

STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

Scheda intervento MO.1

Codice di intervento (CUP)	
Titolo dell'intervento	Mobility management
Descrizione sintetica dell'intervento (massimo 2000 caratteri)	<p>L'azione d'Area di Mobility management assume un ruolo strategico per consentire una efficace gestione associata dei servizi di trasporto scolastico e sociale mediante il "Taxi sociale", nonché l'attività di armonizzazione degli orari del TPL per quanto di competenza e il sistema della mobilità dolce. L'azione pertanto si configura come strategica e come approccio metodologico per la progettazione, gestione, monitoraggio del "trasporto locale scolastico, extrascolastico, turistico, sociale" come una delle ulteriori forme associative che si intendono avviare nell'ambito della Strategia.</p> <p>Come rilevato dalla analisi delle criticità e come emerso dalle fasi di ascolto l'area si caratterizza per una grande dispersione insediativa e una polverizzazione dei servizi con una forte presenza di popolazione anziana che risiede in aree marginali lontane dai principali servizi di base. Il sistema di trasporto pubblico locale non soddisfa pienamente le esigenze legate al trasporto scolastico e a quello sociale. In particolare a fronte della previsione di un potenziamento delle attività scolastiche (v. Scheda "Trasporto scolastico" e Scheda "Laboratori territoriali"), che si svolgeranno anche nelle ore pomeridiane, si manifesta la necessità di prevedere ulteriori servizi di trasporto aggiuntivi oltre quelli esistenti nell'Area. La forte presenza di popolazione anziana residente nell'area e dispersa rispetto al modello insediativo rilevato, ha fatto emergere al contempo la necessità di far fronte all'erogazione di un servizio a chiamata di trasporto sociale (v. Scheda "Taxi sociale") per soddisfare le esigenze della popolazione più fragile, per quanto attiene l'erogazione di servizi di base come la necessità di raggiungere i presidi sanitari e ospedalieri, localizzati anche fuori dall'Area, dei presidi sanitari specialistici, dei centri di servizi sociali, dei luoghi di attrazione per la pratica di attività ludiche, sportive e ricreative.</p> <p>L'Area inoltre si caratterizza per una forte presenza di mobilità dolce fortemente connessa agli attrattori naturali e culturali, che assume un ruolo strategico per quanto attiene la proposta di attrazione turistica, fondata sulla integrazione dei valori culturali, ambientali e naturalistici rilevati. Tale sistema infrastrutturale, altresì ricco di progettualità in corso di elaborazione risulta fortemente frammentato in quanto elaborato per parti e promosso da singoli Comuni e/o raggruppamenti degli stessi con la marcata criticità di un quadro disorganico e</p>

	<p>frammentato.</p> <p>A fronte di questo quadro l'azione di Mobility management tende ad integrare le diverse forme di trasporto (TPL, Trasporto scolastico, Trasporto sociale, Mobilità dolce) attraverso un insieme sistematico di interventi, quali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. individuazione e nomina di un Mobility manager esterno alle amministrazioni comunali; 2. formazione e redazione di un Piano unico di Mobilità Sostenibile per l'Area Interna; 3. individuazione e nomina di mobility manager scolastici; 4. individuazione e nomina di mobility manager sociali; 5. formazione di un Tavolo tecnico permanente per l'armonizzazione degli orari del TPL.
Localizzazione dell'intervento	<i>Tutti i Comuni</i>
Comuni dell'area progetto dove risiedono i cittadini che beneficiano dell'intervento	<i>Tutti i comuni dell'area</i>
Tipologia dell'intervento	<i>Mobilità</i>
Costo pubblico dell'intervento	<i>€ 82.000,00</i>
Costo privato dell'intervento	<i>€ 0,00</i>
Fonte finanziaria	<i>Legge di Stabilità</i>
Risultato atteso	Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.
Eventuali altri risultati attesi	<p>Favorire la sussistenza e lo sviluppo delle comunità insediate nei piccoli Comuni delle aree interne, adempiendo alla funzione essenziale costituita dal servizio di trasporto.</p> <p>Miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei sistemi di trasporto interni all'area.</p> <p>Miglioramento e innovazione del sistema di trasporto scolastico locale</p>
Descrivere le attività in relazione al risultato atteso	<p>L'attività di Mobility management si articola in cinque interventi che riguardano le fasi di pianificazione, gestione e programmazione del sistema dei trasporti per l'intera Area. Gli interventi saranno preceduti dalla sottoscrizione di un protocollo di intesa tra tutti i Comuni dell'Area, che assumeranno l'impegno ad avviare un processo di gestione unificata del trasporto scolastico e sociale. Gli interventi previsti nell'attività di mobility management sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Individuazione e nomina di un mobility manager, esterno alle amministrazioni comunali, che dovrà operare per un periodo di 2 anni, affiancando un tecnico interno alle amministrazioni (che verrà individuato dai Comuni dell'Area) al fine di poterlo "formare" così da

proseguire nell'attività di Mobility manager, nel periodo successivo alla sperimentazione, in regime ordinario.

Il Mobility manager avrà un ruolo di avvio e di formazione di una figura tecnica interna ai Comuni, e sarà chiamato ad organizzare la domanda di trasporto (scolastico e sociale) svolgendo attività di analisi e approfondimento della domanda da proporre agli Enti competenti (Regione Umbria, Umbria Mobilità) per la Pianificazione di servizi e per l'ottimizzazione dell'offerta in funzione dell'armonizzazione degli orari del TPL. Il Mobility manager dovrà gestire e coordinare i rapporti con la "Cabina di regia" e con i Mobility manager scolastici (individuati dai singoli Comuni) per quanto attiene la programmazione del trasporto scolastico, nonché con i Mobility manager sociali (individuati dai singoli Comuni) e i Distretti Socio-Sanitari di riferimento per quanto attiene la programmazione del trasporto sociale (Taxi sociale). Il Mobility manager dovrà curare le campagne di informazione e sensibilizzazione rispetto alle nuove forme di trasporto, coinvolgendo gli Istituti scolastici, attraverso la "Cabina di regia", le Associazioni di volontariato e i Distretti socio-sanitari.

2. Formazione e redazione di un Piano unico di Mobilità Sostenibile per l'Area Interna, redatto dal Mobility manager. Il Piano andrà sviluppato sulla base dei vari fabbisogni espressi e scaturenti dalla Strategia, tenendo conto della possibilità di rimodulazione, riorganizzazione e armonizzazione dei servizi a costi invariati per ciò che riguarda il TPL. Il Piano dovrà al contempo, per le necessità di spostamento che non potranno essere soddisfatte dal TPL medesimo, indicare le alternative possibili in termini di fabbisogno e modalità di gestione, in particolare per i servizi di "trasporto scolastico" e "trasporto sociale". Il Piano dovrà al contempo razionalizzare le diverse progettualità in essere e da sviluppare in materia di mobilità dolce e integrare il sistema turistico locale, la rete dei beni culturali e naturalistici, la rete dei percorsi di mobilità dolce dell'Area. Il Piano dovrà dimensionare i flussi e la domanda di trasporto scolastico e sociale, dovrà fornire indicazioni analitiche sul bacino di utenza, sui percorsi origine-destinazione, sulla quantità e qualità dei mezzi di trasporto necessari per le due tipologie di servizio (v. Scheda MO.2 e MO.3), ponendo in primo piano il requisito del miglioramento delle *performance* ambientali degli stessi. Il Piano dovrà inoltre individuare l'intera rete di mobilità dolce, le connessioni con il sistema degli attrattori culturali e naturali, il sistema di accoglienza turistica e individuare i principali nodi di scambio tra TPL e mobilità ciclo-pedonale. Dovrà inoltre armonizzare le molteplici progettualità sviluppate e in via di sviluppo da singoli comuni o da raggruppamenti degli stessi al fine di integrare al meglio in una unica visione di sviluppo la rete di mobilità dolce con il sistema turistico dell'area.

3. Focus e partecipazione con gli stakeholders interni ed esterni all'Area

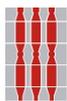
4. Individuazione e nomina di **mobility manager scolastici** (personale interno alle Amministrazioni comunali) su base comunale che dovranno coadiuvare il manager d'Area nelle attività di formazione gestite da quest'ultimo e interagire con la "Cabina di regia" istituita per la gestione delle attività scolastiche d'Area.

	<p>5. Individuazione e nomina di mobility manager sociali (personale interno alle Amministrazioni comunali) su base comunale che dovranno coadiuvare il manager d'Area nelle attività di coordinamento del servizio effettuato da quest'ultimo e interagire con la ASL e con i rappresentanti d'Area del "trasporto sociale" individuati nell'apposito protocollo di intesa che lo istituisce.</p> <p>6. Formazione di un Tavolo tecnico permanente composto da Regione Umbria, Umbria Mobilità, Comuni (rappresentati dal mobility manager d'Area), "Cabina di regia" (costituita dai Dirigenti scolastici), Rappresentanti d'Area del "trasporto sociale" (individuati nell'apposito protocollo di intesa) e ASL, che possa gestire e monitorare l'armonizzazione degli orari del TPL in relazione alle indicazioni scaturite dal Piano unico della mobilità sostenibile.</p> <p>Istituzione del Mobility manager per i primi 2 anni di start up Costo annuo di 35.000,00 € x 2 anni= € 70.000,00 Il costo di mantenimento post-SNAI sarà a carico dei Comuni utilizzando il Mobility manager interno. Acquisizione di hardware e software gestionale per 7.000,00 € Predisposizione materiale informativo e promozionale per 5.000,00 €</p>
<p>Indicatori di risultato cui è collegato l'intervento (di norma un unico indicatore di risultato prevalente)</p>	<p>Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici</p> <p>Baseline 11,8%</p> <p>Target 12,30 %</p> <p>Fonte dati: Istat</p>
<p>Indicatori di realizzazione con la quantificazione (di norma un solo indicatore di realizzazione per ciascun intervento)</p>	<p>Numero di azioni attivate</p> <p>Baseline 0</p> <p>Target 5</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia in qualità di comune capofila</p>
<p>Modalità di Monitoraggio ravvicinato dell'intervento</p>	<p>Verifica degli indicatori di realizzazione e di risultato Verifica dello stato avanzamento lavori Verifica della spesa</p>
<p>Responsabile del Monitoraggio</p>	<p>Comune di Norcia, in qualità di comune capofila</p>
<p>Informazioni utili alla definizione della corretta e completa informazione di struttura e avanzamento dell'operazione del progetto/operazione da trasmettere al sistema unitario di monitoraggio (banca dati unitaria - BDU)</p>	<p>Le informazioni utili sono tutte le variabili del Protocollo unico di colloquio della BDU 2014/20</p>
<p>Soggetto attuatore (stazione appaltante / centrale di committenza)</p>	<p><i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i></p>

Soggetto beneficiario	Comune capofila (Comune di Norcia)
-----------------------	------------------------------------

Cronoprogramma Mobility Manager		
Fase procedurale (<i>acquisizione beni e servizi</i>)	Data inizio prevista	Data fine prevista
Predisposizione capitolato d'oneri	1 settembre 2019	30 settembre 2019
Procedura di gara/stipula contratto	1 ottobre 2019	31 dicembre 2019
Esecuzione fornitura	1 gennaio 2020	30 novembre 2021
Verifiche e controlli/funzionalità	1 dicembre 2021	31 dicembre 2021

Cronoprogramma Piano unico di Mobilità Sostenibile		
Fase procedurale (<i>acquisizione beni e servizi</i>)	Data inizio prevista	Data fine prevista
Predisposizione capitolato d'oneri	1 settembre 2019	30 settembre 2019
Procedura di gara/stipula contratto	1 ottobre 2019	31 dicembre 2019
Esecuzione fornitura	1 gennaio 2020	30 giugno 2020
Verifiche e controlli/funzionalità	1 luglio 2020	31 luglio 2020



STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

Scheda intervento MO.2

Codice di intervento (CUP)	
Titolo dell'intervento	Strutturazione del servizio di trasporto scolastico in forma associata
Descrizione sintetica dell'intervento (massimo 2000 caratteri)	<p>Una delle azioni previste dalla strategia è la “Strutturazione del servizio di trasporto scolastico in forma associata”.</p> <p>L'Area presenta un modello insediativo ad accentuata dispersione fatto di piccoli centri abitati caratterizzati da bassissima densità, ubicati in zone collinari e montane. Nello specifico, si registrano nell'area, 99 centri abitati, poco più del 15 % del totale dei centri presenti del territorio regionale, e 87 nuclei abitati.</p> <p>In ragione della grande diffusione insediativa rilevata, una delle maggiori criticità dei trasporti, riguarda la difficoltà da parte dei comuni di assicurare il trasporto scolastico. Criticità accentuata anche dalla dotazione dei mezzi di trasporto in carico ai Comuni.</p> <p>Il nuovo servizio sarà strutturato in relazione ai bacini di utenza e agli orari scolastici dell'attività ordinaria, ma fornirà anche una ulteriore offerta in relazione all'ampliamento delle attività scolastiche, pertanto si armonizzerà il servizio di trasporto alla nuova organizzazione dei Laboratori territoriali in riferimento ai tre “Ambiti formativi e culturali” dell'Alta Valnerina, della Media Valnerina e della Bassa Valnerina.</p> <p>Il servizio di trasporto scolastico attualmente, nei vari comuni è così organizzato:</p> <ul style="list-style-type: none">- Il comune di Arrone, ha affidato il servizio di trasporto scolastico alla cooperativa “CMT mobilità trasporti” di Terni. Il Comune di Arrone ha un 1 mezzo di trasporto in dotazione, concesso in comodato d'uso alla cooperativa “CMT mobilità trasporti”. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a 50.- Il comune di Polino, ha affidato il servizio di trasporto scolastico alla cooperativa “CMT mobilità trasporti” di Terni. Il Comune di Polino non ha mezzi di trasporto in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a 18.- Il comune di Cascia, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha 5 mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a 141.- Il comune di Ferentillo, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha 2 mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a 76.- Il comune di Sellano, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha 4 mezzi in dotazione. Il numero di studenti

trasportati risulta essere pari a 45.

- Il comune di **Monteleone di Spoleto**, ha affidato il servizio di trasporto scolastico ad una società esterna. Il comune di Monteleone di Spoleto **non** ha mezzi di trasporto in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a **14**.
- Il comune di **Preci**, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha **2** mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a **39**.
- Il comune di **Vallo di Nera**, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha **1** mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a **29**.
- Il comune di **Montefranco**, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha n. **2** mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a **85**
- Il comune di **Scheggino** e di **Sant'Anatolia di Narco**, gestisce il servizio di trasporto scolastico con BUS Italia - Umbria Mobilità a seguito di convenzione tra Provincia e i Comuni della bassa Valnerina con servizio pubblico di linea coincidenti con gli orari scolastici;
- Il comune di **Cerreto di Spoleto**, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha n. mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a
- Il comune di **Poggiodoro**, gestisce il servizio di trasporto scolastico in proprio, ed ha n. mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a
- Il comune di **Norcia**, ha affidato il servizio di trasporto scolastico ad una società esterna, che impiega n. **4** mezzi. Il comune di Norcia **non** ha mezzi in dotazione. Il numero di studenti trasportati risulta essere pari a **153**.

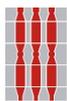
Rispetto a tale ricognizione e al dimensionamento del servizio si rimanda agli esiti del Piano unico della mobilità sostenibile e alla attività di armonizzazione degli orari del TPL al fine di poter predisporre un modello di trasporto scolastico unico per l'Area, ancorchè organizzato per "geometrie variabili" mediante apposite convenzioni da siglare tra gruppi di Comuni e diversi operatori esterni. In particolare il Piano valuterà i relativi fabbisogni articolati per Ambiti territoriali coincidenti con gli ambiti dei servizi scolastici aggiuntivi previsti dalla strategia (Laboratori territoriali per gli ambiti dell'Alta Valnerina, della media Valnerina e della Bassa Valnerina) rispetto ai quali darà indicazioni puntuali su:

- bacino di utenza articolato per ambiti territoriali;
- mezzi necessari all'erogazione del servizio tenendo conto dei mezzi esistenti e del loro stato manutentivo, nonché dell'opportunità di un rinnovamento e implementazione del parco mezzi in funzione di una maggiore *performance* degli stessi in termini di sostenibilità ambientale;

	<ul style="list-style-type: none"> definizione del modello di governance del servizio a partire dalle indicazioni già maturate in seno alla strategia, ovvero tenendo conto che il servizio dovrà essere unico per tutta l'Area, che tale impegno si sostanzierà mediante la sottoscrizione di un apposito Protocollo di Intesa tra tutti i Comuni; che per ciascun Comune sarà individuato un mobility manager scolastico e che gli stessi saranno di supporto al manager d'Area e alla "Cabina di regia" (v. Scheda MO. 1) predisposta per la gestione delle attività scolastiche d'Area; che il servizio sarà affidato mediante una o più convenzioni, in riferimento allo studio dei bacini di utenza e distribuzione territoriale del servizio medesimo, ad operatori esterni alle Amministrazioni. <p>Per quanto riguarda la dotazione di mezzi di trasporto, si avanza una ipotesi, in quanto il dimensionamento del servizio e quindi anche del numero dei mezzi necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni scaturirà dal Piano unico della mobilità sostenibile.</p>
Localizzazione dell'intervento	<i>Tutti i Comuni</i>
Comuni dell'area progetto dove risiedono i cittadini che beneficiano dell'intervento	<i>Tutti i comuni dell'area</i>
Tipologia dell'intervento	<i>Mobilità</i>
Costo pubblico dell'intervento	<i>€ 430.000,00</i>
Costo privato dell'intervento	<i>€ 0,00</i>
Fonte finanziaria	<i>Legge di Stabilità</i>
Risultato atteso	Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.
Eventuali altri risultati attesi	<p>Favorire la sussistenza e lo sviluppo delle comunità insediate nei piccoli Comuni delle aree interne, adempiendo alla funzione essenziale costituita dal servizio di trasporto.</p> <p>Miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei sistemi di trasporto interni all'area.</p> <p>Miglioramento e innovazione del sistema di trasporto scolastico locale</p>
Descrivere le attività in relazione al risultato atteso	<p>Il servizio sarà strutturato in relazione ai bacini di utenza e agli orari scolastici dell'attività ordinaria, ma fornirà anche una ulteriore offerta in relazione all'ampliamento delle attività scolastiche ed extrascolastiche, pertanto si armonizzerà il servizio di trasporto alla nuova organizzazione dei Laboratori territoriali in riferimento ai tre "Ambiti formativi e culturali" dell'Alta Valnerina, della Media Valnerina e della Bassa Valnerina.</p> <p>Il progetto di riorganizzazione del sistema sarà effettuato a risorse invariate, attraverso la modifica e l'ottimizzazione dei percorsi.</p>

	<p>Qualora, nel corso della pianificazione del servizio, si dovessero verificare costi maggiori, rispetto all'attuale costo del servizio già erogato dai Comuni, gli stessi se ne faranno carico.</p> <p>Per la realizzazione dell'intervento sono necessarie le seguenti risorse:</p> <p>1. Acquisto di n. 5 mezzi per il trasporto scolastico di n. 24 studenti a mezzo : Euro 50.000,00 per ciascun mezzo, per un totale di Euro 250.000,00;</p> <p>2. Acquisto di n. 3 mezzi per il trasporto scolastico di n. 32 studenti a mezzo: Euro 60.000,00 per ciascun mezzo, per un totale di Euro 180.000,00;</p> <p>Costo Totale Intervento Euro 430.000,00;</p>
Indicatori di risultato cui è collegato l'intervento (di norma un unico indicatore di risultato prevalente)	<p>Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici</p> <p>Baseline 11,8 %</p> <p>Target 12,30 %</p> <p>Fonte dati: Istat</p>
Indicatori di realizzazione con la quantificazione (di norma un solo indicatore di realizzazione per ciascun intervento)	<p>Numero di mezzi acquistati</p> <p>Baseline 0</p> <p>Target 8</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia in qualità di comune capofila</p> <p>Km bus/annui percorsi</p> <p>Baseline n.d.</p> <p>Target verrà definito dal piano della mobilità</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia in qualità di comune capofila</p>
Modalità di Monitoraggio ravvicinato dell'intervento	<p>Verifica degli indicatori di realizzazione e di risultato</p> <p>Verifica dello stato avanzamento lavori</p> <p>Verifica della spesa</p>
Responsabile del Monitoraggio	<p>Comune di Norcia, in qualità di comune capofila</p>
Informazioni utili alla definizione della corretta e completa informazione di struttura e avanzamento dell'operazione del progetto/operazione da trasmettere al sistema unitario di monitoraggio (banca dati unitaria - BDU)	<p>Le informazioni utili sono tutte le variabili del Protocollo unico di colloquio della BDU 2014/20</p>
Soggetto attuatore (stazione appaltante / centrale di committenza)	<p><i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i></p>
Soggetto beneficiario	<p><i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i></p>

Cronoprogramma Acquisto Mezzi		
Fase procedurale <i>(acquisizione beni e servizi)</i>	Data inizio prevista	Data fine prevista
Predisposizione capitolato d'oneri	<i>1 agosto 2020</i>	<i>30 agosto 2020</i>
Procedura di gara/stipula contratto	<i>1 settembre 2020</i>	<i>30 settembre 2020</i>
Esecuzione fornitura	<i>1 ottobre 2020</i>	<i>30 novembre 2020</i>
Verifiche e controlli/funzionalità	<i>1 dicembre 2020</i>	<i>31 dicembre 2020</i>



STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

Scheda intervento MO.3

Codice di intervento (CUP)	
Titolo dell'intervento	Strutturazione di un nuovo servizio di Trasporto sociale
Descrizione sintetica dell'intervento (massimo 2000 caratteri)	<p>La strutturazione di un nuovo servizio di trasporto sociale mediante il "Taxi sociale" per l'intera Area si rende necessario in ragione della grande diffusione insediativa rilevata e in relazione alla eccessiva distanza dei presidi sanitari e ospedalieri, localizzati anche fuori dall'Area, dei presidi sanitari specialistici, dei centri di servizi sociali, dei luoghi di attrazione per la pratica di attività ludiche, sportive e ricreative e in considerazione della forte presenza di popolazione fragile, anziana e affetta da disabilità. Sulla base dei dati Istat 2011, la percentuale di popolazione over 65 risulta essere pari a circa il 24,4 % della popolazione totale, per un totale di n. 4811.</p> <p>I destinatari del servizio del "Taxi sociale" sono:</p> <ul style="list-style-type: none">- persone con età superiore a 65 anni;- persone con invalidità superiore a 75%;- persone disabili con accompagnatore;- persone con ridotta autonomia (anche transitoria) con certificato del medico curante; <p>Il servizio del "Taxi sociale" sarà organizzato in viaggi funzionali alle richieste dei singoli utenti o gruppi di utenti, il che consentirà di usufruire di un servizio dedicato e quindi flessibile, effettuando viaggi individuali, ove possibile o con più utenti, qualora coincidano i luoghi di destinazione. Il trasporto prevede il prelievo a domicilio, l'accompagnamento nel luogo previsto e il ritorno presso la propria abitazione. Il servizio di "Taxi sociale" potrà prevedere anche il trasporto di piccole quantità di merci di prima necessità richieste dall'utente, come il trasporto di beni alimentari di prima necessità e/o farmaci ordinari "da banco", a tale scopo si precisa che non si tratta di trasporto merci ma di accompagnamento presso esercizi commerciali degli utenti che richiedono tale servizio e la possibilità di trasportare contestualmente sia l'utente che i beni acquistati. Il servizio si configura come un servizio a chiamata, pertanto l'utente avente diritto, effettuerà la chiamata nei tempi e nei modi previsti dall'apposito regolamento che verrà predisposto in seno alla stipula della convenzione che di seguito si richiama. Nel medesimo regolamento verranno definiti anche i requisiti soggettivi rispetto ai quali si potranno definire gli aventi diritto all'accesso al servizio, nonché la definizione dei contributi erogati dagli utenti aventi diritto</p>

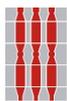
	<p>da utilizzare come rimborso spese per la manutenzione ordinaria dei mezzi.</p> <p>I Comuni dell'Area faranno fronte all'impegno della costituzione del servizio del "Taxi sociale" mediante la sottoscrizione di un Protocollo di intesa rispetto al quale individueranno un Rappresentante dell'Area che si farà carico della predisposizione di apposita Convenzione da sottoscrivere tra i Comuni dell'Area e uno o più soggetti afferenti alla sfera delle Associazioni senza fin di lucro, che agiscono a titolo di volontariato, nonché la nomina dei mobility manager sociali (v. Scheda MO.1). La convenzione stabilirà che i Comuni metteranno a disposizione della o delle Associazioni i mezzi di trasporto necessari all'espletamento del servizio di "Taxi sociale" e che le Associazioni o l'Associazione agirà a titolo volontaristico. Per quanto riguarda la dotazione di mezzi di trasporto, si avanza una ipotesi indicativa, in quanto il dimensionamento del servizio e quindi anche del numero di mezzi necessari per il soddisfacimento dei fabbisogni scaturirà dal Piano unico della mobilità sostenibile (v. Scheda MO.1).</p> <p>Si prevede in ogni caso che il servizio di Taxi sociale sarà sottoposto ad un rimborso spese per le associazioni di volontariato che operano a titolo gratuito in forma di contributo da parte degli utenti. Si prevede che la sostenibilità del servizio in quanto permanente è garantito dal fatto che la gestione dello stesso sarà a carico di Associazioni senza fini di lucro e garantito dai Comuni qualora necessario.</p>
Localizzazione dell'intervento	<i>Tutti i Comuni</i>
Comuni dell'area progetto dove risiedono i cittadini che beneficiano dell'intervento	<i>Tutti i comuni dell'area</i>
Tipologia dell'intervento	<i>Mobilità</i>
Costo pubblico dell'intervento	<i>€ 350.000,00</i>
Costo privato dell'intervento	<i>€ 0,00</i>
Fonte finanziaria	<i>Legge di Stabilità</i>
Risultato atteso	Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.
Eventuali altri risultati attesi	<p>Favorire la sussistenza e lo sviluppo delle comunità insediate nei piccoli Comuni delle aree interne, adempiendo alla funzione essenziale costituita dal servizio di trasporto.</p> <p>Miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei sistemi di trasporto interni all'area.</p> <p>Miglioramento e innovazione del sistema di trasporto scolastico locale</p>
Descrivere le attività in relazione al risultato atteso	Il servizio del " Taxi sociale " sarà organizzato in viaggi funzionali alle richieste dei singoli utenti o gruppi di utenti, il che consentirà di usufruire di un servizio dedicato e quindi flessibile, effettuando viaggi individuali, ove possibile o con più utenti, qualora coincidano i luoghi di destinazione. Il trasporto prevede il prelievo a domicilio,

	<p>l'accompagnamento nel luogo previsto e il ritorno presso la propria abitazione. Il servizio di "Taxi sociale" potrà prevedere anche la consegna a domicilio di piccole quantità di merci necessarie e richieste dall'utente, come il trasporto di beni alimentari di prima necessità e/o farmaci ordinari. Per la realizzazione dell'intervento sono necessarie le seguenti risorse:</p> <p>1. Acquisto di mezzi Euro 25.000,00 per ciascun mezzo. Costo Totale Acquisto 14 mezzi Euro 350.000,00.</p>
Indicatori di risultato cui è collegato l'intervento (di norma un unico indicatore di risultato prevalente)	<p>Utilizzo di servizi collettivi innovativi per la mobilità sostenibile</p> <p>Baseline n.d.</p> <p>Target verrà definito dal piano della mobilità</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia, Indagine ad hoc</p>
Indicatori di realizzazione con la quantificazione (di norma un solo indicatore di realizzazione per ciascun intervento)	<p>Numero di mezzi acquistati</p> <p>Baseline 0</p> <p>Target 14</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia in qualità di comune capofila</p> <p>Numero di servizi attivati</p> <p>Baseline 0</p> <p>Baseline 14</p>
Modalità di Monitoraggio ravvicinato dell'intervento	<p>Verifica degli indicatori di realizzazione e di risultato</p> <p>Verifica dello stato avanzamento lavori</p> <p>Verifica della spesa</p>
Responsabile del Monitoraggio	Comune di Norcia, in qualità di comune capofila
Informazioni utili alla definizione della corretta e completa informazione di struttura e avanzamento dell'operazione del progetto/operazione da trasmettere al sistema unitario di monitoraggio (banca dati unitaria - BDU)	Le informazioni utili sono tutte le variabili del Protocollo unico di colloquio della BDU 2014/20
Soggetto attuatore (stazione appaltante / centrale di committenza)	<i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i>
Soggetto beneficiario	<i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i>

Cronoprogramma **Acquisto Mezzi**

Fase procedurale (acquisizione beni e servizi)	Data inizio prevista	Data fine prevista
Predisposizione capitolato d'oneri	1 agosto 2020	30 agosto 2020
Procedura di gara/stipula contratto	1 settembre 2020	30 settembre 2020

Esecuzione fornitura	<i>1 ottobre 2020</i>	<i>30 novembre 2020</i>
Verifiche e controlli/funzionalità	<i>1 dicembre 2020</i>	<i>31 dicembre 2020</i>



STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

Scheda intervento MO.4

Codice di intervento (CUP)	
Titolo dell'intervento	Ausili per la Mobilità nei borghi storici
Descrizione sintetica dell'intervento (massimo 2000 caratteri)	<p>Durante le fasi di ascolto è emersa la necessità e volontà da parte dei Sindaci di offrire un servizio di mobilità mediante l'uso di appositi ausili per soggetti con ridotta e/o nulla capacità motoria localizzati e residenti nei borghi e centri storici della Valnerina, dove il grado di accessibilità e mobilità è molto scarso e gli spostamenti sono particolarmente difficoltosi in ragione delle condizioni morfologiche degli stessi. Tutti i piccoli centri storici, pedemontani, collinari, alto collinari e montani si caratterizzano per una morfologia dell'insediamento caratterizzata da forti pendenze, che rendono difficile gli spostamenti pedonali anche per brevi tratti, soprattutto nei vicoli, slarghi, piazze e percorsi connettivi tra le residenze e gli spazi di relazione o i servizi di prossimità presenti nei borghi o per i servizi che potenzialmente si potrebbero insediare.</p> <p>A fronte di tale criticità l'intervento si connette al servizio del Taxi sociale prevedendo la dotazione di alcuni ausili in grado di offrire occasioni di mobilità ai soggetti sopra richiamati. L'intervento a tal proposito prevede l'acquisto di alcuni di mezzi di trasporto adatti a tali fattispecie di spostamenti, che saranno resi disponibili, mediante apposita convenzione, come servizio integrativo al Taxi sociale, ovvero previa prenotazione del mezzo, tramite chiamata, per un determinato tempo e luogo.</p> <p>In particolare gli utenti, potranno prenotare gli ausili tramite chiamata al soggetto gestore del servizio, che lo trasporterà a domicilio e lo metterà a disposizione dell'utente stesso. La gestione del servizio sarà a carico del o dei soggetti individuati per l'erogazione del servizio di Taxi sociale (Associazioni senza fini di lucro che operano sottoforma di volontariato) e sarà anch'esso sottoposto ad un contributo finalizzato alla definizione di un fondo per rimborso spese da utilizzare per opere di manutenzione ordinaria dei mezzi, consumo carburante e spese amministrative e assicurative. La scheda si configura anch'essa come non cantierabile in quanto prefigura l'acquisto di alcuni ausili che dovrà essere meglio specificato in seno alla formazione del Piano di mobilità sostenibile (v. Scheda MO.1). Il servizio sarà erogato in tutti i</p>

	<p>comuni dell'area e con la redazione del piano della mobilità si definirà nel dettaglio quali saranno le aree urbane storiche pedonali (marciapiedi o isole pedonali) dove si potrà erogare tale servizio in coerenza con quanto stabilito dal Codice della Strada vigente per la circolazione di tali mezzi anche in considerazione del fatto che il servizio si intende attivare in borghi storici dove per la morfologia urbana esistente risulta già interdetto il traffico carrabile.</p> <p>All'interno del piano si dovranno altresì evidenziare le caratteristiche di dettaglio delle aree urbane coinvolte al fine di dimostrare la coerenza di detti percorsi con il superamento delle barriere architettoniche ai sensi delle disposizioni legislative e normative esistenti. Il piano per dette porzioni urbane potrà anche assumere un valore normativo di Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA). Si prevede che la sostenibilità del servizio in quanto permanente è garantito dal fatto che la gestione dello stesso sarà a carico di Associazioni senza fini di lucro e garantito dai Comuni qualora necessario.</p>
Localizzazione dell'intervento	<i>Tutti i Comuni</i>
Comuni dell'area progetto dove risiedono i cittadini che beneficiano dell'intervento	<i>Tutti i comuni dell'area</i>
Tipologia dell'intervento	<i>Mobilità</i>
Costo pubblico dell'intervento	<i>€ 70.000,00</i>
Costo privato dell'intervento	<i>€ 0,00</i>
Fonte finanziaria	<i>Legge di Stabilità</i>
Risultato atteso	Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.
Eventuali altri risultati attesi	<p>Favorire la sussistenza e lo sviluppo delle comunità insediate nei piccoli Comuni delle aree interne, adempiendo alla funzione essenziale costituita dal servizio di trasporto.</p> <p>Miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei sistemi di trasporto interni all'area.</p>
Descrivere le attività in relazione al risultato atteso	Gli ausili dovranno corrispondere alle rispettive dichiarazioni dalle quali si possa evincere che il prodotto è costruito secondo le norme comunitarie vigenti. Nello specifico, le dichiarazioni del costruttore dovrebbero attestare che il mezzo è stato concepito per persone con difficoltà di deambulazione e persone con incapacità di deambulazione che fisicamente e mentalmente sono in grado di guidare un veicolo elettrico, e che lo stesso è stato prodotto in conformità alle norme europee (es. EN 12 184). Dovrà emergere che il veicolo è stato

	<p>sottoposto con successo a verifiche relative alla sua sicurezza secondo norme tedesche e internazionali.</p> <p>Deve essere iscritto al Repertorio secondo quanto previsto da decreto del Ministro della Salute del 20 febbraio 2007 Nuove modalità per gli adempimenti previsti dall'articolo 13 del decreto legislativo 24 febbraio 1997, n. 46² e successiva Ordinanza del 23 dicembre 2008 e la dichiarazione secondo cui il prodotto ha una sua iscrizione in qualità di DM (Dispositivo Medico), su una tabella riepilogativa riportante Tipologia, Marca, Modello e Numero di iscrizione al Repertorio.</p> <p>La dotazione di ausili si prevede che possa corrispondere a carrozzine elettriche adatte alla mobilità all'esterno con 4 ruote motrici</p> <p>Acquisto di mezzi Euro 5.000,00 per ciascun mezzo. Costo Totale Acquisto 14 mezzi Euro 70.000,00.</p>
Indicatori di risultato cui è collegato l'intervento (di norma un unico indicatore di risultato prevalente)	<p>Utilizzo di servizi collettivi innovativi per la mobilità sostenibile</p> <p>Baseline n.d.</p> <p>Target verrà definito dal piano della mobilità</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia, Indagine ad hoc</p>
Indicatori di realizzazione con la quantificazione (di norma un solo indicatore di realizzazione per ciascun intervento)	<p>Numero di mezzi acquistati</p> <p>Baseline 0</p> <p>Target 14</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia in qualità di comune capofila</p> <p>Numero di servizi attivati</p> <p>Baseline 0</p> <p>Target 14</p> <p>Fonte dati: Comune di Norcia in qualità di comune capofila</p>
Modalità di Monitoraggio ravvicinato dell'intervento	<p>Verifica degli indicatori di realizzazione e di risultato</p> <p>Verifica dello stato avanzamento lavori</p> <p>Verifica della spesa</p>
Responsabile del Monitoraggio	Comune di Norcia, in qualità di comune capofila
Informazioni utili alla definizione della corretta e completa informazione di struttura e avanzamento dell'operazione del progetto/operazione da trasmettere al sistema unitario di monitoraggio (banca dati unitaria - BDU)	Le informazioni utili sono tutte le variabili del Protocollo unico di colloquio della BDU 2014/20
Soggetto attuatore (stazione appaltante / centrale di committenza)	<i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i>
Soggetto beneficiario	<i>Comune capofila (Comune di Norcia)</i>

Cronoprogramma Acquisto Mezzi		
Fase procedurale <i>(acquisizione beni e servizi)</i>	Data inizio prevista	Data fine prevista
Predisposizione capitolato d'oneri	<i>1 agosto 2020</i>	<i>30 agosto 2020</i>
Procedura di gara/stipula contratto	<i>1 settembre 2020</i>	<i>30 settembre 2020</i>
Esecuzione fornitura	<i>1 ottobre 2020</i>	<i>30 novembre 2020</i>
Verifiche e controlli/funzionalità	<i>1 dicembre 2020</i>	<i>31 dicembre 2020</i>