

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

COMUNE DI FAENZA

Documento di Piano Allegato 1- Monitoraggio del piano



1 INTRODUZIONE

Il monitoraggio del Piano è di fondamentale importanza, poiché permette di evidenziare gli eventuali scostamenti degli indicatori dai target scelti e rivedere, se necessario, le misure scelte per il conseguimento degli obiettivi, sempre nei limiti delle risorse disponibili.

Nel contempo la condivisione dei risultati di monitoraggio e valutazione consentono di instaurare un rapporto trasparente tra amministrazione, cittadini e stakeholder sulle modalità di spesa dei fondi disponibili.

Per questo i risultati della valutazione devono essere condivisi in consultazioni pubbliche, permettendo a tutti gli attori coinvolti di conoscere i riscontri alle misure attuate ed eventualmente adottare le necessarie correzioni. (se ad esempio gli obiettivi sono stati raggiunti o diversamente le misure risultino conflittuali o, ancora, siano subentrati fattori esogeni che abbiano mutato il contesto di riferimento)

Si definisce Monitoraggio di un piano *“l’attività sistematica di collezione di dati finalizzata alla definizione di indicatori che forniscono alle amministrazioni, stakeholders e cittadini, informazioni sullo stato di attuazione e raggiungimento degli obiettivi prefissati”*.

Alla stregua del PUMS, il piano di monitoraggio deve pertanto essere considerato come un **documento vivo**, che nel corso della sua validità necessita di aggiornamenti e sviluppi generati dall’esperienza acquisita nella sua applicazione.

Riguardo gli obiettivi del monitoraggio, le Linee Guida ELTIS individuano tre esigenze principali:

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

Quanto alle attività da realizzare per un corretto monitoraggio, le Linee Guida ELTIS raccomandano:

- monitorare regolarmente l’avanzamento delle misure e il loro impatto;
- 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 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.

2

In ambito nazionale, le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 04/08/2017), focalizzano l'attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale 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 è poi dettagliatamente descritto e specificato in un apposito Allegato del decreto.

Operativamente il monitoraggio si articola in alcuni passaggi che ne sostanziano l'effettivo impatto sulla revisione attuativa del PUMS (ossia l'aggiornamento previsto ogni 5 anni): la raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori (con cadenza biennale), il confronto tra indicatori ex ante ed in itinere per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza delle azioni previste dal Piano, l'eventuale riconsiderazione critica delle azioni nel caso in cui il suddetto confronto evidenzii risultati al di sotto delle attese, le conseguenti indicazioni sulle correzioni da apportare alle azioni di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi), l'eventuale revisione dei target da conseguire.

Inoltre nelle Linee Guida si specifica che, ad esito del flusso di informazioni derivante dal monitoraggio, dovrà essere prodotto un **Rapporto Biennale**, con il quale saranno aggiornati periodicamente anche cittadini e stakeholders, sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati. Infatti, sia le Linee Guida ELTIS della Commissione Europea, sia le più recenti Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione dei PUMS affiancano al monitoraggio un percorso di partecipazione che, riprendendo il concetto espresso dal Ministero, dovrà avere lo *"scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano"*.

Per quanto detto finora, alla valutazione è affidato l'esame delle fasi di pianificazione e attuazione delle politiche di mobilità urbana sostenibile ed i risultati complessivi del processo decisionale.

Questa fase deve rappresentare una continuità logica con il processo partecipativo concepito e realizzato per la costruzione del Piano e deve quindi indirizzarsi a coinvolgere in primo luogo la platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione; in parallelo la partecipazione deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei singoli cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà continuare a integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure.

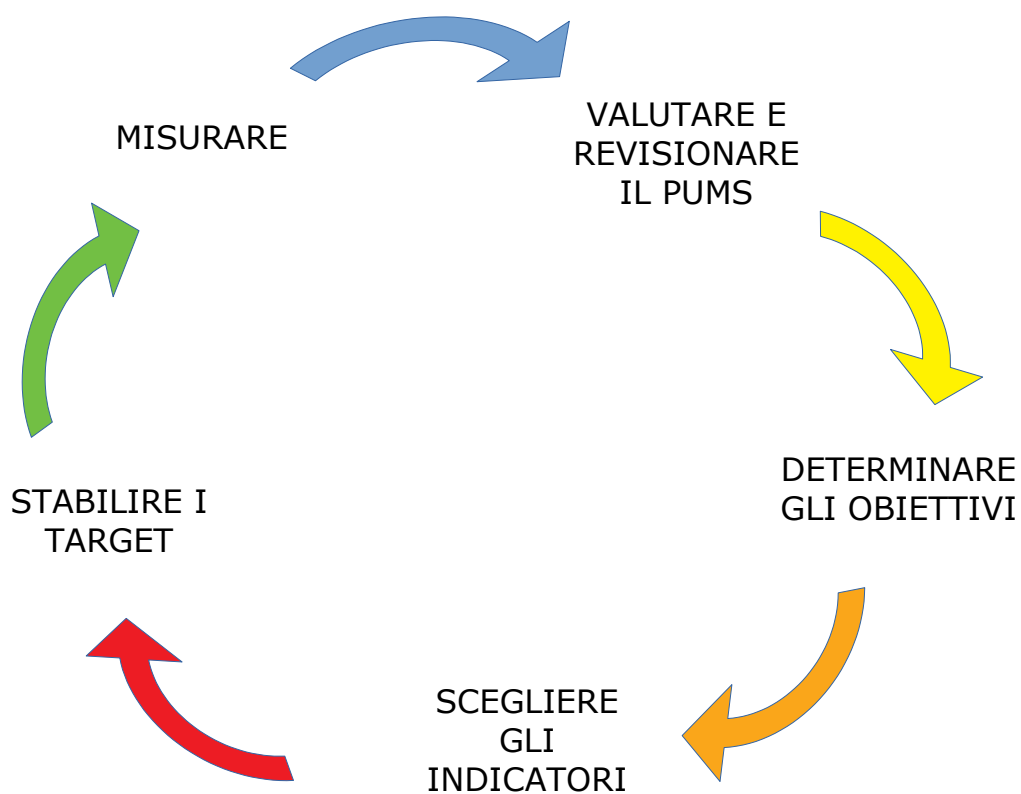


Figura 1: Schema di funzionamento del monitoraggio

2 SCELTA DEGLI INDICATORI

2.1 Tipologie di indicatori

Gli indicatori si distinguono in 3 categorie:

- indicatori di contesto
- indicatori di valutazione
- indicatori di monitoraggio del PUMS

2.1.1 Indicatori di contesto

Sono rappresentativi delle dinamiche complessive del quadro di riferimento del Piano. (Tabella 1)

Pertanto gli indicatori di contesto servono a capire se nel comparare i valori di indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi sia possibile effettuare un confronto diretto o nell'analizzare la variazione sia necessario considerare l'influenza diretta o indiretta dei fattori esogeni.

La produzione e pubblicazione dei dati che costituiscono gli indicatori di contesto è normalmente affidato a soggetti istituzionali (ISTAT, Arpa, Enea, etc.) che ne curano verifica e aggiornamento costante.

Tabella 1: Indicatori dei fattori che influenzano gli indicatori di contesto PUMS

Componente ambientale	Indicatori di contesto	unità misura	frequenza monitoraggio	fonte
Mobilità trasporto	Popolazione residente	n. abitanti	ogni 2 anni	ISTAT
	Tasso di motorizzazione	n. veicoli/abitante	ogni 2 anni	ISTAT
	Presenze turistiche	g presenza/anno	ogni 2 anni	ISTAT
	Attuazioni insediative	m² di SU/anno per tipologia	ogni 2 anni	Comune
	Costo carburanti	€/l	ogni 2 anni	MISE
	Finanziamenti regionali TPL	€	ogni 2 anni	Regione
Qualità dell'aria	Condizioni meteo	n giorni favorevoli alla dispersione di inquinanti	ogni 2 anni	ARPA
	Concentrazioni inquinanti stazioni monitoraggio non da traffico	n superamenti	ogni 2 anni	ARPA
	Emissioni non da traffico	kg Nox e PM10		ARPA
	Parco veicolare	rispondenza al PAIR	ogni 2 anni	ACI
Cambiamenti	Parco veicolare	rispondenza target	ogni 2 anni	ACI

climatici		PER		
	Crescita passeggeri tpl su ferro	rispondenza target PER	ogni 2 anni	Regione
	Spostamento trasporto merci su ferro	rispondenza target PER	ogni 2 anni	Regione
	Introduzione biocarburanti	rispondenza direttive UE	ogni 2 anni	GSE
Sicurezza salute ambiente urbano	Condizioni meteo	n giorni favorevoli alla dispersione di inquinanti	ogni 2 anni	ARPA
	Concentrazioni inquinanti stazioni monitoraggio non da traffico	n superamenti	ogni 2 anni	ARPA
	Emissioni non da traffico autorizzate	kg Nox e PM10	ogni 2 anni	ARPA
	Parco veicolare	rispondenza PAIR al	ogni 2 anni	ACI

Tabella 2: Indicatori di contesto PUMS

Componente ambientale	Indicatori di contesto	Unità di misura
Qualità dell'aria	Concentrazioni inquinanti stazioni da traffico	n superamenti concentrazioni medie
Cambiamenti climatici	Emissioni CO2/anno (monitoraggio PAES)	Ton CO2
	Consumi energetici/anno (monitoraggio PAES)	Tep

2.1.2 Indicatori di valutazione

Gli indicatori di valutazione del PUMS individuano gli elementi di confronto tra gli scenari di simulazione e forniscono indicazioni sulla valutazione ex-ante per il raggiungimento di alcuni macro obiettivi del PUMS; contribuiscono a fornire indicazioni in merito ai target con cui raffrontare gli indicatori di monitoraggio in quanto prodotti simulando gli interventi previsti dalla pianificazione del PUMS (cfr. Capitolo 8 - Documento di Piano).

2.1.3 Indicatori di monitoraggio

Il seguente set di indicatori, costituisce l'insieme di informazioni necessarie per ricavare elementi quantitativi di valutazione delle politiche e misure previste dal PUMS. ([Tabella 3](#))

L'insieme è direttamente derivato dalla Tabella 1 degli indicatori di valutazione contenuti nelle "Linee guida per i PUMS" del MIT (DM 04/08/2017). Questo insieme è stato integrato da altri indicatori ritenuti utili ai fini di una completa valutazione degli elementi che contribuiscono al riscontro degli effetti Piano.

Gli indicatori scelti per il monitoraggio del PUMS corrispondono per definizione con gli indicatori di sostenibilità su cui si basa la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ([Tabella 4](#)).

La scelta degli indicatori di monitoraggio è stata inoltre effettuata perseguendo il principio di economicità e facilità di reperimento dei dati che li compongono.

E' da precisare che il set potrà subire modifiche nel tempo, in funzione di un periodo di test e rodaggio del piano di monitoraggio.

3 Il monitoraggio del PUMS

3.1 Dagli obiettivi, alle strategie, alle azioni

La partecipazione ex-ante, svolta con i cittadini e gli stakeholder, ha avuto il ruolo cardine di costruire un percorso condiviso per l'identificazione degli obiettivi e delle possibili strategie da attuare per il loro conseguimento.

In particolare è opportuno riepilogare sinteticamente i 4 obiettivi generali fissati all'orizzonte temporale 2030 dal PUMS (cfr. Capitolo 4 – Documento di Piano):

1. GARANTIRE A TUTTI I CITTADINI OPZIONI DI TRASPORTO CHE PERMETTANO LORO DI ACCEDERE ALLE DESTINAZIONI ED AI SERVIZI CHIAVE CONTRIBUENDO A MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO E DELLA CITTÀ IN GENERALE A BENEFICIO DEI CITTADINI, DELL'ECONOMIA E DELLA SOCIETÀ NEL SUO INSIEME

2. MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA

3. PROMUOVERE E MIGLIORARE LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL SISTEMA MOBILITA'

4. MIGLIORARE L'EFFICIENZA E L'ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI DI PERSONE E MERCI

A partire da questi sono stati identificati 11 obiettivi specifici, ciascuno dei quali associato alle possibili strategie ed azioni connesse (cfr. Capitolo 4 – Documento di Piano).

Nel capitolo 7 del documento di piano in tabella 5 vengono riportate in sintesi le azioni previste dal PUMS e i rispettivi tempi di attuazione.

Il monitoraggio, attraverso gli indicatori, fornirà informazioni su quali obiettivi specifici e quindi su quali strategie e/o azioni specifiche ha avuto riscontri positivi l'attuazione del PUMS. (vedi [Tabella 4](#)).

3.2 Gli strumenti per un monitoraggio partecipato

La partecipazione accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse ed individuare eventuali azioni correttive in caso di mancato conseguimento degli obiettivi prefissati.

La partecipazione rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS e si svilupperà intorno a due strumenti principali:

- condivisione e ascolto dei cittadini per l'elaborazione del Report di monitoraggio attraverso la realizzazione di eventi pubblici di presentazione dei risultati raggiunti o consultazioni on line (sullo stile di quanto realizzato nella fase ex-ante);
- costruzione partecipata del **Report di monitoraggio** sullo stato di realizzazione del PUMS (cadenza biennale) per la presentazione del documento in bozza e successiva attivazione di tavoli tematici di confronto tra stakeholder.

In taluni casi si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders (workshop tematici, consultazioni a distanza, etc.), attraverso la convocazione di gruppi specifici .

Così come per la costruzione del Report di monitoraggio sullo stato di realizzazione del PUMS, la partecipazione "istituzionale" si potrà sviluppare su specifici temi nel rispetto delle norme e dei regolamenti comunali.

Potranno essere sviluppate, inoltre, iniziative di comunicazione/partecipazione rivolte a cittadini e stakeholders in coincidenza con l'avvio di interventi di particolare impatto o in relazione ad importanti tappe del PUMS o per celebrarne i successi.

3.2.1 Il report 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 Modena 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 Fase 3 è la fase legata alla casistica in cui, nella fase 2, si riscontri 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 delle due tabelle Obiettivi – Azioni – Indicatori (Tabella 4 -Tabella 5), 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 riscontri 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 i relativi tavoli di partecipazione. 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.

ATTIVITA'	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	ANNO 4	ANNO 5	ANNO 6	ANNO 7	ANNO 8	ANNO 9	ANNO 10
Raccolta dati										
Verifica, partecipazione, eventuali azioni correttive										
Report di monitoraggio										
Aggiornamento PUMS										

4 Stima preliminare del budget

Il presente documento mette in luce il ruolo centrale che avrà il monitoraggio del PUMS a partire dall'anno zero, quando il PUMS verrà approvato. Il monitoraggio è infatti 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. Ciò nonostante alcuni indicatori potranno richiedere approfondimenti e ulteriori indagini ad hoc.

La stima preliminare dei costi del monitoraggio si basa quindi sui seguenti costi:

TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	COSTO
Indagini/dati	Esecuzione/acquisto dati	10.000 €/anno
Comunicazione e stampe	Produzione materiale di divulgazione online e stampa	10.000 €/anno

Complessivamente si stima che il monitoraggio, nei 10 anni previsti, generi un costo totale di 200.000€; pertanto risulta imprescindibile il reperimento di risorse addizionali 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, il PUMS suggerisce che la copertura dei costi di monitoraggio sia 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.

Tabella 3: Indicatori di monitoraggio per obiettivi del Piano

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVO SPECIFICO	STRATEGIA-POLITICA-AZIONE	INDICATORE			
			codice	descrizione	unità di misura	fonte
1.GARANTIRE A TUTTI I CITTADINI OPZIONI DI TRASPORTO CHE PERMETTANO LORO DI ACCEDERE ALLE DESTINAZIONI ED AI SERVIZI CHIAVE CONTRIBUENDO A MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO E DELLA CITTÀ IN GENERALE A BENEFICIO DEI CITTADINI, DELL'ECONOMIA E DELLA SOCIETÀ NEL SUO INSIEME	1A)Adeguamento e miglioramento del TPL	Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl Politiche tariffarie del tpl incentivanti Applicazioni smartphone per posizione bus e orari Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane) Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità Ampliare il servizio di navetta elettrica Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi) Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale	1A.1	Passeggeri trasportati trasporto pubblico urbano	n.	Gestore servizio
			1A.2	Offerta servizio trasporto pubblico in totale	Posti x km	Gestore servizio
			1A.3	Numero di fermate del TPL condivise con parcheggi bici\auto	n.	Comune di Faenza
			1A.4	Numero di fermate del TPL messe in sicurezza e accessibili (urbane ed extra-urbane)	n.	Comune di Faenza
			1A.5	Offerta servizio urbano TPL	Posti x km	Gestore servizio
			1A.6	Velocità media TPL	km/h	Gestore servizio
			1A.7	Nuovi mezzi TPL acquistati: metano/elettrici/Euro 6	n.	Gestore servizio
			1A.8	Bus con pedana	%	Gestore servizio

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVO SPECIFICO	STRATEGIA-POLITICA-AZIONE	INDICATORE			
			codice	descrizione	unità di misura	fonte
	1B)Aumento della ciclabilità	Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi) Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro Promozione di iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità ciclistica Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali	1B.1	Lunghezza complessiva percorsi ciclabili nel territorio comunale	km	Comune di Faenza
			1B.2	Km percorsi ciclabili per abitante	km/ab	Comune di Faenza
			1B.3	Punti di discontinuità nei percorsi ciclabili eliminati	n.	Comune di Faenza
			1B.4	Bike sharing:mezzi prelevati o in alternativa biciclette medie/anno	n.	Gestore servizio
			1B.5	Attivazione servizi interattivi-app mobile a servizio della ciclabilità attivati	n.	Comune di Faenza
			1B.6	Numero biciclette in transito su sezioni predefinite della rete nel giorno medio di riferimento	n.	Indagini di traffico
			1B.7	Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette	n.	Comune di Faenza
	1C)Aumento della pedonalità ZTL, zone 30	Estensione e diffusione del piedibus Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta Potenziamento dei controlli degli accessi in ztl, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali Promozione di iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità pedonale	1C.1	Estensione ZTL	km ²	Comune di Faenza
			1C.2	Estensione zone 30	km ²	Comune di Faenza
			1C.3	Aree pedonale e isole pedonali nel territorio comunale	km ²	Comune di Faenza
			1C.4	Numero varchi ZTL	n.	Comune di Faenza
			1C.5	Numero linee Pedibus	n.	Comune di Faenza

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVO SPECIFICO	STRATEGIA-POLITICA-AZIONE	INDICATORE			
			codice	descrizione	unità di misura	fonte
	1D)Regolamentazione della sosta	<p>Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: firenze => faenza; forlì =>faenza; ravenna => faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto</p> <p>Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta</p> <p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p> <p>Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori, e promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p> <p>Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro</p>	1D.1	Stalli totali parcheggi nel centro storico	n.	Comune di Faenza
			1D.2	Occupazione parcheggi nel centro storico nel giorno feriale	%	Gestore servizio sosta
			1D.3	Stalli totali parcheggi prima fascia periferica	n.	Comune di Faenza
			1D.4	Occupazione parcheggi prima fascia periferica giorno feriale	%	Gestore servizio sosta
			1D.5	Stalli totali parcheggi interscambio	n.	Comune di Faenza
			1D.6	Occupazione parcheggi interscambio nel giorno feriale	%	Gestore servizio sosta
			1D.7	Stalli ciclomotori e motocicli	n.	Comune di Faenza
	1E)Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza	<p>Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità</p> <p>Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.</p> <p>Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico</p> <p>Applicazioni smartphone per posizione bus e orari</p> <p>Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).</p>	1E.1	Numero fermate autobus di Faenza con sistemi di infomobilità	n.	Comune di Faenza
			1E.2	Vedi 1C.4		
			1E.3	Servizi interattivi e app per la mobilità attivati	n.	Comune di Faenza

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVO SPECIFICO	STRATEGIA-POLITICA-AZIONE	INDICATORE			
			codice	descrizione	unità di misura	fonte
2.MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA	2A)Migliorare sicurezza veicolare	Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza) Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)	2A.1	Numero di incidenti/feriti/morti all'anno nel territorio comunale	n.	Comune di Faenza
			2A.2	Numero di incidenti/feriti/morti all'anno in ambito urbano	n.	Comune di Faenza
	2B)Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del PAIR Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici	2B.1	Numero di incidenti con feriti/morti ciclisti/pedoni	n.	Comune di Faenza
			2B.2	Numero percorsi sicuri ciclo-pedonali casa-scuola casa-lavoro attivati	n.	Comune di Faenza
			2B.3	Attraversamenti pedonali messi in sicurezza	n.	Comune di Faenza
	3. PROMUOVERE E MIGLIORARE LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL SISTEMA MOBILITA'	3A)Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici	Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal Pair2020. Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici,ibridi,metano Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL) Promozione mobilità elettrica Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici	3A.1	Parco auto TPL: metano,elettrici,Euro 6	%
3A.2				Vedi 1C.4		
3A.3				Vedi 1C.1		
3A.4				Vedi 1C.3		
3A.5				Colonnine di ricarica veicoli elettrici	n.	Comune di Faenza
3A.6				Ricariche elettriche	n./anno	Gestore del servizio
3A.7				Consumi energetici tpl per tipologia alimentazione	Tep	Gestore del servizio
3A.8				Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano	n. superamenti	ARPA

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVO SPECIFICO	STRATEGIA-POLITICA-AZIONE	INDICATORE			
			codice	descrizione	unità di misura	fonte
		all'interno dei parcheggi scambiatori Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo	3A.9	Misura dei flussi veicolari nella viabilità principale e valutazione delle emissioni, atualizzando il parco veicolare circolante (dati ACI)	Riduzione % delle emissioni	Comune
4.MIGLIORARE L'EFFICIENZA E L'ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI DI PERSONE E MERCI	4A)Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci	Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (promozione del van -sharing e transito delle merci su cargo-bike) Nuovo scalo merci	4A.1	Numero mezzi merci cargobike o elettrici	n.	Gestori
			4A.2	Numero punti di consegna attivati	n.	Gestori
	4B)Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone	Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL) Attivazione di un servizio di car sharing Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).	4B.1	Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL) attivati	n.	Comune di Faenza
			4B.2	Postazioni e veicoli di car sharing	n.	Gestore del servizio
			4B.3	Vedi 1A.6		
			4B.4	Vedi 1E.3		
			4B.5	Interventi di traffic calming	n.	Comune di Faenza
			4B.6	piani degli spostamenti casa-lavoro attivati	n.	Comune di Faenza
			4B.7	addetti coinvolti nei piani c-l nelle varie unità locali	n.	Comune di Faenza

Tabella 4: Indicatori di monitoraggio per obiettivo di sostenibilità

Obiettivi di sostenibilità		Indicatori monitoraggio	Descrizione indicatori monitoraggio	unità di misura	Fonte
Qualità dell'aria	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili (LG PUMS e PRIT RER);	1C.1	Estensione ZTL	km ²	Comune di Faenza
		1C.4	Numero varchi del sistema di controllo degli accessi alla ZTL	n.	Comune di Faenza
		1C.2	Estensione Zone 30	km ²	Comune di Faenza
		1D.1	Stalli totali parcheggi nel centro storico	n.	Comune di Faenza, Gestore sosta
		1D.2	Occupazione parcheggi del centro storico nel giorno feriale	%	Comune di Faenza, Gestore sosta
		1D.3	Stalli totali parcheggi prima fascia periferica	n.	Comune di Faenza
		1D.4	Occupazione parcheggi prima fascia periferica nel giorno feriale	%	Indagini di traffico
		1D.5	Stalli totali parcheggi di interscambio	n.	Comune di Faenza
		1D.6	Occupazione parcheggi di interscambio nel giorno feriale	%	Indagini di traffico
		1D.7	Stalli per ciclomotori e motocicli	n.	Comune di Faenza
		4B.5	Interventi di traffic calming realizzati	n.	Comune di Faenza
		1E.3	Servizi interattivi e app per la mobilità attivati	n.	
		4A.1	Numero mezzi merci cargobike o elettrici	n.	
		4A.2	Numero punti di consegna attivati	n.	
		1A.1	passengeri trasportati trasporto pubblico urbano	n.	Gestore servizio
		1A.2	offerta servizio trasporto pubblico in totale	posti x km Gestore servizio	Gestore servizio
		1A.7	nuovi mezzi TPL acquistati: metano, elettrici, euro 6	n.	Gestore servizio
		1A.3	numero di fermate del TPL condivise con parcheggi bici/auto	n.	Comune di Faenza
		1C.3	aree o isole pedonali nel territorio comunale	km ² aree pedonali	Comune di Faenza
		1C.5	Numero linee Pedibus	n.	Comune di Faenza
		1B.1	lunghezza complessiva percorsi ciclabili nel territorio comunale	km	Comune di Faenza
		1B.2	km percorsi ciclabili per abitante	m/ab	Comune di Faenza
		1B.3	Punti di discontinuità nei percorsi ciclabili eliminati	n.	Comune di Faenza
		1B.4	Bike-sharing - mezzi prelevati o in alternativa biciclette medie anno	n.	Gestore servizio
		1B.7	Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette	n.	Comune di Faenza
		3A.5	Colonnine di ricarica veicoli elettrici	n.	Comune di Faenza
		3A.6	Ricariche di veicoli elettrici	n./anno	Gestore servizio

Obiettivi di sostenibilità	Indicatori monitoraggio	Descrizione indicatori monitoraggio	unità di misura	Fonte
Sviluppare alternative alla domanda di mobilità (PRIT RER)	4B.2	Postazioni e veicoli in servizio car-sharing	n.	Comune di Faenza
	4B.1	Azioni di Mobility Management attivate	n.	Comune di Faenza
	4B.6	piani degli spostamenti casa-lavoro attivati	n.	Comune di Faenza
	4B.7	addetti coinvolti nei piani c-l nelle varie unità locali	n.	Comune di Faenza
Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza (PRIT RER)	1A.6	velocità media dei veicoli del TPL	km/h	Gestore del servizio
	1B.5	Attivazione servizi interattivi-app mobile a servizio della ciclabilità	n.	Gestore del servizio
	1E.3	Servizi interattivi e app per la mobilità attivati		Comune di Faenza
Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli (PRIT RER)	1E.1	Numero fermate autobus di Faenza con sistemi di infomobilità	n.	Comune di Faenza
	1A.4	Numero fermate messe in sicurezza e a norma disabili rispetto al totale	n.	Comune di Faenza Gestore del servizio
	1A.8	Bus con pedana	%	Gestore del servizio
	1B.6	N. biciclette in transito su sezioni predefinite della rete nel giorno medio di riferimento	n.	Indagini di traffico
	1B.2	km percorsi ciclabili per abitante	m/ab	Comune di Faenza
	1A.1	passengeri trasportati trasporto pubblico urbano	n.	Gestore del servizio
	1A.5	offerta servizio trasporto pubblico	posti x km	Gestore del servizio
	3A.1	Parco auto TPL	%	Gestore del servizio
Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. Con misure a scala locale-generale (Dir.2008/50/CE; Str. Tematica UE su inquin.atmosf.)	3A.5	Colonnine di ricarica veicoli elettrici	n.	Comune di Faenza
	Derivato 1C.3	Superficie aree o isole pedonali rispetto alla superficie delle strade del CS	m ² sup strade pedonali/m ² sup strade CS	Comune di Faenza
	Derivato 1C.1	Superficie ZTL (escluso aree pedonali) rispetto al CS	km ² ZTL/km ² CS	Comune di Faenza
	1B.2	km percorsi ciclabili per abitante	km/ab	Comune di Faenza
	Derivato 1C.2	Superficie Zone 30 rispetto al centro abitato	km ² Zone 30/km ² CS	Comune di Faenza
Ridurre emissione di gas serra del 40% al 2030 (Decisione del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 Nuovo PER 2017-2030)	3A.5	Colonnine di ricarica veicoli elettrici	n.	Comune di Faenza
	1C.3	aree o isole pedonali nel territorio comunale	m ² aree pedonali	Comune di Faenza
	1C.1	Estensione ZTL	km ²	Comune di Faenza
	1B.4	Bike-sharing - mezzi prelevati o in alternativa biciclette medie anno	n.	Gestore servizio
	1B.1	lunghezza complessiva percorsi ciclabili nel territorio comunale	km	Comune di Faenza
	3A.5	Colonnine di ricarica veicoli elettrici	n.	Comune di Faenza
	1A.1	passengeri trasportati trasporto pubblico urbano	n.	Gestore del servizio

Obiettivi di sostenibilità		Indicatori monitoraggio	Descrizione indicatori monitoraggio	unità di misura	Fonte
	Ridurre consumi energetici del 27% (47% per il Nuovo PER) al 2030 (Decisione del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 Nuovo PER 2017-2030)	3A.7	Consumi energetici TPL per tipologia di vettore (gasolio, metano, energia elettrica, metano liquido, biometano)	Tep	Gestore servizio
		1B.4	Bike-sharing - mezzi prelevati o in alternativa biciclette medie anno	n.	Gestore del servizio
		1B.1	lunghezza complessiva percorsi ciclabili nel territorio comunale	km	Comune di Faenza
		1A.1	passengeri trasportati trasporto pubblico urbano	n.	Gestore del servizio
Inquinamento acustico	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)	1C.3	aree o isole pedonali nel territorio comunale	m ² aree pedonali	Comune di Faenza
		1C.1	Estensione ZTL	km ²	Comune di Faenza
		1C.2	Estensione Zone 30	km ²	Comune di Faenza
	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio (Dlgs 194/05)	1C.3	aree o isole pedonali nel territorio comunale	m ² aree pedonali	Comune di Faenza
		1C.1	Estensione ZTL	km ²	Comune di Faenza
		1C.2	Estensione Zone 30	km ²	Comune di Faenza
Sicurezza salute e ambiente urbano	Migliorare le condizioni di sicurezza (LG PUMS e PRIT RER);	2B.2	percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro attivati	n.	Comune di Faenza
		2B.3	Attraversamenti pedonali messi in sicurezza	n.	Comune di Faenza
		2A.1	incidenti nel territorio comunale	n.	Comune di Faenza
			feriti nel territorio comunale	n.	Comune di Faenza
			morti nel territorio comunale	n.	Comune di Faenza
		2A.2	incidenti in ambito urbano	n.	Comune di Faenza
			feriti in ambito urbano	n.	Comune di Faenza
			morti in ambito urbano	n.	Comune di Faenza
		2B.1	incidenti a pedoni	n.	Comune di Faenza
			pedoni feriti	n.	Comune di Faenza
			pedoni morti	n.	Comune di Faenza
			incidenti con cicli	n.	Comune di Faenza
			ciclisti feriti	n.	Comune di Faenza
			ciclisti morti	n.	Comune di Faenza
Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE; Str. tematica UE su inquin. atmosf.)	3A.8	Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano	n superamenti/c oncentrazioni medie	ARPA	
	3A.9	Misura dei flussi veicolari nella viabilità principale e valutazione	Riduzione %	Comune	

Obiettivi di sostenibilità	Indicatori monitoraggio	Descrizione indicatori monitoraggio	unità di misura	Fonte
		delle emissioni, attualizzando il parco veicolare circolante (dati ACI)	delle emissioni	
Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio	1C.3	Aree o isole pedonali nel territorio comunale	m ² aree pedonali	Comune di Faenza
	1C.1	Estensione ZTL	km ²	Comune di Faenza
	1C.2	Estensione Zone 30	km ²	Comune di Faenza
Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata (PRIT RER)	Derivato 1C.3	Superficie aree o isole pedonali rispetto alla superficie delle strade del CS	m ² sup strade pedonali/m ² sup strade CS	Comune di Faenza
	Derivato 1C.1	Superficie ZTL (escluso aree pedonali) e zone quiete rispetto al CS	km ² ZTL/km ² CS	Comune di Faenza
	1B.2	km percorsi ciclabili per abitante	km/ab	Comune di Faenza
	Derivato 1C.2	Superficie Zone 30 rispetto al centro abitato	km ² Zone 30/km ² CS	Comune di Faenza

Tabella 5: Indicatori di monitoraggio e valori di riferimento

	OBIETTIVO SPECIFICO	INDICATORE		SCENARIO BASE
1.GARANTIRE A TUTTI I CITTADINI OPZIONI DI TRASPORTO CHE PERMETTANO LORO DI ACCEDERE ALLE DESTINAZIONI ED AI SERVIZI CHIAVE CONTRIBUENDO A MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO E DELLA CITTÀ IN GENERALE A BENEFICIO DEI CITTADINI, DELL'ECONOMIA E DELLA SOCIETÀ NEL SUO INSIEME	1A)Adeguamento e miglioramento del TPL	1A.1	Passeggeri trasportati TPL urbano	283.100
		1A.2	Offerta servizio TPL in totale	Da rilevare
		1A.3	Numero fermate TPL condivise parcheggi bici\auto	Da rilevare
		1A.4	Numero fermate TPL riqualificate e accessibili (urbane ed extra-urbane)	Da rilevare
		1A.5	Offerta servizio TPL urbano	11.949.028
		1A.6	Velocità media TPL	20,92
		1A.7	Mezzi TPL acquistati: metano/elettrici/Euro 6	Tutti elettrici ed Euro6
		1A.8	Bus con pedana	Tutti

	OBIETTIVO SPECIFICO	INDICATORE		SCENARIO BASE
	1B)Aumento della ciclabilità	1B.1	Lunghezza complessiva percorsi ciclabili nel territorio comunale	59,661
		1B.2	Km percorsi ciclabili per abitante	1,02
		1B.3	Punti di discontinuità nei percorsi ciclabili eliminati	Da rilevare
		1B.4	Bike sharing:mezzi prelevati o in alternativa biciclette medie/anno	Da rilevare
		1B.5	Attivazione servizi interattivi-app mobile a servizio della ciclabilità attivati	0
		1B.6	Numero biciclette in transito su sezioni predefinite della rete nel giorno medio di riferimento	N.D.
		1B.7	Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette	Da rilevare
	1C)Aumento della pedonalità ZTL, zone 30	1C.1	Estensione ZTL	0,184
		1C.2	Estensione Zone 30	0,906
		1C.3	Aree e isole pedonali nel territorio comunale	0,011
		1C.4	Numero varchi ZTL	0
		1C.5	Numero linee Pedibus	9
	1D)Regolamentazione della sosta	1D.1	Stalli totali parcheggi nel centro storico	2.715
		1D.2	Occupazione parcheggi nel centro storico nel giorno feriale	21,52
		1D.3	Stalli totali parcheggi prima fascia periferica	0
		1D.4	Occupazione parcheggi prima fascia periferica nel giorno feriale	N.D.
		1D.5	Stalli totali parcheggi interscambio	330 (Piazzale Pancrazi, area stazione FS)
		1D.6	Occupazione parcheggi interscambio nel giorno feriale	N.D
		1D.7	Stalli ciclomotori e motocicli	98
	1E)Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza	1E.1	Numero fermate autobus di Faenza con sistemi infomobilità	0
		1E.2	Numero varchi ZTL	Vedi 1C.4
1E.3		Servizi interattivi e app per la mobilità attivati	1 (app MOVS)	
2.MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA	2A)Migliorare sicurezza veicolare	2A.1	Numero di incidenti/feriti/morti nell'anno nel territorio comunale	Da rilevare
		2A.2	Numero di incidenti/feriti/morti nell'anno in ambito urbano	Da rilevare

	OBIETTIVO SPECIFICO	INDICATORE		SCENARIO BASE
	2B) Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale	2B.1	Numero di incidenti/feriti/morti nell'anno con ciclisti/pedoni	Da rilevare
		2B.2	Numero percorsi sicuri ciclopedonali casa-scuola e casa-lavoro attivati	Da rilevare
		2B.3	Attraversamenti pedonali messi insicurezza	Da rilevare
3. PROMUOVERE E MIGLIORARE LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL SISTEMA MOBILITA'	3A) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici	3A.1	Parco auto TPL	Gestore TPL
		3A.2	Numero varchi ZTL	Vedi 1C.4
		3A.3	Estensione ZTL	Vedi 1C.1
		3A.4	Aree e isole pedonali nel territorio comunale	Vedi 1C.3
		3A.5	Colonnine di ricarica veicoli elettrici	0
		3A.6	Ricariche elettriche	N.D.
		3A.7	Consumi energetici TPL per tipologia alimentazione	Benzina 51,8 LT/1000 Metano 2.454 mc elettrico 41.989 kWh Gasolio 41,71 lt/1000
		3A.8	Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano	Da rilevare
		3A.9	Misura dei flussi veicolari nella viabilità principale e valutazione delle emissioni, attualizzando il parco veicolare circolante (dati ACI)	Da rilevare
4. MIGLIORARE L'EFFICIENZA E L'ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI DI PERSONE E MERCI	4A) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci	4A.1	Numero mezzi cargo bike o elettrici	N.D.
		4A.2	Numero punti di consegna attivati	N.D.
	4B) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone	4B.1	Accordi di Mobility Manager attivati	0
		4B.2	Postazioni e veicoli di car sharing	0
		4B.3	Velocità media TPL	Vedi 1A.6
		4B.4	Servizi interattivi e app per la mobilità attivati	Vedi 1E.3
		4B.5	Interventi di traffic calming	Da rilevare
		4B.6	Piani degli spostamenti casa-lavoro attivati ³	0
		4B.7	Addetti coinvolti nei piani c-l attivati	0