



COMUNE DI ASCOLI PICENO

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

PIANO DI MONITORAGGIO

La redazione del piano è stata cofinanziata dalla Regione Marche a valere sui fondi
Statali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Perugia | Marzo 2026

[4223PRO]

Indice

1	Il Piano di Monitoraggio del PUMS di Ascoli Piceno	3
2	Il sistema di indicatori.....	3
2.1	Gli indicatori di contesto	4
2.2	Gli indicatori di attuazione	5
2.3	Gli indicatori di risultato	9
2.4	Gli indicatori qualitativi e la fase di partecipazione	9
3	Il sistema di governance del piano di monitoraggio	12
3.1	I soggetti coinvolti e le responsabilità	12
3.2	Attività di monitoraggio.....	12
3.3	Il report di monitoraggio.....	13

1 Il Piano di Monitoraggio del PUMS di Ascoli Piceno

Al monitoraggio del Piano è affidato il compito di “controllore” del Piano stesso. Una programmata ed efficiente azione di monitoraggio permette di capire nel tempo qual è l’effettivo costo sociale della mobilità, in termine di incidentalità, di mortalità, di perditempo dovuti alla congestione del traffico o di malattie croniche riconducibili all’inquinamento, solo per citare alcuni aspetti. Inoltre, consente di stabilire come stia procedendo l’implementazione del Piano e quanto ci si stia discostando dagli obiettivi e dai target prefissati con lo scopo di intervenire ed eventualmente modificare la Pianificazione.

Le “Linee Guida Eltis” individuano tre esigenze principali per gli obiettivi della valutazione ex-post:

- verificare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi;
- identificare le criticità da superare per l’attuazione del Piano entro i tempi stabiliti;
- informare regolarmente gli stakeholders e i cittadini sui progressi nell’attuazione delle misure.

Quanto alle attività da realizzare per una corretta valutazione ex-post, le Linee Guida Eltis raccomandano le seguenti:

- Monitorare regolarmente l’avanzamento delle misure e il loro impatto (indicatori di “output” e di “outcome” come sopra specificato);
- Misurare i risultati sul Piano quantitativo, ovvero basandosi su dati oggettivi che mostrino gli effettivi progressi verso gli obiettivi e i target scelti;
- Misurare i risultati “qualitativi” riferibili alla fase attuativa, come il conseguimento degli obiettivi generali (Vision del PUMS) o il livello di consapevolezza raggiunto dalla comunità dei cittadini sull’importanza del Piano per la qualità della vita. Questo tipo di indicazioni risulteranno preziose nell’ipotesi in cui si decidesse di replicare o modificare i provvedimenti futuri;
- Valutare regolarmente l’impatto delle misure o dei pacchetti di misure (ogni 1-5 anni a seconda delle misure);
- Pubblicare un Rapporto di Valutazione per cittadini, stakeholders e politici.

Per ciò che riguarda le Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 28/08/2019), viene focalizzata l’attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale - in coerenza con le indicazioni comunitarie - si raccomanda “la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l’effettivo conseguimento degli obiettivi e l’efficacia e l’efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano”. Il sistema degli indicatori (suggerito) è poi dettagliatamente descritto e specificato in un apposito Allegato del decreto.

Le fasi di monitoraggio in itinere ed ex post sono accompagnate da un processo partecipativo che, in analogia con quanto avvenuto nella fase iniziale di redazione del Piano, coinvolge i vari portatori di interesse nel processo di informazione, attuazione e realizzazione del PUMS.

2 Il sistema di indicatori

Il presente capitolo ha lo scopo di esplicitare gli indicatori per la redazione del monitoraggio biennale.

Il Piano di Monitoraggio del PUMS prevede la predisposizione di diverse tipologie di indicatori classificabili in cinque categorie:

- **indicatori di contesto:** rappresentano le dinamiche indipendenti alle azioni previste dal PUMS. La pro-

duzione dei dati che costituiscono gli indicatori di contesto è normalmente affidata a soggetti istituzionali;

- **indicatori di attuazione:** misurano l'avanzamento nell'implementazione delle azioni del PUMS attraverso indicatori di tipo sia qualitativo che quantitativo laddove possibile;
- **indicatori di risultato:** forniscono indicazioni sulla valutazione ex-ante per il raggiungimento di alcuni macro-obiettivi del PUMS. Gli indicatori di valutazione sono prodotti, ad esempio, attraverso il modello di simulazione;
- **indicatori qualitativi:** sono indicatori che esprimono il sentimento della popolazione sul termine del PUMS e saranno derivati dalle attività di partecipazione svolte.



Figura 1 - Categorizzazione degli indicatori di monitoraggio

2.1 Gli indicatori di contesto

Gli Indicatori di contesto sono rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano servono anche a raccogliere informazioni sulle dinamiche complesse esogene al perimetro di intervento di un PUMS (le politiche di mobilità) quali ad esempio fattori macroeconomici, geo-politici e climatici.

Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo.

Gli indicatori di contesto servono quindi a determinare un **quadro di riferimento che identifica se è possi-**

bile effettuare dei confronti diretti, e il più possibile lineari, tra i valori degli indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi, o se è necessario interpretare e valutare la variazione di essi attraverso la considerazione dei fattori esogeni che ne hanno influenzato in maniera diretta o indiretta il loro valore.

Essi vengono assunti all'interno del Piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

La lettura degli indicatori di contesto deve quindi essere effettuata preliminarmente a ciascuna fase di analisi di tutte le tipologie di indicatori.

2.2 Gli indicatori di attuazione

Questi indicatori vengono costruiti attraverso un approccio di definizione dei target cosiddetto SMART. Tale approccio prevede quello di individuare un target specifico per ogni azione e ogni indicatore. Tale target deve essere misurabile e inoltre, affinché il monitoraggio abbia un reale senso deve anche essere raggiungibile e realistico, senza lasciarsi andare a ipotesi di efficacia irrealizzabile e poco credibili. Infine, deve essere definito nel tempo, ovvero ogni orizzonte di piano avrà un determinato target in modo da individuare se si è in ritardo nella realizzazione e nel raggiungimento degli obiettivi ad ogni iterazione del report di monitoraggio.

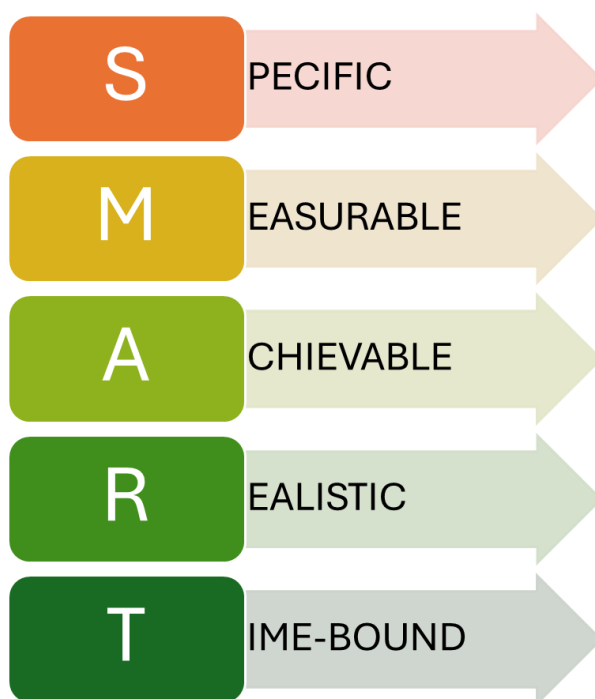


Figura 2 - Schema dell'approccio SMART

La valutazione di questi indicatori avviene attraverso la compilazione di una scheda di monitoraggio per ogni azione. Tale scheda serve a tracciare l'evoluzione del piano azione per azione. Tale scheda si compone di una sezione che riporta una breve descrizione dell'azione come da PUMS e a fianco una sezione che traccia le eventuali modifiche del progetto sopraggiunte nelle varie fasi di attuazione delle azioni, ad esempio si ipotizzi la realizzazione di una linea di tram, durante le fasi di conferenza di servizi o di progettazione è possibile che si introducano alcune modifiche di tracciato; nella sezione di cui sopra saranno riportate queste modifiche.

La sezione cardine della scheda è la sezione denominata "Registro delle attività atte all'avanzamento del progetto", tale sezione riporterà volta per volta tutte le attività legate all'attuazione dell'azione. Ad esempio, si riporterà la data in cui si è fatto un incontro pubblico di presentazione del progetto, o in cui sono stati finanziati

alcuni lotti o è stata affidata la progettazione preliminare. Questa sezione dovrebbe essere compilata di volta in volta durante l'attività per permettere di leggere la storia dell'azione e degli interventi che la formano.

Infine, la sezione quantitativa riporta il costo dell'intervento sostenuto al momento del monitoraggio e viene riportato anche un eventuale indicatore quantitativo che sia in grado di misurare l'avanzamento del lavoro. Nel caso in cui l'indicatore quantitativo di attuazione non sia individuato oppure non significativo, bisognerà limitarsi ad inserire una valutazione qualitativa dell'avanzamento dell'azione individuando se l'avanzamento è "in ritardo", "in linea" o "in anticipo" rispetto alle previsioni del PUMS.

Azione XX Traffic calmingXXXXXX	
Descrizione dell'azione: -	Variazioni dell'azione rispetto al PUMS: -
Registro delle attività atte all'avanzamento del progetto:	
-	

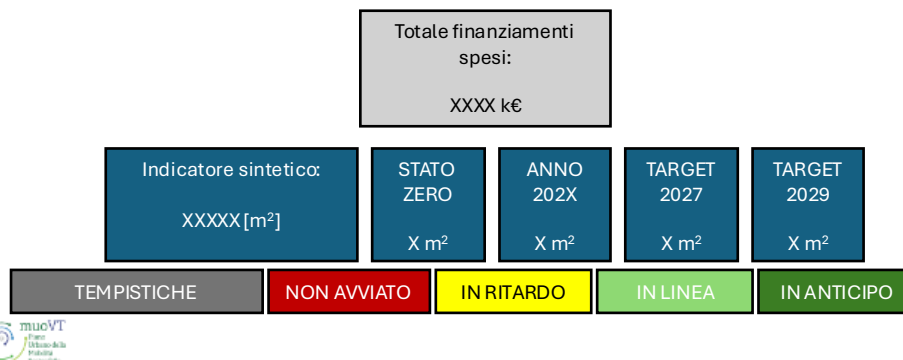


Figura 3 - Scheda di monitoraggio per gli indicatori di attuazione

Gli indicatori di attuazione sono riportati nella tabella successiva.

Tabella 1 - Gli indicatori di attuazione

Azione		Indicatore sintetico di attuazione	Unità di misura	Indicatore qualitativo di attuazione
R1 - Potenziare le aree regolamentate	R1a – Ampliare le aree pedonali	Estensione delle nuove aree pedonali	m2	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R1b – Potenziare le zone 30	Estensione zone 30 istituite	m2	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R1c – Interventi di traffic calming	Numero di interventi effettuati sulla rete	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R1d – Indicazioni per le strade scolastiche	Estensione delle strade scolastiche	m2	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R1e – Nuovo perimetro Zona a Traffico Limitato	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R1f – Porte telematiche e ITS per il controllo automatico degli ingressi	Numero di strumenti ITS installati	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
R2 - Rimodulare l'offerta di sosta	R2a – Riorganizzazione della sosta libera, a pagamento e riservata	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R2b – Adeguamento delle tariffe	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R2c – Potenziamento dei parcheggi scambiatori	Numero parcheggi potenziati	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica	R3a – Rete di colonnine di ricarica	Numero colonnine installate	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R3b – Incentivi alla mobilità elettrica privata	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R3c – Decarbonizzazione del parco veicolare comunale	Mezzi elettrificati sul totale dei mezzi	%	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano	R4a – Hub logistico di interscambio	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R4b – Micro punti di scambio sul territorio	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	R4c – Politiche di incentivo alle cargo bike	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani	C1a - Realizzazione servizio a chiamata per frazioni	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	C1b - Riorganizzazione delle linee urbane	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani	C2a – Potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale	treni*km aggiuntivi rispetto all'attuale	treni*km	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	C2b – Ristrutturazione del servizio extraurbano su gomma	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	C2c – Realizzazione di un servizio con materiale ferroviario leggero (tram-treno)	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	C2d – Potenziamento del servizio extraurbano su Roma	treni*km aggiuntivi rispetto all'attuale	treni*km	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo

Azione		Indicatore sintetico di attuazione	Unità di misura	Indicatore qualitativo di attuazione
	C2e – Potenziamento del servizio per gli aeroporti	treni*km aggiuntivi rispetto all'attuale	treni*km	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile	C3a – Decarbonizzazione parco veicolare TPL	Mezzi elettrificati sul totale dei mezzi	%	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	C3b – Stazione di ricarica per mezzi pubblici	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
Q1 - Integrare i sistemi di mobilità	Q1a – Rete di rastrelliere per l'interscambio modale	Numero rastrelliere installate	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q1b – Infomobilità integrata tra parcheggi e trasporto pubblico	Numero di strumenti ITS installati	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management	Q2a – Mobility Management di consorzio	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q2b - Mobility Management scolastico	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q3c – Incentivo per la mobilità	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica	Q3a – Wayfinding urbano	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q3b – Wayfinding integrato con la rete dei Cammini	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q3c – Wayfinding dei percorsi cicloturisticici	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica	Q4a – Depaving e coperture vegetali	Superficie depavimentata	m ²	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q4b – Pensiline smart	Numero pensiline installate	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q4c – Mappatura dei rifugi climatici	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q4d – Stazioni di rilevamento inquinanti	-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q4e – Recupero di giardini storici, chiostri e spazi di risulta	Superficie recuperata	m ²	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
Q5 - Indicazioni per il PEBA	Q5a - Rimozione barriere architettoniche	Numero di interventi	#	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo
	Q5b - Riqualficazione sistema dei marciapiedi	Km di marciapiedi riqualficati	km	
	Q5c - Segnaletica pedo-tattile, sonora, visiva, multi-sensoriale	Metri di segnaletica installata	m	
	Q5d - Attraversamenti pedonali sicuri	Numero attraversamenti messi in sicurezza	#	
Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano		-	Sì/no	In ritardo - In linea con i tempi - In anticipo

2.3 Gli indicatori di risultato

Il seguente set di indicatori costituisce l'insieme di informazioni necessarie per ricavare **elementi quantitativi di valutazione delle politiche e misure previste dal PUMS** utili ai fini di una completa valutazione degli elementi che contribuiscono al riscontro degli effetti del Piano.

Il processo di attuazione del PUMS dovrà essere monitorato a partire dalla verifica della corrispondenza con quanto effettivamente realizzato nel corso degli anni in riferimento agli interventi previsti dal PUMS; il Report di Monitoraggio, fornirà attraverso gli indicatori informazioni su quali obiettivi specifici e quindi su quali strategie e/o azioni specifiche ha avuto riscontri positivi l'attuazione del PUMS.

Gli indicatori di risultato costituiscono i riferimenti rispetto ai quali valutare l'efficacia delle politiche e delle misure previste dal PUMS. L'insieme è direttamente derivato dalla Tabella degli indicatori di valutazione contenuti negli Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti.

Tabella 2 - Gli indicatori previsti dagli Indirizzi operativi per la redazione dei PUMS per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti

Macro obiettivo di riferimento	Indicatore di risultato/prestazionale di riferimento	Unità di misura
A. Accrescere la sicurezza stradale	Tasso di incidentalità stradale	n. incidenti/abitanti
	Tasso di mortalità stradale	n. morti/abitanti
	Tasso di lesività stradale	n. feriti/abitanti
B. Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico	Numero passeggeri trasportati	n. passeggeri/1000 abitanti
C. Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Numero auto pro capite	n. auto/abitanti
	Chilometri di piste ciclabili	km
	Metri quadri di aree verdi e pedonali pro capite	mq/abitanti
	Riparto modale, specificando: • % di spostamenti con mezzi a motore privati • % di spostamenti su rete TPL • % di spostamenti in bicicletta o di spostamenti a piedi	% sul totale degli spostamenti
D. Migliorare la qualità dell'aria	Concentrazione di PM 2,5 (stazioni da traffico/fondo)	µg/m ³ (media annua e giornaliera)
	Concentrazione di PM 10 (stazioni da traffico/fondo)	µg/m ³ (media annua e giornaliera)
	Concentrazione di NO ₂ (stazioni da traffico/fondo)	µg/m ³ (media annua e oraria)

Misurando questi indicatori di risultato rispetto agli obiettivi di piano si verifica anche in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità per i quali è evidenziato un impatto significativo.

2.4 Gli indicatori qualitativi e la fase di partecipazione

La fase di **partecipazione** è una **parte integrante del Monitoraggio** per sviluppare un quadro essenziale e una consapevole evoluzione nella percezione del sistema della mobilità - soprattutto quella sostenibile - da parte della comunità e degli stakeholder. Tale percezione del sistema della mobilità sarà, appunto, ciò che verrà valutato attraverso questi indicatori.

Il monitoraggio si inserirà in un sistema di continuità con il processo partecipativo che ha accompagnato la

redazione del PUMS cercando di coinvolgere cittadini e stakeholder che hanno già iniziato il processo e tentare di ampliare la platea già coinvolta. Il report di monitoraggio sarà costruito attorno al processo partecipativo con una presentazione pubblica delle bozze e con l'attivazione di un numero adeguato di tavoli tematici di confronto con i portatori di interesse e la cittadinanza. Saranno valutate, inoltre, altre iniziative di partecipazione per l'ingaggio con i cittadini e i portatori di interesse.

La descrizione di dettaglio del processo di partecipazione sarà individuata in direttamente in sede di monitoraggio ma dovrà essere orientata a tastare la percezione della mobilità ed eventualmente a individuare nuove priorità per riorientare la messa a terra del PUMS.

La partecipazione dovrà prevedere il coinvolgimento di cittadini e portatori di interesse e dovrà comprendere almeno:

- Un incontro di kickoff per presentare il monitoraggio
- Un incontro con cittadini e stakeholder per lavorare su tavoli tematici
- Incontri con portatori di interesse per reperire dati necessari all'aggiornamento degli indicatori (es. START, Comune, ARPAM..)
- Un incontro di presentazione finale del rapporto di monitoraggio

Tutti gli incontri si avvarranno dell'esperienza dei professionisti nel campo che si serviranno dei metodi di volta in volta ritenuti più consoni per presentare efficacemente lo stato di avanzamento e i risultati e per migliorare l'interesse dei partecipanti e la qualità delle informazioni raccolte.

Tabella 3 - Gli indicatori di risultato e i relativi target

Macro obiettivo di riferimento	Indicatore di risultato/prestazionale di riferimento	Unità di misura	Fonti	Stato attuale	Scenario di riferimento	Scenario di progetto	Note
A. Accrescere la sicurezza stradale	Tasso di incidentalità stradale	n. incidenti/10'000 abitanti	ISTAT	42,21	<35	<30	Anno di riferimento 2023
	Tasso di mortalità stradale	n. morti/10'000 abitanti	ISTAT	0,22	<0,2	<0,1	Anno di riferimento 2023
	Tasso di lesività stradale	n. feriti/10'000 abitanti	ISTAT	56,72	<55	<50	Anno di riferimento 2023
B. Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico	Numero passeggeri trasportati	n. passeggeri/1000 abitanti	ISTAT; Modello di simulazione	219.007,08	224.505,92	309.028,21	
C. Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Numero auto pro capite	n. auto/abitanti	ISTAT	0,74	>0,76	<0,70	Anno di riferimento 2024
	Chilometri di piste ciclabili	km	BiciPlan	10,70	32,09	32,09	
	Metri quadri di aree verdi e pedonali pro capite	mq/abitanti	Comune di Ascoli Piceno	1,92	1,92	2,20	
	% di spostamenti con mezzi a motore privati	% sul totale degli spostamenti	ISTAT; Modello di simulazione	66%	61%	51%	
	% di spostamenti su rete TPL			19%	20%	27%	
% di spostamenti in bicicletta o a piedi	14%			19%	22%		
D. Migliorare la qualità dell'aria	Concentrazione di PM 2,5 (stazioni da traffico/fondo)	µg/m ³ (media annua e giornaliera)	ARPAM	9	<8	<6	Media annua
	Concentrazione di PM 10 (stazioni da traffico/fondo)	µg/m ³ (media annua e giornaliera)	ARPAM	16	<12	<10	Media annua
	Concentrazione di NO2 (stazioni da traffico/fondo)	µg/m ³ (media annua e oraria)	ARPAM	21	<16	<13	Media annua

3 Il sistema di governance del piano di monitoraggio

3.1 I soggetti coinvolti e le responsabilità

Il Piano di monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità. È quindi necessario stabilire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PUMS, la pluralità relazionale.

La responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è del Comune di Ascoli Piceno, che affiderà il compito ad una specifica risorsa che avrà il ruolo di “Coordinatore del monitoraggio del PUMS”.

Per garantire l’operatività del piano di monitoraggio, il Comune di Ascoli Piceno, dopo l’approvazione del PUMS, dovrà siglare un accordo inter-istituzionale con tutti i soggetti sopra elencati definendo un protocollo di collaborazione per la fornitura dei dati necessari a produrre i report biennali di monitoraggio del PUMS. Tale accordo dovrà definire, per ciascun soggetto:

- il referente e/o l’ufficio deputato alla fornitura del dato;
- descrizione del dato/i richiesto/i;
- modalità di fornitura;
- tempistica della fornitura.

3.2 Attività di monitoraggio

Il monitoraggio del PUMS è un processo che si struttura su un ciclo biennale in un arco temporale di dieci anni. All’interno della finestra temporale di due anni, è possibile contraddistinguere tre macro fasi principali:

- Fase dell’acquisizione dati;
- Fase della verifica del raggiungimento obiettivi;
- Fase della predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive

La Fase 1 è costituita dalla collezione dei dati che costituiscono gli indicatori del monitoraggio. Tale fase si estende per tutti i mesi del biennio. Si può definire come una fase passiva in quanto non prevede un coinvolgimento attivo di risorse, ma solo la collezione dei dati da parte dei vari soggetti individuati. Una volta terminata la fase di collezione dei dati, ovvero al termine dell’arco temporale di 2 anni, sarà possibile effettuare il calcolo degli indicatori.

La Fase 2 è la fase in cui vengono analizzati gli indicatori del piano di monitoraggio. Preliminarmente si analizzeranno gli indicatori di contesto e si effettueranno le valutazioni di carattere generale atte ad individuare se e quali fattori esterni possono aver determinato dei cambiamenti nel contesto territoriale di Ascoli Piceno tali da incidere su gli indicatori del PUMS. Successivamente vengono analizzati gli indicatori di monitoraggio del PUMS. Se le valutazioni degli indicatori del PUMS saranno positive, verranno avviati i tavoli tematici di partecipazione “ex-post” che avranno il compito di condividere con la cittadinanza e le imprese quanto fatto e realizzato, nel solco di quanto previsto dal PUMS. La partecipazione sarà anche l’occasione per ascoltare il territorio e intercettare eventuali esigenze o necessità specifiche ancor prima che esse si sedimentino o assumano un livello di criticità, al fine di migliorare le azioni e politiche previste o programmate nei successivi anni. La fase termina con la pubblicazione del Report di monitoraggio.

La terza fase è la fase legata alla casistica in cui, nella fase 2, si riscontra l’evidenza di prevedere

delle azioni correttive in quanto la valutazione degli indicatori di monitoraggio del PUMS evidenziano criticità o giudizi negativi. La prima attività da svolgere sarà quella di indagare meglio gli indicatori di contesto per capire se possono essere stati sottostimati degli effetti esogeni.

Effettuata questa verifica preliminare si esaminerà il quadro Obiettivi - Azioni - Indicatori, individuando quali azioni o strategie sono collegate ai giudizi negativi. Successivamente si dovrà valutare se le strategie o azioni associate agli indicatori negativi, previste in quel biennio, sono state realizzate ma risulta prematura la loro valutazione degli effetti tramite gli indicatori. In caso affermativo, la valutazione di azioni correttive sarà rimandata al biennio successivo.

Nel caso in cui invece si riscontra una parziale attuazione di un'azione o strategia, o nell'evenienza la mancata attuazione/realizzazione, sarà necessario individuare le cause e predisporre le idonee azioni correttive. Tali proposte dovranno essere condivise, discusse e possibilmente migliorate, attraverso il tavolo partecipativo. Al termine della fase, sarà prodotto e pubblicato il Report di monitoraggio.

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, nella finestra temporale dei 10 anni di validità del PUMS, è rappresentabile attraverso il seguente cronoprogramma di massima.

ATTIVITÀ	Anno 1		Anno 2		Anno 3		Anno 4		Anno 5		Anno 6		Anno 7		Anno 8		Anno 9		Anno 10			
	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	II sem	I sem	
Collezione dati																						
Verifica, partecipazione, eventuali azioni correttive																						
Report monitoraggio																						
Aggiornamento PUMS																						

Figura 4 Cronoprogramma di massima del ciclo di monitoraggio del PUMS

3.3 Il report di monitoraggio

Il Report di monitoraggio è il documento in cui vengono condensate le attività di ciascun biennio di monitoraggio. La sua pubblicazione è fondamentale nell'ottica dell'instaurazione di una comunicazione attiva verso i cittadini e le imprese del territorio, che concorre positivamente anche al conseguimento complessivo dei target e obiettivi del PUMS. La sua pubblicazione avverrà sui siti istituzionali del Comune di Ascoli Piceno e nel sito del PUMS. Il documento sarà organizzato indicativamente in base al seguente indice:

- Introduzione
- Descrizione interventi realizzati nel biennio di monitoraggio
- Andamento degli indicatori di contesto
- Andamento degli indicatori di monitoraggio
- I risultati del Monitoraggio
- I risultati della partecipazione

- Prossimi passi
- Allegato I: descrizione degli indicatori
- Allegato II: Glossario

Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del PUMS nei successivi 10 anni. La sua mancata applicazione mina le fondamenta del PUMS stesso, che necessita per sua natura di una continua attività di ascolto del territorio e di misurazione dell'efficacia delle azioni e delle politiche intraprese.

Le stesse Linee Guida del MIT, nonché le Linee Guida Eltis, richiedono che il piano di monitoraggio contenga una stima preliminare dei costi che dovranno essere affrontati per la sua attenzione.

Nella costruzione degli indicatori e del cruscotto di monitoraggio, è stato tenuto conto dell'impatto economico degli stessi, ed è stato quindi scelto l'utilizzo di indicatori basati su dati che possono essere reperiti senza oneri aggiuntivi da parte dei vari uffici tecnici del Comune. La stima preliminare dei costi del monitoraggio prevede il seguente quadro:

Tipologia	Descrizione	Costo
1 risorsa D3 -	Coordinatore del Piano di Monitoraggio	15.000 €/ anno
2 risorse D3 ed 1 risorsa C1	Esecuzione indagini/acquisizioni dati - Comunicazione	25.000 €/ anno
Indagini	Esecuzione indagini integrative	10.000 €/ anno
<i>Costo totale annuo</i>		<i>50'000 €/anno</i>

Complessivamente si stima che il monitoraggio, nei 10 anni previsti, generi un costo totale di 500'000€; pertanto risulta imprescindibile il reperimento di risorse aggiuntive necessarie a mettere in campo e coordinare la raccolta dei dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto proposto. Nell'ottica di stimolare un contributo virtuoso e solidale da parte di tutto il territorio, con il supporto e il coordinamento da parte del Comune, la copertura dei costi di monitoraggio sarà assicurata dal Comune stesso destinando tra lo 0,05% e lo 0,1% delle entrate garantite dalle sanzioni rilevate a seguito di infrazioni del Codice della Strada.