, consente di chiarire preliminarmente un aspetto rilevante relativo allo scenario temporale del Piano. Il PUMS è stato avviato nel 2020 e strutturato su un **orizzonte strategico 2020–2030**; tuttavia, l'iter di formazione e approvazione, condizionato anche dal contesto emergenziale legato alla pandemia da COVID 19, ha determinato l'entrata in vigore del Piano nel 2022. Ne consegue che la **fase attuativa effettiva** e la scansione del **monitoraggio** decorrono dall'approvazione e, in termini operativi, dalla prima annualità piena successiva, individuabile nel 2023.



Resta fermo che il **riferimento strategico** del Piano permane il periodo 2020–2030, rispetto al quale dovrà essere effettuato il confronto degli **indicatori** e la verifica del raggiungimento degli **obiettivi**, mentre la gestione attuativa e il ciclo dei monitoraggi si sviluppano coerentemente a partire dalla fase post-approvazione.

In coerenza con quanto sopra esposto e con il percorso di aggiornamento progressivo del Piano, il presente Rapporto costituisce, inoltre, l'occasione per precisare e integrare alcuni contenuti del PUMS approvato. In particolare, con riferimento al Sistema della Sosta, il Piano recepisce il Piano della Sosta approvato nel 2007, le cui indicazioni hanno tuttavia trovato nel tempo un'applicazione non uniforme, anche alla luce dell'Ordinanza n. 60 del 28/04/2007 e dell'Atto della G.C. n. 57 del 15/06/2011, che hanno consentito la tariffazione della sosta anche su strade esterne alla Fascia A.

In linea con il PUMS approvato (in particolare si richiamano in merito ai parcheggi: la necessità emersa con il geoblog di *“Spostare aree di sosta e riorganizzare gli spazi risultanti”*; l'importanza emersa dal tavolo collaborativo con gli stakeholder di *“dare priorità all'indirizzamento degli utenti verso i parcheggi di relazione - es. il parcheggio dell'area Campana”* e la predilezione per la *“regolamentazione della sosta su strada”*) e considerata la necessità di incentivare l'utilizzo degli stalli gratuiti dell'area Campana per ridurre la pressione veicolare nel centro e le correnti parassite di ricerca del parcheggio, si suggerisce di estendere la tariffazione della sosta alle zone esterne alla Fascia A. Si evidenzia inoltre come l'area Campana presenti caratteristiche idonee a svolgere la funzione di parcheggio di scambio, in quanto direttamente connessa al centro storico di Santarcangelo tramite percorsi pedonali e ciclabili, funzione ulteriormente rafforzabile mediante un miglioramento dei sistemi di

informazione e indirizzamento degli utenti, come emerso anche nel confronto con gli stakeholder.

Il quadro sinottico del PUMS è costituito da **66 misure complessive**, di cui **15** già previste da altri strumenti di pianificazione e configurabili come **scenario di riferimento**, e **51** quali azioni proprie del PUMS da attuare tra il **medio e il lungo periodo**.

Con riferimento alla totalità delle azioni del quadro sinottico, il monitoraggio evidenzia che:

- il 26% risulta completato;
- il 18% è in fase di attuazione;
- il 14% risulta avviato.

Tali dati restituiscono un quadro ampiamente positivo in termini di attuazione del PUMS, soprattutto se rapportato al limitato arco temporale trascorso dall'approvazione e alla complessità strutturale di molte delle misure previste. Il livello di avanzamento registrato testimonia un impegno concreto e sistematico dell'Amministrazione nel dare effettiva attuazione agli **indirizzi strategici del Piano**, trasformando la programmazione in **azioni operative**.

Particolarmente significativo è il dato relativo alle misure già previste da altri strumenti di pianificazione, costituenti lo scenario di riferimento: ben 13 delle 15 misure, pari a circa il **90%**, risultano completate nell'ultimo triennio. Tale risultato evidenzia non solo l'**efficacia** dell'azione amministrativa, ma anche una chiara **continuità** rispetto alla programmazione precedente, in un'ottica di **coerenza e consolidamento degli obiettivi strategici**. Gli indirizzi dello scenario di riferimento risultano infatti pienamente allineati con quelli dello scenario di Piano, a dimostrazione di una visione condivisa e progressiva delle politiche di mobilità sostenibile. L'attuale Amministrazione ha pertanto saputo

valorizzare e portare a compimento interventi già impostati, integrandoli organicamente nel quadro strategico del PUMS e rafforzandone la portata complessiva.

Le azioni non ancora attivate devono essere lette anche alla luce delle **dinamiche di bilancio** e delle **opportunità di finanziamento**. Il PUMS non rappresenta esclusivamente un elenco di interventi immediatamente cantierabili, ma uno **strumento strategico** che include anche misure talvolta eccedenti le disponibilità finanziarie correnti dell'Ente. La loro previsione all'interno del Piano consente di candidarle a **finanziamenti regionali, nazionali o europei**, rafforzando la capacità del Comune di intercettare risorse esterne. In tal senso, la presenza di azioni non ancora attuate non costituisce un elemento di criticità, ma rappresenta una scelta programmatica consapevole, che mantiene aperta la possibilità di realizzazione qualora si rendano disponibili le necessarie coperture finanziarie.

Il monitoraggio ha inoltre evidenziato che alcune misure, alla luce dell'evoluzione del contesto normativo, economico e sociale intervenuta successivamente alla redazione del Piano, potrebbero risultare sovrabbondanti o non pienamente funzionali al perseguimento degli obiettivi strategici. In occasione del prossimo monitoraggio e, soprattutto, dell'**aggiornamento quinquennale del PUMS**, sarà pertanto possibile valutarne l'eventuale **rimodulazione**, così da concentrare risorse e capacità attuativa sulle azioni a maggiore efficacia ed efficienza.

Nel presente **primo monitoraggio** l'attenzione è stata prioritariamente rivolta agli **indicatori di realizzazione**, ossia allo stato di avanzamento delle misure, al loro grado di attuazione e alla concreta messa in opera delle azioni previste dal Piano. Tale impostazione risulta coerente con la fase ancora iniziale del ciclo attuativo, nella quale risulta metodologicamente più significativo verificare la capacità dell'Ente di attivare, programmare e

implementare gli interventi previsti. Non si è pertanto proceduto, in questa fase, alla valutazione sistematica degli **indicatori di risultato**, intesi come misurazione degli effetti prodotti in termini di riduzione del traffico, miglioramento della qualità dell'aria, incremento della mobilità sostenibile o raggiungimento dei target strategici complessivi. Tali analisi, che richiedono un arco temporale più esteso e dati consolidati, saranno oggetto del **prossimo monitoraggio**, nel quale sarà possibile effettuare un confronto più strutturato tra gli **obiettivi previsti** e gli **effetti effettivamente generati dalle azioni implementate**.

In conclusione, il primo monitoraggio restituisce l'immagine di un'**Amministrazione** che, pur non essendo obbligata alla redazione del **PUMS**, ha scelto di dotarsi di uno **strumento avanzato di pianificazione** e che, in un arco temporale iniziale, ha già conseguito **risultati concreti** in termini di avvio e attuazione delle misure previste. Il Piano si conferma pertanto uno strumento dinamico, capace di orientare le **politiche di mobilità sostenibile**, di supportare la programmazione finanziaria e di adattarsi progressivamente all'evoluzione del contesto territoriale.

SCHEDA TIPOLOGIA

INFRASTRUTTURALE / INFRASTRUTTURALE LIGHT

Identificazione	Titolo Categoria Scenario di Tipologia Localizzazione Area comunale responsabile
Stato di Avanzamento	Situazione attuale Data ultimo aggiornamento % avanzamento fisico
Aspetti Tecnici	Descrizione sintetica dell'intervento Lunghezza / Superfici / Dotazioni: (es. Km ciclabile; N° rastrelliere, ecc.) Vincoli rilevanti: (es. ferroviari, idraulici, paesaggistici, interferenze edilizie ecc.)
Aspetti Economici	Costo stimato Copertura finanziaria: (Fonte: Bilancio, PNRR, Regione, altri) Costo aggiornato (se variato) Spesa sostenuta ad oggi
Indicatori di Monitoraggio	Km realizzati / previsti N° opere installate / previste Incremento accessibilità / utenza: (se disponibile)
Criticità e Note Finali	Ritardi motivati Interferenze tecniche Problemi autorizzativi Altre criticità

Nelle celle sottolineate, sono impostati i seguenti elenchi di possibili risposte:

Categoria:

- Mobilità Ciclistica e Pedonale
- Trasporto Pubblico e Mobilità Condivisa
- Cultura della Mobilità Sostenibile
- Trasporto Merci
- Trasporto Privato

Scenario di:

- Riferimento
- Piano a medio termine
- Piano a lungo termine

Tipologia:

- Infrastrutturale
- Infrastrutturale Light

Situazione attuale:

- Non avviata
- PFTE (in fase di affidamento; affidato; concluso)
- Esecutivo (in fase di affidamento; affidato; concluso)
- Appalto integrato (in fase di affidamento; in esecuzione)
- Appalto (in fase di affidamento; in esecuzione)
- In attesa di collaudo
- Completata
- Sospesa / Criticità

SCHEDA TIPOLOGIA AMMINISTRATIVA

Identificazione	<p><u>Titolo</u> <u>Categoria</u> <u>Scenario di</u> <u>Tipologia</u></p> <p>Area comunale responsabile</p>
Stato del Procedimento	<p><u>Fase procedurale</u></p> <p>Atto amministrativo prodotto (ID, data, oggetto ecc.)</p>
Descrizione	<p>Descrizione sintetica dell'intervento e Obiettivi Atti correlati</p>
Indicatori	<p>N° atti adottati N° soggetti coinvolti Tempi medi del procedimento</p>
Impatti Attesi	<p>Cambiamenti operativi dopo l'atto</p>

Nelle celle sottolineate, sono impostati i seguenti elenchi di possibili risposte:

Categoria:

- Mobilità Ciclistica e Pedonale
- Trasporto Pubblico e Mobilità Condivisa
- Cultura della Mobilità Sostenibile
- Trasporto Merci
- Trasporto Privato

Scenario di:

- Riferimento
- Piano a medio termine
- Piano a lungo termine

Tipologia:

- Amministrativa

Fase procedurale:

- Studio preliminare
- Regolamento / Determina / Delibera in redazione
- Approvazione in corso
- Approvato
- Pubblicato / Attuato
- Sospeso

SCHEDA TIPOLOGIA

GESTIONALE

Identificazione	Titolo Categoria Scenario di Tipologia Soggetti coinvolti Area comunale responsabile
Stato di Avanzamento	Situazione attuale
Descrizione	Descrizione sintetica dell'intervento Periodo di attuazione (Stagione, Anno) Copertura territoriale
Indicatori	N° Servizi attivati N° Utenti coinvolti Ore/Turni di servizio incrementate Frequenze modificate N° Policy attuate
Risorse	Personale dedicato Costo annuo
Valutazione Qualitativa	Efficacia percepita Feedback utenti (se raccolto) Benefici osservati

Nelle celle sottolineate, sono impostati i seguenti elenchi di possibili risposte:

Categoria:

- Mobilità Ciclistica e Pedonale
- Trasporto Pubblico e Mobilità Condivisa
- Cultura della Mobilità Sostenibile
- Trasporto Merci
- Trasporto Privato

Scenario di:

- Riferimento
- Piano a medio termine
- Piano a lungo termine

Tipologia:

- Gestionale

Situazione attuale:

- Non avviata
- In programmazione
- In sperimentazione
- In esecuzione
- Completata
- Sospesa

SCHEDA TIPOLOGIA

COMUNICAZIONE

Identificazione	<p>Titolo</p> <p>Categoria</p> <p>Scenario di</p> <p>Tipologia</p> <p>Area comunale responsabile</p>
Stato di Avanzamento	Situazione attuale
Descrizione	<p>Tipo di iniziativa (campagna, evento, mappa, app, video, formazione ecc.)</p> <p>Obiettivo comunicativo (sensibilizzare, informare, educare ecc.)</p> <p>Target (scuole, cittadini, pendolari, commercianti, ecc.)</p>
Indicatori	<p>N° pezzi prodotti (mappe, video, post, dépliant ecc.)</p> <p>N° eventi realizzati</p> <p>Copertura potenziale (utenza raggiunta)</p> <p>Partecipazione (N° persone)</p>
Risorse	<p>Personale coinvolto</p> <p>Budget speso</p>
Risultati e Feedback	<p>Reazioni utenti (Scuole, stakeholder ecc.)</p> <p>Engagement</p>

Nelle celle sottolineate, sono impostati i seguenti elenchi di possibili risposte:

Categoria:

- Mobilità Ciclistica e Pedonale
- Trasporto Pubblico e Mobilità Condivisa
- Cultura della Mobilità Sostenibile
- Trasporto Merci
- Trasporto Privato

Scenario di:

- Riferimento
- Piano a medio termine
- Piano a lungo termine

Tipologia:

- Gestionale

Situazione attuale:

- Non avviata
- In progettazione
- Materiali in produzione
- In corso
- Completata
- Programmata periodicamente (es. Campagne annuali)