



**PROVINCIA
DI PARMA**

UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - TRASPORTI

TRASPORTO SOCIALE IN AREE A DOMANDA DEBOLE DELL'APPENNINO PARMA EST

Relazione di progetto

Maggio 2022



PREMESSA

La Provincia di Parma intende avviare una innovativa soluzione di trasporto nei Comuni dell'Unione dell'Appennino Parma Est. La presente Relazione di Progetto riporta le caratteristiche tecniche della soluzione di trasporto, suddivisa in tre distinte Fasi (Attualizzazione, Avvio e Sperimentazione/Assistenza), unitamente alla quantificazione dei costi previsti per l'implementazione.

La Relazione di Progetto si articola nei seguenti argomenti principali.

1	IL CONTESTO E LE DINAMICHE SOCIO-ECONOMICHE NELL'AREA DI INTERVENTO	3
1.1	LA DOMANDA DI MOBILITÀ E L'OFFERTA DI TRASPORTO NELL'UNIONE DEI COMUNI PARMA EST.....	7
2	LE FINALITÀ DELLA PROPOSTA E LA RISPONDEZZA AL BANDO PNRR.....	13
3	LA PROPOSTA PROGETTUALE NELL'UNIONE DEI COMUNI.....	16
3.1	FASE 1: ATTUALIZZAZIONE.....	16
3.1.1	Progettazione esecutiva del servizio.....	17
3.1.2	Benchmarking delle soluzioni applicabili nell'Unione Montana Parma Est	19
3.2	FASE 2: AVVIO.....	20
3.2.1	Finalizzazione del quadro economico ed individuazione del modello di gestione del servizio.....	20
3.2.2	Piattaforma informatica di gestione del servizio.....	21
3.2.3	I mezzi elettrici previsti per il servizio.....	22
3.2.4	Le stazioni di ricarica a supporto del servizio.....	23
3.3	FASE 3: SPERIMENTAZIONE ED ASSISTENZA.....	23
4	I TEMPI PREVISTI PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE..	25
5	IL QUADRO ECONOMICO DI INTERVENTO.....	26



1 IL CONTESTO E LE DINAMICHE SOCIO-ECONOMICHE NELL'AREA DI INTERVENTO

La provincia di Parma è caratterizzata da una parte di territorio (montano e pre montano), cosiddetta "area rurale", costituita da una serie di Comuni in cui si rileva una caduta demografica ed un calo o invecchiamento consistente della popolazione, Comuni dove la **debolezza delle prospettive di sviluppo determina una sempre maggiore difficoltà delle condizioni di vita dei cittadini** che vi risiedono.

In particolare, l'**Unione Montana Appennino Parma Est**, che rappresenta una delle diciotto Comunità Montane organizzate in Regione Emilia Romagna per sostenerne lo sviluppo sociale ed economico, è caratterizzata da sette Comuni:

- Corniglio,
- Langhirano,
- Lesignano de' Bagni,
- Monchio delle Corti,
- Neviano degli Arduini,
- Palanzano,
- Tizzano Val Parma.

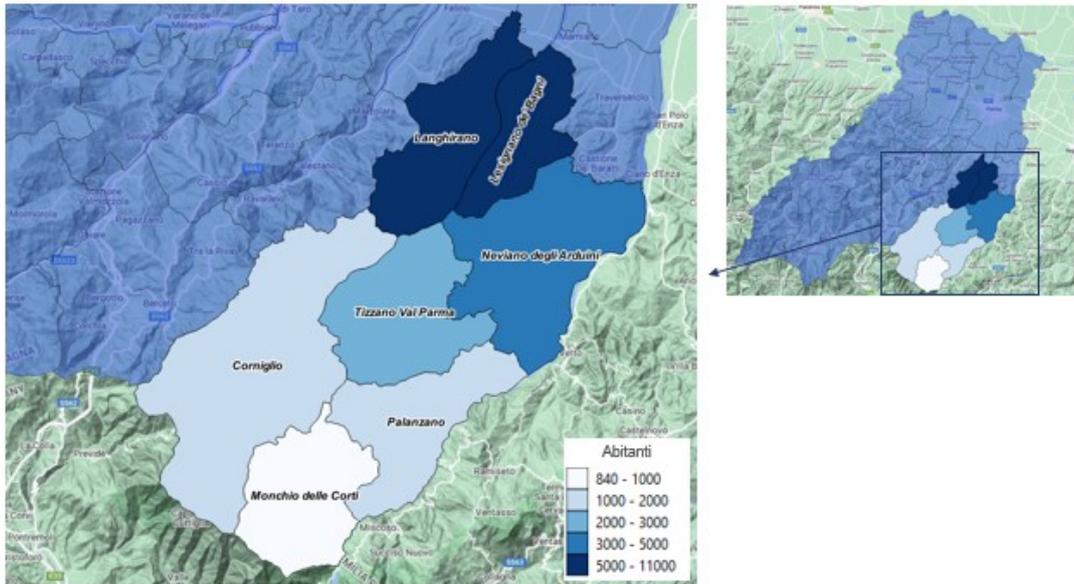
L'Unione Montana Appennino Parma Est registra complessivamente, nel 2022¹, circa 25 mila abitanti e rappresenta soltanto il 5% della popolazione totale della Provincia di Parma, pari a 450 mila abitanti. Quest'ultima ha registrato un trend positivo complessivo di crescita della popolazione residente, passata da 397 mila abitanti nel 2000 agli oltre 447 mila nel 2013, caratterizzati da un aumento totale di 50.000 residenti e un tasso di crescita del 12,6% in 15 anni, seguito da una fase di crescita più contenuta fino al 2021, con 453 mila abitanti.

Popolazione residente nei Comuni dell'Unione Parma Est

COMUNE	ABITANTI (Popolazione residente al 1° gennaio 2022 Istat)
Corniglio	1.739
Langhirano	10.714
Lesignano de' Bagni	5.040
Monchio delle Corti	840
Neviano degli Arduini	3.413
Palanzano	1.052
Tizzano Val Parma	2.118
Totale Unione Comuni Parma Est	24.916

¹ Fonte: Istat 2021

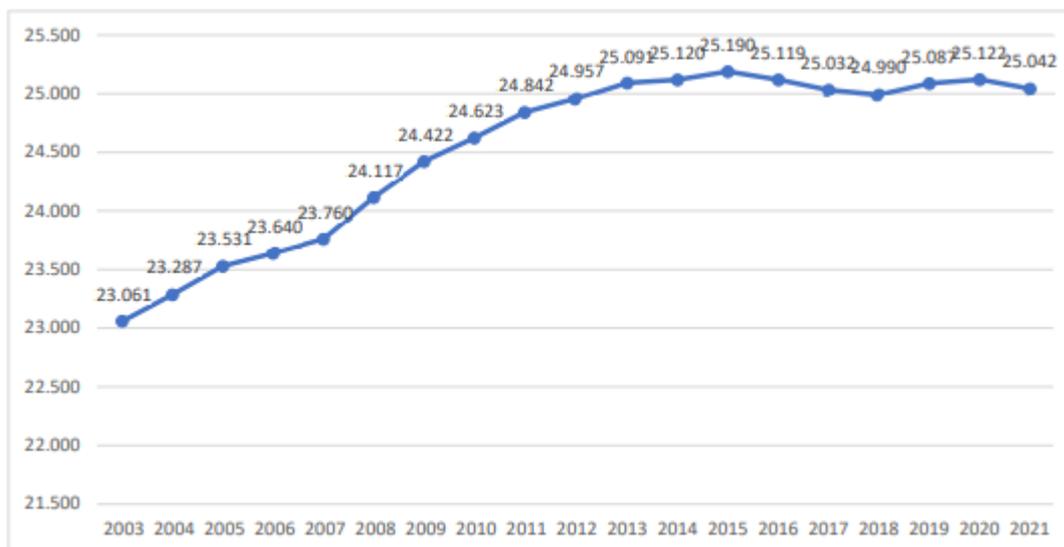
Rappresentazione cartografica della popolazione residente 2022 nell'Unione dei Comuni Parma Est



La rappresentazione cartografica evidenzia come i comuni dell'Unione presentano differenze significative in termini di numero di abitanti, tra i comuni ubicati verso il crinale appenninico (Monchio delle Corti 840 ab.) rispetto a quelli interni alla provincia (Langhirano 10.714 ab.)

L'evoluzione della popolazione dell'Unione Montana Appennino Parma Est dal 2003 al 2021 è stata caratterizzata da una prima fase (dal 2003 al 2013) di crescita costante con tassi annui rilevanti (+8,8% nell'intera fase), e una fase successiva alternata da anni di crescita contenuta ed anni di decrescita, in cui i residenti dal 2014 al 2021 sono diminuiti di -49 abitanti, ovvero del -0,2%.

Serie storica popolazione complessiva Unione Montana Appennino Parma Est – Anni 2003-2021





Lo studio “Il quadro demografico dell’Unione Montana Appennino Parma Est dal 2003 al 2021 e gli scenari proiettivi al 2050”, condotto dall’Ufficio Statistica della Provincia di Parma, evidenzia un calo della popolazione nell’ultimo anno del periodo analizzato, effetto non solo dell’accresciuta mortalità, ma anche di una diminuzione del saldo migratorio² in ragione della situazione di incertezza derivante dalla pandemia da Covid 19 e delle difficoltà economiche.

Secondo l’analisi condotta si prevede, negli anni futuri, un calo del livello complessivo di popolazione dei comuni interessanti, con un’ipotesi di riduzione nel 2050 nello scenario più negativo del 9% rispetto al 2021, e nell’ipotesi più favorevole una conferma dei livelli attualmente raggiunti.

Proiezione popolazione residente complessiva Unione Montana Appennino Parma Est – Ipotesi bassa

	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2050
Popolazione complessiva	25.042	24.768	24.501	24.216	23.816	23.307	22.809

Con riferimento alla distribuzione della popolazione per fascia di età, si evidenzia come nel 2021 circa il 60% della popolazione residente all’interno dei sette comuni rientri nelle classi di età tra 15 anni e 64 anni (coincidente con la cosiddetta “popolazione attiva”) mentre circa **il 25% degli abitanti ha un’età maggiore di 64 anni, di cui circa un terzo maggiore di 80 (2.087 abitanti) corrispondente alla cd “terza età”**.

La presenza di residenti anziani rappresenta un tema di particolare importanza per l’organizzazione dei servizi al territorio, tra cui quelli inerenti all’accessibilità ed al trasporto. L’analisi condotta dall’Ufficio Statistico evidenzia infatti che l’Unione Parma Est ha visto nel periodo 2003-2021 un andamento diversificato nelle varie fasce di età: il target di residenti con età pari a 75 anni e oltre aveva fino al 2020 un livello analogo a quello del 2003, e nell’anno della pandemia ha fatto registrare un forte calo di -115 persone (-3,5%), mentre per gli 80enni e più si è riscontrato al 2021 un aumento dell’11,3%, anche se in quest’ultimo anno si è verificato un calo di 57 anziani (-2,7%).

Tutte le fasce di età inerenti alla popolazione anziana (maggiore di 65 anni) sono previste in crescita fino al 2050, ma crescono in misura molto significativa le classi di età più anziane, ovvero la popolazione con età maggiore di 75 anni. Tale scenario necessita soluzioni focalizzate a garantire maggiori servizi dedicati alla popolazione fragile al fine di sostenerne lo sviluppo ed aumentare la qualità della vita.

Di seguito si riporta l’evoluzione delle classi di età anziana nell’Unione Montana Appennino Parma Est, nell’ipotesi proiettiva media elaborata dalla Provincia di Parma.

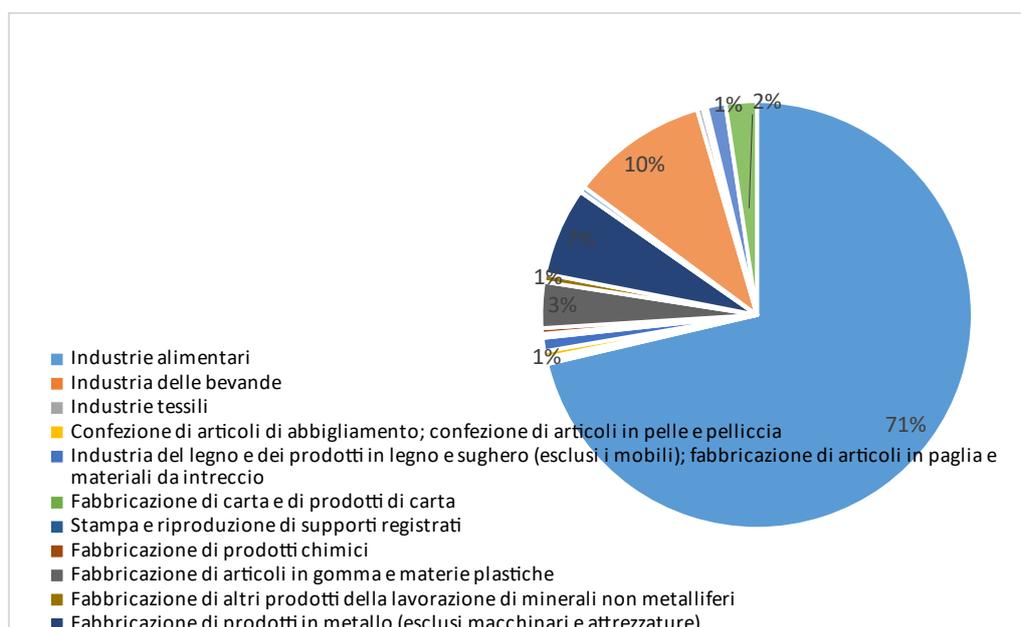
² Il saldo migratorio (SM) è dato dalla differenza tra gli iscritti e i cancellati nelle anagrafi comunali, sia stranieri che italiani



Classi di età	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2050
65+	6.221	6.655	7.212	7.794	8.260	8.485	8.515
65-74 anni	3.031	3.173	3.551	3.890	3.991	3.856	3.688
75 e + anni	3.190	3.482	3.661	3.904	4.269	4.629	4.826
80+	2.087	2.122	2.312	2.419	2.588	2.849	3.049

Con riferimento al **sistema produttivo** dell'Unione dei Comuni di Parma Est, si evidenzia in tutti i sette comuni una vocazione prettamente manifatturiera; il settore rappresenta infatti oltre il 43% degli addetti di tutte le attività economiche. Tra le attività manifatturiere assume un ruolo di primo piano l'alimentare, che da solo rappresenta, nel 2019, più del 70% degli addetti del settore (2.343 addetti su un totale 3286 occupati in attività manifatturiere).

Ripartizione attività manifatturiere Unione Parma Est 2019



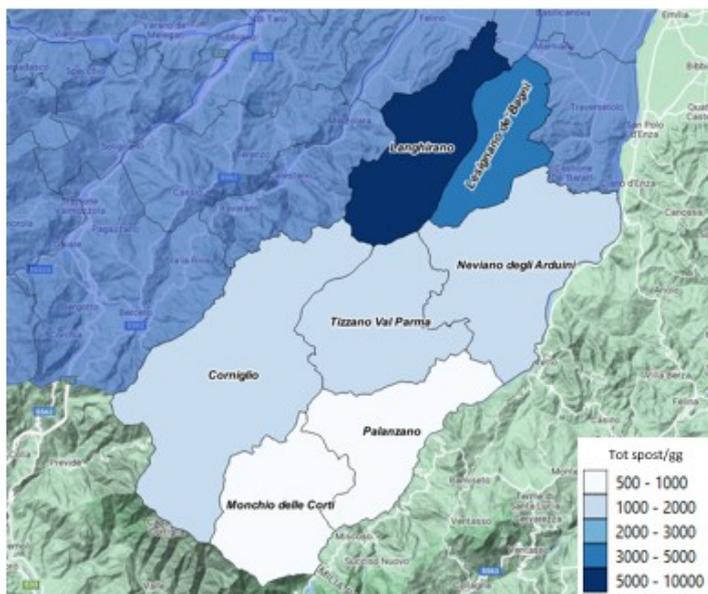
Tra il 2012 ed il 2019 il sistema produttivo dell'Unione Montana Appennino Parma Est ha subito dei cambiamenti significativi: l'occupazione complessiva ha registrato un aumento dell'1,4%, con una crescita che ha interessato quasi tutti i comuni dell'Unione. **Tuttavia le Unità Locali sono diminuite di oltre il 9%, e in particolare sono calate le unità di minori dimensioni, composte da 0-9 addetti (-9,8%),** comportando quindi il conseguente aumento della dimensione media delle Unità Locali, che è passata da 3,1 addetti nel 2012 a 3,5 nel 2019.

L'aumento della dimensione media delle Unità Locali è in linea con quanto avvenuto su scala provinciale, in cui nella provincia di Parma si registra un passaggio da un numero medio di 3,9 addetti/UL nel 2012 a 4,5 nel 2019. La variazione potrebbe costituire un modo di far fronte, attraverso economie di scala, alla crisi economica iniziata nel 2008 oppure il sintomo di una maggiore resistenza alla crisi dimostrata dalle unità economiche di maggiori dimensioni.

1.1 LA DOMANDA DI MOBILITÀ E L'OFFERTA DI TRASPORTO NELL'UNIONE DEI COMUNI PARMA EST

La domanda di mobilità sistematica (pendolaristica) registrata nel 2019³ all'interno dei sette Comuni sviluppa circa **10 mila spostamenti/giorno in origine** e circa **8 mila spostamenti/giorno in destinazione**. Tra gli spostamenti originati e attratti fra i comuni dell'Unione è possibile notare come Langhirano, comune più popolato, abbia il maggior numero di spostamenti (4.488 come origine e 5.070 come destinazione), mentre il comune di Monchio delle Corti rappresenta il comune con il minor numero di spostamenti attratti/generati dell'Unione.

Spostamenti totali registrati nel 2019



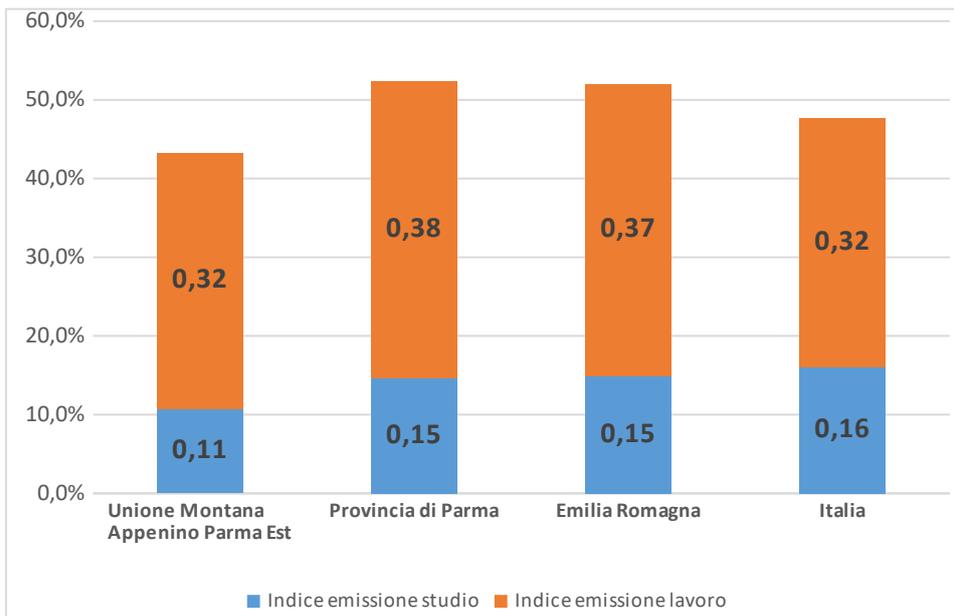
Il confronto effettuato tra i diversi indici di emissione⁴ (rappresentanti la percentuale di persone che quotidianamente effettuano almeno uno spostamento di tipo sistematico, ovvero per motivi di studio e lavoro, calcolati come il rapporto tra la popolazione che si sposta ed il totale della popolazione residente), a livello nazionale, regionale, provinciale e relativo all'Unione Montana Parma Est, evidenzia che l'indice di emissione relativo all'Unione, pari a circa 43%, è inferiore al valore provinciale (52,3%), regionale (52,0%) e nazionale (47,6%), sia relativamente al valore totale, che per quanto riguarda l'emissione specifica per motivi di studio e lavoro.

Questi dati confermano che l'attitudine allo spostamento nei Comuni montani risente chiaramente di condizioni peculiari territoriali che comportano maggiore disagio e difficoltà negli spostamenti.

³ Piano strategico della mobilità della Provincia di Parma

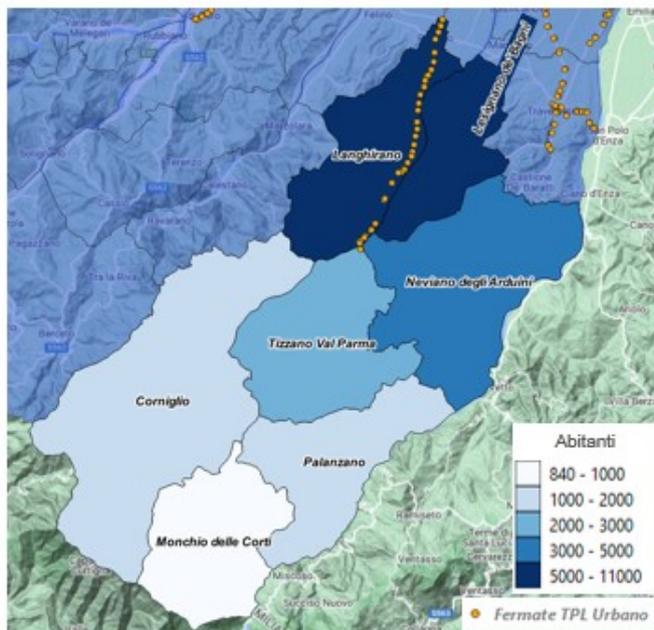
⁴ Fonte: Istat 2011

Indici di emissione (Fonte: Censimento Istat 2011)



A livello di **offerta di Trasporto Pubblico Locale**, il territorio è attualmente servito dal TPL tradizionale, di ambito urbano, nel Comune di Langhirano e nell'estremo Nord del comune di Tizzano Val Parma attraverso la Linea 12; è assente invece negli altri comuni.

Il servizio di TPL urbano

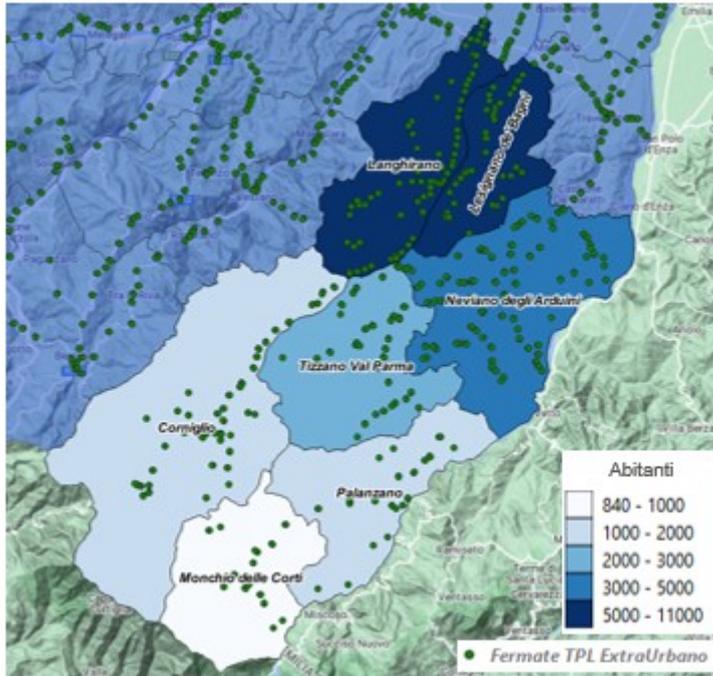


Per quanto riguarda il TPL extraurbano il servizio copre tutti i sette comuni ed intensifica il trasporto negli ambiti più interni al territorio provinciale. Le linee interessate sono 24 mentre le fermate⁵ che interessano tutti comuni sono circa 550. I punti in verde nella Figura successiva rappresentano le fermate attuali, che risultano

⁵ Fermate estratte da Open Street Maps

maggiormente concentrate nei comuni con più abitanti. In particolare, il comune interessato da più linee è Langhirano (14 linee) mentre il comune meno servito è Palanzano con solamente 2 linee di trasporto extraurbano.

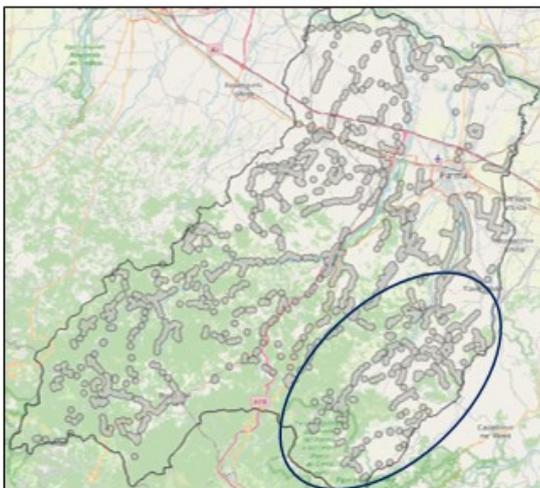
Il servizio di TPL extraurbano



La presenza delle fermate ordinarie del trasporto pubblico locale non permette di garantire un'accessibilità completa a tutte le aree dei sette comuni dell'Unione Montana Parma Est. Il sistema di Buffer compreso tra 500 metri e 700 metri all'intorno di ciascuna fermata extraurbana evidenzia infatti porzioni di territorio non servite dal TPL ordinario, e la conseguente **necessità per i residenti di tali aree ad avere la possibilità di spostarsi per le loro necessità usufruendo di ulteriori servizi.**

BUFFER 500 metri

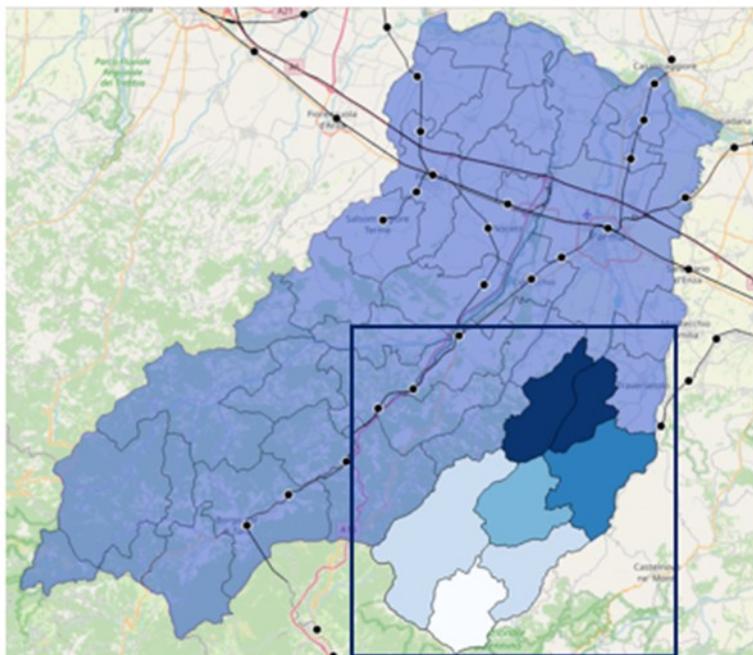
BUFFER 700 metri



○ Buffer di 500 m per ogni fermata all'interno della Provincia di Parma

○ Buffer di 700 m per ogni fermata all'interno della Provincia di Parma

La successiva cartografia evidenzia, inoltre, come l'area dell'Unione Parma Est non sia servita dal trasporto ferroviario, a conferma della ridotta accessibilità dei residenti ai servizi essenziali.



All'interno del territorio dell'Unione Montana sono presenti diversi servizi, oltre a quelli sanitari, in relazione ai centri culturali, sociali e servizi sportivi, che costituiscono "poli" di attrazione importanti per gli abitanti dell'Unione dei comuni.

Nel dettaglio di seguito si riportano per ogni Comune dell'Unione Montana Parma Est i principali poli di attrazione:

- **Servizi socio-sanitari, guardie mediche e le case della salute:**

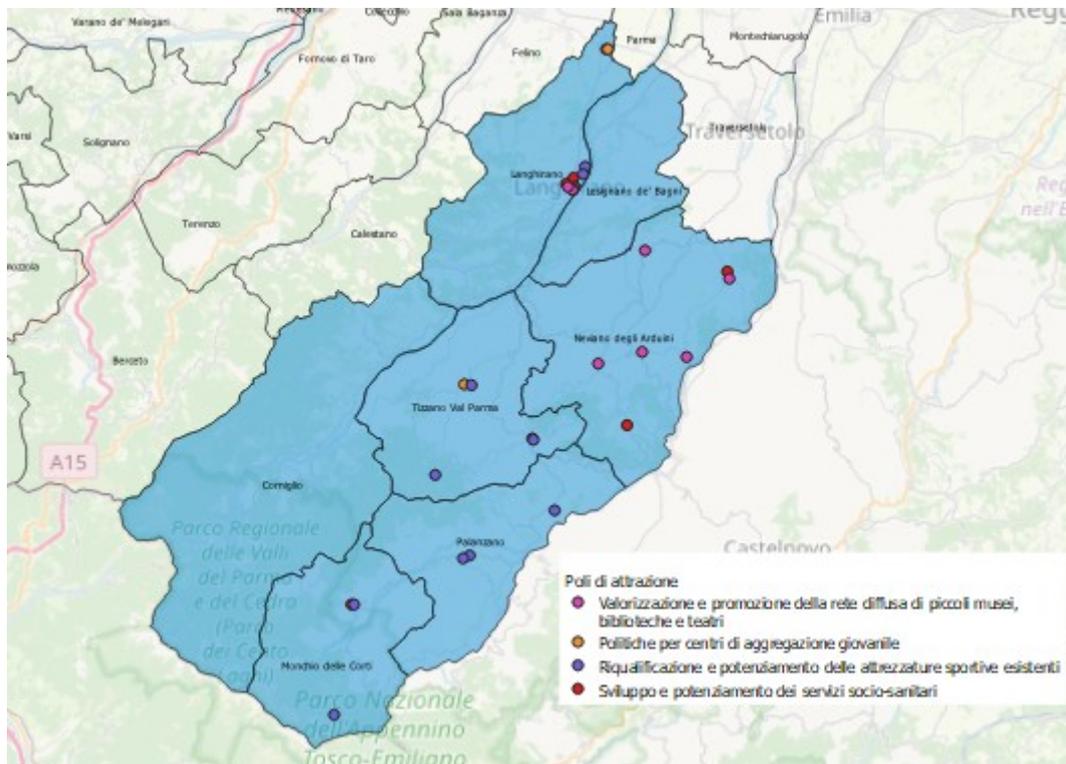
- **Corniglio:** Guardia medica;
- **Langhirano:** Casa della salute Distretto Sud Est, Casa di cura Valparma – La Casetta, ValParma Hospital, Guardia medica, Sportello per le cure domiciliari, Neuropsichiatria Infanzia e Adolescenza, Centro di Salute Mentale, SerDP;
- **Lesignano de' Bagni:** Centro sportivo Santa Maria, piscina Molinazzo;
- **Monchio delle Corti:** Residenza protetta Val Cedra;
- **Neviano degli Arduini:** Villa Matilde, Casa di cura Maria Immacolata, Guardia medica;
- **Tizzano Val Parma:** LAgriSalute - Casa della Salute di Lagrimone, Guardia medica.

- **Servizi culturali e sociali:**

- **Langhirano:** Museo del Risorgimento, Biblioteca comunale, Teatro Aurora, Museo del prosciutto, Centro di Aggregazione Giovanile di Pilastro;

- **Neviano degli Arduini:** Museo d'Arte contemporanea, Museo storico della resistenza, Museo dei Lucchetti, Museo Uomo Ambiente, Biblioteca civica Matilde di Canossa;
- **Tizzano Val Parma:** Cinema.
- **Servizi sportivi:**
 - **Corniglio:** Campi sportivi comunali, Piscina;
 - **Langhirano:** Centro sportivo Pertini, Campo softball, campo sportivo;
 - **Lesignano de' Bagni:** Centro sportivo Santa Maria, Piscina Molinazzo;
 - **Monchio delle Corti:** Campi da tennis, Parco Avventure;
 - **Palanzano:** Campi sportivi, Piscina comunale;
 - **Tizzano Val Parma:** Forestavventura, Palazzetto Falcone e Borsellino, Centro sportivo.

Principali poli di attrazione dell'Unione Parma Est



Lo schema della rete del servizio TPL offerto nei comuni dell'Unione Montata dell'Appennino Parma Est evidenzia una maggiore concentrazione di percorsi e fermate in aree del comune di Langhirano e di Lesignano de' Bagni.

Alcune porzioni di territorio degli stessi comuni e di Corniglio, Monchio delle Corti, Neviano degli Arduini, Palanzano e Tizzano Val Parma sono caratterizzati invece da un'accessibilità scarsa o nulla ai servizi di trasporto collettivo in quanto non presentano fermate di TPL nel raggio di 500 / 700 metri. **Appare di conseguenza importante garantire ulteriori servizi di trasporto nell'intero territorio dell'Unione, al fine di permettere agli utenti interessati un maggior grado di accessibilità verso i principali poli di attrazione.**

Il “Piano strategico per lo sviluppo dell’Appennino Parma Est⁶” conferma la necessità di prevedere interventi che evitino il fenomeno di spopolamento ed evidenzia “la necessità di rilanciare la rete dei servizi alla persona, le infrastrutture ed i servizi pubblici che possono garantire supporto fondamentale per una crescita organica del territorio”.

Lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi alla persona quali servizi sociali e servizi sanitari costituiscono una condizione indispensabile per una efficace tutela e valorizzazione delle persone.

⁶ A cura dei Comuni dell’Unione Parma Est.



2 LE FINALITÀ DELLA PROPOSTA E LA RISPONDEZZA AL BANDO PNRR

L'Agenda della Coesione Territoriale, attraverso l'avviso pubblico per la presentazione di "Proposte di intervento per Servizi e Infrastrutture Sociali di comunità da finanziare nell'ambito del PNRR" (Missione n. 5 "Inclusione e Coesione" del Piano nazionale ripresa e resilienza (PNRR), Componente 3: "Interventi speciali per la coesione territoriale" – Investimento 1: "Strategia nazionale per le aree interne - Linea di intervento 1.1.1 "Potenziamento dei servizi e delle infrastrutture sociali di comunità"), intende finanziare interventi mirati a promuovere soluzioni a problemi di disagio e fragilità sociale, mediante la creazione di "nuovi servizi e infrastrutture sociali e/o il miglioramento di quelli esistenti, favorendo l'aumento del numero di destinatari e/o la qualità dell'offerta, anche facilitando il collegamento e l'accessibilità ai territori in cui sono ubicati i servizi stessi".

Come evidenziato in premessa, il Contesto dell'Unione dei Comuni dell'Appennino di Parma Est è caratterizzato da un territorio "fragile" in termini di popolazione residente, a "domanda debole" in relazione alla mobilità, "rurale" in termini di collocazione dell'area di intervento ed oggetto ad un "disagio sociale" in relazione allo spopolamento dei Comuni registrato negli ultimi anni.

L'obiettivo della proposta progettuale della Provincia di Parma, innovativa sia sul piano degli approcci ex ante che su quello dei contenuti, è **in linea con le strategie previste dal Bando PNRR in relazione ai "Servizi essenziali per la popolazione rurale" (Settore 10, Sottosectore 93 di cui all'Allegato 1 dell'Avviso pubblico servizi e infrastrutture sociali di comunità) attraverso la messa in campo di "Servizi di trasporto alle persone" (Settore 10, Sottosectore 93, Categoria 001)**. Il servizio offerto ai Comuni dell'Unione dell'Appennino Parma Est si pone la finalità di fornire un rafforzamento dell'accessibilità verso i poli individuati nella sezione precedente.

In corrispondenza dei poli strategici afferenti all'area rurale dell'Unione dei Comuni di Parma Est, la domanda di servizi di trasporto non riesce ad essere pienamente soddisfatta dalla attuale offerta, ed è anche problematico il miglioramento, data la strutturale carenza di fondi e la difficoltà di intervento sugli attuali contratti di servizio del TPL automobilistico. Questa situazione non è peculiare della provincia parmense visto che tutto il territorio italiano è interessato da una grave crisi del settore.

L'emergenza pandemica da Coronavirus-19 degli ultimi due anni ha amplificato le difficoltà del settore tanto da indurre il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ad immettere nel circuito più di due miliardi di Euro a copertura dei mancati ricavi da traffico e dei servizi aggiuntivi per i collegamenti con le scuole. Ma tutto ciò è da annoverare alla situazione emergenziale, terminata lo scorso 31 marzo 2022.

Vi è da dire che il settore del trasporto collettivo, ormai da qualche anno, ha avviato formule di servizio flessibile, con l'obiettivo di rimuovere la rigidità dei costi del



servizio tradizionale, quali il bus a chiamata, i servizi di taxi e Noleggio Con Conducente a supporto del TPL tradizionale, il sub appalto di linee, ecc., ma questi presentano costi non sempre sostenibili dai cittadini, in particolare nelle zone rurali e con popolazione anziana come nel caso dei Comuni dell'Unione Parma Est.

La proposta progettuale della Provincia di Parma si colloca all'interno di un percorso intrapreso dalla Commissione Europea finalizzato al rafforzamento dei servizi di trasporto più accessibili con nuove formule di servizio, che possono trarre l'approccio "dell'economia della condivisione", la cosiddetta "sharing economy". Su questi aspetti il "Comitato delle Regioni dell'Unione Europea", attraverso un paper del 2017⁷, evidenzia come l'Economia della Condivisione "rappresenta la trasformazione-inversione di marcia o la transizione di determinati settori dell'attuale modello economico verso tradizioni economiche e modelli economici consolidati, che costituiscono alternative a forme dell'economia di mercato ad elevata intensità di capitale".

Una delle finalità della proposta progettuale della Provincia di Parma è proprio l'adozione dei principi della "sharing economy" nella Pubblica Amministrazione a livello locale (i Comuni che fanno parte dell'Unione Parma Est), che potrà contribuire a superare, parzialmente o totalmente, gli attuali grandi limiti dell'azione della PA in relazione:

- alla limitatezza di risorse finanziarie per nuovi servizi;
- al blocco degli organici/patto di stabilità;
- alla distribuzione disomogenea delle risorse umane e strumentali in dotazione.

La proposta progettuale per il territorio rurale dell'Unione dei Comuni dell'Appennino Parma Est prevede l'attualizzazione e l'avvio di una nuova formula di servizio nel settore del trasporto collettivo che scaturisce da una qualificazione puntuale dei requisiti della domanda di mobilità (nel nostro caso utenti anziani e disabili ma anche giovani che si affacciano alle attività sportive ed anziani per i centri sociali e servizi culturali) per stabilire e quantificare l'offerta in sharing (condivisa tra i sette Comuni dell'Unione) che potrà costituire una efficace soluzione per:

- offrire una mobilità di base a tutti gli anziani, anche a coloro che hanno difficoltà motorie, ed ai giovani in tutte le aree dei Comuni dell'Unione dell'Appennino Parma Est, comprese quelle dove i servizi tradizionali di trasporto pubblico risultano grandemente inefficienti;
- fornire una conveniente ed efficace alternativa all'uso singolo del veicolo privato, in modo da sostituire almeno in parte questa tipologia di mobilità;
- un'alternativa di servizio nelle aree dove oggi non è possibile utilizzare il trasporto pubblico tradizionale ed estendere il servizio di trasporto nelle zone e nelle località attualmente non raggiunte dal servizio convenzionale;

⁷ Parere del Comitato Europeo delle Regioni - Economia collaborativa e piattaforme online: una visione condivisa di città e regioni (2017/C 185/04).

- creare una “rete” di collegamenti tra i Comuni dell’Unione in modo da offrire nuove opportunità di viaggio a coloro che si devono recare presso i poli individuati in corrispondenza delle case della salute, guardie mediche, centri per disabili, centri di consulenza, servizi culturali e servizi sportivi.

Un ultimo aspetto, ma non meno importante, da evidenziare nelle finalità è riferito alla governance della proposta progettuale. Come si potrà rilevare nei capitoli successivi, il servizio di trasporto delle persone pensato nei Comuni dell’Unione si auto sostiene in termini di costi e ricavi, azzerando in questo modo l’impegno della spesa pubblica da parte delle Amministrazioni locali coinvolte e rispetta il target M5C3-2, previsto in scadenza al (T4) 30 giugno 2025, “Fornire servizi sociali ad almeno 2.000.000 di destinatari residenti in comuni delle aree interne”.

Il ricorso al finanziamento, come evidenziato nel “Quadro economico dell’intervento”, è previsto essenzialmente per:

- la fase di attualizzazione della soluzione di trasporto, attraverso il coinvolgimento degli stakeholders locali per la condivisione delle finalità e degli obiettivi;
- la fase di avvio della proposta progettuale, in relazione all’acquisto dei mezzi elettrici e l’appalto e posa in opera delle stazioni di ricarica, la dotazione degli strumenti sw e la formazione del personale dedicato;
- la fase di sperimentazione, monitoraggio ed assistenza per la gestione della nuova soluzione di trasporto.



3 LA PROPOSTA PROGETTUALE NELL'UNIONE DEI COMUNI

La soluzione di trasporto prevista per il territorio rurale dell'Unione dei Comuni dell'Appennino Parma Est è articolata in **tre Fasi**:

1. Attualizzazione;
2. Avvio;
3. Sperimentazione ed assistenza.

3.1 FASE 1: ATTUALIZZAZIONE

La proposta progettuale per il territorio rurale dell'Unione prevede, nella fase 1, **l'attualizzazione di una nuova soluzione di servizio** da offrire ai Comuni dell'Unione Montana Parma Est, subordinata all'identificazione puntuale del target di domanda (ovvero della domanda potenziale, non soddisfatta in parte o totalmente dal servizio pubblico attualmente offerto) che ricomprende i diversi segmenti di utenza che gravita sui poli strategici individuati: **persone anziane e con difficoltà motorie, persone diversamente abili, fruitori per servizi sanitari, sociosanitari e socioassistenziali, giovani che praticano attività sportive, fruitori di servizi sociali e servizi culturali.**

Si stima che i **potenziali beneficiari del progetto** possano essere rappresentati dagli abitanti dei sette comuni dell'Unione, di età ricompresa tra i 15 – 20 anni (per servizi di trasporto verso centri sportivi) e di età tra i 65 e 85 anni (per i servizi di collegamento con le case di cura e della salute, servizi sanitari, centri sociali e culturali), quantificabili a gennaio 2022 in circa **settemila persone**.

Di seguito si riporta la quantificazione del target di domanda potenziale, suddivisa per comune e fascia di età.

Classi	Corniglio	Langhirano	Lesignano de' Bagni	Monchio delle Corti	Neviano degli Arduini	Palanzano	Tizzano Val Parma	Unione Parma Est
15-20 anni	53	689	277	26	147	27	108	1327
65-85 anni	526	1888	921	330	843	340	496	5344
Target totale	579	2577	1198	356	990	367	604	6671

Ai fini dell'identificazione dei bisogni, delle necessità e delle esigenze dei residenti nei comuni dell'Unione interessati alla soluzione di trasporto proposta è prevista la realizzazione di un'**indagine dedicata (sul campo e via web) attraverso la progettazione di un questionario** finalizzato ad indagare la domanda di mobilità relativa ai poli strategici individuati e le relative preferenze circa la modalità di trasporto, la fascia oraria, il giorno, oltre che le abitudini attuali di trasporto al **fine di**



disporre di elementi di progettazione esecutiva riguardo ai flussi ed agli orari prevalenti.

È prevista la somministrazione del sondaggio, oltreché dalla Provincia di Parma, dai relativi Comuni, dalle Case della Salute e dai poli interessati. Ai fini della definizione del target di domanda della nuova formula proposta, si ipotizza la disponibilità di dati ed informazioni anche da parte dai poli di attrazione stessi, quali case della salute, centri sociali, culturali e sportivi presenti nell'area.

Nel corso della fase di attualizzazione, ai fini della **progettazione esecutiva della soluzione proposta**, è prevista l'**organizzazione e la pianificazione di attività di facilitazione, focus group e living lab**. Le attività riguarderanno verifiche e comunicazione dell'iniziativa verso gli stakeholder principali per stabilirne il gradimento e la fattibilità nel breve termine dell'implementazione dei nuovi servizi suggeriti nell'ambito delle indagini e delle consultazioni effettuate.

Al termine di questa fase sarà possibile finalizzare e confermare l'elenco dei poli strategici dell'Unione dei Comuni, rispetto ai quali dimensionare e programmare la soluzione di trasporto collaborativo (condivisa tra i sette Comuni dell'Unione), quale efficace soluzione per garantire all'utenza un livello di accessibilità maggiore e creare una rete di collegamento tra i diversi comuni dell'Unione.

3.1.1 Progettazione esecutiva del servizio

La progettazione esecutiva (ovvero l'organizzazione e la programmazione) della soluzione di trasporto permette il **dimensionamento tecnico-economico ottimale del servizio**, garantito dall'impiego di sette mezzi elettrici (le cui specifiche sono descritte nell'Allegato 1 Capitolato acquisto mezzi elettrici) definendo:

- I percorsi base di collegamento con i poli strategici dei sette Comuni;
- Il numero di turni ed autisti necessari allo svolgimento del servizio;
- Il livello di copertura territoriale del target di utenza da soddisfare;
- La frequenza del servizio;
- Lo schema di servizio (numero di collegamenti) nelle fasce orarie individuate.

Nella fase di **attualizzazione della proposta progettuale (esecutiva)** saranno individuate le principali **variabili di esercizio da definire per ciascun percorso individuato**, raggruppati quest'ultimi per cluster di interesse (identificabile come possibile singolo polo strategico di attrazione), di seguito riportate come esempio nella tabella.

Esempio variabili di esercizio

Cluster	N. percorso	Percorso	Percorso principale (km)	Percorso alternativo (km)	Deviazioni (km)	Tratta Max (km)	Tratta di esercizio (km)	Durata media viaggio (minuti)	Utenti serviti/gg
Guardia medica Corniglio	1								
	2								



In particolare, per ogni cluster (polo di attrazione) sarà individuato:

- il percorso (comuni, aree/zone attraversati);
- la lunghezza del percorso principale ed eventualmente del percorso alternativo (con deviazione);
- la deviazione massima;
- il valore massimo che il percorso può raggiungere nella configurazione di rete ipotizzata (tratta max);
- il valore della lunghezza utilizzato per il progetto tecnico del servizio (tratta in esercizio);
- la durata media del viaggio;
- gli utenti servizi al giorno.

Al fine di eseguire una corretta progettazione esecutiva (**dimensionamento tecnico** della soluzione di trasporto collaborativo condiviso) saranno identificate le risorse necessarie (autisti) oltre che di programmazione dei viaggi, conformemente alla domanda potenziale stimata. Il Tempo (medio) necessario per completare una singola relazione O/D ed il numero di utenti stimati per ogni percorso e fascia oraria rappresentano due fattori discriminanti.

Considerando un parco veicolare di sette mezzi elettrici (dotati di 9 posti a sedere, ivi compreso il posto riservato al conducente), la distribuzione delle richieste di viaggio degli utenti nelle condizioni più «svantaggiose» (partenze allo stesso orario) saranno definite attraverso specifici schemi di esercizio in funzione dell'autonomia minima garantita dal minivan elettrico.

Il progetto esecutivo definisce il **dimensionamento economico** del servizio, oltre che la previsione di meccanismi di copertura dei costi attraverso forme quali contributi dell'utente (a viaggio e/o quota associativa), contributi dei Comuni, accordi e/o finanziamenti dedicati, aspetti che saranno finalizzati nella Fase successiva (Avvio).

In prima istanza, la quantificazione economica dei principali costi associati al servizio avverrà sulla base delle seguenti voci:

- Costo di esercizio del servizio in termini di carburante, manutenzione ordinaria, usura pneumatici;
- Bollo e assicurazione mezzi;
- Spese generali;
- Eventuali rimborsi inerenti all'impiego del personale volontario.

La proposta progettuale prevede che la soluzione di trasporto collaborativo condivisa sia autosostenibile, sin dall'avvio della fase di sperimentazione del servizio, ossia che i ricavi percepiti attraverso forme diverse come ad esempio

contributi dell'utente sotto forma di offerta libera, donazione e/o quota associativa, garantiscano la copertura di tutti i costi sottesi all'erogazione del servizio stesso.

Il progetto esecutivo prevede infine un'analisi di sensitività dei costi/ricavi al variare dell'utenza, al fine di ottenere un ampio quadro sulle possibili configurazioni del servizio, tenendo conto della sostenibilità economica del servizio.

3.1.2 *Benchmarking delle soluzioni applicabili nell'Unione Montana Parma Est*

Le attività di progettazione esecutiva riguarderanno, oltre all'individuazione dei percorsi per garantire il collegamento dei residenti ai poli di attrazione individuati, anche la gestione del servizio stesso, che sarà individuata secondo logiche differenti e non esclusive, focalizzate ad esempio sul coinvolgimento delle associazioni di volontariato presenti sul territorio.

In particolare, sarà effettuata un'analisi di **benchmarking dei principali studi ed esperienze di servizi di trasporto innovativi in ambito nazionale ed europeo** al fine di scegliere la soluzione di **trasporto collaborativo** più adatta alle esigenze del territorio.

Appare importante sottolineare il cambiamento delle abitudini di mobilità degli utenti a seguito della Pandemia da Covid 19, evidenziando la necessità di un servizio più in linea con le esigenze dei cittadini nei diversi territori e di una riprogrammazione, anche dinamica del servizio. In particolare:



Il tema della **SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**, dopo l'inevitabile caduta di attenzione verificatasi nel periodo di emergenza, è oggetto di continuo rilancio;



Grazie all'accresciuta propensione dell'utenza all'**USO DELLE TECNOLOGIE**, l'offerta di servizi accessori innovativi basati su ITS risulta più facilmente veicolabile;



La **SICUREZZA** (intrinseca e percepita) diventa un driver fondamentale per la riprogettazione della nuova offerta di servizi;



Le Amministrazioni locali dovranno promuovere nuove **PARTNERSHIP CON GLI OPERATORI PRIVATI** per rinnovare e sviluppare l'offerta di servizi innovativi, largamente accessibili e integrati con l'offerta TPL in logica multimodale;



La rinnovata collaborazione con i **MOBILITY MANAGER** può portare a individuare soluzioni ottimali di mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-lavoro;



Enti ed Amministrazioni locali dovranno avere il compito di mantenere ed ottimizzare le risorse a disposizione, trovando NUOVI PUNTI DI EQUILIBRIO per i bilanci delle aziende di trasporto.

I principali modelli di servizio attivi in ambito nazionale ed europeo sono riconducibili a tre diverse soluzioni, funzioni sia del modello applicato sia della governance prevista:

- **DRT (Demand Responsive Transport):** soluzione di trasporto a chiamata, caratterizzata da percorsi e/o orari flessibili in ragione delle richieste degli utenti.
- **Servizi collettivi dinamici di condivisione del viaggio:** soluzioni di mobilità condivisa con un'applicazione mobile dedicata. L'applicazione genera real time la migliore soluzione tra le diverse richieste di viaggio pervenute, fornendo priorità alle prime ricevute, e comunica all'utente il punto di raccolta, il punto di discesa e l'orario di utilizzo del servizio.
- **Trasporto sociale:** soluzioni di trasporto offerte da associazioni di volontariato, finanziate attraverso fondi o donazioni. I servizi vengono principalmente offerti in zone periferiche e rurali per garantire soluzioni di trasporto ottimali e soddisfacenti principalmente alla categoria di utenti anziani, con disabilità e non autonomi.

Per ogni esperienza di trasporto innovativo oltre alla descrizione del servizio saranno individuati i principali elementi caratteristici del servizi, quali la tipologia e lo stato, l'area geografica di interesse, l'ambito, i destinatari, l'operatore del servizio, il meccanismo di copertura dei costi, il costo del servizio per l'utente e la tipologia e proprietà dei veicoli utilizzati per il trasporto, la modalità di adesione al servizio etc.

3.2 FASE 2: AVVIO

Una volta completata la fase di progettazione esecutiva, si procede alla fase di "Avvio" del servizio che prevede il fine-tuning del quadro economico e l'individuazione del modello di gestione della soluzione di trasporto, l'acquisto dei minivan elettrici (le cui specifiche sono riportate nell'Allegato 1 alla presente Relazione di progetto), i criteri inerenti all'appalto ed alla posa in opera delle stazioni di ricarica elettrica (i cui dettagli sono riportati nell'Allegato 2 alla presente Relazione di progetto), la dotazione degli strumenti informatici e la formazione del personale dedicato.

3.2.1 Finalizzazione del quadro economico ed individuazione del modello di gestione del servizio

La finalizzazione del quadro economico del servizio, stimato in prima ipotesi nella fase di Attualizzazione, prevede la definizione dei contributi previsti a copertura dei costi nelle diverse forme che coinvolgono l'utenza individuata per il servizio. In particolare saranno individuate e formalizzate eventuali forme di finanziamento e/o accordi con Enti Locali, funzionali all'equilibrio economico del servizio. Ulteriori forme di copertura dei costi riguardano la contribuzione volontaria degli utenti per i servizi

ricevuti al fine di garantire l'autosostenibilità del servizio a partire dalla fase di sperimentazione.

Tale approccio è pienamente in linea con il paradigma "dell'economia della condivisione" ed individua quale elemento fondamentale il coinvolgimento degli Enti Locali e delle Associazioni di volontariato. Attraverso infatti la collaborazione di associazioni del terzo settore dei Comuni ricadenti nell'Unione montana sarà offerta la soluzione di trasporto innovativa, per garantire un servizio a supporto dei poli di attrazione, ad integrazione del servizio pubblico, laddove esistente.

La Fase di "Avvio" del progetto prevede la definizione delle politiche di governance da intraprendere in relazione alla gestione, organizzazione e programmazione dei nuovi servizi nei Comuni dell'Unione. Il modello di gestione sarà caratterizzato dall'impiego di personale volontario delle associazioni e/o da personale in capo agli Enti Locali disponibile per l'erogazione del servizio di trasporto attraverso l'utilizzo dei mezzi di trasporto acquistati.

Sarà in questa fase individuato e formalizzato lo **strumento di governance dell'iniziativa** (quale ad esempio un Accordo di Programma tra gli Enti locali, l'Amministrazione Provinciale di Parma e/o l'Unione Montana Appennino Parma Est) per le modalità di regolamentazione della soluzione di servizio offerta sul territorio. A tal fine saranno altresì coinvolte le associazioni di volontariato presenti sul territorio e disponibili a collaborare all'offerta della soluzione di trasporto.

Tale strumento sarà anche l'occasione per definire la procedura di gara per l'acquisto dei mezzi elettrici che potrà avvenire attraverso la predisposizione di una gara unica per i sette Comuni e l'individuazione di una stazione appaltante (Ente Locale, Unione montana, Provincia di Parma).

Lo strumento di governance prevede infine la definizione della modalità di conferimento della gestione del servizio ad un Ente Locale, all'Unione oppure ad una Associazione di volontariato. Un'ipotesi è rappresentata dalla raccolta di manifestazioni di interesse mediante Avviso Pubblico in cui si richiede ai partecipanti la presentazione di un progetto.

Saranno infine individuati i ruoli dei diversi soggetti per la governance della soluzione di trasporto condiviso oltre che alla struttura di gestione, quest'ultima selezionata attraverso specifiche attività dedicata e adeguatamente formata.

3.2.2 Piattaforma informatica di gestione del servizio

La Fase di "Avvio" prevede, per garantire un'efficace sistema di gestione del servizio, la realizzazione di una **piattaforma WEB dedicata alla prenotazione del servizio**.

La piattaforma informatica è prevista a supporto della gestione dei dettagli organizzativi del viaggio del singolo utente (data, ora, luogo di partenza). A questi





fini si prevede, oltre ad un forte coinvolgimento del Comuni dell'Unione Parma Est e di tutti gli stakeholders territoriali, un sistema di commenti sulla piattaforma per conoscere in anticipo le caratteristiche del proprio viaggio, il gradimento pregresso, e altre funzionalità per garantire l'affidabilità e la sicurezza dei viaggi.

Il servizio di prenotazione sarà sviluppato anche con un'apposita APP per smartphone in modo da facilitare gli utenti nell'organizzazione del viaggio condiviso. L'APP di prenotazione dovrà essere user-friendly, ovvero intuitiva e facilmente utilizzabile da parte di tutti gli utenti interessati al servizio, in particolare di fascia di età superiore ai 65 anni. L'applicazione dovrà essere caratterizzata da un'interfaccia grafica intuitiva, menu, icone e funzionalità comprensibili e dovrà prevedere la presenza di un tutorial e didascalie vicino alle varie voci presenti sull'applicazione.

La piattaforma dovrà essere di semplice parametrizzazione da parte degli amministratori del sistema, in modo da semplificare l'utilizzo per i controlli, la messaggistica e l'ordinaria manutenzione.

Oltre alla piattaforma di prenotazione sarà prevista la possibilità di prenotare il servizio di trasporto via telefono, attraverso una chiamata, prevedendo un numero fisso telefonico dedicato. La piattaforma dovrà quindi interagire con gli eventuali altri sistemi di prenotazione del servizio previsti (quali prenotazione via telefono).

Infine, saranno realizzati, nel corso della fase di avvio della proposta progettuale, servizi di informazione e comunicazione via radio, web, social e stampa per pubblicizzare la nuova offerta di trasporto condivisa sul territorio dell'Unione.

3.2.3 I mezzi elettrici previsti per il servizio

I mezzi necessari all'espletamento del servizio oggetto della presente relazione di progetto dovranno possedere una capacità proporzionata alla domanda di mobilità riscontrata e, allo stesso tempo, presentare delle dimensioni consone all'utilizzo in aree rurali spesso connotate da un'ampiezza ridotta delle carreggiate e numerosi dislivelli. L'adozione di sette minivan elettrici, uno per ogni comune, risulta la soluzione per entrambe le esigenze riscontrate.

La scelta di un'alimentazione elettrica per i mezzi è in linea con il principio del "non arrecare danno significativo" all'ambiente ("Do No Significant Harm"). Il rispetto di tale requisito è una condizione sine qua non per l'accesso ai fondi del Recovery and Resilience Facility, in linea con il doppio obiettivo fissato dall'Unione Europea di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55 per cento, rispetto allo scenario del 1990, entro il 2030.



I minivan saranno dotati di 9 posti a sedere, ivi compreso il posto riservato al conducente, e dovranno garantire un'autonomia minima di 300 chilometri necessaria per collegare tutte le aree dei Comuni dell'Unione dell'Appennino Parma Est, comprese quelle in cui i servizi tradizionali di trasporto pubblico risultano maggiormente inefficienti, con i maggiori poli di interesse individuati. Si tratta in particolare di case della salute, guardie mediche, centri per disabili, centri di consulenza, servizi culturali e servizi sportivi; punti oggetto di interesse da parte della popolazione locale in particolare anziani, anche soggetti a difficoltà motorie, e giovani.

Saranno previste, come dotazione minima dei minivan, pedane meccaniche per il trasporto di Persone a Mobilità Ridotta, al fine di offrire un servizio di trasporto inclusivo, utilizzabile anche dai residenti diversamente abili, con difficoltà motorie e in sedia a rotelle.

Si evidenzia come l'acquisizione di mezzi ai fini del trasporto di persone residenti in aree rurali sia in linea con le strategie previste dal Bando PNRR in relazione ai "Servizi essenziali per la popolazione rurale" (Settore 10, Sottosettore 93 di cui all'Allegato 1 dell'Avviso pubblico servizi e infrastrutture sociali di comunità) ed in particolare rientri nella Categoria 001 "Servizi di trasporto alle persone".

Maggiori dettagli sono riportati nell'Allegato 1 alla presente Relazione di Progetto.

3.2.4 Le stazioni di ricarica a supporto del servizio

Il progetto esecutivo del servizio prevede l'implementazione di sette stazioni di ricarica per i minivan elettrici dedicati, ciascuna delle quali sarà opportunamente localizzata in ciascuno dei sette comuni appartenenti al territorio rurale dell'Unione dei Comuni dell'Appennino Parma Est.

Ciascuna delle stazioni di ricarica elettrica sarà dotata di due stalli che consentiranno la ricarica di due automezzi in contemporanea e dovrà soddisfare i requisiti tecnici minimi indicati nell'Allegato 2 alla presente Relazione di Progetto.

Le stazioni di ricarica, oltre a rappresentare un elemento di supporto fondamentale al servizio offerto, costituiranno un elemento di valorizzazione del territorio rurale oggetto di analisi incentivando la popolazione residente ad un passaggio alla mobilità elettrica e contribuendo ad attrarre possessori di autoveicoli elettrici.

Maggiori dettagli sono riportati nell'Allegato 2 alla presente Relazione di Progetto.

3.3 FASE 3: SPERIMENTAZIONE ED ASSISTENZA

A seguito della fase di “Avvio” del servizio prenderà il via la Fase di **sperimentazione** della soluzione di trasporto per una **durata di 18 mesi**.

Sarà fornita per tutta la fase di sperimentazione l'assistenza alla struttura di gestione del servizio formalizzata in fase di avvio, al fine di garantire il trasporto del target di domanda individuato (ovvero popolazione fragile e giovani) all'interno dell'area rurale dell'Unione Montana Appennino Parma Est verso i principali poli di attrazione, in maniera ottimale ed efficiente.

L'impresa aggiudicataria del bando per la fornitura dei mezzi dovrà farsi carico delle spese di manutenzione ordinaria durante la fase di sperimentazione, così come evidenziato all'interno dell'Allegato 1 “Capitolato acquisto mezzi elettrici”.

Durante la fase di sperimentazione e assistenza saranno monitorati specifici **indicatori di performance (KPI)** finalizzati al monitoraggio della soluzione di trasporto condiviso offerta, quali ad esempio:



- **Numero di prenotazioni effettuate:** distinte per comune e periodo dell'anno;
- **Produttività dei mezzi:** in termini di chilometri percorsi, distinti per percorso e periodo dell'anno;
- **Ricavi:** distinti per percorso e periodo dell'anno;
- **Destinazioni frequenti:** al fine di individuare i principali poli di attrazione per cui si effettua lo spostamento;
- **Caratteristiche dell'utenza:** fascia di età, comune di appartenenza e motivo di spostamento;
- **Costo per mezzo e/o servizio, territorio, Comune;**
- **Altri KPI che saranno condivisi nella Fase di sperimentazione.**

Infatti, la sperimentazione del servizio, sarà oggetto di inevitabili aggiustamenti provenienti dalle esigenze verificate sul campo. La capacità di gestione con una elevata flessibilità, e anche di autoregolarsi, deve risultare come punto di forza di questi servizi di trasporto collaborativi. Durante la fase di sperimentazione questi aspetti saranno tenuti in conto sia come parametri, sia come requisiti del servizio da implementare nei 18 mesi di sperimentazione e monitoraggio.



4 I TEMPI PREVISTI PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

In linea con l'art. 6 dell'Avviso pubblico, l'intervento oggetto di finanziamento si concluderà entro il 30 giugno 2025, secondo il successivo cronoprogramma.

FASE / ANNO / TRIMESTRE	2022				2023				2024				2025			
	I	II	III	IV												
ATTUALIZZAZIONE																
AVVIO																
SPERIMENTAZIONE/ASSISTENZA																

Nell'organizzazione delle attività, oltre ad una prima fase di attuazione prevista tra la fine del 2022 ed il primo trimestre del 2023, la fase di avvio del servizio ricopre la parte preponderante del cronoprogramma occupando tre dei quattro trimestri del 2023. In questo periodo saranno completate le attività di acquisto dei mezzi elettrici e l'appalto e la posa in opera delle stazioni di ricarica, unitamente alla dotazione degli strumenti sw e la formazione del personale dedicato alla struttura di gestione del servizio.

Il 2024 ed il primo semestre del 2025 saranno dedicati alla sperimentazione del servizio, supportata, nei 18 mesi, con specifiche attività di assistenza.



5 IL QUADRO ECONOMICO DI INTERVENTO

L'importo del contributo da finanziare, ai sensi dell'art. 8 dell'avviso pubblico "SERVIZI E INFRASTRUTTURE SOCIALI DI COMUNITÀ", corrisponde a **circa un milione di Euro, IVA inclusa**.

Il costo complessivo preponderante dell'intervento afferisce all'**avvio della soluzione di trasporto**, che comprende il costo relativo all'acquisto di 7 (sette) mezzi elettrici (minivan da 9 posti) e la disponibilità di 7 (sette) stazioni di ricarica per l'energia elettrica.

La tabella successiva riporta il dettaglio delle spese ammissibili secondo le indicazioni riportate nell'Avviso Pubblico.

FASE	ATTIVITA'	IVA esc	IVA comp
1	ATTUALIZZAZIONE DEL SERVIZIO	€ 75.000,00	€ 91.500,00
	<i>Attualizzazione della proposta progettuale</i>	€ 20.000,00	€ 24.400,00
	<i>Coinvolgimento del territorio attraverso servizi di facilitazione, focus group e living lab</i>	€ 10.000,00	€ 12.200,00
	<i>Indagini sul territorio per esigenze/necessità bisogni degli utenti</i>	€ 5.000,00	€ 6.100,00
	<i>Benchmarking delle soluzioni applicabili nell'Unione Montana Parma Est</i>	€ 10.000,00	€ 12.200,00
	<i>Progettazione esecutiva del servizio</i>	€ 30.000,00	€ 36.600,00
2	AVVIO DEL SERVIZIO	€ 650.000,00	€ 793.000,00
	<i>Servizi di informazione/comunicazione radio, web, social, stampa</i>	€ 10.000,00	€ 12.200,00
	<i>Servizi di formazione e selezione della struttura di gestione del servizio</i>	€ 10.000,00	€ 12.200,00
	<i>Finalizzazione della governance del servizio e tuning quadro economico</i>	€ 15.000,00	€ 18.300,00
	<i>Acquisto app/web piattaforma gestione servizio</i>	€ 25.000,00	€ 30.500,00
	<i>Contributo per posa in opera colonnine di ricarica</i>	€ 150.000,00	€ 183.000,00
	<i>Acquisto Veicoli 9 posti (N. 7)</i>	€ 440.000,00	€ 536.800,00
3	SPERIMENTAZIONE ED ASSISTENZA	€ 35.000,00	€ 42.700,00
	<i>Supporto tecnico per sperimentazione servizio (18 mesi)</i>	€ 25.000,00	€ 30.500,00
	<i>Supporto tecnico monitoraggio risultati (18 mesi)</i>	€ 10.000,00	€ 12.200,00
	TOTALE SPESE PREVENTIVATE	€ 760.000,00	€ 927.200,00