

BACINO DI FERRARA

ACCORDO DI PROGRAMMA

PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

E

PER I SERVIZI MINIMI AUTOFILOVIARI

PER IL PERIODO 2007-2010

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 Ferrara, di seguito denominata Provincia, codice fiscale n.00334500386 rappresentata dal suo Presidente pro-tempore Piergiorgio Dall'Acqua;

il Comune di Ferrara, di seguito denominato Comune, codice fiscale n.00297110389, rappresentato dal Sindaco Gaetano Sateriale;

la Agenzia Mobilità e Impianti, di seguito denominata Agenzia, codice fiscale n.01602780387, rappresentata dal suo Presidente Giuseppe Ruzziconi;

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 e quindi, la finalizzazione delle politiche del trasporto pubblico e della mobilità urbana al conseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria rappresenta una scelta costante della Regione;
- 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 (di seguito denominati "Accordi") con gli Enti Locali e le loro Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale (di seguito denominate "Agenzie") per la riorganizzazione della mobilità 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 ai 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 30/98) e dell'Intesa sui servizi minimi (di seguito denominata

“Intesa”) tra la Regione Emilia–Romagna e gli Enti Locali (art.10, LR 30/98);

VISTI

- l'Atto di Indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 109 del 3 aprile 2007 (di seguito denominato “Atto di Indirizzo”);
- l'“Addendum all'anno 2010 dell'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale; delibera dell'Assemblea legislativa n. 109/2007; integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità”, di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 166 del 22 aprile 2008 (di seguito denominato “Addendum”);
- la Risoluzione dell'Assemblea legislativa n. 3100 del 22/01/2008, che impegna la Giunta regionale a percorrere tutte le azioni possibili per potenziare il trasporto pubblico locale ponendo il tema della mobilità sostenibile e della salvaguardia della qualità dell'aria tra le prioritarie politiche regionali tese a garantire l'equilibrio del territorio;
- la delibera della Giunta regionale n. 634 in data 5 maggio 2008 di approvazione dell'Intesa sui Servizi Minimi per il periodo 2007-2010;
- la delibera della Giunta regionale n. 1849 in data 26 novembre 2007 di “Stimer. Assegnazione e ripartizione contributi regionali per l'implementazione della tecnologia magnetica alle Agenzie locali per la mobilità e alle Società di trasporto pubblico locale e regionale della Regione Emilia-Romagna”;
- la delibera della Giunta regionale n. 637 in data 5 maggio 2008 di “Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità Stimer per il periodo 2008-2010; approvazione delle zone tariffarie”;
- la delibera della Giunta regionale n.1330 del 22 luglio 2008 inerente “Avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale (Stimer). Aspetti specifici che attengono i servizi ferroviari”;
- la delibera della Giunta regionale n. 803 del 3 giugno 2008, con cui sono state approvate le linee guida di azione regionale per lo sviluppo e completamento dell'Infomobilità pubblica, in collegamento con l'attuazione di STIMER e del “Travel planner” regionale;
- la delibera della Giunta regionale n. 1580 del 6 ottobre 2008, con cui sono state approvate le Linee guida dell'azione regionale per la mobilità sostenibile;
- gli annuali “Accordi di Programma sulla qualità dell'aria”, sottoscritti a partire dall'anno 2002, di cui l'ultimo sottoscritto in data 12 settembre 2008 tra la Regione Emilia Romagna, le Province e i Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, 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;

- i Piani di risanamento della qualità dell'aria, elaborati in tale ambito da tutte le nove Province dal 2005, sulla base delle deleghe ricevute dalla Regione;

RICHIAMATI

- gli obiettivi della politica comunitaria nel settore dei trasporti, elaborati prima con il "Libro bianco" del 12 settembre 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" e infine con la "Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo - Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente; riesame intermedio del Libro Bianco del 2001" del 22 giugno 2006, rivolti a produrre sistemi di trasporto che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, e in particolare a offrire un'elevata mobilità e protezione dell'ambiente, a favorire l'innovazione, a stabilire connessioni tra le politiche europee e gli impegni internazionali (Kyoto), a incrementare l'intermodalità tra i vari mezzi di trasporto;
- il "Libro verde - Verso una nuova cultura della mobilità urbana" del 25 settembre 2007, adottato dalla Commissione della Comunità Europea, che segna le tappe di un piano europeo per la mobilità urbana, incentrato sulle tematiche della fluidificazione del traffico e del trasporto urbano accessibile e sicuro per gli abitanti delle città europee;
- la Comunicazione, adottata dalla Commissione della Comunità europea il 29 novembre 2000, "Il Libro Verde: verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico", sostanzialmente confermata dal Piano d'azione del Consiglio Europeo (2007-2009) "Politica Energetica per l'Europa" del 8-9 marzo 2007, che orienta l'azione degli Stati membri dell'Unione Europea all'individuazione, sviluppo, diffusione dell'uso di fonti alternative alla benzina e al gasolio e per il contenimento dei consumi energetici;
- la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 21 maggio 2008, pubblicata sulla G.U. 152 dell'11/6/2008, relativa alla qualità dell'aria e per un'aria più pulita in Europa che, oltre ad introdurre un nuovo indicatore, il PM_{2,5}, definisce criteri e modalità per accedere a proroghe per quanto riguarda i valori-limite di biossido di azoto e benzene e deroghe a quelli del PM₁₀ rispetto ai limiti fissati e nei casi di condizioni climatiche sfavorevoli;
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001, che si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile, evidenziando le carenze del settore alle quali intende rispondere suggerendo indirizzi di politica dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'Unione Europea;
- le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità, presentate dal Ministero dei Trasporti nel novembre 2007, principale strumento della politica nazionale dei trasporti, nell'individuazione prioritaria degli obiettivi strategici di efficienza, sicurezza e sostenibilità;
- la legge 244 del 24 dicembre 2007, "Finanziaria 2008", che definisce una cornice giuridica che assicura strutturalità ai trasferimenti a favore del settore del trasporto pubblico per il periodo 2008-2010, garantendo i flussi finanziari mediante un meccanismo basato sulla

fiscalità, ovvero utilizzando una compartecipazione all'accisa sul gasolio per autotrazione e senza alcun inasprimento della pressione fiscale;

OSSERVATO CHE

la legge regionale 10 del 30 giugno 2008, "Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni":

- all'art. 24, comma 1, individua la chiara distinzione dei ruoli tra i soggetti titolari delle funzioni regolatorie e i soggetti gestori dei servizi, prevedendone l'adeguamento del sistema delle Agenzie locali per la mobilità, per le quali ha espressamente escluso la gestione dei servizi;
- all'art.24, comma 2, oltre a promuovere l'introduzione di un unico sistema tariffario integrato sull'intero territorio regionale, promuove l'aggregazione dei soggetti gestori dei trasporti pubblici autofiloviari;
- all'art. 25 stabilisce la riforma delle Agenzie locali per la mobilità, prevedendo, fra l'altro:
 - l'adozione di forme organizzative, quali società di capitali a responsabilità limitata a norma dell'art. 30 del Decreto Legislativo n. 267/2000;
 - lo scorporo delle attività gestionali (sosta, parcheggi, e accessi ai centri urbani), non strettamente connesse con le funzioni proprie attribuite dalla legge alle Agenzie stesse;
 - il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà della società di gestione da parte delle Agenzie;
 - il superamento delle funzioni di gestione della tariffazione e l'applicazione di modalità contrattuali che valorizzino la responsabilità imprenditoriale del soggetto gestore;
 - l'accorpamento degli ambiti territoriali ottimali;
 - la progettazione dei servizi sulla base di una stretta integrazione con gli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti locali;
- all'art. 27 modifica la legge regionale n. 30 del 1998, inserendo un nuovo art. 5 bis "Procedimento di approvazione del PRIT", prevedendo inoltre al comma 3 di modifica del comma 1 dell'art. 6 della L.R. 30/98, l'inserimento dei Piani di bacino tra gli strumenti di programmazione provinciale del settore trasporti.

RILEVATO CHE:

- la dimensione degli Investimenti per la Mobilità Urbana, attivati con gli Accordi di Programma triennali avviati a partire dal 1995, evidenzia la significatività dell'intervento regionale e dell'impegno degli Enti Locali e delle Agenzie, nonché delle relative Aziende/Consorzi presenti nei nove bacini provinciali, nei quali il finanziamento regionale di circa 130 milioni di Euro (escluse le quote per l'acquisto di nuovi mezzi) ha riguardato oltre 340 interventi, che hanno attivato investimenti stimati in circa 700 milioni di Euro;

- gli interventi finanziati dalla Regione hanno riguardato il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità nelle principali città, nell'ambito degli obiettivi di sostenibilità indicati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti;
- la Regione ha quindi cofinanziato in maniera significativa gli interventi sulla mobilità operati dagli Enti locali nelle principali aree urbane;
- il rinnovo del parco bus regionale, operato con i "piani autobus 2002 - 2004" di cui alle leggi 194/98 e 166/02, ha determinato un'evoluzione della presenza in regione di autobus a bassissimo impatto ambientale, per il quale sono stati attivati in totale finanziamenti regionali per oltre 100 milioni di Euro, che hanno portato alla sostituzione di circa 900 autobus, pari al 27% del parco regionale;

RILEVATO INOLTRE CHE:

- l'Atto di indirizzo ha individuato le priorità per gli interventi da includere negli Accordi di Programma che riguardano specificatamente il miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico nei diversi bacini provinciali, con l'obiettivo di incremento della velocità commerciale e della capacità di attrazione dei servizi, nonché il potenziamento della rete ciclo-pedonale per creare una vera alternativa modale all'uso del mezzo privato, sempre in stretto coordinamento con le politiche e le strategie emergenti nel contesto europeo e con le azioni previste negli annuali Accordi per la Qualità dell'Aria;
- tra gli obiettivi strategici l'Atto di Indirizzo ha indicato:
 1. la concertazione istituzionale come metodo per affrontare le questioni a tutti i livelli (europeo, nazionale, tra regioni confinanti, nonché quello più tradizionale dei rapporti con le istituzioni locali);
 2. la necessità di una stretta integrazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione di competenza degli enti locali e la programmazione e l'amministrazione del trasporto pubblico locale di bacino;
 3. la priorità agli investimenti volti a consentire una effettiva attrattività del trasporto pubblico per una diversione modale, rispetto al traffico veicolare privato;
 4. l'integrazione modale e tariffaria tra tutti i servizi di trasporto pubblico autofiloviari e ferroviari;

PRESO ATTO CHE L'ATTO DI INDIRIZZO:

- al par. 4.2 indica la necessità di costruire una rete di trasporto pubblico fondata sulla complementarietà fra autolinee e servizi ferroviari opportunamente gerarchizzati;
- al par. 9 pone l'accento sull'ulteriore sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari e per una ripresa della loro qualificazione, accompagnando le risorse nazionali con un incremento dei servizi regionali in proporzione di almeno il 20% nel triennio 2008-2010, e ciò anche in considerazione dell'adeguamento in corso degli assetti della società FER;

- al paragrafo 10 propone di dare risposta positiva alla richiesta emergente di nuovi servizi autofiloviari, che si riconoscono incrementati di almeno il 5%, nel triennio 2008-2010;

RITENUTO

- che risulti pertanto indispensabile definire gli elementi di concertazione per i servizi minimi autofiloviari per il periodo 2007-2010, secondo quanto previsto nella sopra richiamata Intesa;
- 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: fondamentale, a questo proposito, è la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'uso del mezzo pubblico, come le corsie riservate e controllate, i sistemi di preferenziamento semaforico e di gestione delle flotte del trasporto pubblico;
 - 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, con riferimento in particolare al Protocollo d'intesa del 23 settembre 2008 tra la Regione Emilia-Romagna e U.I.C.I. (Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti);
 - 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 e delle fasce più deboli della cittadinanza;
 - d. la promozione di una banca dati regionale dei possessori di contrassegno per disabili che permetta un utilizzo legittimo e controllato del medesimo su tutto il territorio regionale;
 - e. 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 e Trasporti della Regione Emilia-Romagna STIMER, il cui avvio è intervenuto nel settembre 2008, ed entrerà a regime entro il 2010;
 - f. 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;
 - g. 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;

- h. il potenziamento e la messa in rete dei percorsi ciclabili e pedonali prevalentemente in ambiti urbani e peri-urbani, nonché incremento di una rete di itinerari protetti e sicuri casa-scuola e casa-lavoro per agevolare l'uso prioritario della bicicletta per tutti gli spostamenti;
- i. la progettazione e la realizzazione degli interventi di *traffic calming*, con sostituzione degli incroci, anche semaforizzati, con rotatorie;
- j. 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" e verificando la redazione e l'attuazione dei Piani di spostamento casa-lavoro con possibilità di affidamento di tali attività all'Agenzia;
- k. la realizzazione e/o il potenziamento dei servizi integrativi e complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata, il *car sharing* e il *car pooling*;
- l. l'incentivazione al rinnovo del parco auto privato, come la trasformazione dei veicoli privati da benzina a metano/GPL, l'installazione dei filtri antiparticolato nei veicoli diesel, la sperimentazione di utilizzo dell'applicazione della tecnologie di veicoli e di carburanti elettrici e in generale, a basso impatto ambientale.

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 Ferrara.

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 nella premessa.
3. I contraenti si impegnano conseguentemente 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 2007-2010 dall'Intesa approvata con DGR 634 del 05/05/2008;
- b. la programmazione degli investimenti e la loro realizzazione per il biennio 2009-2010 a favore della mobilità sostenibile;
- c. il monitoraggio sullo stato di attuazione del programma degli interventi infrastrutturali 2009-2010, nonché di quelli precedentemente ammessi a finanziamento e non ancora ultimati, previsti negli Accordi di Programma dal 1997 al 2005;

Art. 3
Durata

1. Il presente Accordo ha validità dall'esercizio finanziario 2007 fino al 31 dicembre 2010, secondo le distinte articolazioni temporali di cui al precedente art.2.

Art. 4
Obiettivi di miglioramento

1. La Provincia, i Comuni 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 interbacino, attraverso l'adozione di azioni concrete sul piano programmatico, regolamentare e del controllo sul raggiungimento degli obiettivi.
2. I contraenti concordano che gli obiettivi generali si colleghino primariamente con le politiche e le strategie emergenti nel contesto europeo recepite negli strumenti di programmazione e amministrazione regionale e con le azioni previste negli annuali Accordi per la Qualità dell'Aria.
3. Il grado di raggiungimento degli obiettivi potrà costituire elemento di valutazione, incentivazione e disincentivazione, ai fini dell'attribuzione dei contributi e della definizione dei servizi minimi per il successivo triennio.

Art. 5
Obiettivo Stimer

1. Le parti si impegnano, entro il periodo di validità del presente Accordo, ad avviare nel proprio bacino, dal primo settembre 2008, il percorso di integrazione tariffaria e di avvicinamento all'applicazione di Stimer, così come espressamente previsto dalla deliberazione della Giunta regionale n. 637 del 05/05/2008, che individua i tempi, i criteri, le modalità e i livelli tariffari di riferimento per i servizi ferroviari e autofiloviari della regione Emilia-Romagna.
2. Le parti si impegnano inoltre ad applicare il nuovo scenario zonale approvato con la deliberazione sopra citata entro il **31/12/2010**, in sostituzione degli attuali scaglioni

chilometrici utilizzati per il calcolo tariffario, e supportato dalle necessarie tecnologie utili alla gestione dell'intero sistema tariffario Stimer. Nel periodo transitorio, in accordo con gli Enti Locali competenti, potranno essere apportati eventuali perfezionamenti ai confini delle zone tariffarie non sedi di stazioni ferroviarie.

3. Le parti danno atto che il nuovo scenario zonale introduce "zone tecniche" coincidenti con i servizi urbani delle Città capoluogo e dei Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, secondo le scelte degli Enti Locali competenti. Tali "zone tecniche" determinano nel calcolo della tariffa regionale un ulteriore attraversamento di confine di zona, in origine e/o in destinazione del viaggio, in caso di accesso ai servizi di trasporto pubblico urbano ivi presenti.
4. La Provincia, i Comuni e l'Agenzia si impegnano, per la realizzazione della integrazione tariffaria, a consentire l'accesso ai servizi urbani della dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, secondo le proprie scelte, mediante l'offerta della quota urbana secondo i livelli di prezzo individuati nella DGR 637/2008.
5. Le parti danno atto di quanto previsto nella "Convenzione Mi Muovo", che individua nella prima fase di avvio dell'integrazione tariffaria, a decorrere da settembre 2008:
 - la conferma degli attuali scaglioni chilometrici, in equivalenza alle zone, per il calcolo delle relative tariffe;
 - i livelli tariffari indicati nell'"Allegato B" della DGR 637/2008;
 - l'offerta di un unico titolo di viaggio, di tipo forfettario, – l'abbonamento annuale integrato regionale e l'abbonamento annuale integrato studenti regionale – denominati Mi Muovo e Mi muovo studenti, che consentiranno l'uso dei servizi ferroviari regionali e l'accesso alle zone tecniche (servizi urbani autofiloviari) delle città dell'Emilia-Romagna.
6. Gli Enti locali si impegnano a definire, nel corso del periodo 2008-2010, un percorso di avvicinamento/allineamento delle tariffe per il raggiungimento della "tariffa obiettivo 2010" dei servizi autofiloviari individuata nella sopra citata deliberazione della Giunta regionale 637/2008, per i seguenti titoli di viaggio per spostamenti sui servizi extraurbani:
 - corsa semplice;
 - abbonamento annuale integrato regionale;
 - abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti;
 - abbonamento mensile personale;
7. Le parti danno atto che la determinazione dei parametri indicati per il calcolo dei livelli tariffari di riferimento, potrà considerarsi rivedibile nell'arco del periodo 2008-2010, anche alla luce dei risultati di monitoraggio e dei suggerimenti che dovranno pervenire dall'insieme dei titolari degli introiti tariffari coinvolti nell'integrazione tariffaria.
8. Agevolazioni o esenzioni tariffarie diverse da quelle previste dalla Regione sono a carico delle Istituzioni e Amministrazioni richiedenti, le quali dovranno provvedere, in via diretta, alla regolamentazione delle autorizzazioni e alla compensazione degli eventuali oneri, a norma della L.160/89.

9. I Comuni fissano la tariffa di corsa semplice urbana a validità temporale fino a 60 minuti secondo le disposizioni della delibera di Giunta regionale n. 637/2008.
10. Il prezzo dei titoli di viaggio urbani e sub urbani venduti in vettura (corse semplici e/o multipli) può essere incrementato nella misura stabilita dal Comune competente e di detto incremento tariffario deve essere data adeguata informazione all'utenza.
11. Il viaggiatore provvisto di valido titolo di viaggio ha diritto di utilizzarlo su medesime relazioni di viaggio e su tratte comuni a più linee autofiloviarie anche se servite da imprese diverse in relazione agli accordi intercorsi tra le aziende;
12. Sono confermate per il periodo transitorio 2008-2010 le disposizioni contenute nell'art. 40 della L.R. 30/98 e s.m.i in merito alla applicazione delle sanzioni amministrative.

PARTE SECONDA

SERVIZI, RISORSE E QUALITÀ

Art. 6

Servizi minimi

1. La quantità complessiva dei servizi minimi autofiloviari programmata nel bacino di Ferrara per il periodo 2007-2010 deve intendersi servizio effettivo reso al pubblico come da orario (ivi comprese le eventuali corse bis) e risulta definita come di seguito indicato:

anno 2007	9.117.003	vetture-km
anno 2008	9.153.795	vetture-km
anno 2009	9.278.889	vetture-km
anno 2010	9.320.587	vetture-km

Le parti convengono che, ai fini dell'incremento dei servizi minimi previsti da erogare per l'anno 2008, si può tenere conto, in quota analoga, dei servizi di trasporto pubblico locale svolti oltre i servizi minimi.

2. I servizi sono esercitati secondo i Programmi di esercizio che dovranno essere aggiornati secondo l'articolazione quantitativa e qualitativa risultante dai contratti di servizio sottoscritti:

per l'anno 2007: nell'allegato 1/2007;

per l'anno 2008: nell'allegato 1/2008;

per l'anno 2009: nell'allegato 1/2009.

3. Entro il **30 giugno 2009** dovrà essere presentato, a cura dell'Agenzia locale per la mobilità, un piano di riorganizzazione, razionalizzazione ed integrazione del servizio autofiloviario di bacino, come meglio specificato al successivo comma 4.
4. Il piano di cui al comma precedente dovrà fare riferimento ai servizi minimi previsti per l'anno 2010 e indicati al comma 1 del presente articolo. Tale piano sarà concordato in sede

di un apposito "Tavolo di lavoro" cui parteciperanno, oltre agli Enti locali sottoscrittori e all'Agenzia, i competenti Servizi regionali e i gestori dei servizi ferroviari. Esso terrà conto, nel quadro di quanto esplicitato in premessa, soprattutto delle politiche intermodali e di razionalizzazione e incentivazione dei servizi medesimi, al fine di evitare, per quanto possibile, sovrapposizioni e recuperare vetture-km per potenziare altri servizi nel bacino.

5. A partire dall'**orario invernale 2009-2010** i servizi verranno esercitati sulla base del progetto di cui al comma precedente, a seguito dell'atto di recepimento da parte della Giunta Regionale.
6. L'Agenzia e gli Enti Locali sono tenuti a garantire annualmente un livello complessivo di servizi pari a quello sopraindicato, 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 al comma 1. Riduzioni superiori, sempreché non derivanti da comprovate cause di forza maggiore, daranno luogo a proporzionale riduzione o recupero del contributo regionale. 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 comunque residuanti in capo all'esercente.
7. L'Agenzia si impegna a fornire i dati aggiornati del programma di esercizio annuale dei servizi, tenuto conto di quanto indicato al precedente comma 1, secondo l'articolazione programmata di offerta al pubblico, entro il **10 aprile di ogni anno**. 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. 21 comma 3. Entrambe le rendicontazioni dovranno essere fornite sulla base dello schema del Programma annuale di esercizio di cui al comma 2 del presente articolo.

Art.7 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 e che l'innovazione organizzativa sia offerta a condizioni tariffarie non inferiori a quelle previste per i servizi tradizionali, 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. 21 del presente Accordo.

Art 8
Contributi per i servizi minimi

1. Il contributo regionale per gli anni 2007-2010 per il bacino di Ferrara deve intendersi interamente destinato, eccetto quanto espressamente indicato al successivo comma 4, all'esercizio dei servizi di TPL ed è determinato in:

Anno 2007	€ 15.153.572,66
Anno 2008	€ 16.284.763,02
Anno 2009	€ 16.833.333,45
Anno 2010	€ 17.162.557,77

2. Gli Enti locali, secondo quanto previsto al paragrafo 10 dell'Atto di indirizzo, nonché al punto 16 dell'Intesa, sono impegnati a mettere a disposizione risorse in misura tale che l'intervento di ciascuno sia almeno pari alla media degli interventi complessivi dell'ultimo triennio 2004-2006. Tali contributi, unitamente a quelli regionali e tenuto conto di quanto previsto dal presente accordo in materia di politiche tariffarie, nonché di quanto indicato al comma 1 dell'art.6, sono intesi a fornire un livello ragionevole di risposta alle esigenze di adeguamento dei corrispettivi dei Contratti di servizio.
3. I contributi regionali per i servizi minimi rappresentano trasferimento di risorse all'Agenzia, sia a compensazione degli oneri conseguenti ai Contratti di servizio sottoscritti con gli esercenti sia relativi alla gestione dei servizi nei limiti previsti dalla legge.
4. 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. Coerentemente con gli obiettivi della legge regionale n. 10 del 2008, a far data dalla scadenza del presente Accordo, la copertura dei costi sostenuti dall'Agenzia per tali finalità non potrà superare la percentuale del 2% di quanto previsto nel comma 1 del presente articolo per l'anno 2010. Non rientrano in tale limite i contributi eventualmente erogati ai dipendenti delle Agenzie ai sensi delle leggi nn. 47/2004, 58/2005 e 296/2006, di cui al successivo art. 13. Ogni ulteriore attività, attribuita alle Agenzie dai Comuni e dalla Provincia ai sensi del comma 3, lettere b) ed e) e del comma 5 bis dell'art. 19 della L.R. n. 30/98, non sarà compensata nell'ambito dei contributi sui servizi minimi indicati al comma 1 del presente articolo.
5. Ai sensi dell'articolo 26 quinquies della L.R. n. 30/98, la Provincia assegna con specifica convenzione all'Agenzia la tenuta della sezione provinciale del registro delle imprese e il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente, di cui trattasi al Titolo III, Capo I bis, della citata L.R. n. 30/98. L'Agenzia provvederà inoltre all'irrogazione delle sanzioni di cui agli artt. 26 septies e 26 octies della legge stessa. Dette sanzioni, nonché i rimborsi degli oneri

amministrativi in sede di rilascio delle autorizzazioni rappresenteranno fonte di autofinanziamento per lo svolgimento della specifica attività da parte dell'Agenzia.

6. L'Agenzia garantisce agli Enti Locali e alla Regione l'equilibrio economico delle attività relative alla regolazione del trasporto pubblico e 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.
7. Le quote di contributo di cui al comma 1 non destinate alla copertura dell'esercizio dei servizi di TPL verranno trattenute dalla Regione in sede di erogazione del contributo dell'anno successivo, fatto salvo quanto previsto al comma 4.
8. Gli Enti Locali e l'Agenzia firmatari del presente Accordo danno atto che i ricavi da traffico, comprensivi anche delle tariffe e delle eventuali integrazioni degli stessi Enti o di altri soggetti, devono rispettare le proporzioni di cui all'art. 32, comma 1 bis, della citata L.R. n. 30/98, nonché dell'art.19 comma 5 del Decreto Lgs. N.422/1997;
9. L'incremento dei contributi erariali per i maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del DLgs n.422 del 1997 è richiesto direttamente 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.
10. Fino all'adozione del presente Accordo la Regione procede alla concessione dei contributi sui servizi minimi con acconti mensili, che non superino 1/12 dello stanziamento complessivo annuale.
11. 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.
12. In attesa dell'emanazione del regolamento previsto all'art. 26 septies della L.R.30/98, la Regione dà luogo agli eventuali recuperi previsti dalla delibera della Giunta Regionale n. 2640/98, avente ad oggetto: "Direttiva per il rilascio dell'autorizzazione a destinare temporaneamente, ad uso diverso dal servizio pubblico di linea, veicoli acquistati con contributi pubblici", sui contributi dovuti per l'esercizio successivo.
13. Nell'ottica di utilizzare tutte le opportunità di sviluppo del TPL, in qualunque momento queste dovessero manifestarsi, gli Enti Locali e l'Agenzia assumono l'impegno di inserire nei Contratti di Servizio margini di flessibilità che consentano eventuali successivi ampliamenti quantitativi e miglioramenti qualitativi dei servizi affidati ai soggetti aggiudicatari.

Art 9
Contributi per iniziative di incremento e qualificazione
dei servizi di trasporto pubblico
(LR 1/2002).

1. Le risorse annuali, previste ai sensi della L.R. 1/2002 e riportate in Tabella III dell'Intesa, sono le seguenti:

anno 2008 € 190.000,00
anno 2009 € 170.000,00
anno 2010 € 170.000,00

2. Le parti si danno atto che nel periodo 2007-2010, in coerenza con l'Atto di Indirizzo, par. 12, e secondo quanto previsto nell'Intesa, almeno il 50% del fondo per la qualificazione dei servizi di TPL (LR 1/2002), è finalizzato a promuovere e incentivare un sistema di trasporto coordinato e integrato, quanto a servizi, orari e informazioni all'utenza, relativamente a tutte le modalità, ferroviaria, autofiloviaria e per via d'acqua, tradizionali e innovative, e ad anticipare l'affermazione di iniziative riguardanti la bigliettazione elettronica integrata.
3. L'Agenzia si impegna a presentare, nella Relazione annuale di cui al successivo art. 21, una specifica relazione illustrativa degli interventi finanziati con i contributi del presente articolo i quali dovranno dare attuazione a quanto previsto dall'Intesa e dal citato Atto di indirizzo.

Art 10
Contratto di servizio

1. L'esercizio dei servizi è regolato mediante Contratti di Servizio, assentiti e stipulati nel rispetto delle condizioni e dei termini dell'art. 45 della LR 30/98.
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 5 quater, nonché dal presente Accordo.
3. Il Contratto di Servizio, secondo quanto previsto nella LR 30/98, art. 16, comma 5 ter, contiene clausole di riduzione del corrispettivo in ordine, tra gli altri, alla mancata prestazione del servizio, alla non corretta applicazione delle tariffe, al non rispetto degli orari, dei percorsi e delle fermate previsti, al non adeguato livello di pulizia e manutenzione della rete e dei mezzi, all'insufficiente e non coerente livello di informazione della clientela sul servizio e sulle condizioni di trasporto, al mancato rispetto dei termini per la trasmissione di dati e informazioni relativi al monitoraggio quali-quantitativo del servizio e dell'utenza.
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, nel rispetto delle indicazioni dell'art. 16 della LR 30/98, al miglioramento della qualità dei servizi del TPL. L'Agenzia dà atto della gestione di detto fondo nella Relazione annuale di cui al successivo art. 21. Le quote eventualmente non ridestinate ai fini suddetti verranno trattenute dalla Regione in sede di erogazione del contributo dell'anno successivo.

5. Il Contratto di Servizio indica altresì gli impegni e le condizioni per assicurare l'equilibrio economico del bilancio dei Gestori del servizio e disciplina inoltre le condizioni obbligatorie per:
- la tenuta, da parte dell'esercente, di contabilità separate e per bacino/ e/o affidamento, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, per le attività diverse da quelle previste dal presente Accordo;
 - 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, e art. 16, comma 5 quater, della LR 30/98);
 - la fornitura dei dati per l'alimentazione del Travel-Planner regionale;
 - 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 suddetto Servizio regionale le aziende titolari di eventuali contratti di subconcessione e le relative percorrenze assegnate, nonché i corrispettivi delle stesse.

Art.11
Obiettivi di miglioramento
della sostenibilità economica del servizio

- La Regione, la Provincia, i Comuni e l'Agenzia convengono che, sempre in vista del consolidamento dei risultati ottenuti in virtù dei precedenti Accordi di Programma, il presente Accordo, e in termini coerenti i Contratti di Servizio che ne discendono, individuino alcuni specifici obiettivi di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del servizio e i relativi parametri di riferimento, in relazione ai quali determinare, in sede di monitoraggio, il tendenziale livello di raggiungimento o di mantenimento.
- Le parti convengono di individuare tali obiettivi di miglioramento del servizio in continuità ed evoluzione di quelli assunti a partire dal triennio 2004-2006, in ordine agli aspetti elencati di seguito, di cui è concordato il dato base di riferimento. In vista di tali obiettivi, Provincia, Comuni e Agenzia si impegnano a orientare la programmazione e gli interventi sul proprio territorio, nonché sui servizi di TPL, sui contenuti dei Contratti di Servizio e delle procedure concorsuali di affidamento.

Aspetto	Parametri	Dato base 2006	Obiettivo 2010	Note
Efficacia (*)	Viaggiatori trasportati	11.497.785	+ 5%	Vedi all.3
	Ricavi tariffari	5.787.231	+ tasso programmato di inflazione	Vedi all.3
	Ricavi da traffico	5.801.975	+ tasso programmato di inflazione	Vedi all.3
Efficienza (**)	Costo operativo orario	65,09	+ tasso programmato di inflazione	Vedi all.3
	Velocità commerciale media ponderata urbano	15,8	+ 2 Km/h	Vedi all.3
	Velocità commerciale media ponderata extraurbano	36,84	mantenimento	Vedi all.3

(*) Fonte dati: Elaborazione regionale

(**) Fonte dati: Relazione annuale 2007 fornita da Agenzia.

3. Il miglioramento della sostenibilità economica dei servizi del bacino viene valutato in relazione al grado di tendenziale raggiungimento degli obiettivi e potrà costituire elemento di riferimento per la determinazione dei contributi regionali sui servizi minimi, nonché dei servizi minimi medesimi attribuibili nel successivo triennio.

Art.12
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 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, agevolando, 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;
- favorire l'attività del Comitato degli utenti così come indicato all'art. 17 della L.R. 30/98;
- perseguire gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi anche in ordine agli aspetti richiamati dall'art. 16 commi 5 ter e 5 quater della L.R. 30/98;
- garantire, con le necessarie integrazioni dei Contratti di servizio, il monitoraggio della qualità erogata, prevedendo anche un sistema di penali adeguato a garantire il rispetto degli standard contrattuali, sulla base di un metodo di indagine campionaria sostanzialmente conforme con quello proposto dalla Regione (v. Allegato 7), al fine di permettere la comparabilità nel tempo e tra i diversi bacini dei risultati di miglioramento del servizio conseguiti nonché delle politiche e tecniche di intervento ad essi correlati; tale metodo dovrà essere applicato relativamente 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;
- svolgere indagini periodiche di rilevazione della qualità erogata, secondo il metodo proposto in Allegato 8, 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, almeno su base annua, la qualità attesa e percepita dall'utenza e a perseguirne il progressivo miglioramento, anche prevedendo meccanismi di incentivazione / disincentivazione legati al corrispettivo contrattuale.

Art. 13
CCNL autoferrotranvieri

1. L'Agenzia s'impegna, a partire dal 2009, ad informare tutti gli affidatari e/o subaffidatari del TPL nel proprio bacino, dell'avvio della procedura di acquisizione degli elementi giuridico-

contabili delle imprese, per l'anno di riferimento, aventi alle proprie dipendenze personale inquadrato col contratto degli autoferrotranvieri e a raccogliere le domande e le informazioni previste nei modelli di cui all'Allegato 8.

2. Le domande e i relativi Allegati, raccolti dall'Agenzia, dovranno essere inviati in originale al competente Servizio regionale entro il **31 maggio dell'anno di riferimento**.
3. L'Agenzia s'impegna inoltre ad acquisire i dati consuntivi degli importi erogati dalle imprese che avevano presentato la domanda, di cui al precedente comma 1, ai propri dipendenti addetti al settore Tpl per l'anno di riferimento, secondo i criteri e i modelli di cui al citato Allegato 8.
4. I modelli di cui all'Allegato 8, contenenti i dati consuntivi di cui al precedente comma, dovranno pervenire in originale al competente Servizio regionale entro il **28 febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento**.

PARTE TERZA

MOBILITÀ SOSTENIBILE E INVESTIMENTI

Art. 14

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 come utile elemento di riferimento relativo a:
 - emissioni del Trasporto Pubblico Locale e del trasporto privato;
 - intensità del traffico;
 - incidentalità.
2. Ciò dovrà avvenire anche in coordinamento con gli indicatori di obiettivo fissati dalle Direttive della Comunità Europea e, nello specifico, per le polveri sottili come previsti dalla Direttiva Qualità dell'Aria, (DIR 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008), che per le aree urbane, fissa i seguenti limiti con possibilità di deroga fino al 2011 nelle zone più a rischio:
 - per il PM₁₀ media annua di 40 microgrammi/m³ e di 50 microgrammi/m³ come media giornaliera da non superare più di 35 volte nell'arco di un anno;
 - per il PM_{2,5} media annua di 20 microgrammi/m³ entro il 2015 e riduzione entro il 2020 del 20 per cento rispetto ai valori del 2010.
3. Per il contenimento dei consumi energetici, la Comunicazione adottata dalla Commissione della Comunità europea – COM (2001) 769 del 29 novembre 2000 "Il libro verde: verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico", sostanzialmente

confermata dal Piano d'Azione del Consiglio Europeo (2007-2009) "Politica Energetica per l'Europa" del 8-9 marzo 2007, prevede che i combustibili di sostituzione dei derivati del petrolio raggiungano il 20% del consumo energetico totale nel 2020 e nello specifico il raggiungimento della quota del 7% al 2010.

4. Per la migliore sicurezza stradale, il "Libro bianco: la politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" e la sua revisione del 2006, (Comunicazioni della Commissione della Comunità europea - COM(2001) e Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo, "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente, Riesame intermedio del Libro Bianco del 2001" COM(2006) 314 del 22 giugno 2006), si pone l'obiettivo di riduzione di almeno il 50% dei deceduti per incidenti stradali al 2010.

Art. 15

Condizioni generali per gli investimenti già programmati negli
Accordi di programma "1995-97" e "1997-2000",
Aggiornamento Accordi di Programma "1999-2000",
Accordi di Programma "2001-2003" e "2003-2005"

1. I contraenti si impegnano a portare a completamento gli interventi programmati e con spesa già impegnata a livello regionale, riportati nelle schede di cui all' Allegato 6.1, entro il termine di validità dei presenti Accordi 2007-2010, secondo il 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, sulle opere e sui beni, secondo le indicazioni delle competenti strutture.

Art. 16

Investimenti per la mobilità sostenibile 2008-2010-
Misura 1: Rinnovo del parco autobus

1. La Regione assume l'impegno di ripartizione 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 nonché per ulteriori Euro 74.672,02 relativi a residui disponibili, destinati alla sostituzione di almeno 100 veicoli attualmente circolanti.
2. Analogamente saranno ripartite e assegnate le risorse rese disponibili 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. Il programma di ripartizione delle risorse regionali ammetterà a contributo forniture di veicoli destinati al servizio su linee filoviarie o di autobus a minore impatto ambientale o ad

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

4. L'Agenzia si impegna a fornire due volte l'anno e comunque entro **il 10 aprile e il 10 settembre** i dati aggiornati del parco mezzi utilizzati dai singoli esercenti (ivi compresi i subaffidatari), evidenziando i veicoli impiegati in servizio diverso dal TPL (noleggio, scuolabus, ecc).

Art. 17

Investimenti per la mobilità sostenibile 2008-2010

Misura 2: Interventi correlati agli Accordi per
la Qualità dell'Aria

1. La Regione conferma la programmazione delle proprie risorse finanziarie che complessivamente ammontano ad €. 10.360.994,00 destinate alla trasformazione, da benzina a GPL o metano, degli autoveicoli a partire dalle vetture di classe pre-Euro.
2. Come previsto dal IV Accordo di Programma per la Qualità dell'aria 2005 – 2006, sono stati trasferiti ai 47 Comuni che ne hanno adottato le misure, risorse regionali pari complessivamente ad €. 5.360.994,00 (riferimento Delibere di Giunta regionale n.29/2006 e n.381/2006).
3. Come previsto dal V Accordo di Programma per la Qualità dell'aria 2006– 2007, sono stati trasferiti ai 69 Comuni, che ne hanno adottato le misure, risorse regionali pari complessivamente ad €. 5.000.000,00 (riferimento Delibere di Giunta regionale n.1542/2007 e n.218/2008). Il termine di utilizzo della disponibilità delle risorse regionali programmate è fissato al 31 dicembre 2009, secondo i criteri e le modalità evidenziate nella DGR n. 218 del 2008.
4. Al Bacino di Ferrara sono state assegnate delle seguenti risorse regionali:

<i>n. Comuni beneficiari</i>	<i>Contributo regionale programmato</i>	<i>Trasformazioni previste n. veicoli</i>
1	Euro 482.500	1.206

5. Per gli anni 2008 e 2009 si conferma la disponibilità di ulteriori risorse regionali pari a 5 Milioni di Euro. La programmazione delle risorse regionali terrà conto delle disposizioni contenute nel VI Accordo per la Qualità dell'aria 2008-2009.

Art. 18

Investimenti per la mobilità sostenibile 2008-2010.

Misura 3: Potenziamento della mobilità ciclo-pedonale

1. La programmazione riferita allo sviluppo della mobilità ciclopedonale, in coerenza con quanto indicato nell'Atto di Indirizzo, conferma la necessità del confronto tra i bacini territoriali, per la condivisione delle strategie e delle politiche finalizzate al miglioramento della qualità ambientale regionale.

2. I contraenti danno atto delle seguenti linee di intervento condivise tra i bacini provinciali interessati, in un'ottica di sistema omogeneo:
 - creare continuità, capillarità e integrazione della rete ciclopeditonale, esistente, con particolare attenzione all'integrazione modale con il sistema ferroviario;
 - attivare azioni promozionali e di supporto alla scelta di mobilità ciclopeditonale con servizi di noleggio biciclette, progetti partecipati di percorsi casa-scuola e casa-lavoro.
3. I contraenti concordano nella necessità di monitorare l'utilizzo effettivo delle reti ciclopeditonali finanziate per il necessario confronto dei risultati ottenuti, nonché per orientare lo sviluppo degli investimenti.
4. I contraenti concordano sul cofinanziamento del seguente intervento per l'importo e la annualità sotto definita:

- Scheda progettuale n.:	3.1				
- Soggetto proponente:	COMUNE DI FERRARA				
- Soggetto attuatore:	COMUNE DI FERRARA				
- Descrizione intervento:	Realizzazione della pista ciclabile di via Bologna tra via Foro boario e abitato di Chiesuol del Fosso (1° stralcio da Foro Boario a Via Beethoven e 2° stralcio da Via Beethoven all'abitato da Chiesuol del Fosso)				
- Anno di impegno:	2009				
Importo totale spesa ammissibile (al netto di IVA)	Finanziamento in Euro				
	Regione (in Euro)	Agenzia	Provincia	Comune (in Euro)	Altro
€ 400.000	€ 200.000			€ 200.000	

Art. 19

Investimenti per la mobilità sostenibile 2008-2010.

Misura 4: Interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità

1. I contraenti danno atto che le priorità per gli interventi, come definiti dall'Atto di Indirizzo, sono in stretto coordinamento con le politiche e le strategie emergenti nel contesto europeo e con le azioni previste negli annuali Accordi della Qualità dell'Aria e per l'integrazione dei servizi, oltre alla necessità di una stretta correlazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione dei territori, la programmazione e l'amministrazione del TPL.
2. Gli investimenti saranno volti principalmente a consentire un'effettiva attrattività del trasporto pubblico e a creare una diversione modale, rispetto al traffico veicolare privato attraverso:

- 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;
 - la promozione e il sostegno all'utilizzo del TPL con la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'uso del mezzo pubblico, come la riqualificazione delle fermate, le corsie riservate e controllate e la gestione delle flotte del trasporto pubblico, unite alle misure di razionalizzazione e di snellimento dei flussi di traffico urbano con 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 e il controllo informatizzato degli accessi;
 - 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 ciclopedonale.
3. I contraenti concordano nella necessità di monitorare l'utilizzo effettivo degli interventi finanziati per il necessario confronto dei risultati ottenuti, nonché per orientare lo sviluppo degli investimenti.
4. Il bacino di Ferrara ha visto l'assegnazione delle seguenti risorse regionali per la realizzazione del sistema STIMER:

<i>Bacino di Ferrara</i>	<i>Contributo regionale programmato (Euro)</i>
AGENZIA AMI	1.170.314,30
Altre imprese	35.464,24
totale	1.205.778,54

5. I contraenti concordano sul cofinanziamento dei seguenti interventi per gli importi e le annualità sotto definite:

- Scheda progettuale n.:	4.1				
- Soggetto proponente:	COMUNE DI FERRARA				
- Soggetto attuatore:	COMUNE DI FERRARA				
- Descrizione intervento:	Realizzazione parcheggio di interscambio su via Ferraresi				
- Anno di impegno:	2010				

Importo totale spesa ammissibile (In Euro al netto di IVA)	Finanziamento in Euro				
	Regione* (in Euro)	Agenzia	Provincia	Comune (in Euro)	Altro
€ 700.000	€ 150.000			€ 550.000	

€ 150.000,00 nuove risorse annualità 2010.

- Scheda progettuale n.:	4.2				
- Soggetto proponente:	COMUNE DI FERRARA				
- Soggetto attuatore:	COMUNE DI FERRARA				
- Descrizione intervento:	Servizi di Infomobilità per il Trasporto Pubblico Locale: Installazione sistema avm per le flotte bus completo di paline, centrale operativa e pannelli a messaggio variabile				
- Anno di impegno:	2009/2010				
Importo totale spesa ammissibile (in Euro al netto di IVA)	Finanziamento in Euro				
	Regione* (in Euro)	Agenzia	Provincia Comune (in Euro)		Altro
€ 1.500.000	€ 750.000		€ 750.000 (vd. nota 1)		

Nota 1: La suddivisione della quota del bacino tra i due enti sottoscrittori verrà stabilita con determinazione dei due enti da adottarsi successivamente la sottoscrizione dell'accordo

* € 194.788,00 annualità 2009 + € 180.212,00 annualità 2010 + € 375.000,00 nuove risorse annualità 2010

6. I contraenti concordano inoltre, sulla definizione di una scheda progettuale di seconda priorità, da attivare nel caso di conseguimento di nuove risorse degli enti sottoscrittori o di interventi non attuati durante la durata dei presenti accordi, inerenti il seguente intervento di riserva per gli importi sotto definiti:

- Scheda progettuale n.:	R1*				
- Soggetto proponente:	PROVINCIA DI FERRARA				
- Soggetto attuatore:	PROVINCIA DI FERRARA				
- Descrizione intervento:	Realizzazione di 10 fermate bus extraurbane complete di pensilina di attesa				
Importo totale spesa ammissibile (in Euro al netto di IVA)					
	Regione	Agenzia	Provincia	Comune	Altro
€ 100.000	€ 50.000		€ 50.000		

Art. 20

Condizioni generali per gli investimenti di cui alle
Misure 3 e 4

1. I contraenti danno atto dei limiti previsti dall'art. 34 della L.R. 30/1998, concordando di dare attuazione agli interventi di cui alle schede sopra riportate, secondo il limite percentuale di finanziamento regionale e di concorrenza nella spesa dei vari soggetti, ivi indicati.

2. La Regione si configura come soggetto cofinanziatore di investimenti o forniture e non come stazione appaltante, ai sensi della vigente normativa, in quanto effettua le verifiche amministrative di coerenza con le finalità e gli obiettivi del presente Accordo.
3. Eventuali risorse nazionali o comunitarie, reperite sui progetti, potranno essere rivolte ad ampliarne la portata o a ridurre l'impegno finanziario delle parti, al fine di liberare risorse per altri interventi su base locale o regionale.
4. Non rientrano comunque tra la spesa ammissibile eventuali spese per acquisizione delle aree, diritti d'uso e di concessione, qualsiasi interesse di mora, onere di esercizio o comunque derivante da contenzioso in sede attuativa, l'IVA su ogni costo, nonché imposte, tasse e contributi previdenziali.
5. Il soggetto attuatore dovrà attestare l'effettiva disponibilità delle aree al momento della concessione-impegno del contributo regionale.
6. Le opere finanziate e le forniture di beni e tecnologie dovranno evidenziare la legge regionale da cui deriva il contributo relativo, assicurando la chiara visibilità del logo regionale durante tutte le fasi di cantiere e a lavori ultimati tramite apposite targhe apposte in loco, sulle opere e sui beni, secondo le indicazioni delle competenti strutture regionali.
7. Entro il periodo di validità del presente accordo eventuali risparmi sulla spesa programmata e non ancora impegnata potranno altresì essere ridestinati, previa istanza motivata e condivisa dei soggetti proponenti e attuatori, a ulteriori interventi, inizialmente non previsti, con le finalità strategiche esplicitate in premessa, a favore dei bacini di competenza, confermando la relativa percentuale di contributo regionale e comunque entro il limite del risparmio risultante.
8. Il mancato impegno entro il periodo di validità del presente accordo, determina la decadenza dal diritto al relativo finanziamento regionale, fatte salve le cause di forza maggiore riconosciute.
9. Gli importi relativi ai minori impegni di cui al comma precedente rientrano nelle disponibilità del bilancio regionale per essere impiegati secondo le finalità della L.R. 30/98.
10. I contraenti convengono sulla possibilità di subentro nell'attuazione degli interventi previsti dall'Accordo da parte di altri Enti Locali del territorio provinciale, nonché di altri soggetti pubblici, purché rientranti tra i possibili beneficiari degli interventi, ai sensi dell'art. 34 comma 6 della L.R. 30/98, ove ne assumano i relativi impegni.
11. La Giunta Regionale provvede con propri atti all'individuazione della copertura finanziaria e delle specifiche modalità per la concessione, erogazione, revoca dei contributi regionali previsti dal presente Accordo, ai sensi dell'art. 34, comma 7 della LR 30/98, tenendo conto dell'ammontare delle risorse FAS – Fondo Aree Sottosviluppate in fase di definizione.
12. Il contributo regionale 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 2007.

PARTE QUARTA
MONITORAGGIO E NORME FINALI

Art. 21
Rapporti consuntivi

1. Ai sensi di quanto previsto al punto 18 dell'Intesa e 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, l'Agenzia presenta annualmente alla Regione, a consuntivo, un rapporto relativo a servizi erogati e mobilità e una relazione di monitoraggio economico e qualitativo del servizio offerto come meglio precisato ai commi che seguono.
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, riguarda:
 - i dati aggiornati del programma di esercizio annuale, di cui al precedente art. 6;
 - i dati di mobilità, di cui si fornisce un modello (Allegato 2), come di seguito indicati:
 - Allegato 2 A, inerente i dati di mobilità del bacino provinciale;
 - Allegato 2 B, inerente i dati di mobilità dei comuni capoluogo e dei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.
 - i dati aggiornati del parco mezzi utilizzati dai singoli esercenti, secondo il modello informatizzato fornito dalla Regione.
3. La Relazione consuntiva annuale delle attività di Agenzia, relativa al monitoraggio economico e qualitativo dei servizi offerti alla clientela, da trasmettersi alla Regione entro il **10 settembre di ogni anno**, riporta:
 - la descrizione delle attività sviluppate e dei risultati conseguiti nell'anno precedente a quello di consegna, secondo l'articolazione dei contenuti di cui allo schema tipo in Allegato 4, con specifico riferimento alle attività e agli interventi realizzati con le risorse di cui all'art. 33 della LR n. 30/1998;
 - il bilancio approvato dell'Agenzia e delle Aziende affidatarie e/o di gestione dell'anno precedente a quello di consegna, comprensivo delle note e delle relazioni integrative;
 - il conto economico riclassificato di Agenzia redatto per linee di attività, secondo il modello informatico fornito dalla Regione;
 - l'Allegato 5, compilato in ogni parte, 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 innovativi e flessibili.

- il conto economico riclassificato degli affidatari/gestori secondo il modello informatizzato fornito dalla Regione;
 - i dati aggiornati del parco mezzi utilizzati dai singoli esercenti come da modello informatizzato fornito dalla Regione;
 - i dati di dettaglio sulle vendite dei titoli di viaggio secondo il modello informatizzato fornito dalla Regione;
 - i dati consuntivi dei servizi forniti sulla base del Programma annuale d'esercizio di cui all'art. 6, evidenziando in particolare i servizi contribuiti dagli Enti Locali.
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. 22

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 dell'Agenzia e alle funzioni a essa attribuite ai sensi dell'art. 19 della L.R. 30/98, nonché di quanto stabilito agli artt. 25 e 26 della legge regionale 10 del 30 giugno 2008.
2. In particolare, dovrà essere realizzato, secondo le tempistiche ivi indicate, quanto previsto ai commi 2 e 3 dell'art. 26 della legge regionale medesima.
3. Le parti prendono atto, inoltre, che le gare per l'affidamento del servizio di TPL bandite dopo l'entrata in vigore della legge citata devono prevedere l'attuazione di quanto previsto dall'art. 25, comma 1, lettera e); inoltre, non è ammessa la proroga di affidamenti non conformi alla citata lettera e).

Art. 23

Sospensione dell'erogazione del contributo d'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. Il mancato rispetto degli impegni assunti sulla base di quanto previsto agli artt. 5 e 22 autorizza altresì la Regione a sospendere l'erogazione del contributo d'esercizio dell'anno in corso fino al completo assolvimento degli impegni medesimi.
3. 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'articolo 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 Accordo

1. Il presente Accordo assume valore di preliminare protocollo di intesa. Le parti si impegnano a sottoporlo, per l'approvazione ai competenti organi dei rispettivi Enti di appartenenza, entro sessanta giorni dalla data di sottoscrizione. Dopo tale approvazione l'Accordo è adottato con decreto del Presidente della Regione.

IL SINDACO
COMUNE DI FERRARA
Gaetano Sateriale

IL PRESIDENTE
PROVINCIA DI FERRARA
Piergiorgio Dall'Acqua

IL PRESIDENTE
AGENZIA MOBILITA' E
IMPIANTI
Giuseppe Ruzziconi

IL PRESIDENTE
REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Vasco Errani

Allegati

Schede Allegato 6.1 sullo stato di attuazione degli investimenti

Programma di esercizio base:

- 1/2007 programma di esercizio per l'anno 2007;
- 1/2008 programma di esercizio per l'anno 2008;
- 1/2009 programma di esercizio per l'anno 2009;

Allegato 6.1 - Interventi non ultimati degli Accordi di Programma con contributo regionale impegnato e non ancora completamente saldato

BACINO DI FERRARA

ACCORDI DI PROGRAMMA	BENEFICIARIO DEL CONTRIBUTO	SCHEDA N°	DESCRIZIONE INTERVENTO	CONTRIBUTO REGIONALE (in Euro)	COSTO OPERE PREVISTO (in Euro)	Residuo da saldare (in Euro)	NOTE SUL CONTRIBUTO REGIONALE
1997/2000	Comune di Ferrara	3/II 2a QP	Riqualificazione Via Bologna	230.753,58	807.637,52	230.753,58	Impegnato
2001/2003	Comune di Ferrara	5	Allestimento di almeno 250 fermate e paline del servizio urbano ed extraurbano di TPL.II° stralcio	84.421,41	120.602,01	84.421,41	Impegnato
2001/2003	ACTF	1	Centrale operativa per servizi chiamata taxibus	77.468,53	154.937,07	15.493,71	Impegnato e liquidato fino al II acconto
2003/2005	Comune di Ferrara	4.1	Attuazione interventi piano di riorganizzazione del TPL urbano e suburbano integrati con PUM	116.000,00	232.000,00	116.000,00	Impegnato
2003/2005	Comune di Ferrara	4.2	Ampliamento rete di monitoraggio del traffico	120.000,00	240.000,00	120.000,00	Impegnato
TOTALE DI BACINO				628.643,52	1.555.176,60	566.668,70	

ALLEGATO 1/2007					
PROGRAMMA DI ESERCIZIO BASE					
BACINO DI FERRARA					
SERVIZIO URBANO					
IMPRESA		N. LINEA	DESCRIZIONE	KM LINEA	VETTURE KM
AFFIDATARIO	ESERCENTE *				
TPF soc.cons.	ACFTspa	1	via Frutteti - Stazione F.S.	5,175	175.614,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	2	Quacchio- Stazione F.S.	5,75	149.432,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	3C	Stazione F.S. - Stazione F.S. (circ. sx)	8,91	133.440,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	4C	Stazione F.S. - Stazione F.S. (circ. dx)	10,38	155.929,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	5	Malborghetto-Giardini INA	7,57	102.006,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	6	Porotito -Villa Fulvia	12,463	329.676,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	7	Via Trenti - Giardini INA	5,13	137.088,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	8	Rivana - Via Indipendenza	PdE	179.010,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	9	Via Mari - Stazione F.S.	4,735	165.991,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	10	Via Scalambra - Pontegradella	8,633	88.801,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	11	Chiesuol del Fosso - S.M.Maddalena (Vallelunga)	15,865	597.743,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	HF	Giardini Ina - Ospedale San Giorgio (pellegrino)	7,69	46.771,00
TPF soc.cons.	La Valle	21	Stazione F.S. - Ospedale - Kennedy - Stazione F.S.	8,71	19.075,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	6a	Giardini Ina - Aguscello	6,51	17.156,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	13	Giardini Ina - Focomorto	6,02	32.400,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	A	San Bartolomeo in B.- Kennedy	19,31	127.657,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	B	Spinazzino -Kennedy	18,835	36.902,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	sportiva	Giardini Ina-Imp.CUS-Giardini Ina	10,55	11.584,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	corse scolastiche supplementari	percorsi diversi		129.665,00
TOTALE SERVIZIO URBANO TRADIZIONALE					2.635.940,00
TPF soc.cons.	FERsrl	TAXIBUS A	San Bartolomeo - San Martino - Ferrara		95.500,00
TPF soc.cons.	FERsrl	TAXIBUS B	Spiazzino - San Bartolomeo - Sant'Egidio - Ferrara		35.500,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	TAXIBUS 6/b	Quartesana-Cona-Cocomaro-Aguscello-Ferrara		53.700,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	TAXIBUS 9/b	Quartesana - Cona - Codrea - Focomorto - Ferrara		53.300,00
TOTALE KM TAXIBUS					238.000,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	A	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 114.051,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	B	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 29.134,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	13	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 32.317,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	6/A	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 17.438,00
TOTALE KM URBANI SOPPRESSI					- 192.940,00
TOTALE SERVIZIO URBANO					2.681.000,00

ALLEGATO 1/2007 - PROGRAMMA DI ESERCIZIO BASE BACINO DI FERRARA					
SERVIZIO EXTRAURBANO					
IMPRESA		N. LINEA	DESCRIZIONE	KM LINEA	VETTURE KM
AFFIDATARIO	ESERCENTE *				
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 600	Gorino-Codigoro-Ferrara	90,97	683.034,18
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 900	Ferrara-Codrea-Roncodigà	35,02	66.234,47
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1000	Ariano-Volano	39,01	99.191,34
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1200	Massafiscaglia-Cesta	40,57	87.645,15
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1300	Copparo-Ro Ferr-Ferrara	47	391.331,18
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1400	Ro Ferr-Copparo-Lidi	88,23	15.984,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1500	Ferrara-Tresigallo-Codigoro-L.Volano	73,64	17.653,44
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1600	Mesola-Portogaribaldi-Ravenna	72,96	89.458,68
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1700	Codigoro-Comacchio-Ravenna	66,71	414.414,90
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1800	Lidi-Comacchio-Ferrara	79,34	155.628,08
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1900	Lidi-Ostellato-Ferrara	83,81	325.227,11
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 2100	Portomaggiore-Comacchio-Lidi	62,74	27.940,32
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 2200	Anita-Argenta-Ferrara	72,96	460.706,70
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 2500	Portomaggiore-Ferrara	34,06	216.010,53
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 3000	Coronella-Ferrara	15,48	118.700,28
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 3300	San Martino in Spino-Bondeno-Ferrara	53,3	246.889,20
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 3500	Bondeno-Cento-Bologna	73,55	273.161,85
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 4000	Ferrara-Cento-Modena	72,82	1.158.400,03
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 4500	Ferrara-Copparo-Goro	95,33	832.757,56
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 4-600	Ferrara-Bentivoglio	49,26	22.955,16
TPF soc.cons.	Sita	LINEA 4500S	Gorino-Ariano	40,64	24.277,10
TPF soc.cons.	SSTsrl	LINEA NEWHOL	Massafiscaglia-Imola(new Holland)	72,7	39.694,20
TPF soc.cons.	Sarasini	LINEA 6200	Bondeno-Finale Emilia-Pilastrello-Cento	37,4	76.109,60
TPF soc.cons.	Corbus	LINEA 7000	Malcantone-Pilastri-Bondeno-Ferrara	44,5	140.871,30
TPF soc.cons.	Corbus	LINEA 7100	Bondeno-Stellata-Ficarolo	18,6	40.463,20
TPF soc.cons.	Corbus	LINEA 7200	San Martino in Spino-Burana-Bondeno	22,4	2.132,00
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 5000	Lido Scacchi-Massafiscaglia-Ferrara	82,2	56.379,80
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 5100+5300	Masi San Giacomo-Città del Ragazzo-Ferrara	27,6	153.887,93
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 5200	Migliarino-Budrio-Bologna	84,3	50.644,10
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 1900	Lidi-Ostellato-Ferrara	83,81	168.241,70
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 4/137	Ferrara-PortoGaribaldi-Nazioni	86,1	3.444,00
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 2800	Ferrara-Passo Segni-S.M.Codigume	26,54	11.651,36
TPF soc.cons.	FERsrl	LINEA 3000	Coronella-Ferrara	15,48	50.460,98
		TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO TRADIZIONALE			6.521.581,43
TPF soc.cons.	SSTsrl	Copparo A	Copparo-Formignana-Tresigallo		87.155,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Copparo B	Copparo-Ambrogio-Jolanda		79.250,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 3	Cogigoro-Marozzo-Ospedale Delta-Lagosanto		82.755,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 4	Volano-Vaccolino-Lagosanto-Ospedale Delta		13.138,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 5	Migliarino-Migliaro-Massafiscaglia-Ospedale Delta		19.137,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 6	Ariano-Mezzogoro-Codigoro		26.987,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 7	Bosco Mesola- Italba-Codigoro		41.496,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 8	Gorino-Capriole-Codigoro		44.580,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Comacchio 1	Lido Nazioni-Portogaribaldi-Comacchio		111.653,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Comacchio 2	Lido Spina-Portogaribaldi-Comacchio		73.435,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Comacchio 10	Comacchio-Lagosanto-Ospedale Delta		115.265,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Argenta A	S.M.Codigume-S.Nicolò-Argenta-Campotto		81.834,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Argenta B	Argenta-Filo-Anita		125.148,00
		TOTALE SERVIZIO TAXIBUS EXTRAURBANO			901.833,00
TPF soc.cons.		LINEA 4500	Ferrara- Baura - Copparo-Goro	95,33	- 39.970,00
TPF soc.cons.		LINEA 1000	Ariano-Volano	39,01	-29.812,00
TPF soc.cons.		LINEA 2200	Anita-Argenta-Ferrara	72,96	- 56.444,00
TPF soc.cons.		LINEA 1300	Copparo-Ro Ferr-Ferrara	47	- 90.463,00
TPF soc.cons.		LINEA 2000	Lido Spina -Ostellato-Ferrara	83,81	- 13.085,00
TPF soc.cons.		LINEA 700	Ferrara- Boara -Copparo-Goro	95,33	-17.463,00
TPF soc.cons.		LINEA 1200	Massafiscaglia-Cesta	40,57	- 33.698,00
TPF soc.cons.		LINEA 600	Gorino-Codigoro-Ferrara	90,97	- 27.303,00
TPF soc.cons.		LINEA1900	Lido Nazioni -Ostellato-Ferrara	74,77	- 4.310,00
TPF soc.cons.		LINEA 1700	Codigoro-Comacchio-Ravenna	66,71	- 23.958,00
		TOTALE KM SOPPRESSI EXTRAURBANI			- 336.507,00
			vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		
		TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO			7.086.907,43

* Se in fase di programmazione l'esercente non è identificabile specificare in sede di consuntivazione

ALLEGATO 1/2008 e 2009					
PROGRAMMA DI ESERCIZIO BASE					
BACINO DI FERRARA					
SERVIZIO URBANO					
IMPRESA		N. LINEA	DESCRIZIONE	KM LINEA	VETTURE KM
AFFIDATARIA	ESERCENTE *				
TPF soc.cons.	ACFTspa	1	Via Frutteti - Stazione F.S.	5,175	176.019,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	2	Quacchio- Stazione F.S.	5,75	149.971,90
TPF soc.cons.	ACFTspa	3C	Stazione F.S. - Stazione F.S. (circ. sx)	8,91	130.656,90
TPF soc.cons.	ACFTspa	4C	Stazione F.S. - Stazione F.S. (circ. dx)	10,38	153.208,80
TPF soc.cons.	ACFTspa	6	Porotto -Villa Fulvia	12,463	330.498,94
TPF soc.cons.	ACFTspa	7	Malborghetto - Via Trenti	12,919	194.226,61
TPF soc.cons.	ACFTspa	8	Rivana - Via Indipendenza	8,182	166.880,07
TPF soc.cons.	ACFTspa	9	Via Mari - Stazione F.S.	4,735	165.843,06
TPF soc.cons.	ACFTspa	10	Via Scalambra - Pontegradella	8,633	120.542,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	11	Chiesuol del Fosso - S.M.Maddalena (Vallelunga)	15,865	595.890,76
TPF soc.cons.	ACFTspa	HF	Giardini Ina - Ospedale San Giorgio (pellegrino)	7,69	46.755,20
TPF soc.cons.	La Valle	21	Stazione F.S. - Ospedale - Kennedy - Stazione F.S.	8,71	19.074,90
TPF soc.cons.	ACFTspa	6a	Giardini Ina - Aguscello	6,51	17.420,76
TPF soc.cons.	ACFTspa	13	Giardini Ina - Focomorto	6,02	32.827,06
TPF soc.cons.	ACFTspa	A	San Bartolomeo in B.- Kennedy	19,31	109.970,45
TPF soc.cons.	ACFTspa	B	Spinazzino -Kennedy	18,835	52.668,32
TPF soc.cons.	ACFTspa	corse scolastiche supplementari	percorsi diversi		129.402,27
			TOTALE SERVIZIO URBANO TRADIZIONALE		2.591.857,00
TPF soc.cons.	FERSrl	TAXIBUS A	San Bartolomeo - San Martino - Ferrara		109.970,00
TPF soc.cons.	FERSrl	TAXIBUS B	Spiazzino - San Bartolomeo - Sant'Egidio - Ferrara		52.668,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	TAXIBUS 6/B	Quartesana-Cona-Cocomaro-Aguscello-Ferrara		53.747,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	TAXIBUS 9/b	Quartesana - Cona - Codrea - Focomorto - Ferrara		53.308,00
			TOTALE KM TAXIBUS		269.693,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	A	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 114.051,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	B	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 29.134,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	13	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 32.317,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	6/A	vetture km di servizio tradizionale riconvertiti in km da erogarsi in servizio a chiamata		- 17.438,00
			TOTALE KM URBANI SOPPRESSI		- 192.940,00
			TOTALE SERVIZIO URBANO		2.668.610,00

ALLEGATO 1/2008 e 2009 - PROGRAMMA DI ESERCIZIO BASE BACINO DI FERRARA					
SERVIZIO EXTRAURBANO					
IMPRESA		N. LINEA	DESCRIZIONE	KM LINEA	VETTURE KM
AFFIDANTE	ESERCENTE				
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 600	Gorino-Codigoro-Ferrara	90,97	655.731,18
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 900	Ferrara-Codrea-Roncodigà	35,02	66.234,47
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1000	Ariano-Volano	39,01	69.379,34
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1200	Massafiscaglia-Cesta	40,57	53.947,15
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1300	Copparo-Ro Ferr-Ferrara	47	300.868,18
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1400	Ro Ferr-Copparo-Lidi	88,23	15.984,00
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1500	Ferrara-Tresigallo-Codigoro-I.Volano	73,64	17.653,44
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1600	Mesola-Portogaribaldi-Ravenna	72,96	89.458,68
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1700	Codigoro-Comacchio-Ravenna	66,71	390.456,90
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1800	Lidi-Comacchio-Ferrara	79,34	155.628,08
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 1900	Lidi-Ostellato-Ferrara	83,81	307.832,11
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 2100	Portomaggiore-Comacchio-Lidi	62,74	27.940,32
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 2200	Anita-Argenta-Ferrara	72,96	404.262,70
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 2500	Portomaggiore-Ferrara	34,06	216.010,53
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 3000	Coronella-Ferrara	15,48	118.700,28
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 3300	San Martino in Spino-Bondeno-Ferrara	53,3	246.889,20
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 3500	Bondeno-Cento-Bologna	73,55	273.161,85
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 4000	Ferrara-Cento-Modena	72,82	1.158.400,03
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 4500	Ferrara-Copparo-Goro	95,33	775.324,56
TPF soc.cons.	ACFTspa	LINEA 4-600	Ferrara-Bentivoglio	49,26	22.955,16
TPF soc.cons.	Sita	LINEA 4500S	Gorino-Ariano	40,64	24.277,10
TPF soc.cons.	SSTsrl	LINEA NEWHOL	Massafiscaglia-Imola(new Holland)	72,7	39.694,20
TPF soc.cons.	Sarasini	LINEA 6200	Bondeno-Finale Emilia-Pilastrello-Cento	37,4	76.109,60
TPF soc.cons.	Corbus	LINEA 7000	Malcantone-Pilastrini-Bondeno-Ferrara	44,5	140.871,30
TPF soc.cons.	Corbus	LINEA 7100	Bondeno-Stellata-Ficarolo	18,6	40.463,20
TPF soc.cons.	Corbus	LINEA 7200	San Martino in Spino-Burana-Bondeno	22,4	2.132,00
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 5000	Lido Scacchi-Massafiscaglia-Ferrara	82,2	56.379,80
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 5100+5300	Ferrara	27,6	153.887,93
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 5200	Migliarino-Budrio-Bologna	84,3	50.644,10
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 1900	Lidi-Ostellato-Ferrara	83,81	168.241,70
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 4/137	Ferrara-PortoGaribaldi-Nazioni	86,1	3.444,00
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 2800	Ferrara-Passo Segni-S.M.Codifiume	26,54	11.651,36
TPF soc.cons.	FERSrl	LINEA 3000	Coronella-Ferrara	15,48	50.460,98
		TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO TRADIZIONALE			6.185.075,43
TPF soc.cons.	SSTsrl	Copparo A	Copparo-Formignana-Tresigallo		102.094,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Copparo B	Copparo-Ambrogio-Jolanda		60.962,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Copparo C	Ruina-Ro Ferr-Copparo		71.745,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 3	Cogigoro-Marozzo-Ospedale Delta-Lagosanto		70.224,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 4	Volano-Vaccolino-Lagosanto-Ospedale Delta		15.503,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 5	Ospedale Delta		15.844,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 6	Ariano-Mezzogoro-Codigoro		20.850,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 7	Bosco Mesola- Italba-Codigoro		48.372,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	NordEst 8	Gorino-Caprile-Codigoro		27.348,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Comacchio 1	Lido Nazioni-Portogaribaldi-Comacchio		90.759,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Comacchio 2	Lido Spina-Portogaribaldi-Comacchio		54.255,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Comacchio 10	Comacchio-Lagosanto-Ospedale Delta		108.755,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Argenta A	S.M.Codigiume-S.Nicolò-Argenta-Campotto		76.837,00
TPF soc.cons.	SSTsrl	Argenta B	Argenta-Filo-Anita		123.953,00
		TOTALE SERVIZIO TAXIBUS EXTRAURBANO			887.501,00
TPF soc.cons.		LINEA 4500	Ferrara- Baura - Copparo-Goro	95,33	- 39.970,00
TPF soc.cons.		LINEA 1000	Ariano-Volano	39,01	-29.812,00
TPF soc.cons.		LINEA 2200	Anita-Argenta-Ferrara	72,96	- 56.444,00
TPF soc.cons.		LINEA 1300	Copparo-Ro Ferr-Ferrara	47	- 90.463,00
TPF soc.cons.		LINEA 2000	Lido Spina -Ostellato-Ferrara	83,81	- 13.085,00
TPF soc.cons.		LINEA 700	Ferrara- Boara -Copparo-Goro	95,33	-17.463,00
TPF soc.cons.		LINEA 1200	Massafiscaglia-Cesta	40,57	- 33.698,00
TPF soc.cons.		LINEA 600	Gorino-Codigoro-Ferrara	90,97	- 27.303,00
TPF soc.cons.		LINEA1900	Lido Nazioni -Ostellato-Ferrara	74,77	- 4.310,00
TPF soc.cons.		LINEA 1700	Codigoro-Comacchio-Ravenna	66,71	- 23.958,00
		TOTALE KM SOPPRESSI EXTRAURBANI			- 336.507,00
		riconvertiti in km da erogarsi in			
		TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO			6.736.069,43

- **MODELLI UNICI VALIDI PER TUTTI GLI ACCORDI**

Note di compilazione dell'Allegato 2a-Dati di Bacino provinciale

Nota 1:

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

Nota 2:

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.

Nota 3:

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.

Note di compilazione dell'Allegato 2a-Dati di Bacino provinciale

Nota 4:

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

Nota 5:

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.

Nota 6:.

I valori di riferimento per ogni città rappresentano il valore medio giornaliero dei valori rilevati dai sensori “presenti” e posti all'interno dell'area urbana del comune.

Nota 7:.

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
- 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.

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

Provincia : _____

Anno di Rilevazione: _____

	nome	cognome	tel	mail
Referente Provincia				
Referente Agenzia				
Referente Azienda				

A) STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE (vd. nota 1)				
<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</i>	adottato in data:		approvato in data:	
<i>Piano delle reti ciclabili</i>	adottato in data:		approvato in data:	

A1) DATI GENERALI	Intero bacino	Fonte
Superficie (kmq)	DATO RER	FONTE RER
Popolazione residente	DATO RER	FONTE RER

OSSERVAZIONI:

--

N.B. le celle in colore grigio non vanno compilate

B - DOMANDA DI MOBILITA'			
Fonte dati: _____			

B1) Spostamenti giornalieri sistematici in partenza e in arrivo	interni alla provincia	verso alte province	da altre province	fonte
	DATO RER	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT

B2) Ripartizione Modale Spostamenti Sistematici Giornalieri in partenza e in arrivo		partenza	arrivo	fonte
mezzi privati	auto private (come conducente)	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
	auto private (come passeggero)	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
	motoveicoli	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
	bicicletta a piedi altro mezzo	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
mezzi pubblici	treno, tram, metropolitana	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
	autobis urbano filobus	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
	corriera autobus extraurbano	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT
	autobus aziendale o scolastico	DATO RER	DATO RER	FONTE ISTAT

C) OFFERTA DI MOBILITA'		Intero bacino	Fonte
Dotazione infrastrutturale provinciale di piste ciclabili extraurbane per tipologia (vd. nota 2)	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	veicoli-km totali del servizio (vd. 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 o superiori		
	di cui veicoli-km con altro mezzo a minor impatto ambientale (da specificare in nota)		
	n. veicoli TPL	DATO RER	FONTE RER
	di cui n. veicoli a pianale ribassato	DATO RER	FONTE RER
	età media del parco veicoli(in anni)	DATO RER	FONTE RER
	n. veicoli con AVM		
	posti-km (posti medi offerti per veicoli/km) (vd. nota 4)		
	ore effettive di guida		
	Modalità innovative di trasporto-Km effettuati (descrivere le modalità nelle osservazioni a fondo pagina) (vd. nota 5)		
	ore di disponibilità delle modalità innovative di trasporto		
Trasporto privato	n° autovetture circolanti	DATO RER	FONTE RER

note

D) IMPATTI

D1) INCIDENTALITA'	Ambito di riferimento	
	Intero Bacino	Fonte
n. incidenti	DATO RER	FONTE RER
NUMERO MORTI	DATO RER	FONTE RER
di cui pedoni	DATO RER	FONTE RER
di cui ciclisti	DATO RER	FONTE RER
NUMERO FERITI	DATO RER	FONTE RER
di cui pedoni	DATO RER	FONTE RER
di cui ciclisti	DATO RER	FONTE RER
autoveicoli	DATO RER	FONTE RER
autobus-tram	DATO RER	FONTE RER
veicoli merci	DATO RER	FONTE RER
ciclisti	DATO RER	FONTE RER
ciclomotori motocicli	DATO RER	FONTE RER
altri mezzi	DATO RER	FONTE RER
totale mezzi	DATO RER	FONTE RER

OSSERVAZIONI:

--

D2) INQUINAMENTO ATMOSFERICO (v.d. nota 6)

		INTERO BACINO	FONTE
N. giorni superamento del livello di attenzione	PM 10	DATO RER	FONTE ARPA
Media annua (microgrammi/mc)	PM 2,5	DATO RER	FONTE ARPA
	PM 10	DATO RER	FONTE ARPA
	BENZENE	DATO RER	FONTE ARPA

OSSERVAZIONI:

--

E) CONSUMI ENERGETICI		Intero bacino	Fonte
E1) Metano erogato a mezzi privati	metano in mc	DATO RER	FONTE RER
	in 1.000 l.	DATO RER	FONTE RER
E2) Carburante erogato a mezzi pubblici	liquido in 1.000 l		
	metano in mc		
	gpl in l		
	elettrico in kWh		
	altro da specificare		

OSSERVAZIONI:

--

F) QUALITA' DEL SERVIZIO COMPLESSIVO				
F1) Qualità erogata nel Bacino			Intero bacino	Fonte
Regolarità e puntualità del servizio	Numero delle corse effettuate			
	numero delle corse programmate			
	% corse in orario (0-5') ore di punta			
	% corse in ritardo (5-10') ore di punta			
Accessibilità al servizio	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			
Reclami e sanzioni del servizio	Numero reclami/anno per tipo di disservizio lamentato	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	numero sanzioni amministrative effettuate		
		numero corse controllate		

G1) Qualità percepita (vd. nota 7)		Intero bacino	Fonte
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		

OSSERVAZIONI:

Note esplicative dell'Accordo

- A) Si riportano alcune note metodologiche per la rilevazione dei dati e dei parametri indicati ai corrispondenti articoli del presente Accordo e per le elaborazioni dei relativi indicatori.

ART.11 "Obiettivi di miglioramento della sostenibilità economica del servizio"

1. Viaggiatori

Il dato base è relativo all'anno 2006, come risultante dalla elaborazione della Regione Emilia-Romagna

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:

<u>SERVIZIO URBANO</u>	Coeff.	<u>SERVIZIO EXTRAURBANO</u>	Coeff.
Corsa semplice oraria	1,4	Corsa semplice	1
Abb. mensile personale	100	Abb. settimanale	12
Abb. mensile impersonale	120	Abb. mensile personale	50
Abb. mensile studenti	85	Annuale personale	600
Quota cum. Mensile/studenti	80		
Abb. ann. 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.

2. Ricavi Tariffari

Il dato base dei ricavi tariffari è relativo all'anno 2006 deriva dall'elaborazione della Regione Emilia-Romagna secondo il metodo definito dalla DGR 309/1997 e 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%.

3. Ricavi da traffico

I ricavi da traffico (il dato base è relativo all'anno 2006) 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 voci:

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.

4. Costi Operativi Orari

Il dato base indicato è relativo all'anno 2006, come risultante dai rapporti consuntivi annuali predisposti dalle Agenzie Locali per la mobilità. Si evidenzia il fatto che 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 indicate all'art. 8, comma 4. 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:

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

5. 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 microstoste (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.21, comma 3 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:

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

ART. 16 "Gli investimenti per la mobilità sostenibile" 2008-2010 Misura 1: Rinnovo del parco autobus

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/trasmissione dati è quella regionale in vigore. La data di invio prevista è il giorno 10 dei mesi di aprile e settembre di ogni anno.

SCHEMA TIPO DI INDICE DEL
RAPPORTO CONSUNTIVO ANNUALE DELLE ATTIVITÀ DI AGENZIA
(art. 21 comma 3)

Premessa

Le Relazioni consuntive annuali delle Agenzie locali per il trasporto e la mobilità previsti dagli Accordi di Programma, come dimostra l'esperienza maturata, costituiscono per i diversi soggetti istituzionali coinvolti un utile ausilio e uno strumento operativo efficace ai fini del confronto e della concertazione sulle politiche del TPL e, più in generale, sulle misure relative al complessivo governo della mobilità del territorio.

L'omogeneità e la completezza nella presentazione dei contenuti, a oggi sostanzialmente conseguite, si dimostrano una imprescindibile preconditione in vista di opportuni riscontri sui risultati conseguiti e sulle soluzioni e pratiche adottate localmente in ordine ai diversi ambiti di intervento individuati negli Accordi in vista dello sviluppo di una mobilità pienamente sostenibile sul piano economico, ambientale ed energetico, della sicurezza e del traffico.

L'analisi delle modalità di rendicontazione adottate dalle singole realtà locali, della considerevole ricchezza e varietà dei contenuti e delle scadenze del monitoraggio ha indotto la Regione a procedere a una ulteriore razionalizzazione e sistematizzazione del proprio sistema di monitoraggio, allo scopo di rendere sempre più agevole e tempestivo il rilascio e condivisione delle informazioni da parte dei diversi soggetti interessati.

A partire dai presenti Accordi, si è infatti ritenuto di coordinare in un'unica Relazione i contenuti di alcune diverse attività di rendicontazione degli EELL e delle loro Agenzie, nei termini di cui al sottoriportato indice tipo, ove ne è schematizzata e commentata l'articolazione per singoli capitoli tematici. Tale Relazione annuale sostituisce le due relazioni previste nei precedenti Accordi, rivolte rispettivamente alla consuntivazione delle attività relative all'anno precedente e alla illustrazione delle attività relative ai primi sei mesi dell'anno in corso.

Nella documentazione da allegarsi alla Relazione consuntiva annuale che dovrà pervenire al competente Servizio regionale entro il **10 settembre** di ciascun anno, dovranno inoltre essere riepilogati, secondo i formulari di cui all'allegato n. 5 "Dati economico gestionali di Bacino", dati e informazioni rispettivamente relativi al:

- **Consuntivo anno precedente** a quello di rilascio della Relazione (conto economico riclassificato di Agenzia, scheda riepilogativa dati economico gestionali, dati di dettaglio degli affidatari, dei subconcessionari, del contratto di servizio, etc);
- **Preconsuntivo anno in corso**, di rilascio della relazione (km erogati, ricavi tariffari e da traffico, ore di guida effettiva, passeggeri trasportati, velocità commerciale, costo operativo orario, etc).

Nota metodologica

La presentazione dei risultati e le relative analisi di supporto sono intese a descrivere, secondo l'organizzazione di cui all'indice tipo sottoriportato, l'operato dell'Agenzia locale, di norma con riguardo al bacino provinciale nel suo complesso. L'articolazione del dato dovrà consentire, secondo i casi previsti e avvalendosi dei supporti informatici regionali a ciò finalizzati, una maggiore specificazione del dato in ordine a:

- Servizi urbani, di bacino e interbacino;
- attività caratteristica e "attività altre" di competenza dell'Agenzia (con riguardo ai dati economico-gestionali e sul personale), secondo il sistema di riclassifica e i modelli informatizzati regionali di elaborazione e rilevazione dei dati;
- dati riferiti all'Affidatario del servizio e dati relativi agli eventuali Subaffidatari del medesimo, secondo gli schemi regionali (informatizzati e cartacei) di raccolta dei dati aziendali economico-gestionali e allegando i relativi bilanci consuntivi annuali ufficiali.

Le relazioni avranno cura di fornire adeguata evidenza delle specificità della realtà locale nonché di segnalare, argomentando sui rispettivi punti di forza e debolezza, approcci e soluzioni che, per efficacia/efficienza, innovatività, replicabilità, ecc., possono essere prese a riferimento quali "buone pratiche".

Le relazioni, nell'argomentare sulle attività svolte e sui risultati ottenuti, dovranno contenere opportuni riferimenti ai dati/indicatori elaborati sulla base di quanto previsto negli allegati 2A e 2B degli Accordi di Programma medesimi (art. 21).

Indice tipo del Rapporto Consuntivo Annuale

n.	Titolo	Rif. AdP	Contenuti della rendicontazione	Note
0.	Indice dei contenuti			
1.	Premessa			
2.	Sintesi dei risultati			
3.	Contributi, corrispettivi, servizi Minimi e aggiuntivi, contributi ex LR1/2002	Art. 6, 8, 9,10 comma 4	tra gli altri: <ul style="list-style-type: none"> • volume e scostamenti delle percorrenze per singola tipologia di servizio (minimi e aggiuntivi, a orario/frequenza e a chiamata/prenotazione, ...) e per singola causale (forza maggiore, sciopero, ...), distinguendo tra programmato e consuntivato anche in rapporto alla flessibilità degli Accordi e contrattuale, in rapporto ai riscontri delle verifiche ispettive e campionarie, ...; • importo e scostamento dei contributi di esercizio erogati da RER/EL (analisi per singola fonte, distinguendo tra stanziato ed erogato, ...); • importo e scostamento dei corrispettivi contrattuali (conguagli derivanti da modifiche servizi, descrizione sistemi di premi/incentivi e delle risorse erogate, descrizione/articolazione dei sistemi di penali, della loro applicazione e della destinazione delle relative risorse, ...), completati con i dati sui ricavi tariffari e da traffico, per garantire la comparabilità delle diverse tipologie di contratto ("Net/Gross", ...) <ul style="list-style-type: none"> • relazione sull'utilizzo delle risorse ex LR 1/2002 	
4.	Mobilità sostenibile	Art.14	tra gli altri: <ul style="list-style-type: none"> • Obiettivi di miglioramento ambientale, del traffico e della sicurezza della circolazione • Indicatori di risultato degli investimenti attuati, in riferimento anche agli Allegati 2A e 2B sui dati provinciali e comunali della mobilità urbana e del trasporto pubblico (offerta di mobilità, livelli di servizio, impatti e consumi energetici). 	
5.	Sostenibilità economica	Artt. 11,21	Tra gli altri: <ul style="list-style-type: none"> • indicatori tecnico-economici (di efficacia: consuntivi e statistiche su titoli di viaggio/viaggiatori/ricavi tariffari e da traffico; efficienza e produttività: costi di Agenzia, costo 	

			<p>operativo totale di bacino e orario, velocità commerciale; personale addetto di Agenzia e di Affidatari/Subaffidatari, totale e per distinte qualifiche, ...);</p> <ul style="list-style-type: none"> • principali iniziative messe in atto, progetti realizzati e risorse rispettivamente spese (ad esempio: manovre/agevolazioni/esenzioni tariffarie, modalità innovative di acquisto/pagamento titoli, titoli di viaggio innovativi, corsie e semaforizzazione preferenziali, interventi sulla viabilità e sosta, ...) 	
6.	Qualità erogata e percepita	Art. 12	<p>Tra gli altri, con particolare riguardo al tema dell'informazione e al rapporto con la clientela (fattori di successo/insuccesso, questioni aperte/problemi risolti):</p> <ul style="list-style-type: none"> • risultati di indagini e monitoraggi sui diversi fattori/indicatori (regolarità, puntualità, accessibilità, sicurezza e qualità del viaggio, pulizia e comfort) e rispetto ai diversi ambiti/fasi della qualità (attesa/percepita, progettata/erogata, ...); • applicazione della Carta della mobilità, riscontri della gestione dei reclami e delle forme di rimborso e indennizzo/risarcimento, 	
7.	Integrazione modale e tariffaria	Art. 5	<p>Tra gli altri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stato di avanzamento nell'attivazione del Progetto "STIMER"; • adozione/aggiornamento/integrazione dei piani tariffari di rispettiva competenza degli EL; • azioni intraprese e relative risorse spese (stato dell'arte, risultati conseguiti e problemi riscontrati con riguardo all'integrazione delle diverse modalità di trasporto, ai diversi livelli territoriali di integrazione - servizi/bacini contermini, ...); 	
8.	Investimenti della Mobilità Sostenibile	Artt.. 15,16,17, 18,19,20	<ul style="list-style-type: none"> • Quadro delle azioni/misure messe in atto per la mobilità sostenibile con descrizione degli interventi realizzati per singola misura, precisando l'importo totale della spesa e distinguendo tra risorse contributive provenienti dalla Regione, dagli Enti Locali e da altre fonti pubbliche/private (stato avanzamento, illustrazione dei risultati conseguiti rispetto agli obiettivi specifici rispettivamente identificati, valutazione del livello di efficacia degli interventi, ...) con particolare riguardo a: <ul style="list-style-type: none"> - Misura 1: Rinnovo parco autobus; - Misura 2: Interventi correlati agli annuali Accordi di Qualità dell'Aria; - Misura 3: Potenziamento della mobilità ciclopeditone; - Misura 4: Interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità. 	
9.	Innovazione e tecnologia	Art. 7	<p>tra gli altri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modalità di offerta dei servizi particolari e innovativi, relazionando sul rispetto delle 	

			condizioni e dei requisiti ivi previsti; <ul style="list-style-type: none"> • principali realizzazioni tecnologiche, punti di forza e debolezze, evoluzioni previste (con particolare riguardo al tema del monitoraggio/programmazione del servizio e della flotta, all'infomobilità, alla rilevazione della qualità, ...) 	
10 .	Proposte e segnalazioni	Art.12	tra l'altro, proposte provenienti da: <ul style="list-style-type: none"> • EL e Agenzia; • Comitato consultivo degli utenti; • organizzazioni utenti/di categoria/ associazioni. 	

ALLEGATO 5 - 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 2004-2006 per le note metodologiche per la rilevazione dei dati e dei parametri richiesti nel presente file.

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 associato con riferimento al servizio svolto e al relativo personale impiegato.

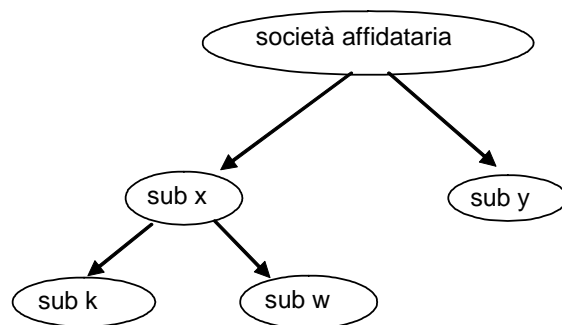
Le percorrenze s'intendono quelle svolte direttamente dalla società affidataria escludendo quelle eventualmente subconcesse.

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.

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

AGENZIA LOCALE:

ANNO CONSUNTIVAZIONE:

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 DATIRICHIESTI	UNITA'	DATO	Note (per dettagli di metodo vedi All.3 Accordi di Programma 2007-2010)
Dati economico-gestionali di bacino			
Contributi EL	Euro	0,00	descrivere dettaglio nelle righe che seguono e commentare nel Relaz. Cons. Annuale e suoi allegati
<i>di cui per Servizi Aggiuntivi</i>	Euro		servizi aggiuntivi rispetto ai servizi minimi contribuiti dalla Regione
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nella Relazione Cons. Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nella Relazione Cons. Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nella Relazione Cons. Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nella Relazione Cons. Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nella Relazione Cons. Annuale e suoi allegati
Ricavi tariffari	Euro		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
<i>di cui per integrazione tariffaria</i>	Euro		
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 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")
<i>Velocità commerciale urbano</i>	km/h		media ponderata dei servizi urbani (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
<i>Velocità commerciale extraurbano</i>	km/h		media ponderata dei servizi extraurbani (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
Dati sul personale degli Affidatari / Gestori			
Addetti TPL	unità	0,00	dato complessivo di bacino (descrivere dettaglio nella Relaz. Cons. Annuale e suoi allegati)
<i>di cui Autisti TPL</i>	unità	0,00	Personale diretto e indiretto addetto ai servizi TPL minimi e aggiuntivi autofiloviari erogati nel bacino
Costo totale addetti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL)
<i>di cui Costo totale autisti TPL</i>	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Totale Salari e stipendi addetti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Autisti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Totale generale addetti (TPL e non)	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Totale salari e stipendi del Totale generale addetti (TPL e non)	unità	0,00	Addetti TPL e pers.le az.le addetto ad altri servizi non a contrib. (ad es. autonoleggio, sosta, tributi, ecc.)
	Euro	0,00	(vedi Totale generali Addetti, TPL e non)
Dati sul personale delle Aziende Subaffidatarie			
Addetti TPL	unità	0,00	Personale diretto e indiretto addetto ai servizi TPL minimi e aggiuntivi autofiloviari erogati nel bacino
<i>di cui Autisti TPL</i>	unità	0,00	(vedi sopra Addetti TPL)
Costo totale addetti TPL	Euro	0,00	(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
<i>di cui Costo totale autisti TPL</i>	Euro	0,00	(vedi sopra Autisti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Dati di Agenzia			
Addetti TPL	unità		Personale diretto e indiretto addetto ai servizi TPL minimi e aggiuntivi autofiloviari erogati nel bacino
Totale generale addetti (TPL e non)	unità		Addetti TPL e personale di Agenzia addetto ad altri servizi (ad es. sosta, tributi, altre attività delegate)
Costo totale addetti TPL	Euro		(vedi sopra Addetti TPL; costo al lordo dei contributi CCNL)
Costo totale addetti (TPL e non)	Euro		(vedi Totale generali Addetti Agenzia, TPL e non; costo al lordo dei contributi CCNL)
Componenti Consiglio Amministrazione	unità		
Indennità CdA	Euro		
Componenti Collegio Sindacale/Collegio Revisori	unità		
Indennità Collegio Sindacale/Collegio Revisori	Euro		
Oneri funzionamento	Euro		Quota contributi RER trattenuti per funzionamento Agenzia. Art. 8, comma 4 dell'AdP
Dati sul servizio TPL erogato (consuntivi)			
Percorrenze totali certificate	vett*km	0,00	Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto)
<i>di cui Percorrenze urbane</i>	vett*km		(vedi sopra percorrenze totali)
<i>di cui Percorrenze extraurbane</i>	vett*km		(vedi sopra percorrenze totali)
Percorrenze Servizi Aggiuntivi contribuiti dagli EL	vett*km		Percorrenze aggiuntive ai servizi minimi (escluso percorrenze a vuoto) contribuite dagli EL
Percorrenze Subaffidate	vett*km	0,00	Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto)
<i>di cui Percorrenze Subaffidate urbane</i>	vett*km	0,00	(vedi sopra percorrenze subaffidate)
<i>di cui Percorrenze Subaffidate extraurbane</i>	vett*km	0,00	(vedi sopra percorrenze subaffidate)
Dati sui servizi ad alto contenuto di innovazione e flessibilità			
Percorrenze	vett*km		
Viaggiatori trasportati	unità		
Ore effettive di guida	h		
Ricavi tariffari	Euro		
<i>di cui per integrazione tariffaria</i>	Euro		
Costi totali di esercizio	Euro		
Costi operativi orari	Euro		
Modello organizzativo dell'esercizio (modalità 1)			
Modello organizzativo dell'esercizio (modalità 2)			
Modello organizzativo dell'esercizio (modalità 3)			
Modello organizzativo dell'esercizio (modalità 4)			

Legenda

dati economici

dati tecnici

da compilare

dati output

AGENZIA LOCALE:

ANNO CONSUNTIVAZIONE:

REFERENTE:

Dati di dettaglio degli Affidatari/Gestori

Ragione sociale	Servizio erogato su base annua (km) - escl subconc		Ore di guida effettive		Addetti TPL	di cui Autisti TPL	Costo totale Addetti TPL	di cui Costo totale Autisti TPL	Totale Salari e Stipendi Addetti TPL	Totale generale Addetti (TPL e non)	Costo totale Addetti (TPL e non)	Salari e Stipendi Addetti (TPL e non)
	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano								
TOTALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00		0,00									

- dati economici
- dati tecnici
- da compilare
- dati output

AGENZIA LOCALE:
ANNO CONSUNTIVAZIONE:
REFERENTE:

Ragione sociale società subaffidataria	Servizio erogato su base annua (km)		Ore guida effettive		Corrispettivo contrattuale (Euro)	Addetti TPL	di cui Autisti TPL	Costo totale Addetti TPL	di cui Costo totale Autisti TPL
	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano					
TOTALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00		0,00						

Legenda

dati economici

dati tecnici

da compilare

dati output

AGENZIA LOCALE:

ANNO CONSUNTIVAZIONE:

REFERENTE:

Dati sui servizi ad alto contenuto di innovazione e flessibilità

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

Legenda

dati economici

dati tecnici

da compilare

dati output

AGENZIA LOCALE:

ANNO CONSUNTIVAZIONE:

REFERENTE:

Dati di dettaglio sul Contratto di Servizio

Ragione sociale società affidataria	Corrispettivo previsto CdS (euro)	Adeguamento del corrispettivo* (euro)	Corrispettivo erogato (euro)	Premi (euro)	Penali (euro) **	Percorrenze previste CdS	Percorrenze effettivamente svolte
TOTALE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

* Descrivere dettaglio nella Relazione Consuntiva annuale (es. per istat, per servizi aggiuntivi,..)

** Descrivere dettaglio nella Relazione Consuntiva annuale con specifico riferimento all'utilizzo

Legenda

dati economici

dati tecnici

da compilare

dati output

AGENZIA LOCALE:

ANNO CONSUNTIVAZIONE:

REFERENTE:

PRECONSUNTIVO ANNO IN CORSO

DESCRIZIONE DATI RICHIESTI	UNITA'	DATO	Note (per dettagli di metodo vedi All.3)
Dati economico-gestionali di bacino			
Contributi EL	Euro	0,00	descrivere dettaglio nelle righe che seguono e commentare nella Relaz. Cons. Annuale e suoi allegati
<i>di cui per Servizi Aggiuntivi</i>	Euro		servizi aggiuntivi rispetto ai servizi minimi contribuiti dalla Regione
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
(inserire altre causali)	Euro		fornire descrizione e commentare nel Relazione Consuntiva Annuale e suoi allegati
Ricavi tariffari	Euro		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
<i>di cui per integrazione tariffaria</i>	Euro		
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 All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Viaggiatori trasportati	unità		vedi procedura titoli e All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Ore di guida effettiva	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
<i>Ore di guida effettiva urbana</i>	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
<i>Ore di guida effettiva extraurbana</i>	h		vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo"
Velocità commerciale media	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
<i>Velocità commerciale urbano</i>	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
<i>Velocità commerciale extraurbano</i>	km/h		media ponderata di bacino (vedi All. 3 - "Note esplicative dell'Accordo")
Dati sul servizio TPL			
Percorrenze totali	vett*km	0,00	Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto)
<i>di cui Percorrenze urbane</i>	vett*km		(vedi sopra percorrenze totali)
<i>di cui Percorrenze extraurbane</i>	vett*km		(vedi sopra percorrenze totali)
Percorrenze Servizi Aggiuntivi contribuiti dagli EL	vett*km		Percorrenze aggiuntive ai servizi minimi (escluso percorrenze a vuoto) contribuite dagli EL
Percorrenze Subaffidate certificate	vett*km	0,00	Servizi minimi e aggiuntivi (escluso percorrenze a vuoto)
<i>di cui Percorrenze Subaffidate urbane</i>	vett*km		(vedi sopra percorrenze subaffidate)
<i>di cui Percorrenze Subaffidate extraurbane</i>	vett*km		(vedi sopra percorrenze subaffidate)

Allegato 7

Metodologia per la rilevazione della qualità erogata

Il presente documento contiene le specifiche per la realizzazione delle indagini relative alla qualità erogata del servizio di trasporto pubblico e nella fattispecie al monitoraggio di:

- Puntualità del servizio;
- Pulizia del parco mezzi;
- Servizi a bordo mezzo di vendita dei titoli di viaggio;
- Tempo di risposta ai reclami.

In particolare, con riferimento a ciascuna tipologia di indagine, il documento si divide in due sezioni distinte:

- la **prima** contiene un quadro sinottico della metodologia da adottare per ciascuna indagine;
- la **seconda**, riguarda gli output da fornire alla Regione sottoforma di tabelle sintetiche con particolare riferimento all'universo di rilevamento e al campione monitorato;

In allegato, infine, si riporta il **tracciato record** attraverso cui

- organizzare le informazioni propedeutiche alla realizzazione delle indagini (definizione universo, campionamento, etc);
- restituire, in modo analitico, i risultati di ogni specifica indagine.

Monitoraggio della puntualità

METODOLOGIA¹

N. FASE	ATTIVITÀ	DESCRIZIONE *
1	Definizione dell'universo e calcolo della numerosità del campione	L'universo di rilevamento è rappresentato dal numero di corse feriali annuali . Per numeri complessivi di corse anno maggiori o uguali a 100.000 corse, al fine di soddisfare i parametri statistici standard (livello di confidenza 95% e intervallo di confidenza 5%) si ritiene congrua una grandezza del campione pari a 385 corse . Per grandezze differenti utilizzare le comuni formule statistiche per il dimensionamento di un campione. Tuttavia, per compensare le ottimizzazioni e semplificazioni che saranno introdotte nel seguito, il campione di indagine significativo si può assumere pari a 500 unità (campione sovradimensionato).
2	Stratificazione del campione	A partire dalla proporzioni (<u>pesi percentuali reali</u>) ricavate dall'universo, il campione dovrà essere stratificato per: <ul style="list-style-type: none"> • periodicità (estiva, invernale) cui corrispondono le due campagne di indagine distinte da effettuarsi; • fascia oraria (punta, morbida), così come definite in base alla specificità dell'area di studio, prendendo a riferimento le corse erogate in un <i>giorno medio feriale</i> (estivo o invernale); • tipologia di corsa (ad alta, media, bassa frequentazione – METODO DIRETTO) o <u>in alternativa</u> linea di appartenenza (forza, adduzione – METODO INDIRETTO). Per ciascuna campagna di indagine (invernale, estiva) si otterranno pertanto i pesi percentuali relativi ai singoli strati di rilevazione rispetto ai quali stratificare la numerosità del campione: <ul style="list-style-type: none"> • METODO DIRETTO (6 strati) a. punta-alta freq. ; b. morbida- alta freq. ; c. punta-media freq. ; d. morbida- media freq. ; e. punta-bassa freq. ; f. morbida- bassa freq. oppure <ul style="list-style-type: none"> • METODO INDIRETTO (4 strati) g. punta-forza; h. morbida-forza; i. punta-adduzione; l. morbida-adduzione
3	Ottimizzazione dell'universo	A partire dal prospetto delle corse di un <i>giorno medio feriale</i> (estivo e invernale), determinati i capolinea di rilevazione, si procede all'eliminazione delle corse "non convenienti" ovvero quelle che non si attestano in ara urbana o che presentano caratteristiche particolari che ne sconsigliano la presa in esame (ad es. corse mercatali). Si otterrà pertanto un universo da cui estrarre le corse campionate contenente esclusivamente le corse monitorabili oggetto della successiva estrazione.
4	Definizione del periodo di monitoraggio	Si definisce il periodo di rilevazione (in termini di giornate di rilevazione) almeno pari a una settimana per ciascuna campagna di indagine (invernale, estiva) , escludendo le giornate particolari (ad es. mercatali). Per ciascun giorno di rilevazione sarà estratto un numero congruo di corse (è possibile che la stessa corsa venga rilevata per più giorni diversi)
5	Estrazione delle corse target e sovradimensionamento del campione	A partire dall'universo di estrazione ottimizzato (corse di un giorno medio feriale, estivo o invernale in relazione alla relativa campagna, privo delle corse "non convenienti"), con criteri di casualità vengono estratte per ciascun giorno di rilevazione un numero di corse in base alle numerosità (500) e ai pesi definiti in precedenza. Si procede poi, contestualmente all'organizzazione dei turni uomo di rilevazione, alla effettuazione di ulteriori semplificazioni con l'obiettivo di una maggiore saturazione delle attività di monitoraggio, ad esempio sostituendo corse estratte "rare" o "isolate", ovvero quelle corse che comporterebbero un impegno di tempo di attesa del rilevatore eccessivamente lungo, con altre corse nell'ambito della costruzione dei turni di rilevazione.

¹ Dove non precisato diversamente, il metodo è valido sia per l'indagine sul servizio urbano sia per quello extraurbano.

6	Rilevazione delle corse	<p>Con riferimento a ciascuna corsa contenuta nel campione definitivo, costituiscono oggetto della rilevazione i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • orario di inizio rilevazione (a partire dal momento in cui il rilevatore si apposta al capolinea); • orario di arrivo del mezzo al capolinea; • numero di matricola del mezzo; • orario di fine rilevazione. <p>L'intervallo di rilevazione, ovvero il tempo che il rilevatore deve dedicare alla rilevazione di una singola corsa target ad un determinato capolinea, deve necessariamente riguardare</p> <ul style="list-style-type: none"> • nel caso del servizio urbano, 5 minuti precedenti l'arrivo programmato della corsa e 11 minuti successivi; • nel caso del servizio extraurbano, 5 minuti precedenti l'arrivo programmato della corsa e 21 minuti successivi.
7	Analisi e interpretazione dei dati	<p>L'interpretazione dei dati si basa su di un'attribuzione presuntiva: infatti il mezzo, identificato attraverso il numero di matricola, viene fatto corrispondere, entro un ragionevole intervallo di tempo dato dall'intervallo di rilevazione, alla corsa programmata da orario. Una volta fatte corrispondere le corse monitorate a quelle programmate, si procede al calcolo degli eventuali ritardi/anticipi e alla classificazione delle corse in base ai criteri descritti nelle tabelle per la restituzione dei dati. Nel caso di corse in anticipo, fatta salva la verifica dell'attribuzione presuntiva, si fa presente che si considera in orario (puntuale) una corsa in arrivo al capolinea fino a 2 minuti in anticipo rispetto all'orario programmato.</p>
8	Costruzione dello standard di puntualità	<p>Lo standard di puntualità "company oriented" (orientato allo standard) è dato dal risultato complessivo delle corse estratte (500) che rispettano la stratificazione reale dell'universo.</p> <p>Lo standard di puntualità "customer oriented" (orientato alla clientela), invece, si ricava a partire dagli standard dei singoli strati (4 o 6 in relazione al metodo diretto o indiretto) combinandoli sulla base dei pesi percentuali ponderati (cfr pesatura del campione).</p> <p>Oltre ai pesi percentuali reali, in questa fase vengono ricavati, attraverso i parametri ponderativi di cui alle tabelle che seguono, ulteriori pesi che tengono conto dell'influenza delle corse a più alta frequentazione ovvero quelle effettuate nelle ore di punta e appartenenti alle linee di forza. Moltiplicando la numerosità delle corse appartenenti ai singoli strati (4 o 6 a seconda del metodo utilizzato) per tali parametri, si ricavano, a partire dal nuovo totale corse (dato dalla somma delle numerosità degli strati ricalcolate e quindi inferiore a 500) i nuovi pesi percentuali degli strati, che tenderanno a maggiorare l'influenza delle corse a più elevata utenza trasportata.</p> <p style="text-align: right;">Parametri Ponderativi METODO DIRETTO</p> <p>6 strati (a-f) a <u>1</u> c <u>0,66</u> e <u>0,33</u> b <u>1</u> d <u>0,66</u> f <u>0,33</u></p> <p style="text-align: right;">Parametri Ponderativi METODO INDIRETTO</p> <p>4 strati (g-l) g <u>1</u> i <u>0,66</u> h <u>0,66</u> l <u>0,33</u></p>

PS. **Corse in anticipo.** Previa verifica assegnazione presuntiva della corsa, si considera in orario (puntuale) una corsa in arrivo al capolinea fino a 2 minuti in anticipo rispetto all'orario programmato

RESTITUZIONE DEI DATI relativi all'UNIVERSO PER CAMPIONAMENTO

Obiettivo: determinare con le più comuni formule di campionamento presenti in letteratura² la numerosità del campione a partire dalla grandezza dell'universo³.

Periodicità Servizio	NUMERO DI CORSE TOTALI ANNUE (Servizio feriale)		
	Periodo Invernale	Periodo Estivo	TOTALE
URBANO			
EXTRAURBANO			
TOTALE			

²Nell'applicazione delle più comuni formule statistiche si considerano sufficienti i parametri relativi al livello di confidenza pari al 95% e di errore pari al 5%.

³ Si considera esauriente anche l'universo rappresentato esclusivamente dalle corse annue feriali.

RESTITUZIONE DEI DATI RELATIVI ALL'UNIVERSO⁴

Le celle evidenziate in grigio sono quelle che si ottengono attraverso il metodo indiretto che tiene conto, in assenza dell'indicazione sul livello di frequentazione relativo a ciascuna corsa, della tipologia di linea (forza e adduzione) cui fa riferimento la singola corsa. In particolare:

- Alta frequentazione - corse appartenenti a linee di forza in fascia oraria di punta.
- Media frequentazione - corse appartenenti a linee di forza in fascia oraria di morbida e corse appartenenti a linee di adduzione in fascia oraria di morbida.
- Bassa frequentazione - corse appartenenti a linee di adduzione in fascia oraria di morbida.

Le celle mancanti (corse di punta a bassa frequentazione e corse di morbida ad alta frequentazione) si possono ottenere per via indiretta oppure rimanere non valorizzate.

SERVIZIO FERIALE INVERNALE

FASCIA ORARIA	FREQUENTAZIONE			
	Alta	Media	Bassa	Totale
PUNTA				
MORBIDA				
Totale				
Peso (%)				

SERVIZIO FERIALE ESTIVO

FASCIA ORARIA	FREQUENTAZIONE			
	Alta	Media	Bassa	Totale
PUNTA				
MORBIDA				
Totale				
Peso (%)				

⁴ A partire dal Database che ricostruisce il servizio del giorno medio.

RESTITUZIONE DEI RISULTATI DI PUNTUALITÀ⁵

APPROCCIO COMPANY

SERVIZIO		PARAMETRO	RISULTATO
Urbano Totale corse monitorate	[n.ro corse]	o puntuali ($0' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 5'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo compreso tra i 5 e i 10 minuti ($5' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 10'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo oltre ai 10 minuti ($H_{\text{arrivo}} > 10'$)	[n.ro corse]
Extraurbano Totale corse monitorate	[n.ro corse]	o puntuali ($0' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 5'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo compreso tra i 5 e i 10 minuti ($5' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 10'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo compreso tra i 10 e i 20 minuti ($10' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 20'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo oltre ai 20 minuti ($H_{\text{arrivo}} > 20'$)	[n.ro corse]

APPROCCIO CUSTOMER (precisando le corse prese in considerazione)

SERVIZIO		PARAMETRO	RISULTATO
Urbano Totale corse monitorate	[n.ro corse]	o puntuali ($0' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 5'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo compreso tra i 5 e i 10 minuti ($5' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 10'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo oltre ai 10 minuti ($H_{\text{arrivo}} > 10'$)	[n.ro corse]
Extraurbano Totale corse monitorate	[n.ro corse]	o puntuali ($0' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 5'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo compreso tra i 6 e i 10 minuti ($5' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 10'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo compreso tra i 10 e i 20 minuti ($10' \leq H_{\text{arrivo}} \leq 20'$)	[n.ro corse]
		o in ritardo oltre ai 20 minuti ($H_{\text{arrivo}} > 20'$)	[n.ro corse]

⁵ A partire dal Database che ricostruisce il servizio del giorno medio.

Rilevazione della pulizia del parco mezzi

METODOLOGIA

N. FASE	ATTIVITÀ	DESCRIZIONE *
1	Definizione dell'universo	L'universo corrisponde al numero di corse di attivazione del servizio (o corse di "primo impiego" dal deposito) eseguita da mezzi per il servizio urbano ed extraurbano sui quali vengono eseguite operazioni quotidiane di pulizia (numero di "primi impieghi") in un intervallo temporale pari ad un anno (escluso i giorni festivi).
2	Calcolo della numerosità del campione	La numerosità del campione sarà ricavata con le formule di statistica più comuni rispettando i seguenti parametri: livello di confidenza 95% e intervallo di confidenza 5%. Per bacini di media grandezza il campione si attesterà su un numero di corse intorno alle 400.
3	Stratificazione del campione	Noto il numero effettivo di corse di "primo impiego" (universo) relativo a ciascuna stagionalità (estiva e invernale), il campione verrà stratificato in base a tale stagionalità per definire la numerosità (dipendente dal numero di corse effettuate nelle rispettive periodicità con riferimento al totale del servizio) delle singole campagne di indagine. Successivamente, a partire dalla classificazione di tali corse rispetto al livello di frequentazione (METODO DIRETTO) o all'appartenenza ad una linea e ad una fascia oraria di punta (METODO INDIRETTO), la numerosità delle singole campagne viene ripartita proporzionalmente rispetto all'universo.
4	Ottimizzazione dell'universo	A partire dal prospetto delle corse di un giorno medio feriale (estivo e invernale), determinati i capolinea di rilevazione, si procede all'eliminazione delle corse "non convenienti" ovvero quelle che non iniziano il servizio a partire dai punti suindicati o aventi caratteristiche particolari che ne sconsigliano la presa in esame (ad es. corse mercatali). Si otterrà pertanto un universo di estrazione contenente esclusivamente le corse monitorabili oggetto della successiva estrazione.
5	Definizione del periodo di monitoraggio	Si definisce il periodo di rilevazione (in termini di giornate di rilevazione) almeno pari a una settimana per ciascuna campagna di indagine, escludendo le giornate particolari (ad es. mercatali).
6	Estrazione delle corse target	Date le grandezze in gioco (numerosità delle corse di primo impiego in un giorno medio del servizio invernale o estivo che hanno origine a partire dai capolinea scelti in relazione alla numerosità del campione di indagine), le singole campagne potranno essere organizzate secondo un censimento delle corse di "primo impiego" erogate giornalmente da effettuare per un congruo numero di giornate di rilevazione (fino cioè a raggiungere la dimensione del campione di indagine, sia per la campagna estiva che per quella invernale)
7	Sovradimensionamento del campione	Il sovradimensionamento andrà garantito nella misura del 10% circa rispetto alla numerosità del campione e dovrà essere concentrato nella fascia oraria di primo impiego (prime ore del mattino), così da garantire che le corse rilevate corrispondano quanto più possibile alla prima corsa effettuata dal mezzo nella giornata e quindi con la massima prossimità temporale al momento di effettuazione delle operazioni di pulizia interna e di lavaggio.
8	Rilevazione delle corse	Con riferimento a ciascuna corsa "di primo impiego" da rilevare e alle corse aggiunte a seguito del sovradimensionamento, costituiscono oggetto della rilevazione i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> • Giorno di rilevazione; • Id corsa rilevata; • Condizioni atmosferiche al momento della rilevazione della corsa; • Condizioni atmosferiche della giornata (nel caso la corsa non venga rilevata alla prima fermata di avvio servizio, me successivamente) • Presenza di sporco esterno; • Presenza di sporco interno; • Opzionale - <i>Presenza di danneggiamento interno</i>

9	Criteri di interpretazione	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio pulizia esterna: un mezzo è da classificare come "visibilmente sporco" se in presenza di sporco diffuso o incrostazioni evidenti con particolare riferimento allo stato della carrozzeria e dei vetri del mezzo; • Monitoraggio pulizia interna: un mezzo è da classificare come interessato da "sporco visibile" quando in presenza di incrostazioni diffuse, macchie localizzabili e circoscritte e rifiuti sulla pavimentazione; • Monitoraggio danneggiamento: un mezzo è da classificare come "danneggiato" ove in presenza di alterazioni visibili delle strutture interne, tra le quali sedili, vetri, corrimano.
10	Analisi e interpretazione dei dati	I dati sono da elaborare giorno per giorno verificando se la stessa vettura viene monitorata più volte. Nel qual caso, i risultati riferiti al totale delle corse rilevate rappresentano l'esito del cosiddetto approccio customer oriented mentre i risultati riferiti alle singole macchine (solo la prima corsa di una macchina per giorno) sono l'esito dell'approccio denominato company oriented.

RESTITUZIONE DEI RISULTATI⁶

APPROCCIO COMPANY

SERVIZIO		PARAMETRO	RISULTATO
Urbano Totale corse monitorate	<i>[n.ro mezzi]</i>	o Mezzi puliti	<i>[n.ro mezzi]</i>
		o Mezzi non puliti	<i>[n.ro mezzi]</i>
		o Mezzi danneggiati	<i>[n.ro mezzi]</i>
		o Mezzi non danneggiati	<i>[n.ro mezzi]</i>
Extraurbano Totale corse monitorate	<i>[n.ro mezzi]</i>	o Mezzi puliti	<i>[n.ro mezzi]</i>
		o Mezzi non puliti	<i>[n.ro mezzi]</i>
		o Mezzi danneggiati	<i>[n.ro mezzi]</i>
		o Mezzi non danneggiati	<i>[n.ro mezzi]</i>

APPROCCIO CUSTOMER

SERVIZIO		PARAMETRO	RISULTATO
Urbano Totale corse monitorate	<i>[n.ro corse]</i>	o Mezzi puliti	<i>[n.ro corse]</i>
		o Mezzi non puliti	<i>[n.ro corse]</i>
		o Mezzi danneggiati	<i>[n.ro corse]</i>
		o Mezzi non danneggiati	<i>[n.ro corse]</i>
Extraurbano Totale corse monitorate	<i>[n.ro corse]</i>	o Mezzi puliti	<i>[n.ro corse]</i>
		o Mezzi non puliti	<i>[n.ro corse]</i>
		o Mezzi danneggiati	<i>[n.ro corse]</i>
		o Mezzi non danneggiati	<i>[n.ro corse]</i>

⁶ A partire dal Database che ricostruisce il servizio del giorno medio.

Rilevazione della vendita dei biglietti a bordo

METODOLOGIA

Obiettivo della rilevazione è la valutazione del livello del servizio di vendita dei titoli a bordo e, nel caso di mancata possibilità di acquisto, l'individuazione delle principali motivazioni addotte dal personale attraverso l'utilizzo del metodo del "cliente mistero".

N. FASE	ATTIVITÀ	DESCRIZIONE *
1	Definizione dell'universo	L'universo di rilevamento è rappresentato dal numero di corse feriali annuali con riferimento al servizio urbano e a quello extraurbano
2	Calcolo della numerosità del campione	La numerosità del campione sarà ricavata con le formule di statistica più comuni rispettando i seguenti parametri: livello di confidenza 95% e intervallo di confidenza 7%. Per bacini di media grandezza il campione si attesterà su un numero di corse superiore a 200.
3	Stratificazione del campione	Noto il numero di corse relativo a ciascuna stagionalità (estiva e invernale) e le caratteristiche di ciascuna corsa (fascia oraria, livello di frequentazione o tipologia della linea di appartenenza) desunta dal prospetto delle corse erogate in un giorno medio feriale (estivo e invernale), il campione dovrà essere stratificato: <ul style="list-style-type: none">• per periodicità (estiva, invernale) a partire dal numero di corse effettuate nelle rispettive periodicità rispetto al totale del servizio (urbano o extraurbano);• per fascia oraria (punta, morbida) a partire dal peso delle corse nella fascia oraria di punta/morbida (così come definite in base alla specificità dell'area di studio) rispetto al totale delle corse erogate in un <i>giorno medio feriale</i> (estivo o invernale)• per tipologia di corsa (ad alta, media, bassa frequentazione) <u>o in alternativa</u> per linea di appartenenza (forza, adduzione).
4	Definizione del periodo di monitoraggio	Si definisce il periodo di rilevazione (in termini di giornate di rilevazione) almeno pari a una settimana per ciascuna campagna di indagine, escludendo le giornate particolari (ad es. mercatali).
5	Estrazione delle corse target	A partire dal Database contenente l'insieme delle corse giorno con riferimento al servizio urbano ed extraurbano, con criteri di casualità vengono estratte per ciascun giorno di elaborazione un numero congruo (corse target) di rilevazione in base alle numerosità e ai pesi definiti in precedenza. Si procede poi alla costruzione dei turni di rilevazione effettuando eventuali ulteriori semplificazioni con l'obiettivo di una maggiore saturazione delle attività di monitoraggio.
6	Rilevazione delle corse	Con riferimento a ciascuna corsa da rilevare, costituiscono oggetto della rilevazione da parte dell' "utente mistero" che sale in vettura i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none">• Giorno di rilevazione;• Id corsa rilevata;• Disponibilità alla vendita da parte dell'autista• Eventuale motivazione addotta alla non vendita del titolo di viaggio
7	Analisi e interpretazione dei dati	I dati vengono elaborati complessivamente mettendo in evidenza la percentuale di casi di mancata vendita del titolo di viaggio a bordo e le principali motivazione riscontrate..

RESTITUZIONE DEI RISULTATI⁷

SERVIZIO		PARAMETRO	RISULTATO
Urbano Totale corse monitorate	<i>[n.ro corse]</i>	○ Vendita garantita	<i>[n.ro corse]</i>
		○ Vendita non garantita	<i>[n.ro corse]</i>
Extraurbano Totale corse monitorate	<i>[n.ro corse]</i>	○ Vendita garantita	<i>[n.ro corse]</i>
		○ Vendita non garantita	<i>[n.ro corse]</i>

⁷ A partire dal Database che ricostruisce il servizio del giorno medio.

SERVIZIO		Motivazione di mancata vendita		
		Biglietto esaurito	Mancanza resto	Altro (specificare)
Urbano Totale corse monitorate con vendita non garantita	<i>[n.ro corse]</i>	<i>[n.ro corse]</i>	<i>[n.ro corse]</i>	<i>[n.ro corse]</i>
Extraurbano Totale corse monitorate con vendita non garantita	<i>[n.ro corse]</i>	<i>[n.ro corse]</i>	<i>[n.ro corse]</i>	<i>[n.ro corse]</i>

Rilevazione tempo di risposta ai reclami

METODOLOGIA

N. FASE	ATTIVITÀ	DESCRIZIONE *
1	Definizione dell'universo	Numero di reclami pervenuti al Gestore annualmente
2	Calcolo della numerosità del campione	La numerosità del campione sarà ricavata con le formule di statistica più comuni rispettando i seguenti parametri: livello di confidenza 95% e intervallo di confidenza 5%.
3	Individuazione modalità di inoltro reclami	Le modalità di inoltro reclami (telefono, posta ordinaria, mail, fax) sono da individuare a partire dalla ripartizione dichiarata dal Gestore relativamente ai reclami inviati nell'ultimo anno
4	Individuazione cause di reclamo	Le principali cause di reclamo vanno identificate in base a quanto contenuto nei report aziendali di analisi dei reclami giunti in azienda e sulla base dell'esperienza propria dell'Agenzia di mobilità
5	Definizione del periodo di indagine	La scelta del periodo di indagine dovrà tenere in considerazione la scansione temporale (ad esempio mensile) attraverso la quale essi vengono inoltrati annualmente. Occorrerà pertanto evitare di concentrare l'invio di reclami in un periodo ristretto di tempo non coerente con la normale ricezione degli stessi registrata dal Gestore sulle medesime basi temporali
6	Realizzazione dell'indagine, analisi e interpretazione dei dati	Attraverso le modalità definite in precedenza, vengono inviati i reclami e, una volta ricevuta risposta, calcolato il tempo di risposta sulla base delle date di riferimento tenendo conto di un tempo effettivo ridotto di 3 giorni per tenere conto dei tempi di spedizione

RESTITUZIONE DEI RISULTATI

MODALITÀ DI RESTITUZIONE INDAGINE TEMPI DI RISPOSTA AI RECLAMI

ID	Mezzo	Tipo Richiesta	Data di spedizione	Data di risposta	Tempo di risposta	Tempo di risposta effettivo*
1	Posta ordinaria	Es. "Ritardi linea xy"	01/01/2008	31/01/2008	30 gg	27 gg
...

(*) Si considera un tempo effettivo ridotto di 3 giorni per tenere conto dei tempi di spedizione.

Rilevazione informazioni alle paline

METODOLOGIA


N. FASE	ATTIVITÀ	DESCRIZIONE *
1	Definizione dell'universo	Numero di paline rete urbana e numero di paline rete extraurbana
2	Calcolo della numerosità del campione	La numerosità del campione si ricava attraverso le più comuni formule di statistica rispettando i seguenti parametri: livello di confidenza 95% e intervallo di confidenza 5%.
3	Realizzazione dell'indagine	Attraverso la tecnica del "Cliente mistero", i rilevatori dopo esser saliti a bordo bus si recheranno in corrispondenza delle fermate individuate o procederanno casualmente percorrendo l'intera rete.
4	Analisi e interpretazione dei dati	Determinazione della percentuale di paline dotate di informazioni complete sul servizio e individuazione/localizzazione delle eventuali anomalie

RESTITUZIONE DEI RISULTATI

SERVIZIO		PARAMETRO	RISULTATO
Urbano Totale paline monitorate	<i>[n.ro paline]</i>	o presenza della palina	<i>[n.ro paline]</i>
		o presenza dell'orario del servizio	<i>[n.ro paline]</i>
		o paline che garantiscono leggibilità ed integrità dell'orario	<i>[n.ro paline]</i>
Extraurbano Totale paline monitorate	<i>[n.ro paline]</i>	o presenza della palina	<i>[n.ro paline]</i>
		o presenza dell'orario del servizio	<i>[n.ro paline]</i>
		o paline che garantiscono leggibilità ed integrità dell'orario	<i>[n.ro paline]</i>

ALLEGATO: TRACCIATO RECORD PER DATI DI INPUT/OUTPUT INDAGINI QUALITÀ EROGATA

Il seguente tracciato record si riferisce all'organizzazione di un Database relazionale relativo al servizio di trasporto pubblico in un giorno medio (invernale ed estivo, tipicamente feriale⁸).

	Campo	Formato	Lung	Note
	ID	Numero	10	Identificativo della corsa
	Linea	Generale	8	Può includere caratteri come "/" oppure numeri e/o lettere che specificano varianti di linea
	Tipo servizio	Testo	1	"U" per urbano, "S" per suburbano e "I" per interurbano.
	Descr.linea	Testo	50	Descrizione completa della linea. Come minimo deve contenere i capolinea di partenza e arrivo.
	Id Direzione Linea	Testo	1	"A" (andata) oppure "R" (ritorno) rispetto alla descrizione della linea
	Id calendario	Testo	2	FE : Feriale; FS : Festivo
	Id periodicità	Testo	1	I : Invernale; E : Estivo
	Id tipo di linea	Testo	1	F : Forza; A : Adduzione
	Id tipo di corsa	Testo		A : alta, M : media, B : bassa frequentazione
	Capolinea Arrivo	<ul style="list-style-type: none"> Ora (Excel) Ora breve 24h (Access) 		Punto di rilevazione
	Ora arrivo al capolinea programmata	Numero	4	Da orario programmato
	Id fascia oraria	Testo	1	P : Punta; M : Morbida
	Id tipo di capolinea	Testo	1	C : centrale; S : semicentrale; P : periferico; E : esterno
	CoordX	Numero	9	Del capolinea. Numeri interi
	CoordY	Numero	9	Del capolinea. Numeri interi

Legenda




CAMPO CHIAVE

⁸ Si veda nota 2

TRACCIATO RECORD PER DATI DI OUTPUT INDAGINI QUALITÀ EROGATA

Il seguente tracciato record si riferisce all'organizzazione di un Database contenente i risultati dell'indagine.

	Campo	Formato	Lung	Note
	ID	Numero	10	Identificativo della corsa
	Data rilevamento	Data in cifre		Ad es. 31/05/2001
	Condizioni meteo	Testo	2	"PI":Pioggia; "SE" Sereno, "VA" Variabile
	Ora rilevata	<ul style="list-style-type: none"> Ora (Excel) Ora breve 24h (Access) 	4	Da monitoraggio
	Delta orario	<ul style="list-style-type: none"> Ora (Excel) Ora breve 24h (Access) 	2	Cfr programmato vs rilevato:
	Esito indagine puntualità	Testo	2	"P" Puntuale; R1 "Ritardo 5'-10'; R2 "Ritardo over 10'; R3 "Ritardo 10'-20'; R4 "Ritardo over 20" ⁹ .
	Esito indagine pulizia interna	Testo	2	"PU" pulito; "SP" sporco
	Esito indagine pulizia esterna	Testo	2	"PU" pulito; "SP" sporco
	Esito indagine danneggiamento	Testo	2	"DA" danneggiato; "ND" Non danneggiato
	Esito indagine vendita biglietti a bordo	Testo	2	"SI" è possibile acquistare biglietti a bordo; "NO" non è possibile acquistare biglietti a bordo
	Motivo di mancato acquisto biglietti a bordo	Testo	50	Ad es. "Biglietto esaurito"; "Mancanza resto"; "[testo libero]

Legenda



CAMPO CHIAVE

⁹ R2 vale esclusivamente per il servizio urbano mentre R3 e R4 per quello extraurbano.

ALLEGATO 8

ART. 13 – CCNL AUTOFERROTRANVIERI

L'erogazione delle risorse relative ai rinnovi contrattuali del settore del trasporto pubblico locale, regolamentate dalle leggi nn. 47/2004, 58/2005 e 296/2006, rende necessaria una procedura di ricognizione della consistenza media del personale in servizio nell'anno di riferimento.

I dati dichiarati devono essere riferiti al personale inquadrato col contratto degli autoferrotranvieri utilizzato nell'organizzazione e nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza della Regione Emilia-Romagna, in un rapporto di concessione, di affidamento diretto, di Contratto di Servizio o di subaffidamento/subconcessione, con esclusione dunque degli addetti impiegati per ogni altra attività eventualmente svolta (quali ad es.: linee statali, di gran turismo, di n.c.c., servizi scolastici, ecc.). Per i servizi di TPL biregionali si deve fare riferimento al personale imputabile ai contratti di servizio sottoscritti con le Agenzie o gli Enti Locali della Regione Emilia-Romagna. Le Agenzie locali della mobilità devono fare riferimento al solo personale correlato all'espletamento delle funzioni di trasporto pubblico locale assegnate dagli Enti Locali.

Le aziende che non risultassero affidatarie dirette del servizio o aggiudicatarie delle procedure concorsuali ovvero quelle imprese a cui sono stati affidati, in nome e per conto della società di gestione, o subaffidati servizi di trasporto pubblico locale devono inoltre fornire una attestazione che certifichi l'effettivo affidamento o subaffidamento dei servizi con particolare riferimento alle percorrenze che saranno svolte.

Le Agenzie sono tenute ad informare dell'avvio della suddetta procedura di ricognizione tutte le imprese affidatarie e/o sudaffidatarie, che svolgono un servizio di tpl nel proprio bacino, come meglio specificato sopra, in tempo utile per effettuare il necessario controllo di congruità delle somme richieste ed inviare al competente Servizio regionale **entro il 31 maggio** dell'anno di riferimento, la seguente documentazione in originale:

- domanda in bollo da € 14,62;
- Prospetto 1 riportante gli elementi giuridico-contabili;
- Prospetto 2 riportante il dettaglio degli oneri sociali e riflessi;
- copia del certificato di iscrizione rilasciato dalla competente Camera di Commercio;
- dichiarazione della società subconcedente che attesti la legittimità di altre imprese a svolgere i servizi concessi in ulteriore affidamento con indicazione delle percorrenze da svolgere;
- Prospetto 3: la tabella riepilogativa dei soggetti che hanno presentato istanza, debitamente sottoscritta dal rappresentante legale dell'Agenzia locale per la Mobilità che raccoglie i dati nel bacino di competenza, utile ad attestare la legittimità di tali aziende a svolgere i servizi di trasporto pubblico locale.

Analogamente a quanto previsto per la ricognizione in via preventiva, l'Agenzia procede anche alla rendicontazione delle somme effettivamente erogate dalle aziende ai propri dipendenti addetti al settore del tpl, escludendo dunque i soggetti che non avessero presentato regolare domanda di contributo in via preventiva. Dopo aver svolto il

necessario controllo di congruità dei dati dichiarati, l'Agenzia invia al competente servizio regionale, **entro il 28 febbraio** dell'anno successivo a quello di riferimento, il Prospetto 4 di confronto tra la spesa preventivata e quella consuntivata.

La modulistica sopra richiamata potrà essere scaricata dal sito:
http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/approfondimenti/documentazione/doc_trasporti.htm

DOMANDA
IN BOLLO
DA € 14,62

Alla Regione Emilia-Romagna
Direzione Generale Reti Infrastrutturali
Logistica, Sistemi di Mobilità
Servizio Mobilità Urbana
e Trasporto Locale
Viale A. Moro, 38
40127 BOLOGNA

DOMANDA DI CONTRIBUTO ANNO

Il sottoscritto in qualità di legale rappresentante dell'azienda

.....

CHIEDE

la corresponsione dei contributi spettanti per l'anno _____, negli importi indicati nelle tabelle di cui agli allegati 1, per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione dei rinnovi contrattuali degli addetti al settore del TPL stabiliti con le leggi n. 47 del 27 febbraio 2004, n. 58 del 22 aprile 2005 e n. 296 del 27 dicembre 2006.

Consapevole delle responsabilità civili, amministrative e penali stabilite dalla legge per false attestazioni e mendaci dichiarazioni, sotto la sua responsabilità, dichiara che tutti gli elementi giuridico-contabili riportati nei prospetti 1 e 2 alla presente dichiarazione sono riferiti esclusivamente al personale dipendente addetto ai servizi di trasporto pubblico locale.

Con l'occasione si forniscono i dati utili alla liquidazione del contributo in argomento:

denominazione o ragione sociale dell'Azienda: _____

indirizzo: _____

e-mail: _____

telefono e fax: _____

partita iva/codice fiscale: _____

coordinate bancarie per l'accredito del contributo: _____

Lo scrivente si impegna a comunicare direttamente all'Amministrazione ogni eventuale variazione dei dati sopraindicati.

_____, _____
(luogo e data)

Il legale rappresentante dell'azienda

(timbro e firma)

REGIONE: EMILIA-ROMAGNA

AZIENDA:

INDIRIZZO:

TELEFONO:

FAX:

P.IVA:

CONTRIBUTO ANNO _____

numero medio dipendenti addetti specificatamente al T.P.L. (escluso i dirigenti)	
PARAMETRO RETRIBUTIVO MEDIO DELL'AZIENDA	

INCREMENTO RETRIBUTIVO STIMATO ai sensi della legge 27.2.2004, n. 47	IMPORTI (arrotondati per difetto o eccesso all'euro)
Importo calcolato secondo le modalità stabilite nell'art. 1 dell'accordo: 81 euro lordi mensili riferiti al parametro 175, riproporzionato a quello medio aziendale ($81:175 \times \text{parametro medio} \times \text{n}^\circ \text{ mensilità} \times \text{n}^\circ \text{ dipendenti}$)	
Oneri sociali e riflessi (dettagliare nel prospetto 2_rif. L. 47/2004)	€ -
TOTALE	€ -

INCREMENTO RETRIBUTIVO STIMATO ai sensi della legge 24.4.2005, n. 58	IMPORTI (arrotondati per difetto o eccesso all'euro)
Importo calcolato secondo le modalità stabilite nell'art. 11 dell'accordo: 105 euro lordi mensili riferiti al parametro 175, riproporzionato a quello medio aziendale ($105:175 \times \text{parametro medio} \times \text{n}^\circ \text{ mensilità} \times \text{n}^\circ \text{ dipendenti}$)	
Oneri sociali e riflessi (dettagliare nel prospetto 2_rif. L. 58/2005)	€ -
TOTALE	€ -

INCREMENTO RETRIBUTIVO STIMATO ai sensi della legge 27.12.2006, n. 296	IMPORTI (arrotondati per difetto o eccesso all'euro)
Importo calcolato secondo le modalità stabilite dall'accordo siglato il 14.12.2006: 102 euro lordi mensili riferiti al parametro 175, riproporzionato a quello medio aziendale ($102:175 \times \text{parametro medio} \times \text{n}^\circ \text{ mensilità} \times \text{n}^\circ \text{ dipendenti}$)	
Oneri sociali e riflessi (dettagliare nel prospetto 2_rif. L. 296/2006)	€ -
TOTALE	€ -

REGIONE: EMILIA-ROMAGNA

AZIENDA:

INDIRIZZO:

TELEFONO:

FAX:

P.IVA:

DETTAGLIO ONERI SOCIALI E RIFLESSI ANNO _____

LEGGE 27.2.2004, n. 47		
ISTITUTI	% (*)	IMPORTI (arrotondati per difetto o eccesso)
INPS		
INAIL		
TFR		
TOTALE A)	0,00	€ -
FONDO PRIAMO (PREVIDENZA INTEGRATIVA)		
LAVORO STRAORDINARIO NORMALE, FESTIVO E NOTTURNO		
INDENNITA' DI TRASFERITA E DIARIA RIDOTTA		
TOTALE B)	0,00	€ -
TOTALE COMPLESSIVO (A+B)	0,00	€ -

LEGGE 24.4.2005, n. 58		
ISTITUTI	% (*)	IMPORTI (arrotondati per difetto o eccesso)
INPS		
INAIL		
TFR		
TOTALE A)	0,00	€ -
FONDO PRIAMO (PREVIDENZA INTEGRATIVA)		
LAVORO STRAORDINARIO NORMALE, FESTIVO E NOTTURNO		
INDENNITA' DI TRASFERITA E DIARIA RIDOTTA		
TOTALE B)	0,00	€ -
TOTALE COMPLESSIVO (A+B)	0,00	€ -

LEGGE 27.12.2006, n. 296		
ISTITUTI	% (*)	IMPORTI (arrotondati per difetto o eccesso)
INPS		
INAIL		
TFR		
TOTALE A)	0,00	€ -
FONDO PRIAMO (PREVIDENZA INTEGRATIVA)		
LAVORO STRAORDINARIO NORMALE, FESTIVO E NOTTURNO		
INDENNITA' DI TRASFERITA E DIARIA RIDOTTA		
TOTALE B)	0,00	€ -
TOTALE COMPLESSIVO (A+B)	0,00	€ -

(*) indicare la % prescritta dalla legge dei contributi previdenziali e assicurativi. Per gli oneri riflessi specificati a carico dell'azienda, indicare la % rispetto al totale del contributo richiesto. La % del totale complessivo non è uguale a 100.

BACINO DI _____

CONTRIBUTO ANNO _____

TABELLA RIEPILOGATIVA DATI AZIENDALI

N.	Denominazione Azienda di trasporto	N. medio dipendenti	Parametro retributivo medio generale dell'Azienda	Aumento retributivo comprensivo di 13 [^] e 14 [^] mensilità	Oneri previdenziali, assistenziali e riflessi, TFR.	SOMME TOTALI (1+2)
				1	2	3
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
TOTALI						

Si attesta che le aziende indicate nel prospetto sono autorizzate ad esercitare servizi di trasporto pubblico locale e che i dati riportati sono riferiti esclusivamente al personale dipendente addetto ai servizi di tpl.

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA
LOCALE PER LA MOBILITA'

Data

.....

BACINO DI _____

CONTRIBUTO ANNO _____

TABELLA RIEPILOGATIVA DATI AZIENDALI

N.	Denominazione Azienda di trasporto	N. medio dipendenti	Parametro retributivo medio generale dell'Azienda	Aumento retributivo comprensivo di 13 [^] e 14 [^] mensilità	Oneri previdenziali, assistenziali e riflessi, TFR.	SOMME TOTALI (1+2)
				1	2	3
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
TOTALI						

Si attesta che le aziende indicate nel prospetto sono autorizzate ad esercitare servizi di trasporto pubblico locale e che i dati riportati sono riferiti esclusivamente al personale dipendente addetto ai servizi di tpl.

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA
LOCALE PER LA MOBILITA'

Data

.....

BACINO DI _____

CONTRIBUTO ANNO _____

TABELLA RIEPILOGATIVA DATI AZIENDALI

N.	Denominazione Azienda di trasporto	N. medio dipendenti	Parametro retributivo medio generale dell'Azienda	Aumento retributivo comprensivo di 13 [^] e 14 [^] mensilità	Oneri previdenziali, assistenziali e riflessi, TFR.	SOMME TOTALI (1+2)
				1	2	3
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
TOTALI						

Si attesta che le aziende indicate nel prospetto sono autorizzate ad esercitare servizi di trasporto pubblico locale e che i dati riportati sono riferiti esclusivamente al personale dipendente addetto ai servizi di tpl.

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA
LOCALE PER LA MOBILITA'

Data

.....

REGIONE: EMILIA-ROMAGNA

AZIENDA:

INDIRIZZO:

TELEFONO:

FAX:

C. F. / P. IVA:

CONSUNTIVO CONTRIBUTO ANNO _____

CONSISTENZA MEDIA DIPENDENTI	
PARAMETRO RETRIBUTIVO MEDIO DELL'AZIENDA	

Rendiconto delle somme erogate ai dipendenti addetti al settore del T.P.L. relative agli aumenti contrattuali stabiliti dall'accordo siglato il 20.12.2003, ai sensi della legge 27.2.2004, n. 47	<i>IMPORTI</i> (arrotondati per difetto o eccesso all'euro)
SOMME CORRISPOSTE AI DIPENDENTI (a)	
ONERI SOCIALI E RIFLESSI (b)	
CONTRIBUTO RICHIESTO ALLA REGIONE (c)	
SALDO A CREDITO/DEBITO +/- (a+b-c)	€

Rendiconto delle somme erogate ai dipendenti addetti al settore del T.P.L. relative agli aumenti contrattuali stabiliti dall'accordo siglato il 14.12.2004, ai sensi della legge 22.4.2005, n. 58	<i>IMPORTI</i> (arrotondati per difetto o eccesso all'euro)
SOMME CORRISPOSTE AI DIPENDENTI (a)	
ONERI SOCIALI E RIFLESSI (b)	
CONTRIBUTO RICHIESTO ALLA REGIONE (c)	
SALDO A CREDITO/DEBITO +/- (a+b-c)	€

Rendiconto delle somme erogate ai dipendenti addetti al settore del T.P.L. relative agli aumenti contrattuali stabiliti dall'accordo siglato il 14.12.2006, ai sensi dell'art.1, comma 1230, della legge 27/12/2006, n. 296	<i>IMPORTI</i> (arrotondati per difetto o eccesso all'euro)
SOMME CORRISPOSTE AI DIPENDENTI (a)	
ONERI SOCIALI E RIFLESSI (b)	
CONTRIBUTO RICHIESTO ALLA REGIONE (c)	
SALDO A CREDITO/DEBITO +/- (a+b-c)	€

Consapevole delle responsabilità civili, amministrative e penali, stabilite dalla legge per false attestazioni e mendaci dichiarazioni, il/la sottoscritto/a _____ in qualità di legale rappresentante dell'azienda **dichiara** che gli importi sopra indicati sono stati effettivamente corrisposti ai dipendenti addetti al settore del trasporto pubblico locale di questa Azienda ed annotati nelle scritture contabili.

Luogo e data _____

IL LEGALE RAPPRESENTANTE
DELL'AZIENDA
(nome e cognome)

IL COLLEGIO SINDACALE
(ove costituito)