

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Componente T1

**Analisi AS IS dei sistemi tariffari applicati e della
normativa di riferimento a livello di regioni dello spazio
di cooperazione**

Attività T1.3

Identificazione dei vincoli normativi e pianificatori

Prodotto T1.3.1

**Rapporto sul quadro normativo e pianificatorio di
riferimento**

Sommario

1.	Quadro normativo inerente ai sistemi di appalto dei servizi di mobilità.....	3
1.1.	Trasporto pubblico locale	3
1.2.	Continuità territoriale marittima.....	4
2.	Quadro normativo inerente i contratti di servizio	4
2.1.	Trasporto pubblico locale automobilistico	4
2.2.	Trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ordinario.....	6
2.3.	Trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ridotto	6
2.4.	Servizi di trasporto pubblico locale metrotranviario	7
2.5.	Collegamenti con le isole minori.....	7
2.6.	Collegamenti con la Corsica	7
3.	Quadro pianificatorio esistente alle diverse scale territoriali	9
3.1.	Piano urbano della mobilità sostenibile - PUMS di Cagliari	10
3.2.	Piano urbano della mobilità sostenibile - PUMS di Sassari	11

Riferimenti	PARTNER	REGIONE SARDEGNA
	Nome e Cognome	Giaime Ginesu, Silvia Secci
	Funzione	REFERENTE TECNICO
	Indirizzo email	giaginesu@regione.sardegna.it silsecci@regione.sardegna.it

1. Quadro normativo inerente ai sistemi di appalto dei servizi di mobilità

1.1. Trasporto pubblico locale

La legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21 e il d.lgs. 21 febbraio 2008, n. 46 delineano la disciplina del trasporto pubblico locale nella Regione Sardegna.

La Regione, ai sensi della legge regionale n. 21 del 7 dicembre 2005 persegue la riorganizzazione e lo sviluppo del trasporto collettivo pubblico nell'ambito regionale, al fine di assicurare un coordinato e integrato sistema idoneo a garantire, anche attraverso un organico sistema di raccordo agli scali aerei e navali di collegamento esterno, un efficace diritto alla mobilità dei cittadini.

La Regione (art. 8 L.R. 21/2005) svolge i compiti di programmazione, finanziamento, indirizzo, coordinamento, controllo e monitoraggio.

Il trasporto pubblico locale automobilistico è erogato dalle aziende che esercitano il servizio attraverso i contratti tra la Regione e le medesime aziende.

La legge regionale n. 17 del 22.11.2021 (Disposizioni di carattere istituzionale-finanziario e in materia di sviluppo economico e sociale), all'art. 26, ha disposto che i contratti di servizio di trasporto pubblico su gomma fossero ridefiniti, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) 1370/2007 con scadenza al 31 dicembre 2023 e non oltre il termine di attuazione della riforma del trasporto pubblico locale, se anteriore.

Pertanto a dicembre del 2021 sono stati stipulati tra Regione e aziende pubbliche e private i 53 contratti di durata biennale (2022-2023) che regolano i servizi di trasporto pubblico locale.

I contratti regolano l'esercizio dei servizi di trasporto disciplinando il periodo di durata, le caratteristiche dei servizi offerti e il programma di esercizio, la struttura tariffaria, gli importi da corrispondere alle Aziende per le prestazioni contrattuali e le modalità di pagamento, obblighi e garanzie offerte dai gestori dei servizi e prevedono altresì una prima applicazione del sistema delle penali contrattuali e degli standard minimi di qualità del servizio, in conformità con quanto stabilito dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 49/14 del 28 novembre 2006 relativa alle "Direttive di attuazione" della legge regionale n. 21/05.

Il servizio per il trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ordinario è gestito dalla società Trenitalia in forza del contratto di servizio di durata novennale (2017-2025) sottoscritto con l'Assessorato dei Trasporti della Regione il 23 agosto 2017.

Inoltre, alla Regione, per ciò che concerne il servizio ferroviario, con il d.lgs. 21 febbraio 2008, n. 46 (art. 1), sono state trasferite tutte le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relativamente ai servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale che in precedenza erano erogati dalle Gestioni Governative Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde.

Le province attuano gli indirizzi contenuti nella programmazione regionale.

La Città metropolitana di Cagliari è competente – in base all’art. 6 del proprio statuto – all’organizzazione di un sistema efficiente e integrato di trasporto pubblico metropolitano.

Tutta l’attività di pianificazione e programmazione della Regione e degli Enti locali è svolta con il supporto della Direzione Generale dei Trasporti presente all’interno dell’Assessorato Trasporti (art. 11 L. R. 21/2005).

1.2. Continuità territoriale marittima

Tra il 2021 e il 2022 il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile ha aggiudicato nuovi contratti di servizio sulle rotte che collegano la Sardegna al Continente. Oggi sono garantite da oneri di servizio pubblico - OSP le linee:

- Olbia-Civitavecchia (OSP orizzontale NON compensato da ottobre a maggio), compagnia Tirrenia;
- Porto Torres - Genova (OSP verticale compensato da ottobre a maggio), compagnia Tirrenia;
- Napoli-Cagliari (OSP verticale compensato tutto l'anno), compagnia Grimaldi;
- Palermo-Cagliari (OSP verticale compensato tutto l'anno), compagnia Grimaldi;
- Civitavecchia-Arbatax-Cagliari (OSP verticale compensato tutto l'anno), compagnia Grimaldi.

2. Quadro normativo inerente i contratti di servizio

2.1. Trasporto pubblico locale automobilistico

La disposizione di cui all’art. 8, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, ha previsto l’obbligo per gli Stati di conformare, a decorrere dal 3 dicembre 2019, l’aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto di passeggeri alle procedure aperte, trasparenti e non discriminatorie di cui all’articolo 5 del medesimo Regolamento.

Sulla base di tale previsione, la deliberazione della Giunta regionale n. 67/4 del 16.12.2016 ha autorizzato la proroga dei contratti su gomma a suo tempo in essere, non oltre il 2 dicembre 2019. La medesima disposizione ha disciplinato inoltre il periodo transitorio, prevedendo che gli Stati membri adottassero misure per adeguarsi gradualmente al predetto obbligo.

Conformemente alla citata normativa e alle prescrizioni dell’articolo 3-bis del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni nella legge 14 settembre 2011, n. 148, i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica devono essere organizzati definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza del servizio, istituendo o designando gli enti di governo degli stessi.

Successivamente, l’articolo 48 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è intervenuto a disciplinare i bacini di mobilità

prevedendo, tra l'altro, che questi e i relativi enti di governo siano determinati dalle Regioni, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale. Tale disposizione ha individuato i criteri per la determinazione dei bacini e ha imposto l'individuazione di più lotti di affidamento in seno a ogni bacino di mobilità, da assoggettare a parere dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

Al fine di dare attuazione a tale normativa con la deliberazione n. 60/27 del 11.12.2018, la Giunta regionale aveva approvato il disegno di legge concernente "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario e disciplina degli enti di governo" e le specifiche relazioni illustrative. Il predetto disegno di legge, tuttavia, non è stato approvato dal Consiglio regionale.

Il legislatore regionale, nelle more dell'istituendo bacino di mobilità, con l'articolo 5, comma 39, della legge regionale 28 dicembre 2018, n. 48 ha, dunque, disposto che gli affidamenti dei servizi di TPL su gomma fossero prorogabili per un massimo di ventiquattro mesi, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del citato Regolamento (CE) n. 1370/2007. Ciò al fine di garantire lo svolgimento e la continuità dei servizi minimi di trasporto pubblico.

La Giunta regionale, quindi, con la deliberazione n. 38/23 del 28.9.2019, in attuazione della succitata legge regionale n. 48 del 2018, ha dato mandato alla Direzione generale dei Trasporti di procedere alla proroga dei contratti di servizio vigenti per la modalità gomma per un periodo massimo di ventiquattro mesi.

Ancora, nelle more della piena operatività della riforma del trasporto pubblico locale, la Giunta regionale, con la deliberazione n. 38/21 del 26.9.2019, ha autorizzato, tra l'altro, la Direzione generale dei Trasporti, per il tramite del competente Servizio, a procedere ad adottare tutti gli atti necessari per l'affidamento in emergenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del Reg. (CE) n. 1370 /2007, a favore della società ARST S.p.A., del servizio di trasporto metrotranviario, per il biennio 2020-2021. In ragione di tale autorizzazione è stato sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto pubblico locale metro tranviario, scaduto il 31.12.2021.

La mancata adozione della disciplina legislativa sulla riforma del TPL nonché l'emergenza sanitaria dovuta al virus SARS-CoV-2 non hanno consentito di dare avvio alle procedure a evidenza pubblica, destinate ad affidare i nuovi contratti di trasporto pubblico locale su gomma in conformità alle previsioni normative europee.

La legge regionale n. 17 del 22.11.2021 (Disposizioni di carattere istituzionale-finanziario e in materia di sviluppo economico e sociale), all'art. 26, ha disposto che "In armonia con quanto disposto dall'articolo 92 del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, come modificato dalla legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, recante misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19. Proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi) e dai contenuti della nota della Commissione europea - Direzione generale della mobilità e dei trasporti Ref. Ares (2020)

3438736 - 1° luglio 2020, i contratti di servizio di trasporto pubblico su gomma e metrotranviario venissero ridefiniti, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, rispettivamente, con scadenza fino al 2 dicembre 2023 e fino al 31 dicembre 2023 e non oltre il termine di attuazione della riforma del trasporto pubblico locale, se anteriore. Tutto ciò premesso, con la Delibera di Giunta regionale n.48/57 del 10 dicembre 2021 sono stati approvati ai fini della stipula dei nuovi contratti di servizio per il trasporto pubblico locale su gomma, i criteri e le modalità per la ridefinizione dei contratti, ai sensi dell'art. 26 della legge regionale n. 17 del 22.11.2021, che sono stati poi stipulati con decorrenza dal 1.1.2022 e fino al 31.12.2023, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Reg. (CE) n. 1370/2007

2.2. Trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ordinario

Per quanto attiene il trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ordinario il contratto, che nel dicembre 2020 è stato integrato al fine di utilizzare la disponibilità, da parte della Regione, di 52.9 M€ di risorse FSC per l'acquisto di materiale rotabile, prevede investimenti per un totale di 176,3 M€: 114 M€ a carico di Trenitalia e 62,3 M€ dalla a carico della Regione. Di questi, 136,4 M€ sono stati destinati all'acquisto di 22 nuovi treni.

La produzione chilometrica, costante durante l'arco del contratto, è di 3.750.000 km/anno.

Il contratto prevede specifici meccanismi di controllo sulla qualità del servizio e sull'andamento dei costi. Riguardo al primo punto, la Regione impone standard misurabili e crescenti negli anni: tra questi, affidabilità (soppressioni e puntualità), funzionamento dei dispositivi di bordo, comfort, accesso al treno da parte delle persone a ridotta mobilità, informazione sul treno e a terra, pulizia esterna e interna del materiale rotabile, disponibilità della rete di vendita, rispetto delle composizioni programmate, rapporti con i viaggiatori (reclami e indennizzi), trasmissione di dati e report alla Regione per il monitoraggio e la gestione amministrativa del contratto, tempi di consegna dei nuovi treni e monitoraggio dell'uso dei convogli di proprietà regionale, efficacia (incremento dei viaggiatori trasportati) ed efficienza (produttività per addetto). Sono state, quindi, introdotte le penali anche per la pulizia e il comfort del treno e per la comunicazione a bordo e a terra. Gli indici di puntualità e di soppressione e le relative penali saranno calcolati mensilmente e non più annualmente. Tutto ciò richiede l'attivazione di un sistema strutturato di monitoraggio e di ispezioni e la piena applicazione delle norme a tutela dei viaggiatori.

2.3. Trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ridotto

I servizi di trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete a scartamento ridotto di proprietà regionale (Monserrato-Isili, Nuoro-Macomer, Sassari-Sorso e Sassari-Alghero) sono attualmente erogati, per una produzione di poco più di 1.000.000 di km/anno, da ARST S.p.A., società in house della Regione Sardegna, in forza del contratto stipulato in data 20.12.2019, per la durata

di un anno, nelle more del completamento della procedura di affidamento in house alla stessa ARST, per la durata di 9 anni, avviata con la pubblicazione, in data 09.12.2019, del relativo avviso di pre-informazione sulla GUUE. Il contratto è stato prorogato fino all'anno 2022 in considerazione dei rallentamenti che la nuova procedura di affidamento ha subito anche a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19.

2.4. Servizi di trasporto pubblico locale metrotranviario

I servizi di trasporto pubblico locale metrotranviario sono attualmente erogati, lungo le reti metrotranviarie di Cagliari e Sassari, per una produzione di poco più di circa 750.000 di km/anno, da ARST S.p.A., società in house della Regione Sardegna, in forza del contratto biennale stipulato in data 20.12.2019, nelle more del completamento della riforma del trasporto pubblico locale regionale.

2.5. Collegamenti con le isole minori

I collegamenti intraregionali garantiscono la continuità territoriale con le isole minori di S. Pietro, in provincia del Sud-Sardegna e La Maddalena, in provincia di Sassari, e riguardano rispettivamente gli scali sulcitani (Portovesme, Calasetta e Carloforte) e gli scali galluresi di Palau e La Maddalena. I servizi da e per il porto dell'Isola di San Pietro e l'Isola di La Maddalena, attualmente, sono erogati dalle aziende Delcomar e Ensamar.

Inoltre, attraverso linee diurne, è garantito tutto l'anno il collegamento tra l'isola de L'Asinara, posta all'estremità nord-occidentale della Sardegna e il porto di Porto Torres, erogato dalla società Delcomar.

2.6. Collegamenti con la Corsica

Con la Deliberazione n. 46/41 del 25.11.2021 è stato previsto che i servizi di trasporto passeggeri, veicoli e merci (anche pericolose) da e per la Corsica:

- per il periodo invernale (da novembre a marzo), rientrino tra i servizi di interesse generale e siano, pertanto, soggetti, a obblighi di pubblico servizio mediante erogazione di compensazioni finanziarie, ai sensi dell'art. 4 del Reg. (CE) n. 3577/1992 che consente, in deroga al principio di libera prestazione di servizi, di concludere un contratto di servizio pubblico.
- per i mesi da aprile a ottobre siano garantiti mediante l'imposizione di obblighi di servizio pubblico orizzontale a tutti gli armatori che accettino di esercire i servizi di cabotaggio marittimo per la tratta S. Teresa di Gallura – Bonifacio e v.v.

Attualmente il servizio è articolato in 12 corse per il periodo invernale e 14 corse per il periodo estivo e viene garantito dalle compagnie GTM e Moby.

In riferimento ai servizi di collegamento con le isole minori e con la Corsica, l'Assessorato dei Trasporti attua un costante monitoraggio sull'evoluzione delle esigenze di mobilità degli utenti, con particolare riferimento anche al sistema tariffario e di progettazione di eventuali integrazioni tariffarie con altre modalità di trasporto. Inoltre al fine di assicurare lo svolgimento e la qualità dei servizi vengono applicate tutte le disposizioni previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 96/2018 concernenti i livelli minimi relativi a: regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza e trasparenza, accessibilità commerciale, pulizia e confort dei mezzi, accessibilità dei mezzi e infrastrutture al pubblico, comprese le persone a mobilità ridotta nonché le condizioni minime di qualità ambientale finalizzate alla riduzione dell'inquinamento marino, atmosferico e acustico.

Le imprese di navigazione aggiudicatrici sono tenute a garantire attività di rilevazione e trasmissione periodica dei dati di frequentazione dei servizi, delle caratteristiche dell'utenza, di dati disaggregati sui ricavi da traffico.

Quadro pianificatorio esistente alle diverse scale territoriali

Il principale strumento di pianificazione è rappresentato dal Piano Regionale dei Trasporti (art. 14 L. R. 21/2005) predisposto dalla Regione, che rappresenta lo strumento di pianificazione di medio-lungo termine per favorire sviluppo integrato dei trasporti in Sardegna ed è finalizzato alla realizzazione delle condizioni di continuità territoriale. Il Piano è articolato per i comparti terrestre, aereo e marittimo, lacuale e fluviale dell'isola.

L'ultimo PRT è stato approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 66/23 del 27 novembre 2008.

È attualmente in corso di redazione un nuovo Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna.

Il processo di redazione del Piano, avviato all'inizio del mese di novembre 2020 con la fase di ricostruzione del Quadro conoscitivo, è stato condizionato pesantemente dalle misure di distanziamento sociale connesse alla pandemia da Covid19 e che hanno richiesto progressive rimodulazioni del programma dei lavori e dell'approccio inizialmente ipotizzato. Ciò al fine di ricostruire, nei limiti del possibile, un quadro del funzionamento del sistema della mobilità regionale riferito a condizioni precedenti alla pandemia o, rispetto alle quali, fosse comunque possibile effettuare confronti con la situazione antecedente.

Lo strumento attuativo di breve-medio del PRT sono i Programmi Triennali regionali (art. 15 L.R. 21/2005) approvati dalla Regione, attraverso i quali vengono predisposti e approvati gli indirizzi e i criteri per il dimensionamento del trasporto locale e il programma i servizi minimi. Il Programma triennale non è stato adottato.

A livello locale gli strumenti di pianificazione sono rappresentati da:

- i Piani Provinciali (art. 16 L.R. 21/2005);
- i Piani Urbani di Traffico (art. 17 L.R. 21/2005).

I Piani Provinciali sono approvati dalle province e costituiscono lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale in ambiti territoriali omogenei. Hanno l'obiettivo di assicurare la mobilità nell'ambito dei rispettivi territori nel rispetto degli indirizzi della pianificazione regionale.

I Piani che interessano territori appartenenti a più province sono predisposti dalla Provincia ove risiede la maggior parte della popolazione, d'intesa con le altre province e i comuni interessati.

I Piani Urbani di Traffico (o Piani Comunali) sono adottati dai comuni con popolazione residente superiore a tremamila abitanti e da quelli con popolazione residente inferiore a tremamila abitanti, i quali registrino, anche solo in alcuni periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, ovvero risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale (art. 36 d.lgs. 285/92).

I Piani Urbani di Traffico sono predisposti sulla base degli indirizzi della Regione e tenuto conto della pianificazione provinciale. Ancorché non esplicitamente previsto dalla disciplina regionale, gli enti competenti, dovrebbero, inoltre, garantire coerenza tra il Piano Attuativo del TPL e i rispettivi Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

3.1. Piano urbano della mobilità sostenibile - PUMS di Cagliari

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e migliorare la qualità della vita in città. Finalità del PUMS è quella di orientare le politiche e la programmazione della mobilità urbana nel breve, medio e lungo termine con un orizzonte di 10 anni.

L'obiettivo, secondo le linee guida europee (linee guida Eltis) e la normativa nazionale (Decreto 4 agosto 2017), è quello di sviluppare un nuovo concetto di Piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane e metropolitane in maniera più sostenibile e integrata.

Il PUMS introduce un'innovazione fondamentale rispetto ai PUM (Piano Urbano della Mobilità): mette al centro le persone e non la gestione del traffico automobilistico. Per questo motivo, il PUMS promuove i principi di partecipazione attiva, integrazione, pianificazione/coordinamento, monitoraggio e valutazione, rendendo, in questo modo, i cittadini e il territorio i protagonisti principali della costruzione del Piano e della sua attuazione.

Il PUMS ha 4 obiettivi principali:

1. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
2. Sostenibilità energetica e ambientale
3. Sicurezza della mobilità stradale
4. Sostenibilità socio-economica

Il PUMS della Città Metropolitana di Cagliari si integra con le altre funzioni fondamentali della Città Metropolitana: la tutela dell'ambiente, la pianificazione territoriale, lo sviluppo economico e sociale, la pianificazione del trasporto, la gestione delle strade ex provinciali, l'edilizia scolastica, le pari opportunità, la sicurezza.

Si è concluso il Quadro Conoscitivo e sono stati definiti gli Obiettivi di Piano. L'approvazione di questa fase è avvenuta il 3 agosto 2021 con Decreto del Sindaco Metropolitano n. 127/2021.

È stato avviato il percorso di partecipazione: i referenti dei Comuni e i principali stakeholder sono stati ascoltati in occasione degli incontri di partecipazione ristretta.

Si è conclusa la verifica di assoggettabilità a VAS con il parere di esclusione contenuto nella Determina Dirigenziale n.58 del 12/01/2022.

È in corso lo sviluppo delle azioni del PUMS e la costruzione dello Scenario di Piano, che condurranno poi alle fasi conclusive di «Adozione e approvazione del Piano» e di «Monitoraggio».

3.2. Piano urbano della mobilità sostenibile - PUMS di Sassari

Il PUMS considera le persone e non più l'auto o il traffico come centro della politica per incentivare la mobilità intelligente e si pone quali obiettivi una migliore qualità della vita, la sostenibilità, la accessibilità, la qualità ambientale e la salute nella città.

Partendo dalla raccolta dati sulla attuale situazione della mobilità a Sassari, il Piano si propone di individuare le soluzioni migliori per la mobilità cittadina.

Il Piano fornirà gli strumenti affinché tutti i cittadini possano fruire di trasporti interni che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi più importanti; migliorare le condizioni di sicurezza; ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti; contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano di Sassari a beneficio della collettività e dell'economia.

L'iter metodologico della predisposizione del Piano prevede l'utilizzo di strumenti di partecipazione con il coinvolgimento dei portatori di interesse durante tutto il percorso, compresa la fase di monitoraggio e quella di aggiornamento delle azioni. Sono previsti eventi pubblici sul PUMS e sui suoi temi specifici, insieme ad attività e iniziative di partecipazione organizzate che coinvolgeranno la popolazione.