

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Emilia-Romagna

BOLLETTINO UFFICIALE

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA REGIONE - VIALE ALDO MORO 52 - BOLOGNA

Parte seconda - N. 210

Anno 44

10 settembre 2013

N. 259

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 2 AGOSTO 2013, N. 1105

Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i Servizi minimi autofiloviari per il 2011-2013 relativi ai bacini di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 2 AGOSTO 2013, N. 1105

Accordi di programma per la mobilità sostenibile e per i Servizi minimi autofiloviari per il 2011-2013 relativi ai bacini di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso che la legge regionale 2 ottobre 1998 n. 30 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", all'art. 12 prevede la stipula di Accordi di Programma triennali con gli Enti locali e le loro Agenzie, definiti sulla base di un Atto di Indirizzo Generale dell'Assemblea legislativa (art. 8) e della "Determinazione dei servizi minimi" (art. 10);

Visto l'Atto di Indirizzo triennale 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 32 del 20 dicembre 2010 che ha indicato i valori guida della politica regionale rivolti allo sviluppo di una mobilità collettiva ambientalmente sostenibile;

Preso atto che tra gli obiettivi strategici l'Atto di Indirizzo:

a) promuove il trasporto pubblico quale soluzione ai problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale;

b) individua modelli evolutivi attraverso processi di riassetto societario delle aziende di trasporto, evidenziando l'apertura verso il mercato;

c) conferma il processo di razionalizzazione del sistema del TPL, definito con la legge regionale n. 10/2008 attraverso uno snellimento organizzativo delle Agenzie, che ne delinei il riassetto territoriale, il ruolo e la ripartizione delle competenze rispetto alle società di gestione del TPL ed evidenzi la distinzione fra le funzioni di controllo e quelle di gestione del trasporto pubblico;

d) conferma altresì le funzioni delle Agenzie locali quali soggetti regolatori pubblici di bacino nell'ambito del governo del TPL nonché di attuatori delle politiche di mobilità individuate dagli Enti Locali;

e) prevede percorsi di fusione tra Agenzie locali per la mobilità contermini qualora gli Enti locali li ritengano utili per una maggiore armonizzazione e integrazione dei servizi;

f) favorisce il perseguimento dei processi aggregativi fra i gestori del TPL;

g) ribadisce il conseguimento del rapporto del 35% fra ricavi del traffico e spese correnti, secondo un trend di adeguamento, come previsto dalla normativa vigente;

h) prevede di adeguare le risorse contributive per i servizi minimi all'indice di inflazione programmata, pari al 4,5% nel triennio 2011-2013;

i) ribadisce l'impegno nel cofinanziamento dei servizi autofiloviari di TPL da parte degli Enti Locali;

j) incentiva l'attuazione del sistema di bigliettazione integrata Mi Muovo/Stimer mediante la diffusione delle tecnologie in tutti i territori e attraverso l'offerta delle forme di abbonamento integrato annuale e mensile, nonché dei titoli di corsa semplice integrata, con indifferenza del vettore utilizzato e uniformità di trattamento per i cittadini di uno stesso bacino;

k) promuove la realizzazione della "Carta della mobilità Mi

Muovo" che contempli l'accesso al TPL, ai servizi ferroviari, al bike sharing, al car sharing, etc.;

l) prevede l'approvazione e l'aggiornamento dei PUT quanto meno da parte dei Comuni superiori a 30.000 abitanti;

m) promuove la riqualificazione dei servizi su gomma tramite la tariffazione integrata e l'azione di integrazione, razionalizzazione, riorganizzazione e flessibilizzazione dell'offerta di servizio (soprattutto con riferimento alle zone di montagna e a domanda debole), per perseguire l'incremento dei viaggiatori trasportati e facilitare l'intermodalità;

n) persegue il rinnovo e la riqualificazione del parco autobus regionale con privilegio dei mezzi a basso e nullo impatto ambientale;

o) incentiva la politica dell'infomobilità regionale;

p) favorisce strategie di riequilibrio che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del mobility management, della moderazione e fluidificazione del traffico, del diritto alla mobilità per categorie "deboli", quali bambini, anziani, diversamente abili, non vedenti, nonché delle politiche di genere;

Preso atto della propria deliberazione n. 1898 del 6 dicembre 2010 recante "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" sottoscritto in data 13/12/2010, con tutti gli attori del sistema, che a seguito dei tagli imposti con la Legge 122/2010, definisce i reciproci impegni delle parti tesi ad assicurare al sistema emiliano-romagnolo un adeguato quadro economico di riferimento per il triennio 2011-2013 tenendo conto della dinamica dei costi, dei ricavi, della produttività ed efficienza del servizio, nonché di politiche di razionalizzazione dei servizi per una reale integrazione modale e tariffaria limitando i tagli ai servizi ferroviari del 3% e del 3-5% del trasporto su gomma;

Viste le proprie deliberazioni:

- n. 2055 del 20 dicembre 2010 che individua gli indirizzi e le disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;

- n. 126 del 31 gennaio 2011 avente ad oggetto "Determinazione dei servizi minimi per il triennio 2011-2013";

- n. 468 dell'11 aprile 2011 "Ricognizione degli interventi finanziati nell'ambito degli Accordi di Programma 1995-2010. Stato di attuazione degli interventi non ultimati e proroghe per la loro attuazione";

- n. 802 del 13 giugno 2011 che individua gli "Indirizzi ed elementi esplicativi utili alla omogenea applicazione delle riduzioni dei servizi minimi per il triennio 2011-2013 nei diversi bacini dell'Emilia-Romagna e degli impegni individuati e sottoscritti nel "Patto per il TPL";

- n. 1669 del 14 novembre 2011, n.1710 del 28 novembre 2011, n. 2050 del 28 dicembre 2012 e n.136 del 11 febbraio 2013 con le quali sono state attuate ricognizioni degli interventi finanziati nell'ambito degli Accordi di Programma 1995-2010, le relative proroghe per la loro attuazione o decadenze;

- n. 264/2013 che modifica per l'anno 2013, la sopra citata "Determinazione dei contributi sui servizi minimi" - Tabella II - Allegato A parte integrante della propria deliberazione n. 126/2011;

Dato atto della propria deliberazione n.912/2013 recante "Indirizzi per la predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di tpl autofiloviario regionale. L. 228/2012 art.1 comma 301" con la quale sono definiti modalità e tempi per la presentazione

dei singoli piani di riprogrammazione in ciascun bacino provinciale;

Visti altresì gli annuali Accordi per la Qualità dell'Aria ed il vigente per il triennio 2012-2015, sottoscritto il 22 luglio 2012 dalla Regione Emilia-Romagna con le 9 Province e con i Comuni superiori a 5.000 abitanti e approvato con i decreti del Presidente della Regione n. 195/2012 e n. 227/2012, per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla Unione Europea di cui al DLgs n. 155/2010 e per la messa in atto di misure gestionali e emergenziali dirette alla mitigazione degli episodi di inquinamento atmosferico, elaborato in coerenza e in continuità con i precedenti, sottoscritti annualmente dal 2002, che impegnano i firmatari a realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica regionale, dell'edilizia sostenibile e delle attività produttive;

Dato atto che gli Accordi di Programma costituiscono lo strumento di attuazione del coordinamento delle politiche regionali e locali nell'ambito provinciale, attraverso il sistema concordato di azioni relative ai servizi minimi e agli investimenti in materia di trasporto pubblico e della mobilità sostenibile;

Ritenuto di dover definire prioritari gli interventi che riguardano specificatamente:

a. la promozione e il sostegno all'utilizzo del trasporto pubblico locale durante l'intero arco della giornata e per l'intero territorio interessato dai piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria, dando priorità a quegli interventi organizzativi e tecnologici in grado di rendere il trasporto pubblico più attrattivo rispetto a quello privato delle persone e delle merci;

b. il potenziamento e l'ammodernamento dei veicoli del trasporto pubblico, anche mediante la riqualificazione del parco esistente, per l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale e il miglioramento dell'accessibilità alle categorie più svantaggiate;

c. la promozione e il sostegno di azioni che favoriscano la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro con le esigenze di mobilità delle donne, degli anziani nonché delle fasce più deboli della cittadinanza;

d. la realizzazione di sistemi di tariffazione integrata e di servizi di Infomobilità, con l'attivazione di sistemi tecnologici interoperabili di pagamento, di informazione, di comunicazione e di pianificazione del viaggio da parte dell'utenza, in coordinamento anche con il Sistema di Tariffazione Integrata della Mobilità della Regione Emilia-Romagna STIMER;

e. la razionalizzazione e lo snellimento dei flussi di traffico urbano attraverso l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie disponibili, come ad esempio la regolazione automatizzata degli impianti semaforici con precedenza ai mezzi pubblici, la diffusione della sperimentazione del telecontrollo sugli incroci semaforici ed il controllo informatizzato degli accessi;

f. lo sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico, predisponendo, tra l'altro, punti di interscambio modale e migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie, con particolare attenzione allo sviluppo dell'integrazione con la bicicletta mediante la realizzazione di strutture nei veicoli e di infrastrutture alle fermate del trasporto pubblico;

g. il potenziamento e la messa in rete dei percorsi ciclabili e pedonali urbani, nonché incremento di una rete di itinerari protetti e sicuri casa-scuola per agevolare l'uso prevalente della bicicletta;

h. la diffusione della figura del Mobility Manager e l'attuazione di azioni di mobility management, con il coinvolgimento di tutte le parti istituzionali, economiche e sociali presenti sul territorio, monitorando la concreta operatività dei Mobility Manager

aziendali e di area previsti dal Decreto ministeriale del 27/3/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane";

i. la realizzazione e/o il potenziamento dei servizi integrati e complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata, il car sharing, bike sharing, etc..;

Stabilito che gli Accordi di Programma per il periodo 2011-2013 disciplinano:

a) l'attuazione dei servizi minimi di bacino secondo la programmazione indicata per il periodo 2011-2013 nella "Determinazione dei servizi minimi" approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 126/2011 e modificata con deliberazione della Giunta regionale n. 264/2013;

b) il monitoraggio sullo stato di attuazione degli interventi infrastrutturali ammessi a finanziamento e non ancora ultimati, previsti nei precedenti Accordi di programma sottoscritti dal 1994 al 2010, con anche la conferma, la ridefinizione e la nuova programmazione di interventi;

Valutato opportuno prevedere, nelle more della sottoscrizione dei nuovi Accordi 2014-2016, la proroga del termine di validità a tutto l'anno 2014, per l'avvio o la completa realizzazione degli investimenti previsti nei precedenti Accordi di programma, sottoscritti dal 1994 al 2010, con anche la conferma, la ridefinizione e la nuova programmazione di interventi ritenuti prioritari nell'ambito degli obiettivi strategici di cui alle premesse;

Considerato che le azioni progettuali specifiche relative a ciascun bacino provinciale sono state presentate alla Regione dalle Province e dai Comuni di concerto con i soggetti attuatori, con riferimento a un sistema concordato di impegni programmati rivolti ad assicurare l'organizzazione integrata delle diverse forme di mobilità e prioritariamente l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, addivenendo alla elencazione e specificazione puntuale indicata nella Parte terza - Mobilità sostenibile e investimenti di ciascun schema di Accordo di Programma, parte integrante del presente provvedimento;

Dato atto altresì:

- che i Rapporti annuali di Monitoraggio del Trasporto Pubblico, presentati dalla Giunta all'Assemblea Legislativa come previsto dall'art.8 della LR 30/1998, hanno evidenziato gli obiettivi di riferimento e i risultati raggiunti attraverso l'attuazione degli Accordi di Programma e di Servizio avviati già dal 1995;

- che la L.R. 30/1998 e l'Atto di Indirizzo evidenziano in particolare l'esigenza di consolidare il sistema di monitoraggio della mobilità urbana e di bacino;

- che, al fine di una più incisiva ed omogenea rilevazione dei dati, nella fase di concertazione sono stati anche rivisitati e specificati alcuni parametri e indicatori come pure definito un indice schematico dei contenuti del Rapporto consuntivo annuale delle attività delle Agenzie locali della mobilità;

Considerato che la fase di concertazione si è completata con la definizione di un unico schema di Accordo di programma per ciascun bacino provinciale, da parte degli Enti locali e delle relative Agenzie per la Mobilità;

Preso atto che i singoli schemi di Accordo di programma:

- determinano il concorso finanziario delle parti per ciascun intervento relativo agli investimenti per la mobilità sostenibile;

- stabiliscono quantità, tempi, modalità e condizioni per il trasferimento dei contributi regionali per la copertura degli oneri relativi ai Servizi Minimi;

- individuano obiettivi di miglioramento della qualità

ambientale, del traffico, della sicurezza e dei consumi energetici e di aumento dell'uso di carburanti alternativi ai derivati del petrolio, mantenendo il monitoraggio dei dati sulla mobilità urbana e il trasporto pubblico come utile elemento di riferimento a livello comunale e provinciale;

- identificano l'impegno degli Enti e delle Agenzie nell'assicurare, attraverso i Contratti di Servizio, adeguati livelli di qualità del servizio quanto a regolarità e puntualità, accessibilità e informazione all'utenza;

Rilevato inoltre che ciascun schema di Accordo:

- individua le modalità di monitoraggio dello stato di attuazione dello stesso, al fine di consentire la predisposizione del richiamato Rapporto Annuale all'Assemblea Legislativa regionale attraverso una sintesi comparativa dei risultati regionali e dello stato di attuazione degli interventi programmati;

- comprende tra gli Allegati i modelli 2A e 2B per la ricognizione dei dati di mobilità, l'Allegato sullo stato di attuazione degli investimenti programmati nei precedenti Accordi di programma non ancora ultimati e lo Schema di riferimento per la redazione del Rapporto consuntivo annuale delle attività delle Agenzie locali;

- stabilisce le modalità di presentazione di eventuali riduzioni dei servizi minimi a cura dell'Agenzia locale per la mobilità sulla base di quanto definito con proprio provvedimento n. 802/2011;

- stabilisce inoltre condizioni di sospensione del contributo applicabili in caso di mancato rispetto degli impegni previsti per l'attuazione degli investimenti e per il programma di esercizio, come pure per la mancata o ritardata restituzione dei dati di mobilità nonché Rapporto consuntivo annuale;

Ritenuto:

- di approvare lo schema di Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i Servizi minimi autofiloviari per il periodo 2011-2013, che sarà personalizzato per i relativi bacini di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì - Cesena e Rimini, di cui al testo riportato in Allegato, parte integrante della presente deliberazione;

- di sintetizzare nell'Allegato Sommario i riferimenti ai contenuti dello schema di Accordo e degli specifici Allegati parte integrante di ciascun Accordo;

Richiamate le proprie seguenti deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali";

- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente";

- n. 2416 del 29 dicembre 2009 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e ss.mm.;

- n. 2060 del 20 dicembre 2010 concernente "Rinnovo incarichi ai Direttori Generali della Giunta regionale in scadenza al 31/12/2010";

- n. 1222 del 4 agosto 2011 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/8/2011)";

- n. 1092 del 30 luglio 2012 concernente "Approvazione incarichi dirigenziali nelle Direzioni Generali "Organizzazione,

Personale, Sistemi informativi e telematica", "Risorse Finanziarie e Patrimonio" e "Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità";

Visto il decreto del Presidente della Giunta regionale n. 101 del 10/5/2010 avente ad oggetto "Nomina dei componenti della Giunta regionale e specificazione delle relative competenze" e n. 130 del 3/6/2010 di modifica ed integrazione allo stesso;

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore alla Programmazione territoriale, Urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, Logistica e Trasporti;

A voti unanimi e palesi
delibera:

1. di approvare lo schema di "Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i Servizi minimi autofiloviari per il periodo 2011-2013, relativo ai bacini di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì - Cesena, Rimini.", nel testo e secondo l'articolato di seguito riportato nell'Allegato parte integrante del presente provvedimento;

2. di dare mandato al dirigente competente, mantenendo lo schema di cui al precedente punto 1, di indicare nei singoli Accordi gli elementi specifici di ogni singolo bacino e apportare eventuali correzioni formali e non sostanziali che si rendessero necessarie per la sottoscrizione dell'atto;

3. di dare mandato all'Assessore regionale alla "Programmazione Territoriale, Urbanistica. Reti di Infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, Logistica e Trasporti" di sottoscrivere i singoli Accordi di Programma predisposti per i 9 bacini provinciali della Regione Emilia-Romagna, e per gli adempimenti di competenza relativi all'attuazione degli Accordi medesimi;

4. di dare atto che i singoli Enti locali del bacino di competenza procederanno alla ratifica dell'Accordo di Programma predisposto come indicato al precedente punto 2. secondo le modalità specificate all'art.25 dell'Accordo medesimo;

5. di dare atto che il Presidente della Giunta regionale, con riferimento al D.Lgs. 267/2000 art.34, procederà con proprio decreto all'approvazione degli Accordi di Programma deliberati e ratificati da tutti i soggetti sottoscrittori;

6. di prevedere, nelle more della sottoscrizione dei nuovi Accordi di Programma 2014-2016, la proroga del termine di validità del presente schema di Accordo a tutto l'anno 2014, per l'avvio o la completa realizzazione degli investimenti previsti nei precedenti Accordi di programma sottoscritti dal 1994 al 2010, con anche la conferma, la ridefinizione e la nuova programmazione di interventi ritenuti prioritari nell'ambito degli obiettivi strategici come delineati nell'Atto di indirizzo;

7. di rinviare, qualora necessario, a specifici atti della Giunta la programmazione delle risorse sulla base delle disponibilità del bilancio regionale;

8. di dare atto che l'attività di pianificazione, concertazione istituzionale e monitoraggio relative al presente programma, nonché quella di esecuzione degli impegni regionali ivi assunti e di vigilanza dell'esecuzione degli Accordi, fa riferimento alla Direzione regionale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità e, per il rispettivo ambito di attività, al Servizio Mobilità urbana e trasporto locale;

9. di disporre la pubblicazione della presente deliberazione nel Bollettino telematico della Regione Emilia-Romagna.

ACCORDI DI PROGRAMMA
PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
E PER I SERVIZI MINIMI AUTOFILOVIARI
PER IL TRIENNIO 2011-2013

TRA

La Regione Emilia-Romagna, di seguito denominata Regione, con sede in Bologna, viale Aldo Moro n. 52, codice fiscale n. 80062590379, nella persona del suo Presidente pro-tempore Vasco Errani;

La Provincia di XXXXXX, codice fiscale n. xxxxx, rappresentata dal suo Presidente pro-tempore XY;

Il Comune di XXXXXXX, codice fiscale n. xxxxx, rappresentata dal suo Sindaco pro-tempore XY;

L'Agenzia locale per la mobilità XXXXXXXXXX di XXXXXXX, codice fiscale n. xxxxx, rappresentata dal suo Presidente pro-tempore XY;

PREMESSO

- che il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna, valutate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente;
- che, nel porre il cittadino al centro del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, è necessario mantenere inalterato l'impegno sul fronte della sicurezza, del miglioramento della qualità dei servizi, della messa a regime del sistema di tariffazione integrata regionale, della riqualificazione del servizio, al fine anche di migliorare la ripartizione modale e aumentare l'utilizzo del trasporto stesso;
- che l'art. 12 della legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", prevede la stipula di accordi di programma triennali con gli Enti locali e le loro Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico regionale e locale per la riorganizzazione della mobilità stessa e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico;

- che detti accordi determinano il concorso finanziario delle parti e stabiliscono quantità, tempi, modalità e condizioni dei trasferimenti regionali alle Province, ai Comuni capoluogo, ai comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti e alle Agenzie, secondo le competenze ad esse attribuite per la copertura degli oneri relativi ai servizi minimi;
- che detti accordi vengono sottoscritti sulla base di un atto di indirizzo dell'Assemblea legislativa (art. 8, LR n. 30/98) e della determinazione sui servizi minimi (art. 10, LR n. 30/98);

VISTI

- il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013", approvato con delibera della Giunta regionale n. 1898 del 6 dicembre 2010;
- l' "Atto di indirizzo triennale 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale" di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa regionale n. 32 del 20 dicembre 2010;
- gli Indirizzi e le disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di cui alla deliberazione della Giunta regionale n.2055 del 20 dicembre 2010;
- la "Determinazione dei servizi minimi per il triennio 2011-2013", adottata con la deliberazione della Giunta regionale n. 26 del 31 gennaio 2011;
- la "Ricognizione degli interventi finanziati nell'ambito degli accordi di programma 1995-2010. Stato di attuazione degli interventi non ultimati e proroghe per la loro attuazione", di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 468 dell'11 aprile 2011;
- gli "Indirizzi ed elementi esplicativi utili alla omogenea applicazione delle riduzioni dei servizi minimi per il triennio 2011-2013 nei diversi bacini dell'Emilia-Romagna e degli impegni individuati e sottoscritti nel "Patto per il TPL"", di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 802 del 13 giugno 2011;
- le previste e attuate ricognizioni degli interventi finanziati nell'ambito degli accordi di programma 1995-2010, con le relative proroghe per la loro attuazione o decadenze di cui si prende atto, approvate recentemente con le Delibere di Giunta regionale n.1669 del 14 novembre 2011, n.1710 del 28 novembre 2011, n. 2050 del 28 Dicembre 2012 e n.136 del 11 Febbraio 2013;

- le azioni prioritarie nel campo della mobilità urbana e del trasporto pubblico da implementare nell'ambito delle politiche integrate di mobilità, individuate nei documenti del Piano Integrato dei Trasporti (PRIT2020) della Regione Emilia-Romagna approvato con delibera di giunta regionale n.159 del 20 febbraio 2012, come proposta per l'adozione all'Assemblea Legislativa regionale;
- il vigente X Accordo per la Qualità dell'Aria 2012-2015 sottoscritto il 22 luglio 2012 dalla Regione Emilia-Romagna, con le 9 Province e con i Comuni superiori a 5.000 abitanti e approvato con i Decreti del Presidente della Regione n.195/2012 e n.227/2012, per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla Unione Europea di cui al DLGS N.155/2010 e per la messa in atto di misure gestionali e emergenziali dirette alla mitigazione degli episodi di inquinamento atmosferico, elaborato in coerenza e in continuità con i precedenti, sottoscritti annualmente dal 2002, che impegnano i firmatari a realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica regionale, dell'edilizia sostenibile e delle attività produttive;
- la Deliberazione di Giunta regionale n. 264/2013 che modifica per l'anno 2013, la sopra citata "Determinazione dei contributi sui servizi minimi" - Tabella II - Allegato A parte integrante della propria deliberazione n. 126/2011;

RILEVATO

che l'Atto di indirizzo e gli altri sopracitati atti hanno individuato alcune priorità e obiettivi strategici, quali:

- a) promuovere il trasporto pubblico quale soluzione ai problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale;
- b) ricercare una nuova cultura della "buona mobilità" che superi l'abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale;
- c) individuare modelli evolutivi attraverso processi di riassetto societario delle aziende di trasporto, evidenziando l'apertura verso il mercato;
- d) proseguire nel processo di razionalizzazione del sistema del TPL, definito con la legge regionale n. 10/2008 attraverso uno snellimento organizzativo delle attuali Agenzie, che ne delinei il riassetto territoriale, il ruolo e la ripartizione

delle competenze rispetto alle società di gestione del TPL ed evidenzi la distinzione fra le funzioni di controllo e quelle di gestione del trasporto pubblico, confermandone le funzioni di soggetti regolatori pubblici di bacino nell'ambito del governo del TPL nonché di attuatori delle politiche di mobilità sostenibile individuate dagli Enti Locali, prevedendo anche forme di cooperazione che facilitino le politiche di aggregazione aziendale;

- e) prevedere percorsi di fusione tra Agenzie locali per la mobilità contermini qualora gli Enti locali li ritengano utili per una maggiore armonizzazione e integrazione dei servizi;
- f) favorire il perseguimento dei processi aggregativi fra i gestori del TPL, tenendo conto di quanto disposto dall'art. 14 ter della legge regionale n. 30/98 relativamente alle gare per l'affidamento dei servizi;
- g) conseguire il rapporto del 35% fra ricavi del traffico e spese correnti, secondo un trend di adeguamento;
- h) adeguare le risorse contributive per i servizi minimi all'indice di inflazione programmata, pari al 4,5% nel triennio, che dovranno ritenersi comprensive degli oneri relativi ai rinnovi nazionali dei CCNL degli autoferrotranvieri oppure degli eventuali adeguamenti derivanti dall'applicazione di contratti diversi. I contratti di II livello dovranno in ogni caso produrre benefici in termini di efficienza aziendale;
- i) riconfermare l'impegno profuso dagli Enti Locali nel cofinanziamento dei servizi autofiloviari di TPL;
- j) consolidare nel corso del 2011 l'entrata a regime di STIMER con la diffusione delle tecnologie in tutti i territori e attraverso l'offerta delle forme di abbonamento integrato annuale e mensile, nonché dei titoli di corsa semplice integrata, con indifferenza del vettore utilizzato e uniformità di trattamento per i cittadini di uno stesso bacino;
- l) destinare alle politiche di introduzione della tariffazione integrata "Mi muovo" parte del fondo di cui alla legge regionale n. 1/2002;
- m) realizzare la "Carta della mobilità Mi muovo" che contempli l'accesso al TPL, ai servizi ferroviari, al *bike sharing*, al *car sharing*, etc.;
- n) prevedere l'approvazione e l'aggiornamento dei PUT quanto meno da parte dei Comuni superiori a 30.000 abitanti;
- o) potenziare i servizi ferroviari;
- p) riqualificare i servizi su gomma tramite la tariffazione integrata e l'azione di integrazione, razionalizzazione, riorganizzazione e flessibilizzazione dell'offerta di servizio (soprattutto con riferimento alle zone di montagna e

- a domanda debole), per perseguire l'incremento dei viaggiatori trasportati e facilitare l'intermodalità;
- q) programmare il rinnovo e la riqualificazione del parco autobus regionale con privilegio dei mezzi a basso e nullo impatto ambientale;
 - r) realizzare l'infrastrutturazione elettrica delle città, articolata su progetti pilota, basati sullo sviluppo di un'infrastruttura innovativa per la ricarica delle auto elettriche e dei veicoli per il trasporto di persone e merci, avuto riguardo anche alla mobilità turistica e alla logistica urbana;
 - s) proseguire nella politica dell'infomobilità regionale;
 - t) sviluppare strategie di riequilibrio che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del *mobility management*, della moderazione e fluidificazione del traffico, del diritto alla mobilità per categorie "deboli", quali bambini, anziani, diversamente abili, non vedenti, nonché delle politiche di genere;

RILEVATO PERALTRO

come i tagli governativi previsti dal decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in legge 30 luglio 2010 n. 122, e nello specifico, in particolare con il comma 2, art. 14 del decreto medesimo, abbiano imposto, onde evitare il collasso del sistema, di accelerare e accentuare quei processi virtuosi che riguardano la manovra tariffaria e il suo adeguamento nel corso del triennio, funzionale anche a salvaguardare un adeguato livello di servizi all'interno di politiche di razionalizzazione dei servizi stessi, in un quadro di integrazione modale e tariffaria;

RITENUTO PERTANTO

che il "Patto" del 6 dicembre 2010 contribuisca alla necessità di compatibilizzare i contenuti dell'Atto di indirizzo con i tagli di cui al DL n. 78/2010 citato, in quanto lo sforzo finanziario che la Regione ha messo in campo nel triennio 2011-2013, assorbendo all'interno del bilancio regionale gran parte del taglio governativo, è stato operato al fine di contenere la riduzione del servizio offerto all'utenza, ma dovrà essere accompagnato dal mantenimento dell'impegno degli Enti Locali e da un trend di adeguamento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi pari almeno al 35%;

RIMARCATO

che il miglioramento del livello di operatività economico-finanziaria del TPL non può in alcun modo prescindere da fattori esterni alle aziende, a iniziare da un processo di aggregazione che conduca a condizioni industriali di maggiore robustezza, tramite razionalizzazioni della spesa, sinergie nei processi produttivi, uso più razionale del personale e dei mezzi;

RIMARCATI ALTRESÌ

gli effetti virtuosi che la predisposizione dei Piani Urbani del traffico, e il relativo aggiornamento, potranno fornire in termini di razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, parcheggi di interscambio, ricerca di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale, laddove esso non risulti economicamente sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.);

VISTA

la Legge Regionale n. 20/2011 con la quale sono state apportate importanti modifiche e integrazioni alla L.R. 30/98 in ordine:

- alla durata del Contratto di servizio (da 9 a 10 anni);
- alla conferma della funzione di definizione degli ambiti territoriali ottimali per la progettazione ed il connesso affidamento dei servizi di trasporto (DGR 908/2012);
- agli indirizzi relativi all'estensione dell'ammissibilità del sub affidamento al fine di rendere più flessibile l'organizzazione del TPL, fermi restando i limiti previsti dalle direttive statali e lo svolgimento della prevalenza dei servizi in capo all'affidatario principale;
- al tema dell'integrazione tariffaria, che trova in legge il coronamento di un percorso iniziato già da qualche anno ed il cui scopo è quello di creare un'unica modalità tariffaria integrata valida per tutti i mezzi pubblici, per tutti i gestori e sull'intero territorio regionale;
- al sistema sanzionatorio a seguito dell'introduzione del nuovo modello tariffario "Mi Nuovo", finalizzato anche a prevenire e contrastare l'evasione tariffaria (DGR n.8/2012);

DATO ATTO

che la Giunta regionale con propria deliberazione n. 908 del 2 luglio 2012 ha approvato gli - *Ambiti Territoriali Ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Emilia-Romagna*- a seguito del processo di riforma nel settore dei servizi pubblici, in particolare delle disposizioni contenute nella Legge 24 marzo 2012, n.27 che all'art.3bis (art. 25 del DL n. 1/2012 convertito con Legge 27/2012) attribuisce alle Regioni il compito di organizzare lo svolgimento dei SPL in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei - di norma di dimensione "non inferiore almeno a quella del territorio provinciale"- "tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio" a tutela della concorrenza e dell'ambiente;

PRESO ATTO

degli ambiti sovra-bacinali ottimali ed omogenei, ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari (su gomma) e degli affidamenti dei servizi mediante procedure ad evidenza pubblica, in coerenza con le disposizioni regionali previste all'art.14ter comma 1 della LR 30/98 e dell'art. 24 della LR 10/2008, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province così individuati con delibera della Giunta regionale n. 908/2012:

- Ambito Trebbia: Piacenza;
- Ambito Taro: Parma;
- Ambito Secchia-Panaro: Reggio Emilia e Modena;
- Ambito Reno: Bologna e Ferrara;
- Ambito Romagna: Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;

RIBADITO

- che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali come definiti e che gli Enti di governo degli stessi e le Agenzie locali per la mobilità, ricercheranno punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione delle procedure di gara relative agli affidamenti dei servizi negli ambiti medesimi;

RIBADITO INOLTRE

- l'opportunità di una gestione coordinata e ottimizzata dei diversi progetti d'investimento per l'ammodernamento e l'innovazione tecnica e tecnologica del settore del TPL nel suo complesso tra i quali, segnatamente, il sistema

tariffario integrato "MiMuovo" nel nuovo disegno dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico regionale;

- la previsione che, fatta salva la normativa vigente in materia, gli autobus di un gestore operante su un territorio sovra-bacinale, anche non contiguo, dovranno poter avere l'estensione per tutte le linee comprese nei bacini interessati, tenuto conto delle classi e delle dimensioni dei veicoli stessi, nonché degli impieghi previsti nei contratti di servizio, e pertanto gli Enti locali e le Agenzie per la mobilità competenti debbano collaborare attivamente per la realizzabilità di detto uso flessibile degli autobus nei diversi bacini afferenti al medesimo gestore;
- la necessità di richiedere, da parte del gestore, preventiva autorizzazione agli Enti competenti per l'utilizzo degli autobus acquistati con contributo regionale o in autofinanziamento qualora l'uso flessibile di detti autobus tra diversi bacini superi il 10% dell'intera flotta attribuibile al singolo bacino;

RILEVATO

che le disposizioni normative della Legge 135 del 7 agosto 2012, di conversione del D.L. 95/2012 "Spending Review", entrata in vigore il 15/08/2012, e in particolare gli artt. 9, 16 e 16 bis, impattano con il settore del TPL per gli aspetti di seguito evidenziati:

- il concorso delle regioni alla riduzione della spesa pubblica (risorse per il TPL escluse) che deve registrare un risparmio già dal 2012 e per gli anni successivi;
- la previsione della definizione di criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi, sulla base dei quali ripartire e trasferire alle regioni le risorse destinate al settore TPL compreso il ferroviario, attraverso l'emanazione di un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;

PRESO ATTO CHE

- con DGR n. 264/2013, si è individuata l'ulteriore misura volta alla razionalizzazione della spesa del settore attraverso la revisione delle percentuali di trattenuta massima sui contributi per i servizi minimi, da parte delle Agenzie locali, per la copertura dei costi sostenuti dalle stesse per le attività previste dalla L.R. 30/98;

RILEVATO ALTRESI'

che l'art.1 comma 301 della Legge di Stabilità 2013, L. 228 del 24/12/2012, che sostituisce il sopracitato articolo 16 bis, prevede ulteriori modifiche tra cui:

- l'istituzione, a decorrere dall'anno 2013, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario e che tale Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina;
- l'emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, che definisce l'aliquota di compartecipazione al fondo in misura tale da assicurare strutturalmente, per ciascuno degli anni 2013 e 2014 e a decorrere dal 2015 le risorse necessarie al settore;
- il non completo accesso al Fondo se le regioni non assicurano l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto citato (comma 9 art. 16bis);
- la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo, tenendo conto di:
 - a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
 - b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
 - c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
 - d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
 - e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;
- l'adozione da parte delle regioni, entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto, di un "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", che rimoduli i servizi a domanda debole e sostituisca le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura (art.19, comma 5, del

dlgs. n. 422/97), con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito di tale riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione;

- la verifica degli effetti derivanti dal "Piano di riprogrammazione dei servizi" da parte delle regioni, tesi ad assicurare l'equilibrio economico e l'appropriatezza della gestione, per accedere alla ripartizione delle risorse stanziare sul Fondo;
- la trasmissione dei dati economici e trasportistici ai fini del monitoraggio del settore all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (art.1 comma 300 L.244/2007), organismo tecnico di raccordo tra lo Stato e gli enti territoriali, anche ai fini della creazione di una banca dati e di un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore;

VALUTATO

che il percorso di razionalizzazione delle spese del settore, come stabilito all'art.19 comma 5 ter della L.R. 30/98 e confermato nell'Atto di indirizzo triennale 2011-2013 (DAL n.32/2010), trova ulteriore evidenza nella possibilità di delineare una governance locale snella ed efficace, attraverso forme di cooperazione fra le autorità di bacino, con particolare riferimento anche a percorsi di fusione delle Agenzie locali per la mobilità entro il 2013 sulla base degli ambiti ottimali come definiti con deliberazione n. 908/2012, utili ad una maggiore armonizzazione ed integrazione dei servizi;

RITENUTO OPPORTUNO

dare seguito alle disposizioni del citato comma 301, avviando la procedura necessaria all'approvazione del Piano Riorganizzazione regionale dei servizi, sulla base di quanto disposto con DGR 912/2013, anche in considerazione delle azioni di efficientamento già avviate dal 2011, sulla base degli impegni sottoscritti con il Patto per il Tpl, e attuate in larga misura nei diversi territori per il completamento del processo di revisione e razionalizzazione dell'offerta dei servizi integrati;

DATO ATTO CHE

il Piano di Riorganizzazione richiesto per i servizi autofiloviari sia predisposto e approvato da parte degli Enti

competenti, visti i commi 2bis e 2ter dell'art. 13 della LR 30/1998 e s.m.i., che specificano che le funzioni di programmazione e progettazione dei servizi di TPL offerti al pubblico e oggetto degli affidamenti sono di competenza per i servizi autofiloviari degli Enti locali e delle loro Agenzie;

RITENUTO INFINE

di definire con il presente Accordo di Programma il sistema concordato dei servizi minimi e di azioni per la mobilità sostenibile nell'ambito provinciale di _____;

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

PARTE PRIMA

INTRODUZIONE

Art. 1

Richiamo delle premesse

- 1 - Le premesse del presente Accordo ne costituiscono, ai relativi effetti, parte integrante.
- 2 - I contraenti confermano l'impegno a porre in essere politiche e provvedimenti di attuazione delle azioni e degli interventi individuati nelle premesse.
- 3 - I contraenti si impegnano pertanto ad attuare il monitoraggio, la valutazione e la verifica dei risultati.

Art. 2

Oggetto

- 1 - Formano oggetto dell'Accordo:
 - a) la disciplina di attuazione dei servizi minimi di bacino secondo la programmazione indicata per il periodo 2011-2013 nella "Determinazione dei servizi minimi" approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 126/2011 e modificata con deliberazione della Giunta regionale n.264/2013;
 - b) il monitoraggio sullo stato di attuazione degli interventi infrastrutturali ammessi a finanziamento e non ancora ultimati, previsti nei precedenti Accordi di programma sottoscritti dal 1994 al 2010, con anche la conferma, la ridefinizione e la nuova programmazione di interventi di cui alla scheda in allegato.

Art. 3

Durata

1 - Il presente Accordo ha validità:

- per i servizi minimi autofiloviari, dall'esercizio finanziario 2011 fino al 31 dicembre 2013;
- nelle more della sottoscrizione dei nuovi Accordi di Programma 2014-2016, è prevista la proroga del termine di validità del presente schema di Accordo a tutto l'anno 2014, per l'avvio o la completa realizzazione degli investimenti previsti nei precedenti Accordi di programma sottoscritti dal 1994 al 2010, con anche la conferma, la ridefinizione e la nuova programmazione 2011-2013 di interventi ritenuti prioritari nell'ambito degli obiettivi strategici come delineati nell'Atto di indirizzo.

Art.4

Obiettivi di miglioramento

1 - La Provincia, il Comune e l'Agenzia si impegnano a perseguire gli obiettivi di miglioramento della sicurezza, della qualità e della sostenibilità ambientale ed economica della mobilità e del TPL urbano, di bacino e di interbacino, attraverso azioni concrete sul piano programmatico, regolamentare e del controllo sul raggiungimento degli obiettivi.

2 - Le parti concordano che gli obiettivi generali si collegano primariamente con le politiche e le strategie emergenti nel contesto nazionale ed europeo recepite negli strumenti di programmazione e amministrazione regionale e con le azioni previste negli annuali Accordi per la qualità dell'aria.

3 - Le parti si impegnano a predisporre i "Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL", utili a definire il Piano di riorganizzazione regionale dei servizi secondo le modalità e i tempi indicati con la deliberazione della Giunta regionale n. 912/2013.

4 - Sono in ogni caso confermati gli obiettivi di efficientamento individuati all'art. 1 comma 301 della L.228/2012 al fine di conseguire progressivamente l'equilibrio economico della gestione in merito al rapporto calcolato tra ricavi da traffico e i costi dei servizi, mediante un'attenta accuratezza della gestione e il costante monitoraggio delle performance, nonché un aumento dei viaggiatori trasportati.

Art.5

Obiettivi "Mi Muovo", " Mi muovo in bici" e "GiM"

1 - Le parti si impegnano a portare a compimento il percorso di integrazione tariffaria "Mi Muovo" sulla base del sistema di

tariffazione STIMER, con l'obiettivo di creare una "Carta della mobilità" che consenta l'accesso non solo al sistema del trasporto pubblico regionale e locale, ma anche al *bike sharing*, al *car sharing*, alla ricarica delle auto elettriche, alla sosta, ecc.

2 - Gli Enti locali dovranno provvedere ad adeguarsi a quanto stabilito con DGR 2055/2010 che oltre a definire le regole di viaggio del nuovo sistema di bigliettazione elettronica, individua le "tariffe obiettivo 2011-2013" da applicare ai servizi di TPL sull'intero territorio regionale da parte di tutti i gestori, per la piena attuazione dell'integrazione tariffaria "Mi Muovo". Gli Enti locali dovranno accompagnare le società di gestione nella condivisione delle regole di clearing (ripartizione degli introiti) per la reale integrazione e indifferenza di utilizzo di "Mi Muovo" su tutto il territorio regionale.

In particolare dovrà essere perseguita l'integrazione tra i servizi ferroviari regionali e i servizi autofiloviari (se effettuati da gestori diversi) anche mediante, l'offerta di modalità flessibili di accesso al servizio quali il "borsellino elettronico" sulla card Mi Muovo.

Gli Enti Locali possono proporre l'istituzione di ulteriori "zone tecniche" relativamente a città dotate di servizi urbani non comprese tra quelle individuate con DGR n.637/2008 e n. 2055/2010.

Sono inoltre ribadite le disposizioni relative agli art.39 e 40 della L.R. 30/98 e smi.

3 - Gli Enti locali si impegnano all'avvio del servizio "Mi Muovo in bici", tramite i contratti di comodato gratuito con la Regione che si è fatta carico delle forniture, per assicurare una copertura territoriale regionale attraverso l'omogeneità e la capillarità della distribuzione delle stazioni, in prossimità ai principali poli attrattori (terziario ed edifici pubblici, università, luoghi ad alta frequentazione, piazze o incroci importanti, piste ciclabili) facilitando l'integrazione e l'interscambio con il trasporto pubblico presso le stazioni ferroviarie e le autostazioni. Gli Enti locali sono tenuti ad applicare quanto indicato dalla Giunta regionale con propria deliberazione n. 598/2012 in ordine ai livelli tariffari di riferimento, ai tipi di titoli di viaggio, nonché alle condizioni generali di accesso e di utilizzo del servizio "Mi Muovo in bici".

4 - A seguito dell'aggiudicazione della gara unica e della stipula della convenzione del 13 ottobre 2011 per l'acquisizione ed installazione degli apparati tecnologici e sistemici del

progetto G.i.M. "Gestione informata della Mobilità", gli enti coinvolti si impegnano al completamento del progetto stesso, al fine di dotare le intere flotte delle necessarie tecnologie per il miglioramento della fruibilità e dell'efficacia del TPL, la gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata, il monitoraggio delle flotte del trasporto pubblico, la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL e alle condizioni del traffico veicolare, l'integrazione delle informazioni relative al traffico privato (tempi di viaggio in rete, perturbazioni di circolazione) e di quelle relative al TPL automobilistico e ferroviario.

Art.6

Integrazione modale

1 - Le parti concordano sul ruolo della ferrovia regionale quale rete fondamentale del trasporto pubblico extraurbano, nonché, dove possibile, urbano, mentre al trasporto su gomma, in particolare fuori dai centri urbani e dalle grandi direttrici, competerà il ruolo di adduttore al sistema ferroviario.

2 - In tale contesto, le stazioni ferroviarie, per poter costituire i poli di interscambio della mobilità regionale, dovranno essere oggetto di ogni investimento utile a ricevere i vettori del trasporto su gomma, ma anche a rappresentare i nodi principali della rete della viabilità ciclabile e del sistema del *bike sharing* e del *car sharing*.

3 - In particolare, il sistema del *bike sharing* e del *car sharing* potrà essere ritenuto parte complementare del TPL e come tale essere oggetto di contributo regionale nei limiti di quanto previsto dalla normativa vigente.

PARTE SECONDA

SERVIZI, RISORSE E QUALITA'

Art. 7

Servizi minimi

1 - La quantità complessiva dei servizi minimi autofiloviari programmata nel triennio 2011-2013 deve intendersi servizio effettivo reso al pubblico come da orario (ivi comprese le eventuali corse bis) e risulta definita per ciascun anno del triennio 2011-2013 in _____veicoli-km.

2 - I servizi sono esercitati sulla base dei Programmi di esercizio che dovranno essere aggiornati secondo l'articolazione

quantitativa e qualitativa risultante dai Contratti di servizio sottoscritti. In Allegato vengono presentati i Programmi di esercizio base per ciascun anno di validità del presente Accordo.

3 - L'Agenzia e gli Enti Locali sono tenuti a garantire annualmente il livello complessivo dei servizi di cui al precedente comma 1, eventualmente anche attraverso modalità di offerta a carattere innovativo. È ammesso uno scostamento annuale in riduzione che non superi lo 0,5% del totale indicato, fermo restando quanto disposto con le DGR n. 1898/2010, n.802/2011 e n.912/2013.

5 - Le riduzioni dei servizi risultanti dalle astensioni facoltative dal lavoro devono essere detratte dalle percorrenze annualmente certificate, in quanto non configurabili come cause di forza maggiore. La suddetta variazione per astensioni facoltative dal lavoro viene proporzionalmente dimensionata in ragione degli oneri residuanti in capo all'esercente.

6 - L'Agenzia si impegna a fornire i dati aggiornati del programma di esercizio dei servizi minimi di cui al comma 1, secondo l'articolazione programmata e consuntiva di offerta al pubblico, entro il **10 aprile di ogni anno**, secondo lo schema del Programma annuale di esercizio base. Entro il **10 settembre di ogni anno** l'Agenzia si impegna a fornire i dati consuntivi dei servizi minimi e dei servizi aggiuntivi riferiti all'anno precedente come indicato al successivo art.22 comma 3. Entrambe le rendicontazioni dovranno essere fornite sulla base dello schema del Programma annuale di esercizio base di cui al comma 2 del presente articolo.

Art. 8

Possibile riduzione del servizio offerto e Piani di Riprogrammazione

1 - In considerazione del riposizionamento dell'ammontare delle risorse messe a contributo per i servizi minimi, come specificato nella deliberazione della giunta regionale n. 802/2011, l'Agenzia potrà procedere ad autorizzare riduzioni di percorrenze dei servizi svolti nel bacino per non oltre il 3%, senza determinare pertanto una corrispondente diminuzione dei contributi regionali previsti., Limitatamente al caso di fusioni o aggregazione dei gestori, la riduzione dei servizi potrà essere incrementata di un ulteriore 2%.

2 - Sempre in considerazione del riposizionamento dell'ammontare delle risorse messe a contributo per i servizi minimi, solo per l'anno 2013, a seguito della predisposizione del Piano di Riprogrammazione (art.1 comma 301 L.228/2012), l'Agenzia, laddove ce ne siano le esigenze e le condizioni potrà

autorizzare riduzioni complessivamente non superiori al 5% comprensivo anche delle eventuali riduzioni già effettuate sulla base della citata deliberazione n. 802/2011.

3 - Le riduzioni di cui ai precedenti commi 1 e 2, saranno calcolate sulle vett*km dei servizi minimi. Riduzioni superiori alle prescrizioni indicate al precedente comma, sempre che non derivanti da comprovate cause di forza maggiore, daranno luogo a proporzionale riduzione e recupero del contributo regionale per i servizi minimi.

4 - Al fine di effettuare il necessario monitoraggio delle percorrenze programmate, l'Agenzia è tenuta a presentare l'attestazione che indichi le modifiche al Programma di esercizio dei servizi secondo l'articolazione programmata di offerta al pubblico, specificando la quantificazione complessiva delle vett*km riferite ai servizi minimi in eventuale diminuzione. L'attestazione deve essere presentata preventivamente all'entrata in vigore dei programmi di esercizio estivo e invernale e precisamente:

- **entro il 1 giugno** di ogni anno, il programma di esercizio estivo;

- **entro il 1 settembre** di ogni anno, il programma di esercizio invernale;

5 - Per gli anni 2011 e 2012 l'Agenzia, in presenza di avvenuta aggregazione aziendale, è tenuta ad integrare l'attestazione di cui al precedente comma specificando:

- l'accertamento dell'avvenuto processo di fusione delle società di gestione presenti nei propri territori, tali da comportare un'effettiva integrazione funzionale ed operativa;

- di avvalersi, in presenza delle condizioni richieste, dell'applicazione dell'ulteriore riduzione del 2% dei servizi minimi.

Art. 9

Servizi innovativi

1- Gli Enti locali e l'Agenzia, in sede di definizione del Programma di esercizio dei servizi minimi, hanno facoltà di individuare l'offerta dei servizi anche con modalità innovative, in coerenza con le linee di programmazione regionale.

2 - La sostituzione di servizi minimi offerti in forma tradizionale con servizi erogati di carattere innovativo, anche con particolare attenzione a relazioni che possano interessare categorie deboli, quali disabili e anziani, si ha in costanza di contributi regionali a condizione che ne sia provata la convenienza in relazione sia all'utenza servita sia alla collettività nel suo complesso.

3 - Il servizio innovativo offerto potrà risultare inferiore a quello tradizionale sostituito a condizione che sia accertato il

requisito di costanza o incremento della domanda soddisfatta, del livello di soddisfazione della stessa, che l'innovazione organizzativa sia offerta a condizioni tariffarie non inferiori a quelle previste per i servizi tradizionali, e che sia conveniente sul piano economico e contribuisca al miglioramento del rapporto tra ricavi tariffari e costi operativi del bacino.

4 - L'Agenzia, ai sensi dei precedenti commi, presenta il resoconto consuntivo sul servizio svolto e sui risultati conseguiti secondo i termini di consegna, come indicato al successivo art. 22 del presente Accordo.

Art. 10

Contributi per i servizi minimi

1 - Le seguenti risorse messe a disposizione dalla Regione devono intendersi interamente destinate, eccetto a quanto espressamente indicato al successivo comma 4 all'esercizio dei servizi di TPL:

- per l'anno 2011: euro _____
- per l'anno 2012: euro _____
- per l'anno 2013: euro _____

2 - I contributi per i servizi minimi di cui al precedente comma 1 comprendono i livelli di inflazione programmata prevista nel triennio.

3 - Gli Enti locali, secondo quanto previsto nell'Atto di Indirizzo triennale, nonché al punto B del "Patto per il Tpl", sono impegnati a mettere a disposizione risorse in misura tale che l'intervento di ciascuno sia almeno pari alla media degli interventi complessivi del periodo 2007-2010.

4 - I contributi regionali per i servizi minimi rappresentano trasferimento di risorse all'Agenzia, per la compartecipazione agli oneri conseguenti ai Contratti di servizio sottoscritti con gli esercenti e per le connesse attività di Agenzia previste dalla LR 30/98, fermo restando quanto specificato all'art. 12 del presente Accordo.

5 - L'incremento dei contributi erariali per i maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del DLgs n.422 del 1997 è richiesto direttamente dagli Enti Locali allo Stato ai sensi dell'art. 9, comma 4, della Legge 7 dicembre 1999, n. 472 e del Decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000.

6 - Fino all'adozione del presente Accordo, la Regione procede alla concessione dei contributi sui servizi minimi con acconti mensili.

7 - I contributi di cui al presente articolo non subiscono revisioni a consuntivo, se non in relazione al mancato rispetto delle clausole dell'Accordo, e vengono erogati nei tempi

previsti dagli ordinamenti dei soggetti direttamente competenti, per la conclusione dei procedimenti amministrativi.

8 - La Regione dà luogo agli eventuali recuperi, previsti dal Regolamento Regionale n. 3 del 28 dicembre 2009, emanato con decreto del Presidente della Giunta n. 344 del 28 dicembre 2009 in particolare l'art. 8 " Regime degli autobus acquistati con sovvenzione pubblica e controllo", sui contributi dovuti per l'esercizio successivo.

9- La Regione ribadisce che il tema dei rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro va mantenuto nel suo alveo naturale, senza pertanto alcun coinvolgimento finanziario della Regione.

Art. 11

Contributi ai sensi dell'art. 33 della LR n. 30/98

1 - Le risorse, finalizzate alla qualificazione dell'offerta dei servizi attraverso innovazioni organizzative, gestionali e tecnologiche, messe a disposizione dalla Regione a norma dell'art.33 della LR n. 30/98 e s.m.i, sono le seguenti:

- per l'anno 2011: euro _____
- per l'anno 2012: euro _____
- per l'anno 2013: euro _____

2 - In coerenza e sulla base dell'attuazione delle azioni prioritarie concordate con la sottoscrizione del "Patto per il Tpl", si dà atto che le risorse regionali rese disponibili per ogni bacino, sono volte di norma alle finalità indicate al comma 1 lett. b) dell'art. 33 citato, e specificatamente per favorire i processi industriali di aggregazione dei gestori e l'implementazione della tariffazione integrata regionale.

3 - L'Agenzia si impegna a presentare nella Relazione annuale di cui al successivo art.22 una specifica descrizione degli interventi finanziati con i contributi del presente articolo.

Art. 12

Agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale

1 - Gli impegni di Agenzia previsti dal presente Accordo si intendono dalla stessa assunti in relazione all'atto di costituzione e alle funzioni a essa attribuite ai sensi dell'art. 19 della L.R. n. 30/98, nonché di quanto stabilito agli artt. 25 e 26 della L.R. n. 10/2008.

2 - Le attività svolte dalle Agenzie locali ai sensi del comma 3, lettere a), c) e d) dell'art. 19 della L.R. n. 30/98, possono trovare copertura dei relativi costi all'interno dei fondi trasferiti dalla Regione di cui al primo comma dell'art. 10 del

presente Accordo. Coerentemente con gli obiettivi della legge regionale n. 10/2008 e a norma della deliberazione della Giunta regionale n. 264/2013, la copertura dei costi sostenuti dall'Agenzia per tali finalità sarà la seguente:

per gli anni 2011 e 2012 : non potrà superare la percentuale del 2% (1 % per il bacino di Bologna);

per l'anno 2013: non potrà superare la percentuale dell'1,60% (0,8 % per il bacino di Bologna)

di quanto previsto di contribuzione per i servizi minimi per ciascun bacino. Ogni ulteriore attività, attribuita alle Agenzie dai Comuni e dalla Provincia ai sensi del comma 3, lettere b), e) ed e)bis dell'art. 19 della L.R. n. 30/98 dovrà essere compensata al di fuori dei contributi sui servizi minimi.

3 - L'Agenzia assicura:

- la riduzione dei costi di funzionamento mediante forme di accorpamento/fusione da attuare entro il 31/12/2013, al fine di svolgere più efficacemente le funzioni a ciascuna di esse assegnate a norma della LR 30/98 e s.m.i;

- la tenuta di apposita contabilità separata per gli altri tipi di attività. Compiti aggiuntivi affidati all'Agenzia dovranno essere in grado di generare una capacità di autofinanziamento almeno sufficiente a coprire i maggiori costi che ne derivano, in caso contrario, gli Enti Locali, con propri fondi, dovranno assumere la copertura degli eventuali maggiori costi.

Art. 13

Contratto di servizio

1- L'esercizio dei servizi è regolato mediante Contratti di Servizio, assentiti e stipulati nel rispetto delle condizioni e dei termini previsti dall'art.16 della LR 30/1998 e s.m.i.;

2- Il Contratto di Servizio, a fronte del corrispettivo economico, indica obblighi specifici e obiettivi di miglioramento del servizio in ordine al trasporto, alle tariffe, alla qualità, all'informazione, nel rispetto di quanto previsto dalla LR 30/98, art. 16, comma 6, nonché dal presente Accordo.

3- Il Contratto di Servizio, secondo quanto previsto nella LR 30/98, deve contenere clausole sanzionatorie che prevedano nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione quantitativa o qualitativa del servizio da parte dell'esercente, la riduzione delle somme dovute a titolo di compensazione o di corrispettivo. Gli importi che l'esercente dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborso o indennizzo, per minor quantità o qualità del servizio erogato, vengono scomputati dalle somme dovute a titolo di sanzione. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti una

somma non superiore al 50% di quanto derivante dalle effettive riduzioni di contributi operate in base all'art. 16, comma 6 della LR 30/1998.

4- Gli importi derivanti dall'applicazione delle riduzioni del corrispettivo di cui al comma precedente confluiscono in uno specifico fondo che gli Enti sottoscrittori ridestinano all'esercizio di servizi del TPL, nel rispetto delle indicazioni dell'art. 16 della LR 30/98, anche eventualmente a remunerazione del miglioramento degli indici di soddisfazione. L'Agenzia dà atto della gestione di detto fondo nella Relazione annuale di cui al successivo art. 22. Le quote eventualmente non destinate ai fini suddetti verranno trattenute dalla Regione in sede di erogazione del contributo dell'anno successivo.

5- Il Contratto di Servizio disciplina inoltre le condizioni obbligatorie per:

- a) la tenuta, da parte dell' esercente, di contabilità separate, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, per le attività diverse da quelle previste dal presente Accordo;
- b) l'accesso ai dati dei sistemi aziendali centralizzati di controllo del servizio offerto, da parte degli Enti Locali e Agenzie contraenti e della Regione Emilia-Romagna (art. 14, comma 3 della LR 30/98);
- c) la registrazione e comunicazione, da parte dell' esercente, delle corse giornaliere non effettuate nonché delle eventuali altre anomalie risultanti nell'effettuazione del servizio.

6- L'Agenzia comunica tempestivamente al competente Servizio regionale la sottoscrizione del Contratto di Servizio di affidamento, nonché il rinnovo, la proroga o la revisione sostanziale, impegnandosi a trasmetterne copia entro il mese successivo alla data di sottoscrizione. L'Agenzia comunica inoltre al competente Servizio regionale l'elenco delle aziende titolari di eventuali contratti di subaffidamento e le relative percorrenze assegnate, nonché i corrispettivi delle stesse.

Art.14

Obiettivi di miglioramento della qualità del servizio

1. La Provincia, i Comuni e l'Agenzia assumono l'impegno di:

- garantire l'adozione e la revisione almeno biennale delle Carte dei servizi, nel rispetto delle procedure di consultazione dell'utenza previste dall'art. 17 della L.R.

30/98. Le Carte dei servizi definiscono, agevolandole, le procedure per la gestione dei reclami, le forme di rimborso e indennizzo per l'inosservanza degli standard di qualità e i casi di risarcimento danni alle persone e alle cose;

- costituire e favorire l'attività del Comitato degli utenti così come indicato all'art. 17 della L.R. 30/98;
- garantire, con le necessarie integrazioni dei Contratti di servizio, il monitoraggio della qualità erogata, sulla base del metodo di indagine campionaria già condiviso con la Regione e sulla base del quale sono state effettuate le indagini di qualità erogata e percepita per il biennio 2009-2010, riconfermate anche per il biennio 2012-2013. Il metodo dovrà continuare ad essere applicato relativamente almeno ai seguenti fattori di qualità: puntualità, stato di pulizia e di integrità del parco mezzi, vendita a bordo dei titoli di viaggio, informazioni alle paline di fermata, gestione dei reclami al fine di alimentare la base dati già costituita e per la comparabilità nel tempo e tra i diversi bacini dei risultati di miglioramento del servizio nonché delle politiche e tecniche ad essi correlati;
- svolgere indagini periodiche di rilevazione della qualità erogata, secondo il metodo condiviso mediante la costituzione di gruppi di acquisto, anche insieme con la Regione, finalizzati alle gare per l'acquisizione del servizio stesso e per l'istituzione di banche dati condivise.

2. La Provincia, i Comuni e l'Agenzia si impegnano altresì a monitorare la qualità attesa e percepita dall'utenza e a perseguirne il progressivo miglioramento, anche prevedendo meccanismi di incentivazione o disincentivazione legati al corrispettivo contrattuale.

PARTE TERZA

MOBILITA' SOSTENIBILE E INVESTIMENTI

Art. 15

Obiettivi di miglioramento della qualità ambientale, del traffico e della sicurezza

- 1 - I contraenti convengono, anche in prosecuzione degli obiettivi di miglioramento della qualità ambientale e della sicurezza urbana e di bacino indicati nei precedenti Accordi di Programma, di mantenere il monitoraggio dei dati sulla mobilità urbana e il trasporto pubblico locale come utile elemento di riferimento relativo a:

- emissioni del TPL e del trasporto privato;
- intensità del traffico;
- incidentalità.

2 - E' quindi confermato per l'Agenzia l'impegno alla trasmissione alla Regione **entro il 10 aprile di ogni anno**, dei dati relativi all'anno precedente a quello di consegna, riguardanti gli indicatori della mobilità urbana e del trasporto pubblico di cui ai modelli Allegato 2A, inerente i dati di mobilità del bacino provinciale e Allegato 2B, inerente i dati di mobilità dei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, inseriti nei precedenti Accordi 2007-2010;

Art. 16

Rinnovo del parco bus

1. La Regione assume l'impegno di ripartire i residui pari ad Euro 3.521.358,94 delle risorse assegnate a norma dell'art. 1, comma 1032 della legge n. 296/2006 (Legge finanziaria 2007) e del D.M. 4223 del 3 dicembre 2007, per complessivi Euro 19.309.051,00 destinati alla sostituzione di almeno 100 veicoli attualmente circolanti.
2. La Regione assume l'impegno di ripartire i residui delle risorse assegnate pari ad Euro 3.919.572,85 a norma dell'art. 1, comma 304 della legge n. 244/2007 (Legge finanziaria 2008) e del D.M. 82/T del 19 marzo 2008, per complessivi Euro 10.944.504,00 destinati alla sostituzione di almeno 50 veicoli attualmente circolanti.
3. Analogamente la regione assume l'impegno di ripartire le risorse assegnate a norma dell'art. 1 del D.L. n. 16 del 21 febbraio 2005 e del decreto direttoriale prot. DVA-DEC-2011-0000735 del 19 dicembre 2011, per complessivi Euro 9.536.057,36 destinati alla sostituzione di almeno 62 veicoli attualmente circolanti.
4. La regione assume infine l'impegno di ripartire le risorse assegnate a norma dell'art. 1 del D.L. n. 16 del 21 febbraio 2005 e del decreto direttoriale n. 8254 del 08 aprile 2013, per complessivi Euro 3.463.723,39 destinati alla sostituzione di circa 20 veicoli attualmente circolanti.
5. Il programma di ripartizione delle risorse regionali ammetterà a contributo forniture di veicoli destinati al servizio su linee filoviarie o di autobus a minor impatto ambientale o ad

alimentazione non convenzionale, nel rispetto delle norme EURO 5, EEV o Euro 6. Il contributo regionale viene riconosciuto secondo il titolo di proprietà dei mezzi.

6. L'Agenzia si impegna a fornire due volte l'anno e comunque **entro il 10 aprile e il 10 di settembre**, secondo le modalità stabilite dal "data entry" predisposto, i dati aggiornati del parco mezzi utilizzati dai singoli esercenti (ivi compresi i sub affidatari), evidenziando i veicoli impegnati in servizio diverso dal TPL (noleggio, scuolabus, ecc).

Art. 17

Condizioni generali per gli investimenti per la mobilità e il trasporto pubblico

1 - I contraenti si impegnano a portare a completamento gli interventi riportati in allegato, secondo le modalità di cui ai successivi articoli e nel limite percentuale di finanziamento regionale e di concorrenza nella spesa dei vari soggetti, presentando la prevista documentazione e dando quindi attuazione al relativo sistema di rendicontazione e monitoraggio degli investimenti.

2 - Le opere finanziate e le forniture di beni e tecnologie dovranno evidenziare la legge regionale da cui ne deriva il contributo, assicurando la chiara visibilità del logo regionale durante tutte le fasi di cantiere e, a lavori ultimati, tramite apposite targhe apposte in loco, secondo le indicazioni delle competenti strutture.

3 - La Regione proroga al 31 Dicembre 2014, i termini di cui alla soprarichiamata delibera di Giunta regionale n.2050 del 28 Dicembre 2012, per la consegna della documentazione da parte dei beneficiari fino al saldo dei contributi impegnati dalla Regione degli interventi avviati degli Accordi di programma 1995-2010 di cui all'elenco in allegato.

4 - Restano confermati per gli investimenti in oggetto tutti i criteri, condizioni e modalità che non contrastano con le modifiche introdotte dalla deliberazione n. 2050/2012 e dal presente atto, per la concessione-impegno, erogazione, nonché controllo e revoca dei contributi, definiti nell'Allegato A della Deliberazione di Giunta regionale n. 1233 /2009 e s. m.i.

Art. 18

Interventi per l'attuazione del Progetto GiM (Gestione informata della Mobilità) e delle opere complementari di Infomobilità.

1- La Regione, modificando quanto stabilito con la soprarichiamata delibera di Giunta regionale n. 136/2013, fissa al 31 dicembre 2014 il termine per la consegna della documentazione da parte dei beneficiari per il saldo del contributo regionale delle schede progettuali degli Accordi 2007-2010 inerenti l'attuazione del Progetto GiM (Gestione informata della Mobilità) e delle opere complementari di Infomobilità di cui all'elenco allegato.

2 - Restano confermati per questi investimenti tutti i criteri, condizioni e modalità che non contrastino con le modifiche introdotte dalla deliberazione n. 136/2013 e dal presente atto, per la concessione-impegno, erogazione, nonché controllo e revoca dei contributi, definiti per la parte delle risorse del Progetto GiM relative alla costituzione del sopracitato "Gruppo di Acquisto", sono quelli indicati nel punto 4 della Delibera di Giunta regionale n.158/2012 e che parallelamente i criteri e le modalità per la concessione, erogazione e revoca del contributo regionale per la parte delle opere complementari di Infomobilità, sono stabiliti dall'Allegato A) delibera 1233/2009 e s.m.i.;

3 - Data la priorità regionale a queste opere strategiche, per il necessario completamento di aggiornamento e interoperabilità degli apparati tecnologici di centrale e per il controllo del percorso dei bus dell'intero parco regionale, sono previsti ulteriori nuovi finanziamenti in apposite schede di investimento nei diversi bacini.

Art. 19

Investimenti confermati, ridefiniti e programmati degli Accordi 2011-2013

1 - I sottoscrittori concordano inoltre sulla necessità di dare attuazione agli interventi del presente accordo, di cui allo specifico elenco allegato:

- a) interventi di precedenti accordi, a cui viene riconosciuta la causa di forza maggiore e che vengono quindi confermati nella loro programmazione finanziaria del contributo regionale, anche eventualmente rimodulandone spesa e descrizione;
- b) interventi di nuova programmazione per cui la Regione si impegna a reperire la disponibilità finanziaria per la propria parte di contributo.

2-I beneficiari dei contributi individuati nelle schede dei singoli interventi, si impegnano a trasmettere alla Regione la documentazione per la concessione-impegno del contributo regionale entro il 31 dicembre 2014 come previsto all'art. 3 del presente Accordo.

3-Per detti investimenti i criteri, le condizioni e le modalità che non contrastano con le modifiche introdotte dal presente atto, per la concessione-impegno, erogazione, nonché controllo e revoca dei contributi, sono definiti nell'Allegato A della Deliberazione di Giunta regionale n.1233 /2009 e s.m.i.

4-Il contributo regionale per i nuovi interventi da programmare, non inclusi in precedenti accordi, potrà essere riconosciuto per gli investimenti per i quali l'approvazione del progetto esecutivo da parte del soggetto beneficiario sia intervenuta a decorrere dal 1 Gennaio 2011.

5-Fino alla sottoscrizione dei nuovi Accordi 2014-2016, ai sensi del punto 5 del richiamato Allegato A della DGR 1233/2009, la Giunta regionale può destinare eventuali risparmi sulla spesa programmata e non ancora impegnata, anche agli interventi di cui all'elenco Allegato, che abbiano obiettivi e finalità simili, nella medesima misura percentuale del contributo regionale previsto dall'Accordo e comunque entro il limite del risparmio risultante:

- a favore del medesimo soggetto beneficiario previa sua istanza, o nel caso di soggetto beneficiario non sottoscrittore dell'Accordo previa istanza motivata e condivisa dei soggetti proponenti;
- a favore di un altro beneficiario del medesimo bacino previa sottoscrizione di un protocollo di intesa.

Art. 20

Percorsi casa-scuola

1-Per il completamento della procedura di erogazione dei contributi assegnati e concessi all'interno del progetto regionale "Percorsi sicuri casa-scuola" di cui alla Delibera di Giunta regionale n.2261/2010, i beneficiari si impegnano a trasmettere, entro il 31 dicembre 2014, la necessaria documentazione secondo le disposizioni previste dalla DGR 1233/2009 e s.m.i.

*Art. 21**Interventi correlati agli Accordi per qualità dell'aria.*

1 - La Regione conferma quanto stabilito dalla Delibera di Giunta regionale n.1957/2012 che ha fissato al 31 dicembre 2013 la scadenza per l'utilizzo dei contributi regionali destinati alla trasformazione dei veicoli da benzina a metano o GPL da parte dei Comuni sottoscrittori o aderenti agli Accordi di Qualità dell'aria, beneficiari dei contributi relativi ai tre periodi dell'iniziativa.

2 - Qualora siano reperite nuove disponibilità finanziarie, la Regione si impegna a continuare l'iniziativa, avviata nel bacino provinciale di Bologna, per il trasferimento di risorse agli altri comuni sottoscrittori, per lo sviluppo del piano regionale "Mi Muovo Elettrico" sia ai fini dell'acquisto dei veicoli elettrici, sia per la realizzazione di infrastrutture di ricarica.

PARTE QUARTA

MONITORAGGIO E NORME FINALI

*Art. 22**Rapporti consuntivi*

1 - Ai fini del monitoraggio del presente Accordo, con riferimento all'intero bacino, secondo gli standard informatici indicati dalla regione e per ognuno degli anni di validità dell'Accordo, le Agenzie presentano annualmente alla Regione, a consuntivo, sulla base di uno schema ormai consolidato, un rapporto relativo ai servizi erogati e alla mobilità e una relazione di monitoraggio economico e qualitativo del servizio offerto, come meglio precisato ai commi seguenti.

2 - Il Rapporto consuntivo annuale relativo ai servizi erogati e alla mobilità, da trasmettersi alla Regione entro il **10 aprile di ogni anno**, relativamente all'anno precedente a quello di consegna del rapporto stesso, riguarda:

- i dati aggiornati del programma di esercizio annuale;
- i dati di mobilità, di cui si forniscono i modelli Allegato 2 A, inerente i dati di mobilità del bacino provinciale, e Allegato 2 B, inerente i dati di mobilità dei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti;
- i dati aggiornati inerenti il parco mezzi utilizzati dai singoli gestori secondo il modello informatico regionale.

3 - La Relazione consuntiva annuale delle attività di Agenzia, relativa al monitoraggio economico e qualitativo del servizio offerto, da trasmettersi alla Regione entro il **10 settembre di ogni anno**, relativamente all'anno precedente a quello di consegna del rapporto stesso, riguarda:

1. la descrizione delle attività sviluppate e dei risultati conseguiti nell'anno precedente a quello in corso, con specifico riferimento alle attività e agli interventi realizzati con le risorse di cui all'art. 33 della LR n. 30/1998;
2. il conto economico e il bilancio ufficiale di Agenzia. Ai fini di trasparenza, uniformità e continuità del monitoraggio, i conti economici di Agenzia sono da redigersi per linee di attività, secondo i formati e le riclassificazioni fornite dalla Regione il cui modello è disponibile sul portale Mobilità;
3. il bilancio ufficiale delle Aziende affidatarie dell'anno precedente a quello in corso, comprensivi delle note e relazioni integrative;
4. la compilazione del conto economico riclassificato secondo il modello informatizzato fornito dalla regione da parte della società aggiudicataria della gara;
5. i dati aggiornati del parco mezzi utilizzati dai singoli esercenti come da modello informatizzato fornito dalla Regione e disponibile sul portale Mobilità;
6. i dati di dettaglio sulle vendite dei titoli di viaggio secondo il modello informatizzato fornito dalla Regione e disponibile sul portale Mobilità ;
7. i dati consuntivi dei servizi forniti sulla base del Programma annuale di esercizio di cui all'art. 7, evidenziando i servizi contribuiti dagli EELL;
8. l'ammontare dei contributi percepiti dagli EELL di cui all'art. 10 del presente Accordo e i relativi utilizzi a favore del TPL.
9. la compilazione del modello informatico in allegato 4 che raggruppa una serie di fogli elettronici inerenti a:
 - riepilogo dei principali dati di bacino oggetto di monitoraggio;
 - dati di dettaglio degli Affidatari/Gestori;
 - dati di dettaglio dei servizi subaffidati;
 - dati di dettaglio sul Contratto di Servizio;
 - proiezione sull'intero anno (pre-consuntivo) di alcuni dei risultati conseguiti nell'anno in corso;
 - dati sui servizi ad alto contenuto di innovazione e flessibilità;

4 - Il Servizio mobilità urbana e trasporto locale della Regione predispone annualmente sintesi comparative dei risultati conseguiti a livello regionale, da presentare all'Assemblea legislativa.

Art. 23

Sospensione dell'erogazione del contributo di esercizio

1 - La mancata o ritardata presentazione dei dati richiesti nel presente Accordo rispetto alle scadenze in esso previste autorizza la Regione a sospendere l'erogazione del contributo d'esercizio dell'anno in corso fino al completo ricevimento dei dati medesimi.

2 - Le sospensioni del contributo restano a carico dei contraenti destinatari con facoltà di rivalsa del danno nei confronti delle parti che hanno causato il ritardo.

Art. 24

Controversie

1 - Le eventuali controversie che dovessero insorgere in ordine al rispetto delle clausole del presente Accordo, qualora non possano essere composte in via amichevole o tramite l'intervento del collegio previsto dal settimo comma dell'art. 34 del decreto legislativo 267/2000, saranno devolute alla cognizione di un collegio arbitrale composto da tre membri designati rispettivamente uno dalla Regione, uno dagli altri Enti firmatari e il terzo di comune accordo. In mancanza di accordo tra le parti e anche in difetto della designazione provvede il Presidente del Tribunale di Bologna.

2 - Qualora la decisione arbitrale rilevi inadempienze dei soggetti partecipanti all'Accordo di Programma, la Regione provvede agli interventi surrogatori necessari, a spese dell'inadempiente, secondo quanto stabilito nella stessa decisione arbitrale.

Art. 25

Approvazione dell'Accordo

1 - Gli Enti locali si impegnano all'approvazione del presente Accordo di Programma mediante ratifica dei competenti organi, entro il 18 ottobre 2013.

2 - Le parti procederanno alla sottoscrizione dell'Accordo ratificato mediante firma digitale a norma del Dlgs. 179/2012 convertito nella L. 221/2012.

3 - Il presente Accordo, a seguito della ratifica degli Enti locali e della sottoscrizione è adottato con Decreto del Presidente della Regione.

IL SINDACO
COMUNE DI XXXXXXXX

IL PRESIDENTE
PROVINCIA DI
XXXXXXXXXX

IL PRESIDENTE
AGENZIA XXXXXXXX

IL PRESIDENTE
REGIONE EMILIA-
ROMAGNA
Vasco Errani

ALLEGATI DISTINTI PER CIASCUN BACINO PROVINCIALE

- Scheda sullo stato di attuazione degli investimenti di cui agli Accordi di Programma dal 1994 al 2010 e nuova programmazione 2011-2013.
- Schema per la compilazione del Programma di esercizio base per ciascun anno di riferimento.

**PROGRAMMA DI ESERCIZIO BASE
PER L'ANNO _____ (indicare anno di riferimento)
BACINO DI _____**

IMPRESA		N. LINEA	DESCRIZIONE	KM LINEA	VETTURE KM
AFFIDANTE	ESERCENTE				
TOTALE SERVIZIO URBANO					

MODELLI UNICI VALIDI PER TUTTI I BACINI PROVINCIALI

- Allegato 2A e 2B e relative note per la compilazione
- Allegato 3 - Note esplicative dell'Accordo
- Allegato 4 - Dati economico gestionali di bacino

Pagina 1 di 7



ver. 2/2011

ALLEGATO 2 A DATI MOBILITA' BACINI PROVINCIALI DELL'EMILIA ROMAGNA

Provincia

Anno di rilevazione

	nome cognome	telefono	mail
Referente Provincia			
Referente Agenzia			
Referente Azienda			

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Fonte

		adottato in data (gg/mm/aaaa)	approvato in data (gg/mm/aaaa)
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale			
Piano delle reti ciclabili			

Note

OFFERTA DI MOBILITA'

Fonte

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE PROVINCIALE DI PISTE CICLABILI EXTRAURBANE PER TIPOLOGIA

Nota 2

	Intero bacino
Sviluppo di pista ciclabile in sede propria	
Sviluppo di pista ciclabile in corsia riservata	
sviluppo di percorsi in sede promiscua pedonali e ciclabili	
sviluppo di percorsi in sede promiscua ciclabili e veicolari	
totale km	

TRASPORTO PUBBLICO E COLLETTIVO

	Intero bacino	Fonte
Km rete TPL		
veicoli-km totali del servizio	Nota 3	
di cui veicoli-km con ibrido-diesel elettrico		
di cui veicoli-km con gpl		
di cui veicoli-km con metano		
di cui veicoli-km con energia elettrica		
di cui veicoli-km con Euro 3		
di cui veicoli-km con Euro 4		
di cui veicoli-Km con Euro 5 o superiori		
di cui veicoli-km con altro mezzo a minor impatto ambientale (da specificare in nota)		
posti-km (posti medi offerti per veicoli/km)	Nota 4	
ore effettive di guida		
Modalità innovative di trasporto-Km effettuati (descrivere le modalità nelle osservazioni a fondo pagina)	Nota 5	
ore di disponibilità delle modalità innovative di trasporto		

Note

CONSUMI ENERGETICI
CARBURANTE EROGATO A MEZZI PUBBLICI

Fonte

	Intero bacino
gasolio in 1.000 l	
metano in mc	
gpl in l	
elettrico in kWh	
altro da specificare	

Note



**QUALITA' DEL SERVIZIO COMPLESSIVO
QUALITA EROGATA NEL BACINO**

Fonte

--

REGOLARITA' E PUNTUALITA' DEL SERVIZIO

	Intero bacino
Numero delle corse programmate	
Numero delle corse effettuate	
% corse in orario (0-5') ore di punta	
% corse in ritardo (5-10') ore di punta	

ACCESSIBILITA' AL SERVIZIO

	Intero bacino
numero punti vendita biglietti	
numero titoli venduti a bordo	
call center	
internet	
numero distributori automatici	
Numero paline totali	
di cui con gli orari di transito in tempo reale	
Numero pensiline	
Numero fermate attrezzate con orari, grafo rete, posti a sedere, illuminazione, bacheca informativa...	
Numero punti informativi anche telematici	

RECLAMI DEL SERVIZIO PER TIPO DI DISSERVIZIO

	Intero bacino
Numero reclami anno	
di cui corsa non effettuata	
di cui comportamento del personale	
di cui scarsa reperibilità biglietti	
di cui scarso comfort del mezzo	
altri	

SANZIONI DEL SERVIZIO

	Intero bacino
numero corse controllate	
numero sanzioni amministrative applicate	

QUALITA' PERCEPITA

Nota 6

Fonte

		Intero bacino
Aspetti del servizio ENDOGENI	Indice di Customer Satisfaction	
Aspetti del servizio ESOGENI	Indice di Customer Satisfaction	
Aspetti del servizio di RELAZIONE	Indice di Customer Satisfaction	

Note

Per tutti gli strumenti di pianificazione fare riferimento allo strumento di più recente adozione (Piano o aggiornamento generale).

[Ritorna al modulo rif. Nota 1](#)

Pista ciclabile in sede propria

Percorso ciclabile ad unico o a doppio senso di marcia, fisicamente separato dalle sede stradale, ove circolano i veicoli a motore, mediante idonei spartitraffico rialzati; comprese le piste ciclabili contigue al marciapiede (figura I1 92/a art.122 Reg. Cd) ed i percorsi pedonali e ciclabili (figura I1 92/b art.122 Reg. CdS). Nel caso di percorsi monodirezionali su entrambi i lati della strada, lo sviluppo chilometrico deve essere riferito alla strada stessa, senza dunque duplicare il percorso ciclabile.

Pista ciclabile in corsia riservata

Percorso ciclabile ad unico o a doppio senso di marcia, separato dalla carreggiata stradale da elemento valicabile, in genere costituito da una striscia di demarcazione longitudinale (figura I1 427/b art.140 Reg. CdS).

Nel caso di percorsi monodirezionali su entrambi i lati della strada, lo sviluppo chilometrico deve essere riferito alla strada stessa, senza dunque duplicare il percorso ciclabile.

Percorso in sede promiscua pedonali e ciclabili

Identificabili con la figura I1 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate o protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili;
- b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc..

Percorso in sede promiscua ciclabili e veicolare

Tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e per tanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza dagli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi- ecc) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti del traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

[Ritorna al modulo rif. Nota 2](#)

Il dato "veicoli-km totali", come da relativa certificazione e di cui al Rapporto consuntivo annuale di Agenzia, è da intendersi come sommatoria dei km di servizio offerti al pubblico, al netto delle cosiddette "corse tecniche" (ad esempio, trasferimenti a vuoto da/ per deposito). Tali km devono inoltre essere calcolati come sommatoria dei km di servizio complessivamente offerti.

[Ritorna al modulo rif. Nota 3](#)

I "posti-km del servizio" sono calcolati moltiplicando i posti medi offerti per i veicoli-km.

[Ritorna al modulo rif. Nota 4](#)

Oltre a fornire i dati richiesti (km e ore di disponibilità), descrivere le modalità di offerta innovativa (es: bus a chiamata ecc..) nelle osservazioni a fondo pagina.

[Ritorna al modulo rif. Nota 5](#)

Il modello di Qualità Percepita preso a riferimento sintetizza i fattori della qualità del servizio in tre gruppi principali, cui corrisponde la valutazione di altrettanti indici di sintesi intermedi ossia di "Customer satisfaction complessivi di gruppo", riferiti ad aspetti **endogeni**, **esogeni** e di **relazione** con i clienti. L'elencazione che segue ha carattere indicativo ed esemplificativo ed è intesa a garantire l'omogeneità e comparabilità dei risultati.

Gli aspetti del servizio "**endogeni**" sono:

- 1) Sicurezza del viaggio;
- 2) Sicurezza personale e patrimoniale cioè pericolo di furti, danni, molestie...;
- 3) Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi;
- 4) Comfort del viaggio;
- 5) Qualità del servizio agli sportelli e biglietterie;
- 6) Prezzo dei biglietti e degli abbonamenti in rapporto al servizio fornito;
- 7) Attenzione del gestore del servizio alla tutela dell'ambiente;
- 8) Capillarità dei punti vendita di biglietti e abbonamenti.

Gli aspetti del servizio "**esogeni**" sono:

- 9) regolarità del servizio, cioè frequenza e puntualità del servizio;
- 10) livello di integrazione con gli altri mezzi pubblici, cioè la presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici;
- 11) velocità media di percorrenze delle linee;
- 12) vicinanza della fermata/stazione dalla propria abitazione.

Gli aspetti del servizio di "**relazione**" sono:

- 13) informazioni alla clientela, cioè loro diffusione e tempestività;
- 14) cortesia del personale;
- 15) competenza del personale viaggiante;
- 16) tempo di risposta ai reclami.

[Ritorna al modulo rif. Nota 6](#)

Pagina 1 di 16



ver. 2/2012

ALLEGATO 2 B DATI MOBILITA' COMUNI CAPOLUOGO E CON POPOLAZIONE => 50.000 ABITANTI

Comune

Anno di rilevazione

	nome cognome	telefono	mail
Referente Comune			
Referente Agenzia			
Referente Azienda			

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Nota 1

Fonte

		adottato in data	approvato in data
Piano urbano della mobilità			
Piano urbano del traffico			
Piano delle piste ciclabili			

DATI GENERALI

	Centro Storico	Nota 2	Anno	Fonte
Superficie (kmq)				
Popolazione residente				
Popolazione presente				

Note



**OFFERTA DI MOBILITA'
ZONE CON LIMITAZIONI**

Fonte

		Ambito di riferimento	
		Centro storico	Intero comune
ZTL al netto delle aree pedonali (in Km ²)	Nota 3		
sistemi di controllo elettronici per l'accesso al centro storico (specificare la tecnologia in nota)			
superficie controllata con sistemi di controllo elettronici			
sistemi di controllo elettronici per il rosso semaforico			
aree pedonali (COMPENSIVO DI STRADE) (in km ²)			
zone "30" (in km)	Nota 4		

**DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE COMUNALE DI PISTE CICLABILI
URBANE PER TIPOLOGIA**

Nota 5

Fonte

	Ambito di riferimento	
	Centro storico	Intero comune
Sviluppo di pista ciclabile in sede propria		
Sviluppo di pista ciclabile in corsia riservata		
sviluppo di percorsi in sede promiscua pedonali e ciclabili		
sviluppo di percorsi in sede promiscua ciclabili e veicolari		
totale km		



OFFERTA DI MOBILITA'
TRASPORTO PUBBLICO E COLLETTIVO

		Ambito di riferimento		Fonte
		Centro storico	Intero comune	
km rete tpl urbana	Nota 6			
Km corsie riservate				
veicoli-km totali del servizio urbano	Nota 7			
di cui veicoli-km con filobus				
di cui veicoli-km con ibrido-diesel elettrico				
di cui veicoli-km con gpl				
di cui veicoli-km con metano				
di cui veicoli-km con energia elettrica				
di cui veicoli-km con Euro 3				
di cui veicoli-km con Euro 4				
di cui veicoli-km con Euro 5 o superiori				
di cui veicoli-km con altro mezzo a minor impatto ambientale (descrivere in nota)				
posti-km del servizio urbano	Nota 8			
ore effettive di guida				
Modalità innovative di trasporto km effettuati (descrivere in nota)	Nota 9			
Ore di disponibilità delle modalità di trasporto innovative				
n. licenze taxi (effettivamente assegnate)				
n. licenze noleggio con conducente autobus				
n. licenze noleggio con conducente autovetture				

Note

OFFERTA DI MOBILITA'**ESTENSIONE RETE STRADALE URBANA PER CATEGORIA IN Km**

Nota 10

Fonte

	Ambito di riferimento	
	Centro storico	Intero comune
km rete stradale di scorrimento		
km rete stradale di quartiere		
km rete stradale locale		
km rete stradale complessiva (escluso autostrade)		

MOBILITY MANAGER

Fonte

	Ambito di riferimento
	Intero Comune
n. mobility manager in carica nominati	
n. accordi di programma vigenti sottoscritti	
n. piani degli spostamenti casa-lavoro vigenti pervenuti al Comune ai sensi del DM 27-3-98	
n. addetti coinvolti nei piani nelle varie unità locali	

Note

ORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA NEL CENTRO STORICO

Fonte

	A	B	C	D	E	F	G			
Tipo di sede N. Posti Auto disponibili per la sosta	libera	Disco orario (non a pagamento)	a pagamento (strisce blu)	sosta residenti (strisce bianche)	sosta riservata utenze deboli (strisce gialle)	sosta riservata c/s (strisce gialle)	sosta riservata altro	TOTALE (somma di A+B+C+D+E+F+G)	di cui in ZTL	di cui in parcheggi di interscambio treno-auto
Parcheggi pubblici su area attrezzata	Nota 11							0		
Parcheggi su strada								0		
Autorimesse a gestione privata aperte al pubblico										

Note

ORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA NELL'INTERO COMUNE

Fonte

	A	B	C	D	E	F	G				
Tipo di sede N. Posti Auto disponibili per la sosta	libera	Disco orario (non a pagamento)	a pagamento (strisce blu)	sosta residenti (strisce bianche)	sosta riservata utenze deboli (strisce gialle)	sosta riservata c/s (strisce gialle)	sosta riservata altro	TOTALE (somma di A+B+C+D+E+F+G)	di cui in ZTL	di cui in parcheggi di interscambio treno-auto	di cui in parcheggi di interscambio BUS-AUTO
Parcheggi pubblici su area attrezzata								0			
Parcheggi su strada								0			
Autorimesse a gestione privata aperte al pubblico											

Note



ORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA

SOSTA A PAGAMENTO

Nota 12

Fonte

--

	Ambito di riferimento	
	Centro storico	Intero comune (escluso centro storico)
tariffa media oraria E/ora		
tariffa media oraria in parcheggio di interscambio E/ora		
durata media disco orario in minuti		

SOSTA MOTOVEICOLI E BICICLETTE

Fonte

--

	Ambito di riferimento	
	Centro storico	Intero comune
n. stalli per motoveicoli		
n. stalli per biciclette		

Note

--

LIVELLO DI SERVIZIO

	Ambito di riferimento		Fonte
	Centro storico	Intero comune	
Velocità commerciale TPL in Km/h servizio urbano Nota 13			
N° totale incroci semaforizzati			
di cui N° incroci semaforizzati con centrale di controllo traffico (Traffic Control Centre)			
di cui N° incroci semaforizzati con controllo dinamico del traffico			
di cui N° Incroci semaforizzati con priorità al mezzo pubblico			
sistemi di controllo elettronici per le corsie preferenziali del TPL			
Frequenza media linee TPL del servizio urbano-in minuti Nota 14			
Arco orario medio giornaliero (feriale) di effettuazione del servizio urbano (in ore) Nota 15			
N° Incroci a rotonda			

AUTORIZZAZIONI DI ACCESSO ALLA ZTLNota 16

Fonte

	Ambito di riferimento
	Centro storico
residenti n°	
orari di accesso per i residenti	
carico e scarico merci n°	
orari d'accesso per carico e scarico merci	
altri n°	
orari di accesso per altri	

Note

IMPATTI

Fonte

INCIDENTALITA'

	Ambito di riferimento
	Centro storico
n. incidenti	
NUMERO MORTI	
di cui pedoni	
di cui ciclisti	
NUMERO FERITI	
di cui pedoni	
di cui ciclisti	
autoveicoli coinvolti	
autobus-tram coinvolti	
veicoli merci coinvolti	
ciclisti coinvolti	
ciclomotori motocicli coinvolti	
altri mezzi coinvolti	

Fonte

Provvedimenti di limitazione del traffico

Nota 17

Note

**CONSUMI ENERGETICI****CARBURANTE EROGATO MEZZI PUBBLICI (SERVIZIO URBANO)**

Fonte

	Ambito di riferimento
	Intero comune
liquido in 1.000 l.	
metano in mc	
gpl in l.	
elettrico in kWh	
altro da specificare	

Note



**QUALITA' DEL SERVIZIO URBANO
QUALITA' EROGATA**

Fonte

REGOLARITA' E PUNTUALITA' DEL SERVIZIO URBANO

	Ambito di riferimento
	Intero bacino
Numero delle corse programmate	
Numero delle corse effettuate	
% corse in orario (0-5') ore di punta	
% corse in ritardo (5-10') ore di punta	

ACCESSIBILITA' AL SERVIZIO URBANO

	Intero bacino
numero punti vendita biglietti	
numero titoli venduti a bordo	
call center SI/NO	
internet SI/NO	
numero distributori automatici	
Numero paline totali	
di cui con gli orari di transito in tempo reale	
Numero pensiline	
Numero fermate attrezzate con orari, grafo rete, posti a sedere, illuminazione, bacheca informativa...	
Numero punti informativi anche telematici	

RECLAMI DEL SERVIZIO URBANO PER TIPO DI DISSERVIZIO

	Intero bacino
Numero reclami anno	
di cui corsa non effettuata	
di cui comportamento del personale	
di cui scarsa reperibilità biglietti	
di cui scarso comfort del mezzo	
altri	

SANZIONI DEL SERVIZIO URBANO

	Intero bacino
numero sanzioni amministrative applicate	
numero corse controllate	



QUALITA' DEL SERVIZIO URBANO

QUALITA' PERCEPITA

Nota 18

Fonte

		Ambito di riferimento
		Intero comune
Aspetti del servizio ENDOGENI	Indice di Customer Satisfaction	
Aspetti del servizio ESOGENI	Indice di Customer Satisfaction	
Aspetti del servizio di RELAZIONE	Indice di Customer Satisfaction	

Note

Per tutti gli **strumenti di pianificazione** fare riferimento allo strumento di più recente adozione (Piano o aggiornamento generale).

[Ritorna al modulo rif. Nota 1](#)

Il centro storico comprende la superficie relativa al nucleo centrale del solo comune capoluogo, compresa entro i viali di circonvallazione e delimitata o supportata da infrastrutture con analoghe caratteristiche. In linea di massima corrispondente alla Zona A del capoluogo individuata dagli strumenti urbanistici vigenti e comunque da perimetrare tenendo presente la corrispondenza con le sezioni del censimento ISTAT.

L'intero comune comprende il territorio di tutto il comune compreso, il centro storico se non diversamente specificato.

[Ritorna al modulo rif. Nota 2](#)

Con riferimento al dato "ZTL AL NETTO DELLE AREE PEDONALI (IN KMQ)": è da intendersi come area ZTL lorda complessiva, ossia comprese le superfici ivi incluse eventualmente occupate da immobili e altri manufatti. A tale area deve poi essere sottratta la superficie adibita ad aree pedonali.

[Ritorna al modulo rif. Nota 3](#)

Le zone 30 (introdotte dal Codice della Strada e dalla Direttiva PUT del 1995) sono così definite: "quell'area della rete stradale urbana dove il limite di velocità è di 30 Km/h (invece dei normali 50 nelle città)". Il codice prevede i cartelli segnaletici ai fini della sicurezza, ma non esplicitate opere dossi, segnaletici/rallentamenti per percorsi ciclo-pedonali ecc.) che sono però auspicabili.

[Ritorna al modulo rif. Nota 4](#)

Pista ciclabile in sede propria

Percorso ciclabile ad unico o a doppio senso di marcia, fisicamente separato dalle sede stradale, ove circolano i veicoli a motore, mediante idonei spartitraffico rialzati; comprese le piste ciclabili contigue al marciapiede (figura I1 92/a art.122 Reg. Cd) ed i percorsi pedonali e ciclabili (figura I1 92/b art.122 Reg. CdS). Nel caso di percorsi monodirezionali su entrambi i lati della strada, lo sviluppo chilometrico deve essere riferito alla strada stessa, senza dunque duplicare il percorso ciclabile.

Pista ciclabile in corsia riservata

Percorso ciclabile ad unico o a doppio senso di marcia, separato dalla carreggiata stradale da elemento valicabile, in genere costituito da una striscia di demarcazione longitudinale (figura I1 427/b art.140 Reg. CdS).

Nel caso di percorsi monodirezionali su entrambi i lati della strada, lo sviluppo chilometrico deve essere riferito alla strada stessa, senza dunque duplicare il percorso ciclabile.

Percorso in sede promiscua pedonali e ciclabili

Identificabili con la figura I1 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate o protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili;
- b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc..

Percorso in sede promiscua ciclabili e veicolare

Tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e per tanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza dagli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità – in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi- ecc) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti del traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

[Ritorna al modulo rif. Nota 5](#)

Il dato "km di rete di tpl" è da intendersi come sommatoria semplice delle tratte (successione di archi/nodi) della rete viaria su cui transita almeno una linea di TPL. I tratti di rete comuni a diverse linee vanno contati una sola volta. Analogamente vanno considerati solo una volta i tratti di andata e ritorno se avvengono sullo stesso percorso.

[Ritorna al modulo rif. Nota 6](#)

Il dato "veicoli-km totali", come da relativa certificazione e di cui al Rapporto consuntivo annuale di Agenzia, è da intendersi come sommatoria dei km di servizio offerti al pubblico, al netto delle cosiddette "corse tecniche" (ad esempio, trasferimenti a vuoto da/per deposito). Tali km devono inoltre essere calcolati come sommatoria dei km di servizio relativi al solo servizio qualificato come urbano.

[Ritorna al modulo rif. Nota 7](#)

I "posti-km del servizio urbano" sono calcolati moltiplicando i posti medi offerti per i veicoli-km.

[Ritorna al modulo rif. Nota 8](#)

Oltre a fornire i dati richiesti (km e ore di disponibilità), descrivere le modalità di offerta innovativa (es: bus a chiamata ecc.) nelle osservazioni a fondo pagina.

[Ritorna al modulo rif. Nota 9](#)

Per le definizioni delle categorie delle strade fare riferimento all'art.2 del D.LGS. 30 aprile 1992, n.285: "Nuovo Codice della Strada" e successive modifiche e integrazioni.

[Ritorna al modulo rif. Nota 10](#)

Con riferimento al dato "Parcheggi pubblici": il computo del numero dei posti auto è da riferirsi ad aree attrezzate a raso o in struttura, piazze/sedi proprie delimitate (su suolo pubblico o privato ad uso pubblico), con esclusione di quelli posti su carreggiata stradale, da segnalarsi separatamente in apposito riquadro.

[Ritorna al modulo rif. Nota 11](#)

Breve descrizione della politica tariffaria sulla sosta nelle zone interne ed esterne al centro storico con riferimento in particolare alla ZTL e all'interscambio.

[Ritorna al modulo rif. Nota 12](#)

La velocità commerciale è data dal rapporto tra i km di servizio di TPL e le ore effettive di guida, riferiti ai soli servizi classificati come urbani.

[Ritorna al modulo rif. Nota 13](#)

Ottenuta sommando il prodotto delle frequenze delle singole linee del servizio urbano per i rispettivi veicoli-km, diviso la somma dei veicoli-km.

[Ritorna al modulo rif. Nota 14](#)

Con riferimento al dato "Arco orario medio giornaliero (feriale) di effettuazione del servizio urbano (in ore)": ove sensibilmente diversi, in calce alla tabella in apposita nota precisare distintamente l'arco orario medio giornaliero relativo ai periodi invernale ed estivo.

[Ritorna al modulo rif. Nota 15](#)

In caso di autorizzazioni a validità giornaliera, convertire tale dato in equivalente annuo (dividendo per 365) e sommare il dato così ottenuto a quello relativo alle autorizzazioni annue. Il dato relativo alle autorizzazioni giornaliere dovrà inoltre essere indicato in apposita nota integrativa in calce alla tabella.

[Ritorna al modulo rif. Nota 16](#)

Riportare il numero di giorni riferiti all'anno di rilevazione facendo riferimento ai provvedimenti di limitazione del traffico tipo domeniche senz'auto, circolazione solo mezzi catalizzati, targhe alterne, ecc..., con eventuali osservazioni a fondo pagina sul dato riportato.

[Ritorna al modulo rif. Nota 17](#)

Il modello di Qualità Percepita preso a riferimento sintetizza i fattori della qualità del servizio in tre gruppi principali, cui corrisponde la valutazione di altrettanti indici di sintesi intermedi ossia di "Customer satisfaction complessivi di gruppo", riferiti ad aspetti endogeni, esogeni e di relazione con i clienti. L'elencazione che segue ha carattere indicativo ed esemplificativo ed è intesa a garantire l'omogeneità e comparabilità dei risultati.

Gli aspetti del servizio "endogeni" sono:

- 1) Sicurezza del viaggio;
- 2) Sicurezza personale e patrimoniale cioè pericolo di furti, danni, molestie...;
- 3) Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi;
- 4) Comfort del viaggio;
- 5) Qualità del servizio agli sportelli e biglietterie;
- 6) Prezzo dei biglietti e degli abbonamenti in rapporto al servizio fornito;
- 7) Attenzione del gestore del servizio alla tutela dell'ambiente;
- 8) Capillarità dei punti vendita di biglietti e abbonamenti.

Gli aspetti del servizio "esogeni" sono:

- 9) regolarità del servizio, cioè frequenza e puntualità del servizio;
- 10) livello di integrazione con gli altri mezzi pubblici, cioè la presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici ;
- 11) velocità media di percorrenze delle linee;
- 12) vicinanza della fermata/stazione dalla propria abitazione.

Gli aspetti del servizio di "relazione" sono:

- 13) informazioni alla clientela, cioè loro diffusione e tempestività;
- 14) cortesia del personale;
- 15) competenza del personale viaggiante;
- 16) tempo di risposta ai reclami.

[Ritorna al modulo rif. Nota 18](#)

ALLEGATO 3 - Note esplicative dell'Accordo

Si riportano alcune note esplicative di alcuni dati che vengono monitorati nel Rapporto consuntivo annuale.

Viaggiatori

In via transitoria e fino alla rilevazione puntuale degli utilizzi derivante dall'applicazione del sistema STIMER, il numero dei viaggiatori equivalenti è ottenuto moltiplicando il numero dei titoli venduti, come identificati con DGR. 309/97, per i coefficienti convenzionali di loro presunto utilizzo. Gli abbonamenti annuali sono trasformati in equivalenti abb. mensili (es. 11 abb. mensili = 1 abb. ann.) a cui è applicato, ai fini del calcolo dei viaggiatori, il coefficiente di riferimento dell'abb. mensile. Tali coefficienti sono stati determinati a livello regionale, in aderenza con il metodo di rilevazione ministeriale.

Si riportano di seguito i principali coefficienti di trasformazione:

SERVIZIO URBANO	Coeff.	SERVIZIO EXTRAURBANO	Coeff.
Corsa semplice oraria	1,4	Corsa semplice	1
Abb.mensile personale	100	Abb. Settimanale	12
Abb. Mensile studenti	85	Abb. Mensile personale	50
Quota cum. Mensile/studenti	80	Annuale personale	600
Abb. Annulae personale/agevolati	1.100		

Gli altri tipi di titoli di viaggio che non rientrano nelle tipologie sopraindicate, sono trasformati sulla base della soglia di convenienza del prezzo prendendo a riferimento la corsa semplice o l'abbonamento mensile.

Ricavi Tariffari

Il dato è così individuato:

ABBONAMENTI + ALTRI TITOLI DI VIAGGIO + BIGLIETTI PREFERENZIALI
+ INTEGRAZIONI TARIFFARIE (ex legge 160/89)

I ricavi tariffari sono ottenuti mediante la moltiplicazione del prezzo del titolo deliberato dall'Ente competente per il numero dei titoli di viaggio venduti nell'anno.

Il prezzo del titolo, in base ai disposti del D.Lgs. 328 del 29/9/1997, è calcolato al netto dell'IVA al 10%.

Ricavi da traffico

I ricavi da traffico sono il risultato dei ricavi tariffari del bacino, secondo la specificazione più sopra riportata, con l'aggiunta delle seguenti voci:

TRASPORTO BAGAGLI
CANONI POSTALI
TRASPORTO MERCI
PUBBLICITA' E SANZIONI VIAGGIATORI

e togliendo le seguenti:

SCONTI ABBUONI PASSIVI
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI PER INTEGRAZIONI TARIFFARIE

I ricavi così ottenuti per singolo bacino vengono successivamente ridefiniti, attribuendo alle sole imprese private minori, ove presenti in base ai contratti di servizio in essere, una maggiorazione dell'1,5% dei ricavi tariffari, compensativa delle sopraindicate voci positive e negative, necessarie per ricondurre i ricavi tariffari a quelli da traffico.

Costi Operativi Orari

Il dato base è riferito al costo operativo orario medio di bacino rispetto al totale dei gestori operanti nel bacino stesso, e ai costi di funzionamento dell'Agenzia, in quanto e per quanto riferibili alle attività di base previste dalla LR 30/1998. Il costo operativo orario è il risultato del rapporto:

COSTI TOTALI DI ESERCIZIO / ORE EFFETTIVE DI GUIDA.

I COSTI TOTALI DI ESERCIZIO sono così calcolati (DGR 309/1997):

COSTI DI MANUTENZIONE + COSTI MOVIMENTO + COSTI COMMERCIALI +
COSTI DI STRUTTURA (sono esclusi oneri finanziari e
straordinari).

LE ORE EFFETTIVE DI GUIDA sono così calcolate:

SOMMATORIA DELLA DURATA DEI TURNI (*) depurata da:

- SOSTE AI CAPOLINEA SUPERIORI AI 5 MINUTI;
- TEMPI ACCESSORI;
- TEMPI PER I TRASFERIMENTI A VUOTO, COME RISULTANTI DAL
PROGRAMMA DI ESERCIZIO DELLE LINEE SU CUI SI EFFETTUA
IL TURNO.

(*)Per la determinazione della DURATA DEL TURNO si applica la
seguente formula:

$$\text{Durata turno} = \frac{39}{6} \left(1 + \frac{\text{N. riposi/anno} - 52}{365 - \text{N. Riposi/anno}} \right)$$

Velocità commerciale media ponderata.

I valori ponderati della velocità commerciale indicati sono
quelli di bacino. Si riferiscono distintamente, al servizio
urbano/suburbano, da un lato, e ai servizi di bacino e
interbacino, dall'altro. Il dato base è relativo all'anno 2006,
come risultante dai rapporti consuntivi annuali predisposti
dalle Agenzie Locali per la mobilità.

La velocità commerciale media ponderata deve essere calcolata
secondo il seguente procedimento:

Velocità commerciale del singolo esercente distinta tra
Servizio urbano e Servizio extraurbano:

$$V_1 = \frac{1,08 * km_1}{\text{(ore effettive di guida)}}$$

in cui

km₁= chilometri servizi al pubblico, minimi e aggiuntivi distinti tra Urbani ed Extraurbani;

1,08=coefficiente correttivo introdotto per tenere conto delle micrososte (inferiori ai 5 minuti).

Si specifica inoltre che i dati relativi ai km. e alle ore comprendono eventuali percorrenze e ore di servizio effettuate in rapporto di subconcessione / subaffidamento.

Il dato relativo ai km. è desunto dal rapporto consuntivo annuale di cui all'art.22 del presente Accordo, mentre per le ore effettive di guida si fa riferimento alla specificazione fornita nell'ambito del punto precedente (costi operativi orari).

La Velocità commerciale ponderata Urbana del bacino risulterà dall'applicazione della seguente formula, che sarà applicata anche per il calcolo della Velocità commerciale ponderata Extraurbana:

$$V_{U-E \text{ BACINO}} = \frac{V_1 * Km_1 + V_2 * Km_2 + \dots + V_n * Km_n}{Km_1 + Km_2 + \dots + Km_n}$$

Parco mezzi

Per parco effettivamente in esercizio si intende quello che ha contribuito alla produzione del servizio. Per entrare in questa definizione il parametro minimo di riferimento è che l'autobus sia autorizzato per l'esercizio dei servizi di linea e sottoposto alla revisione annuale obbligatoria con esito positivo. La procedura di rilevazione/trasmisione dati è quella regionale in vigore. La data di invio prevista è il giorno 10 dei mesi di aprile e settembre di ogni anno.



ALLEGATO 4 - DATI ECONOMICO GESTIONALI DI BACINO

DATI IDENTIFICATIVI BACINO E RENDICONTAZIONE

BACINO

AGENZIA LOCALE:

ANNO CONSUNTIVAZIONE:

REFERENTE:

LEGENDA PER LA COMPILAZIONE DEI MODULI

DATI ECONOMICI

DATI TECNICI

CELLE DI INPUT (da compilare)

CELLA DI OUTPUT (non modificabile)

NOTE PER LA COMPILAZIONE:

Si rimanda all'Allegato 3 degli Accordi di Programma 2011-2013 per le note esplicative per la rilevazione dei dati e dei parametri richiesti nel presente file.

Foglio "Riepilogo"**Contributi / Corrispettivi Enti Locali**

Tutte le risorse afferenti al TPL e conferite all'Azienda affidataria, sia direttamente via Agenzia (la norma) sia indirettamente a cura degli EL (l'eccezione) devono trovare riscontro nel presente modello con apposita annotazione a margine (colonna note) e commentate dettagliatamente nella Relazione annuale. Analogamente devono trovare richiamo e apposita annotazione sia le risorse trasferite dagli EL in forma contributiva sia quelle trasferite in forma di corrispettivo (ossia a fronte fattura), precisandone la consistenza e collocazione nel conto economico riclassificato.

Costi funzionamento

Si tratta di un dato complessivo risultante dalla somma delle voci del "costo del personale", "costi degli organi sociali", "altri costi" e gli eventuali "ammortamenti". La casella "ammortamenti" deve riportare l'importo al netto dei contributi pubblici e dell'utilizzo di fondi /riserve accantonati: trattasi, in sostanza, di evidenziare i costi che effettivamente gravano sull'esercizio e che dovrebbero trovare riscontro nel Conto Economico Riclassificato di Agenzia.

Conto Fonti e Impieghi

Vengono messe a confronto tutte le risorse che afferiscono al sistema TPL e tutte le risorse che il sistema TPL spende, di cui deve essere verificata la quadratura da parte dell'Agenzia, prima che si rendano necessari dei controlli e approfondimenti a cura RER. Il risultato dovrebbe chiudere a "zero", in caso contrario, ossia in presenza di un valore diverso da zero, si rende evidente la necessità per l'Agenzia di effettuare propri controlli e approfondimenti sui dati inseriti e di identificarle le modifiche e revisioni del caso. Il valore inserito nella cella Contratto di Servizio deve tenere conto delle indicazioni riportate nella successiva nota "Contratto di servizio".

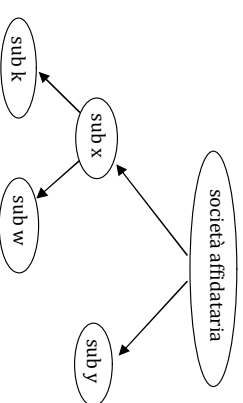
Foglio "Affidatari Gestori"

In caso di società affidataria costituita in società consortile o in Ati, nella tabella devono essere inseriti distintamente i dati di ogni società appartenente alle stesse con riferimento al servizio svolto e al relativo personale impiegato.

Foglio "Subaffidatari"

I dati riportati devono riferirsi ai singoli contratti di subaffidamento sottoscritti dalla società affidataria. Le società subaffidatarie titolari del contratto di subaffidamento dovranno presentare i dati aggregati (riferiti al servizio svolto e al personale impiegato) di tutte le aziende che svolgono il servizio oggetto del contratto stesso.

Esempio:



I dati forniti dal sub x (titolare del contratto di subaffidamento) dovranno comprendere anche quelli della società sub k e sub w.

Foglio "Contratto di servizio"

I dati inseriti devono riguardare esclusivamente il Cds dell'anno di riferimento. Eventuali differenze rispetto a quanto esposto nel Conto Economico riclassificato (adeguamenti, premi, penali, etc. riferiti ai Cds degli esercizi precedenti) dovranno essere commentate nella Relazione consuntiva annuale.

RELAZIONE CONSUNTIVA ANNUALE DI AGENZIA - DATI DI BACINO OGGETTO DI MONITORAGGIO

AGENZIA
ANNO
REFERENTE

NB - I dati nella scheda dovranno essere argomentati nella Relazione Consuntiva Annuale di bacino

Legenda

dati economici

dati tecnici

da compilare

dati output

DESCRIZIONE DATI RICHIESTI	UNITA'	DATO	Note (per dettagli di metodo vedi All.3 Accordi di Programma 2007 - 2010)
Dati economico-gestionali di bacino			
Contributi/Corrispettivi EL complessivi	Euro	0,00	descrivere dettaglio nelle righe che seguono e commentare nella Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
di cui per:			
Servizi Aggiuntivi	Euro		Potenziamento o prolungamento servizi esistenti e introduzione di nuovi servizi, siano essi servizi di linea o a chiamata, inclusi i contributi erogati per ragioni di scarsa efficacia
Contributi Enti Locali (art.8, c.2 - ADP)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Integrazione tariffaria per estensione del titolo urbano	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Integrazione tariffaria Legge 160/89 (esci; contributi RER)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Contributi a sostegno costi di gestione	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Contributo cantierizzazioni	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Trasporto disabili (ove TPL)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(Inserire altre causali)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(Inserire altre causali)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(Inserire altre causali)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(Inserire altre causali)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(Ricavi tariffari)	Euro		formule descrittive e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
di cui per integrazione tariffaria	Euro		vedi procedura titoli e All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Ricavi da traffico	Euro		vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Costi totali di esercizio di bacino	Euro		vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Costi operativi orari	Euro		vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Costi di esercizio al netto ammortamenti escluso Agenzia	Euro		vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Rapporto Ricavi traffico / Costi di esercizio (netto amm. li - esci; Agenzia)	%		vedi procedura titoli e All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Viaggiatori trasportati	unità		vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva	h		vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva urbana	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva extraurbana	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Velocità commerciale media	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo")
Velocità commerciale urbana	km/h		media ponderata dai diversi servizi urbani (vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo")
Velocità commerciale extraurbana	km/h		media ponderata dai servizi extraurbani (vedi All. 3 degli Accordi di Programma "Note esplicative dell'Accordo")
Dati sul personale degli Affiliati / Gestori			
Addetti TPL	unità	0	dato complessivo di bacino (descrivere dettaglio nella Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati)
di cui Autisti TPL	unità	0	Personale diretto e indiretto addetto ai servizi TPL minimi e aggiuntivi autoflowiani erogati nel bacino (vedi sopra Addetti TPL)
Costo totale addetti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
di cui Costo totale autisti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Autisti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Totale Salari e stipendi addetti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Totale generale addetti aziendali (TPL e non)	unità	0	Addetti TPL e personale aziendale addetto ad altri servizi non a contributo (ad es. automeggio, sosta, tributi, ecc.)
Totale salari e stipendi del Totale generale addetti (TPL e non)	Euro	0,00	(vedi Totale generali Addetti, TPL e non)
Dati sul personale delle Aziende Subaffidatarie			
Addetti TPL	unità	0	Personale diretto e indiretto addetto ai servizi TPL minimi e aggiuntivi autoflowiani erogati nel bacino
di cui Autisti TPL	unità	0	(vedi sopra Addetti TPL)
Costo totale addetti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
di cui Costo totale autisti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Autisti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)

RELAZIONE CONSUNTIVA ANNUALE DI AGENZIA - DATI DI BACINO OGGETTO DI MONITORAGGIO

AGENZIA
ANNO
REFERENTE

NB - I dati nella scheda dovranno essere argomentati nella Relazione Consuntiva Annuale di bacino

Legenda

dati economici

dati tecnici

da compilare

dati output

DESCRIZIONE DATI RICHIESTI	UNITA'	DATO	Note [per dettagli di metodo vedi All.3 Accordi di Programma 2007 - 2010]
Dati di Agenzia			
Totale generale addetti (TPL e non)	unità		
di cui Addetti TPL	unità		
Componenti Consiglio Amministrazione	unità		
Componenti Collegio Sindacale/Collegio Revisori	unità		
Costi funzionamento	Euro	0,00	Dato complessivo
di cui			
Costo totale addetti (TPL e non)	Euro		(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
di cui Costo totale addetti TPL	Euro		(vedi Totale generali Addetti Agenzia, TPL e non, costo al lordo dei contributi CCNL)
Indennità CDA	Euro		
Indennità Collegio Sindacale/Collegio Revisori	Euro		
Ammortamenti	Euro		
Altri costi TPL	Euro		Dato al netto dei contributi e dell'utilizzo fondi / riserva accantonati
Dati sul servizio TPL erogato (consuntivi)			
Percorrenze totali certificate	vettkm	0	Servizi minimi e aggiuntivi, (escluso percorrenze a vuoto)
di cui Percorrenze urbane	vettkm		(vedi sopra percorrenze totali)
di cui Percorrenze extraurbane	vettkm		(vedi sopra percorrenze totali)
Percorrenze Servizi Aggiuntivi contributi degli EL	vettkm	0	Percorrenze aggiuntive ai servizi minimi (escluso percorrenze a vuoto) contribute dagli EL
Percorrenze Subaffidate certificate	vettkm	0	Servizi minimi e aggiuntivi, (escluso percorrenze a vuoto)
di cui Percorrenze Subaffidate urbane	vettkm	0	(vedi sopra percorrenze subaffidate)
di cui Percorrenze Subaffidate extraurbane	vettkm	0	(vedi sopra percorrenze subaffidate)
Conto Fonti & Impieghi			
Contributi complessivi (RER, EELL, etc.)	Euro		
Ricavi da Traffico	Euro	0,00	dato complessivo di bacino (descrivere dettaglio nella Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati) solo per contratti Gross-Cost
Totale delle Fonti	Euro		
Costi funzionamento	Euro		
Contratto di Servizio	Euro		
Totale degli Impieghi	Euro	0,00	inserire importo di competenza dell'annualità di riferimento (vedi Note)

AGENZIA LOCALE:
ANNO CONSUNTIVAZIONE:
REFERENTE:

Legenda
dati economici
dati tecnici
da compilare
dati output

Dati sui servizi ad alto contenuto di innovazione e flessibilità

Modello organizzativo 1			
Percorrenze	vett*km		Precisare se effettuati in modalità taxi, servizi a chiamata, servizi su prenotazione, altro (specificare) - Commentare nella Relaz. Consuntiva Annuale Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto) vedi procedura titoli vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo" vedi procedura titoli
Viaggiatori trasportati	unità		
Ore effettive di guida	h		
Ricavi tariffari	euro		
di cui per integrazione tariffaria	euro		
Costi totali di esercizio	euro		
Costi operativi orari	euro		
Modello organizzativo 2			
Percorrenze totali certificate	vett*km		Precisare se effettuati in modalità taxi, servizi a chiamata, servizi su prenotazione, altro (specificare) - Commentare nella Relaz. Consuntiva Annuale Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto) vedi procedura titoli vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo" vedi procedura titoli
Viaggiatori trasportati	unità		
Ore effettive di guida	h		
Ricavi tariffari	euro		
di cui per integrazione tariffaria	euro		
Costi totali di esercizio	euro		
Costi operativi orari	euro		
Modello organizzativo 3			
Percorrenze totali certificate	vett*km		Precisare se effettuati in modalità taxi, servizi a chiamata, servizi su prenotazione, altro (specificare) - Commentare nella Relaz. Consuntiva Annuale Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto) vedi procedura titoli vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo" vedi procedura titoli
Viaggiatori trasportati	unità		
Ore effettive di guida	h		
Ricavi tariffari	euro		
di cui per integrazione tariffaria	euro		
Costi totali di esercizio	euro		
Costi operativi orari	euro		
Modello organizzativo 4			
Percorrenze totali certificate	vett*km		Precisare se effettuati in modalità taxi, servizi a chiamata, servizi su prenotazione, altro (specificare) - Commentare nella Relaz. Consuntiva Annuale Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto) vedi procedura titoli vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo" vedi procedura titoli
Viaggiatori trasportati	unità		
Ore effettive di guida	h		
Ricavi tariffari	euro		
di cui per integrazione tariffaria	euro		
Costi totali di esercizio	euro		
Costi operativi orari	euro		

Dati di dettaglio sul Contratto di Servizio (vedi Note)							
Ragione sociale società affidataria	Corrispettivo base previsto	Adeguamenti / conguagli del corrispettivo*	Premi	Penali **	Corrispettivo erogato	Percorrenze previste Cds	Percorrenze effettivamente svolte
					0,00		
					0,00		
					0,00		
TOTALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0

* Descrivere dettaglio (es. Istat, maggiori costi carburante, servizi aggiuntivi,..)

Legenda
 dati economici
 dati tecnici
 da compilare
 dati output

AGENZIA LOCALE:
 ANNO CONSUNTIVAZIONE:
 REFERENTE:

PRECONSUNTIVO ANNO IN CORSO

DESCRIZIONE DATI RICHIESTI

DESCRIZIONE DATI RICHIESTI	UNITA'	DATO	Note (per dettagli di metodo vedi All.3)
Dati economico-gestionali di bacino			
Contributi/Corrispettivi EL complessivi	Euro	0,00	descrivere dettaglio nelle righe che seguono e commentare nella Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
di cui per			
Servizi Aggiuntivi	Euro		Potenziamento o prolungamento servizi esistenti e introduzione di nuovi servizi, siano essi servizi di linea o a chiamata, inclusi i contributi erogati per ragioni di scarsa efficacia
Contributi Enti Locali (art.8, c. 2 - AdP)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Integrazione tariffaria per estensione del titolo urbano	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Integrazione tariffaria Legge 160/89 (escl. contributi FER)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Contributi a sostegno costi di gestione	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Contributo canonicizzazioni	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Trasporto disabili (ove TPL)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Rapporto Consuntivo Annuale e suoi allegati
Ricavi tariffari	Euro		vedi procedura titoli e All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
di cui per integrazione tariffaria	Euro		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Ricavi da traffico	Euro		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Costi totali di esercizio	Euro		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Costi operativi orari	Euro		vedi procedura titoli e All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Viaggiatori trasportati	unità		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva urbana	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva extraurbana	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Velocità commerciale media	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
Velocità commerciale urbano	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
Velocità commerciale extraurbano	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
Dati sul servizio TPL			
Percentenze totali	vetr*km	0,00	Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percentenze a vuoto)
di cui Percentenze urbane	vetr*km		(vedi sopra percentenze totali)
di cui Percentenze extraurbane	vetr*km		(vedi sopra percentenze totali)
Percentenze Servizi Aggiuntivi contributi dagli EL	vetr*km		Percentenze aggiuntive ai servizi minimi (escluso percentenze a vuoto) contribute dagli EL
Percentenze Subaffidate certificate	vetr*km	0,00	Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percentenze a vuoto)
di cui Percentenze Subaffidate urbane	vetr*km		(vedi sopra percentenze subaffidate)
di cui Percentenze Subaffidate extraurbane	vetr*km		(vedi sopra percentenze subaffidate)

COMUNICATO REDAZIONALE

Si comunica che con Legge regionale 6 luglio 2009, n. 7 (pubblicata nel BUR n. 117 del 7 luglio 2009) il Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, dal 1 gennaio 2010, è redatto esclusivamente in forma digitale e consultabile on line. La Regione Emilia-Romagna garantisce l'accesso libero e gratuito a tutti i cittadini interessati tramite il proprio sito **<http://bur.regione.emilia-romagna.it>**

La consultazione gratuita del BURERT dal 1 gennaio 2010 è garantita anche presso gli Uffici Relazioni con il Pubblico e le Biblioteche della Regione e degli Enti Locali.

Presso i Comuni della Regione è inoltre disponibile in visione gratuita almeno una copia stampata dell'ultimo numero. È sempre possibile richiedere alla Redazione del BURERT l'invio a mezzo posta di una copia della pubblicazione dietro apposito pagamento in contrassegno.