

**PROGETTO**



**Conto economico  
preventivo  
2021**

## **SOCI**

Provincia di Reggio Emilia  
Comune di Reggio Emilia  
Comune di Albinea  
Comune di Bagnolo in Piano  
Comune di Baiso  
Comune di Bibbiano  
Comune di Boretto  
Comune di Brescello  
Comune di Cadelbosco Sopra  
Comune di Campagnola Emilia  
Comune di Campegine  
Comune di Canossa  
Comune di Carpineti  
Comune di Casalgrande  
Comune di Casina  
Comune di Castellarano  
Comune di Castelnovo ne' Monti  
Comune di Castelnovo Sotto  
Comune di Cavriago  
Comune di Correggio  
Comune di Fabbrico

Comune di Gattatico  
Comune di Gualtieri  
Comune di Guastalla  
Comune di Luzzara  
Comune di Montecchio Emilia  
Comune di Novellara  
Comune di Poviglio  
Comune di Quattro Castella  
Comune di Reggiolo  
Comune di Rio Saliceto  
Comune di Rolo  
Comune di Rubiera  
Comune di Sant'Ilario d'Enza  
Comune di San Martino in Rio  
Comune di San Polo d'Enza  
Comune di Scandiano  
Comune di Toano  
Comune di Ventasso  
Comune di Vetto  
Comune di Vezzano sul Crostolo  
Comune di Viano  
Comune di Villa Minozzo

# **GOVERNANCE**

## **AMMINISTRATORE UNICO**

Dott. Stefano Riva

## **SINDACO UNICO**

Dott. Ivan Villa

## **CONFERENZA DI COORDINAMENTO E CONTROLLO**

Dott.ssa Lorenza Benedetti – Presidente

Dott.ssa Claudia Del Rio

Dott. Stefano Vescovi

## INDICE

RELAZIONE .....	4
RIASSUNTO DATI ECONOMICI PREVENTIVI 2021 .....	7
Valore della produzione	7
Costi della produzione	7
Differenza fra valore e costo della produzione	8
Proventi ed oneri finanziari	8
Risultato	8
PIANO INVESTIMENTI 2021 – 2024.....	9
PERSONALE .....	12
GARA EUROPEA PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL .....	12
1.    Ambito di riferimento	12
2.    Oggetto della Gara	13
3.    L’aggiornamento del Piano di Riprogrammazione dei Servizi TPL	13
4.    Le risorse economiche	14
5.    La classificazione dei beni strumentali	14
6.    La consultazione per l’individuazione dei beni essenziali	15
7.    Le modalità di trasferimento e condivisione della flotta bus	15
8.    Le modalità di trasferimento e condivisione delle tecnologie	16
9.    La clausola sociale	16
10.   Le modalità di adeguamento delle tariffe	16
11.   Normativa di riferimento	17
CONCLUSIONI.....	18

## RELAZIONE

Agenzia Locale per la Mobilità ed il trasporto pubblico locale nasce per l'applicazione della Legge Regionale 30/1998 e s.m.i. e funge da interfaccia tra gli Enti Locali, la Regione Emilia Romagna e il gestore del servizio di trasporto pubblico che sono i suoi naturali interlocutori.

Il suo ruolo è quello di progettare, sviluppare e coordinare i servizi di mobilità collettiva coniugando le strategie di mobilità programmate dagli Enti Locali con le esigenze dei cittadini/viaggiatori e dei gestori dei servizi, in un'ottica di efficacia e sostenibilità.

La forma giuridica di S.r.l. di proprietà pubblica è prevista dalla Legge Regionale n. 10/2008 e la struttura particolarmente "snella" consente di ottimizzare le risorse da dedicare al trasporto pubblico locale ed alla mobilità in generale senza gravare sulle risorse necessarie per la produzione del TPL, pur mantenendo il ruolo centrale di progettazione e governo del TPL.

Il bilancio consuntivo 2020, si è chiuso al 31/12/2020 con un risultato positivo pari a € 90.014.

Preme segnalare che, nonostante il risultato positivo, il diffondersi della pandemia da Covid-19 ha creato notevole incertezza nella gestione dei trasporti. Le misure di carattere emergenziale emanate per fronteggiare il diffondersi dell'epidemia da infezione da Covid-19 hanno comportato, per tutto il 2020, ingenti modifiche nell'organizzazione dei trasporti, in particolare legati alla riduzione dei livelli di capienza consentiti a bordo dei mezzi pubblici.

Il protrarsi nel 2021 di questa situazione emergenziale, assolutamente imprevedibile ed inesplorata in passato, sta creando notevoli difficoltà operative, gestionali e, soprattutto, economico/finanziarie alle istituzioni e alle aziende.

Il bilancio aziendale 2021 potrebbe subire importanti modificazioni sull'entità di servizio erogato e sui costi dello stesso. In particolare non è ancora certo se il livello di contribuzione nazionale e regionale resterà invariato e se verranno poste in essere misure compensative a sostegno delle aziende esercenti e, conseguentemente, anche alle agenzie territoriali.

Inoltre l'erogazione dei contributi statali tramite la Regione avviene sotto il rigido rispetto dei parametri trasportistici imposti dal DPCM 11 marzo 2013, pertanto, nella situazione odierna sarà estremamente difficile mantenere rigorosamente sotto controllo l'entità di chilometri di servizio erogato, la velocità commerciale ed il livello di passeggeri trasportati mediante un costante miglioramento dell'indice di load factor (fattore di riempimento dei mezzi), quest'ultimo aspetto messo a dura prova dalle normative di carattere sanitario che hanno imposto capienze limitate dei mezzi.

Ad Agenzia competono le politiche di investimento sulle infrastrutture del sistema TPL (fermate bus, attrezzature di fermata, autostazioni, depositi, aree di interscambio modale): conseguentemente, occorre considerare anche le relative risorse necessarie nelle valutazioni economiche degli investimenti per i prossimi anni.

Nell'anno 2021 proseguiranno gli interventi di installazioni di nuove infrastrutture di fermata e di messa in sicurezza delle fermate asservite ai poli scolastici.

Agenzia persegue gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sicurezza e regolarità dei servizi studiando ed applicando i provvedimenti atti a contenere la crescita del traffico veicolare privato e

la conseguente riduzione dell'inquinamento, agendo in accordo con gli Enti proprietari: ogni azione posta in campo andrà in quella direzione, compatibilmente con le risorse disponibili.

La Società ha assunto le funzioni di Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale di cui alla L.R. N. 30/98 e ha per oggetto sociale, fra gli altri:

- La programmazione e progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino di competenza;
- La progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
- La gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- Lo svolgimento di ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotranviari;
- La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di TPL;
- L'attività di gestione e monitoraggio del Contratto di servizio con il Gestore aggiudicatario della gara;
- La gestione delle infrastrutture di rete (fermate, autostazioni, depositi) di proprietà.

Nell'anno 2021, in costanza di contribuzione da parte degli EE.LL., l'attività si concentrerà principalmente nell'efficientamento del servizio ascoltando le esigenze dei cittadini e dei territori.

L'importo complessivo annuo dei contributi a carico degli Enti Locali, in conformità con quanto avvenuto nel 2020, ammonterà ad € 1.933.735,00 senza, pertanto, variazioni rispetto all'anno precedente.

È, tuttavia, necessario puntualizzare che, a seguito della delibera della Giunta Regionale n. 1285 del 5/10/2020, con la quale vengono assegnati alle Agenzie Mobilità contributi per l'anno 2020 che dovranno essere resi disponibili ai comuni rientranti nelle zone montane, così come individuati dalla delibera di Giunta Regionale n. 1734/2004, in funzione delle finalità previste al punto 4 del deliberato ed in considerazione del fatto che, nel bacino di Reggio Emilia, la scrivente Agenzia non ha avuto necessità, in questi ultimi anni, di incrementare il contributo locale per il TPL a carico dei singoli comuni, si è provveduto ad effettuare una perequazione attraverso la riduzione, per l'anno 2021, del livello di contribuzione a carico dei comuni interessati.

Lo schema previsto dalla delibera e conseguentemente adottato è il seguente:

**CONTRIBUTI PER LA QUALIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOFILOVIARIO NELLE  
AREE MARGINALI E DI MONTAGNA - ARTT. 31 E 33, L.R. N. 30/1998 E S.M.I.. ASSEGNAZIONE  
DELLE RISORSE A FAVORE DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITA'**

COMUNI MONTANI	IMPORTO CONTRIBUTO LOCALE ATTUALE	RIPARTO %	SUPERFICIE TERRITORIO KM <sup>2</sup>	RIPARTO SU SUPERFICIE CORRETTO 13%	RIPARTO SU IMPEGNO ANNI PREC CORRETTO 87%	IMPORTO CONTRIBUTO REGIONALE DA RICONOSCERE	IMPORTO NETTO CONTRIBUTO LOCALE PER L'ANNO 2021
BAISO	5.414,00 €	6,70%	75,55	215,93 €	1.291,84 €	1.507,76 €	3.906,24 €
CANOSSA	5.414,00 €	6,70%	53,08	151,71 €	1.291,84 €	1.443,54 €	3.970,46 €
CARPINETI	6.768,00 €	8,37%	89,57	256,00 €	1.614,92 €	1.870,91 €	4.897,09 €
CASINA	6.575,00 €	8,13%	63,80	182,34 €	1.568,86 €	1.751,21 €	4.823,79 €
CAST. MONTI	19.337,00 €	23,92%	96,68	276,32 €	4.614,01 €	4.890,32 €	14.446,68 €
TOANO	6.575,00 €	8,13%	67,25	192,20 €	1.568,86 €	1.761,07 €	4.813,93 €
VENTASSO	10.055,00 €	12,44%	258,18	737,89 €	2.399,23 €	3.137,12 €	6.917,88 €
ETTO	3.674,00 €	4,55%	53,37	152,53 €	876,65 €	1.029,19 €	2.644,81 €
VEZZANO S/C	5.608,00 €	6,94%	37,82	108,09 €	1.338,13 €	1.446,22 €	4.161,78 €
VIANO	4.061,00 €	5,02%	44,97	128,53 €	969,00 €	1.097,52 €	2.963,48 €
VILLA MINOZZO	7.348,00 €	9,09%	168,08	480,38 €	1.753,31 €	2.233,69 €	5.114,31 €
	<b>80.829,00 €</b>		<b>1.008,35</b>	<b>2.881,91 €</b>	<b>19.286,64 €</b>	<b>22.168,55 €</b>	<b>58.660,45 €</b>
Coefficients deliberati:		% ripartizione contributo					
Contributi anni precedenti		65%					
Variazione contributi ultimo anno		25%					
Superficie territorio comunale		10%					
Tenuto conto che nel bacino reggiano non vi è stata differenza di contribuzione negli anni, il parametro "Variazione contributi ultimo anno" è stato rimodulato in proporzione con il risultato seguente:							
Contributi anni precedenti		87%					
Superficie territorio comunale		13%					

In queste condizioni economiche Agenzia è in grado di assicurare l'equilibrio di bilancio per l'esercizio 2021, mantenendo gli impegni sugli investimenti relativamente a strutture e impianti di proprietà, contribuendo al miglioramento della sicurezza delle fermate, delle autostazioni e dell'accessibilità al servizio di TPL.

## AGGIORNAMENTO COVID-19

Con gli interventi del Governo e della Regione Emilia Romagna, deliberati al fine di contrastare la diffusione del Coronavirus COVID-19, la previsione di bilancio potrebbe subire importanti modificazioni sull'entità di servizio erogato e sui costi dello stesso. In particolare non è ancora certo se il livello di contribuzione resterà invariato anche in presenza di minori/maggiori chilometri percorsi oppure se verranno riproposte in essere misure compensative a sostegno delle aziende esercenti, già elargite nell'anno 2020.

Nell'anno 2021 sono stati stanziati contributi relativi a servizi aggiuntivi attivati nella prima parte dell'anno per far fronte alla capienza limitata dei mezzi, oltre alla seconda tranche del contributo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari ai sensi dell'art. 200 del D.L. n. 34/2020.

Oltre ai contributi sopra richiamati, si sottolinea, altresì, che è stato stipulato un accordo tra la Provincia di Reggio Emilia ed Agenzia Mobilità, al fine di potenziare le misure di prevenzione della pandemia nel sistema di trasporto pubblico locale. In particolare, l'Ente ha stanziato un contributo di complessivi € 720.000,00, mediante i quali Agenzia ha provveduto ad attivare, a decorrere da gennaio 2021, strumenti di governo e controllo dei flussi di passeggeri, modalità elettroniche di conteggio degli utenti a bordo degli autobus, nonché misure di implementazione della flotta di mezzi disponibili, al fine di evitare assembramenti.

In questo quadro di incertezze, abbiamo preferito mantenere fermo il livello complessivo annuo di servizio nella consapevolezza che le esigenze di mobilità dei cittadini potranno mutare profondamente nella fase post pandemia.

## **RIASSUNTO DATI ECONOMICI PREVENTIVI 2021**

### **Valore della produzione**

Il valore della produzione previsto è pari a 27,811 milioni di Euro, in aumento di circa 2,5 milioni di Euro rispetto al consuntivo 2020 per le ragioni sotto esposte.

Le principali poste che caratterizzano il dato sono le seguenti:

- Ricavi delle vendite e delle prestazioni per 0,609 milioni di Euro composti prevalentemente da affitti degli immobili di proprietà e integrazioni ai servizi minimi.
- Altri ricavi per 0,170 milioni di Euro prevalentemente costituiti da rilascio fondi precedentemente accantonati a fondo miglioramento impianti, previsti in diminuzione di circa 100.000 Euro rispetto al consuntivo 2020.
- Contributi Regionali per Servizi Minimi per 17,682 milioni di Euro
- Contributi per il rinnovo CCNL previsti dalle leggi speciali n.47/2004, n.58/2005 e n.296/2006 per 2,422 milioni di Euro, costanti.
- Contributi erogati dagli Enti locali del Bacino reggiano per il sostegno e la qualificazione dei servizi di TPL per 1,933 milioni di Euro in aggiunta ad altri contributi per progetti speciali.
- Contributi erogati dalla Regione per far fronte all'emergenza sanitaria: circa 2 ml per servizi aggiuntivi e 1,2 ml per ristoro per mancati introiti
- Contributi erogati dalla Provincia per il potenziamento di misure di prevenzione della pandemia da Covid per 0,720 milioni

### **Costi della produzione**

I costi della produzione ammontano a 27,737 milioni di Euro, previsti in aumento rispetto al consuntivo 2020, e consistono in:

#### **Servizi**



20,2 milioni di Euro prevalentemente composti dal costo del contratto di servizio per la produzione del trasporto pubblico locale e costi per le infrastrutture relative.

#### **Costi emergenza Covid**

4,03 Composti prevalentemente per l'erogazione di servizi aggiuntivi e potenziamento di misure di prevenzione della pandemia

#### **Corresponsione contributi CCNL**

2,381 milioni di Euro, in costanza rispetto al consuntivo 2020.

#### **Costi per godimento beni di terzi**

32.000 Euro per affitto uffici e locali funzionali al TPL in sostanziale costanza rispetto al consuntivo 2020.

#### **Accantonamenti**

200.000 Euro di accantonamenti al fondo rischi obbligo di servizio pubblico e per l'eventuale avvio delle procedure di gara.

#### **Personale**

Il costo complessivo del personale ammonta a 390.800 Euro.

Al personale dipendente di Agenzia viene applicato il CCNL degli autoferrotranvieri.

L'organico previsto medio si attesta a 10 dipendenti di cui 8 a tempo indeterminato e 2 a tempo determinato.

#### **Ammortamenti**

Gli ammortamenti incidono sui costi della produzione per 353.000 Euro e riguardano gli immobili di proprietà e le infrastrutture di fermata, in aumento rispetto al consuntivo 2020.

#### **Oneri diversi di gestione**

140.000 Euro prevalentemente per contributi associativi, IMU, rimborso costi locazione officina, sopravvenienze passive, imposte di registro, valori bollati e diritti CCIAA, previsti in sostanziale costanza rispetto al consuntivo 2020.

#### **Differenza fra valore e costo della produzione**

La differenza fra valore e costo della produzione sarà pari a € 73.961.

#### **Proventi ed oneri finanziari**

Il risultato della gestione finanziaria si prevede possa essere negativo per € 20.000, in sostanziale stabilità rispetto all'esercizio precedente, generato prevalentemente dall'esposizione finanziaria derivante dal credito IVA e IRES dai valori conferiti nell'ambito della scissione di ACT.

#### **Risultato**

Il risultato dell'esercizio 2021 prima della imposte è previsto pari a € 53.961.

## **PIANO INVESTIMENTI 2021 – 2024**

Agenzia per la Mobilità S.r.l., costituitasi nel gennaio 2013, opera nell'ambito del trasporto pubblico locale mediante le infrastrutture al servizio dello stesso che ha acquisito in proprietà in seguito all'operazione di scissione conclusasi con atto a rogito del notaio Federico Tassinari, repertorio 51683 raccolta 32666, registrato in data 31/12/2012 presso il Registro delle Imprese di Reggio Emilia.

Fra i beni trasferiti ad Agenzia figurano i depositi autobus di Reggio Emilia e di Castelnovo né Monti, nonché le rimesse principali dislocate in provincia e le attrezzature di fermata urbane ed extraurbane, intese come pali di fermata con portaorari e pensiline d'attesa bus dislocate in diversi comuni della Provincia.

Tenuto conto del ruolo di Agenzia e della necessità che il trasporto pubblico possa esprimersi appieno quanto a qualità e fruibilità, oltre ai requisiti di sicurezza per l'incolumità dei passeggeri, si è predisposto il piano degli investimenti per il triennio 2021–2024 in osservanza dei seguenti principi base:

- Mantenimento in efficienza e in buone condizioni di agibilità del patrimonio immobiliare;
- Salvaguardia e miglioramento della sicurezza d'uso del patrimonio;
- Potenziamento e qualificazione dell'accessibilità al trasporto pubblico;
- Estensione e qualificazione del sistema di trasporto pubblico sotto il profilo ambientale, privilegiando scelte e investimenti eco compatibili.

Sulla scorta di tali indirizzi si sono individuate priorità di intervento che tengono principalmente conto dei seguenti elementi:

1. completamento degli interventi avviati nel corso dei precedenti esercizi;
2. rispetto degli accordi e convenzioni sottoscritti, o in fase di sottoscrizione, con Enti Locali, Regione ovvero altri partner;
3. reperibilità di risorse economiche nell'ambito delle politiche di bilancio di Agenzia;
4. ottenibilità di risorse per il finanziamento delle eventuali opere pluriennali.

Gli obiettivi specifici del piano sono finalizzati al compimento delle scelte strategiche studiate e condivise con gli Enti Locali, e sono riassumibili come segue:

- a) potenziamento dell'accessibilità e miglioramento della sicurezza e del comfort delle fermate bus per autisti e passeggeri;
- b) miglioramento della sicurezza nei luoghi di lavoro per le aree destinate alla manutenzione dei mezzi degli insediamenti di proprietà assegnati in uso al gestore;
- c) miglioramento della fruibilità delle aree di piazzale dei depositi mediante riasfaltatura delle zone più deteriorate degli insediamenti di proprietà assegnati in uso al gestore;
- d) salvaguardia ambientale negli impianti di deposito mediante interventi, accorgimenti e tecniche rispettose dell'ambiente.

Il Piano prevede investimenti complessivi nel triennio per € **1.326.145**, in totale autofinanziamento.

Lo schema che segue (tavola 1) riporta la descrizione dei singoli interventi e il programma lavori.

Gli interventi verranno realizzati secondo il piano predisposto (tavola 1), in autofinanziamento di Agenzia, ovvero, laddove l'entità dei lavori superasse le disponibilità finanziarie della stessa, con il contributo degli enti locali interessati.

Gli interventi sugli immobili di proprietà riguarderanno importanti azioni di manutenzione straordinaria delle strutture e degli impianti presenti in esse, in particolare:

per il deposito di Reggio Emilia in via del Chionso:

- verrà rifatto a nuovo l'impianto di riscaldamento delle palazzine
- verranno trasformate a doppia parete le 8 cisterne adibite al rifornimento di gasolio, permettendo di classificare l'impianto con un più alto standard di sicurezza ambientale.
- verrà attivato il piano di manutenzione previsto per le pensiline presenti nel deposito attraverso un ciclo di verniciatura sui tiranti e sulle travi reticolari, la rimozione delle parti in fase di distacco, la pulizia della vernice in buono stato, la pulizia gronde e la rimozione ristagni in nodi trave-pilastri.
- prevista l'asfaltatura di una parte del piazzale

per il deposito di Castelnovo Né Monti:

- sostituzione massiva dell'intero impianto di rifornimento di gasolio, con l'aggiornamento dell'impianto elettromeccanico

I restanti interventi riguardano la rete delle fermate che verrà gradualmente riqualificata con installazioni di nuova fornitura o il ricondizionamento di quelle ancora in buono stato.

Inoltre, per quanto attiene al deposito di Reggio Emilia, in Via del Chionso 50, si evidenzia che lo stesso sarà oggetto di un importante investimento da parte del gestore SETA S.p.A., grazie all'accesso ai fondi di cui al Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile, che prevede la realizzazione di un impianto di rifornimento a metano, il quale servirà ad alimentare i nuovi mezzi ecologici che l'azienda stessa prevede di acquistare, sempre attraverso l'utilizzo delle risorse pubbliche sopracitate. L'intervento, atteso che andrà ad incrementare il patrimonio di Agenzia Mobilità è da porre in rilievo ai fini della predisposizione del presente bilancio di previsione.

TAVOLA 1

	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	
<b>Manutenzione straordinaria</b>	<b>406.395</b>	<b>277.410</b>	<b>96.750</b>	<b>66.750</b>	<b>847.305</b>
<i>Manutenzione straordinaria struttura deposito di Via del Chionso (RE) Intervento di sistemazione asfalto piazzali, manutenzione alle pensiline e interventi straordinari relativi agli impianti di riscaldamento delle palazzine e alle cisterne di rifornimento del gasolio</i>	192.540	254.660	74.000	44.000	565.200
<i>Manutenzione straordinaria struttura deposito officina di Castelnovo Monti Intervento di sostituzione dell'intero impianto di rifornimento di gasolio e interventi di asfaltatura del piazzale</i>	203.041	15.000	15.000	15.000	248.041
<i>Manutenzione straordinaria su gli altri depositi ed interventi sugli HUB strategici.</i>	10.814	7.750	7.750	7.750	34.064
<b>Nuove infrastrutture</b>	<b>132.840</b>	<b>122.000</b>	<b>122.000</b>	<b>102.000</b>	<b>478.840</b>
<i>Installazione e sostituzione pensiline d'attesa</i>	75.840	65.000	65.000	45.000	250.840
<i>Riqualificazione fermate</i>	57.000	57.000	57.000	57.000	228.000
<b>TOTALE INVESTIMENTI</b>	<b>539.235</b>	<b>399.410</b>	<b>218.750</b>	<b>168.750</b>	<b>1.326.145</b>

## **PERSONALE**

L'organico di Agenzia per l'anno 2021 si attesterà a 8 unità medie FTE di cui uno in comando presso terzi.

In previsione di un pensionamento ad inizio anno del 2022, verrà inserita una risorsa aggiuntiva a fine 2021 per effettuare il necessario affiancamento.

## **GARA EUROPEA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL**

Agenzia di Reggio Emilia, in coordinamento con quella di Modena e secondo quanto previsto dalla vigente normativa regionale, hanno avviato i lavori di predisposizione della gara europea per l'affidamento del servizio di TPL.

A gennaio 2019 è stato inviato alla Gazzetta Europea l'avviso di preinformazione avviando, pertanto, ufficialmente la procedura di gara.

Nel corso del 2019 sono stati attivati i tavoli tecnici con i rappresentanti degli Enti Locali per la definizione delle linee guida di gara cui Agenzia si dovrà attenere nella predisposizione del bando e del relativo capitolato; nel corso del 2020, in considerazione della situazione emergenziale, non vi è stata la possibilità di dare continuità ai tavoli di confronto con i sindaci capi delle unioni per predisporre le linee di indirizzo per la gara.

In conseguenza dell'emergenza sanitaria in essere, è stata deliberata un'ulteriore proroga del contratto di servizio, fino al 31.12.2022, ai sensi dell'art. 5, co. 5 Reg. UE 1370/2007, in quanto una programmazione sul lungo periodo del servizio pubblico, e dunque l'avvio di una procedura di gara, non risulta oggettivamente perseguibile, dal momento che si tramuterebbe in una proposta soggetta ad un elevato tasso di aleatorietà.

### **1. Ambito di riferimento**

La Regione Emilia-Romagna, con deliberazione della Giunta Regionale n° 908/2012, in attuazione dell'art. 25 del D.L. n. 1/2012 (art. 3bis della L. 27/2012 di conversione), ha definito gli ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale autofiloviari, prevedendo un unico *ambito ottimale* di riferimento per i bacini provinciali di Modena e Reggio Emilia, denominato "Ambito Secchia-Panaro". Con la medesima delibera la Regione ha disposto il divieto di affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori.

Tale organizzazione è stata, peraltro, ribadita e confermata dall'Atto di Indirizzo Triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del TPL regionale e locale, approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale in data 8 settembre 2015 e dall'addendum per gli anni 2019-2020 approvato con delibera 208 del 26 giugno 2019.

La gara per l'affidamento della gestione dei servizi di TPL nei territori di Modena e Reggio Emilia dovrebbe, quindi, assumere come riferimento il bacino Secchia-Panaro.

Rispetto a questa impostazione la recente legge della Regione Emilia Romagna di riforma del sistema di governo regionale e locale (L.R.13/2015) ha innescato un'ampia discussione in merito all'articolazione delle aree vaste sub-regionali e sono stati abbozzati diversi sistemi di riordino

territoriale; conseguentemente, anche nel settore del trasporto pubblico locale potrebbe non essere definitivamente stabilizzata la disciplina degli ambiti ottimali sovrabacinali.

Per tali motivi, l'avviso di pre-informazione trasmesso alla Gazzetta Europea ha previsto la possibilità di esperire la gara in ambito Reggio/Modena oppure solo Reggio Emilia.

## **2. Oggetto della Gara**

Assumendo come riferimento l'ambito Secchia-Panaro, l'oggetto della gara diventa il servizio di trasporto pubblico locale su gomma e filoviario dei due bacini provinciali. Gli attuali servizi TPL, articolati in urbani, urbani filoviari, extraurbani e flessibili, sono l'esito delle gare precedenti e di un lavoro di implementazione/riprogrammazione in ragione delle risorse disponibili. A risorse economiche invariate e in attesa del completamento dei piani di programmazione, si ipotizza di mettere a gara l'attuale servizio utilizzando i criteri di "scostamento" e "flessibilità" collaudati nel bacino provinciale di Reggio Emilia da oltre 10 anni.

L'articolato sistema di trasporto pubblico trae, infatti, la propria origine da un complesso lavoro svolto negli ultimi anni che ha visto come protagoniste principali le dorsali ferroviarie che hanno permesso la realizzazione di un piano di riprogrammazione del TPL ambizioso e fortemente orientato all'efficienza del sistema.

La mobilità delle persone in un bacino territoriale si basa su diverse forme di servizio ed è per questo che, nell'individuazione del perimetro di gara del TPL, si terrà conto, anche, di alcune tipologie di trasporto che, oggi, sono organizzate in ambiti specializzati ma che potrebbero, per la loro intrinseca natura, proficuamente essere riprogrammate nell'ambito del trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art. 9 comma 1 lettera e) e dell'art. 24 comma 2 della L.R. 30/98 e s.m.i..

Medesime considerazioni vanno, comunque, fatte anche nel caso in cui il bacino di gara si limitasse alla provincia di Reggio Emilia.

## **3. L'aggiornamento del Piano di Riprogrammazione dei Servizi TPL**

Nell'ottobre 2013 la Regione e gli Enti Locali hanno approvato i Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di TPL per il triennio 2013/2015 i cui obiettivi erano:

- Contenimento della produzione chilometrica dei Programmi di Esercizio Base;
- Incremento del numero dei viaggiatori e miglioramento del coefficiente di riempimento delle corse;
- Miglioramento del rapporto ricavi/costi.

Atteso che in ciascun bacino provinciale i Piani sono in fase avanzata di attuazione, occorre che gli Enti Locali Soci, prima dell'avvio delle procedure di gara, definiscano gli indirizzi per l'aggiornamento dei suddetti Piani di Riprogrammazione, tenuto conto delle risorse economiche che saranno rese effettivamente disponibili.

Nel caso si decida di procedere ad un'integrazione totale tra i servizi TPL si dovrà anche redigere un Piano di Riprogrammazione unico d'ambito.

#### **4. Le risorse economiche**

Il Regolamento CE n° 1370/2007, relativo ai servizi di trasporto passeggeri su strada, che insieme al D. Lgs. n. 422/97 (cd. "Decreto Burlando") e alla L.R. 30/98 e s.m.e.i. rappresentano il quadro normativo di riferimento in tema di TPL, dispone, in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, che la durata dei contratti di servizio non possa essere superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus. Anche la stessa L.R. 30/1998 e s.m.i. - Disciplina Generale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale dell'Emilia Romagna - stabilisce, al suo art. 13, comma 10, che gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri autofilotriviari abbiano una durata di dieci anni

La gara dovrebbe, quindi, essere impostata su una programmazione decennale dei servizi e delle relative risorse economiche.

#### **5. La classificazione dei beni strumentali**

La delibera ART n° 154 del 28 novembre 2019, di revisione della precedente delibera n° 49 del 17 giugno 2015, relativa alle misure per la redazione dei Bandi di Gara per l'assegnazione dei servizi di TPL, ha definito misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione dei servizi stessi.

I beni strumentali sono suddivisi in tre categorie:

- a. beni essenziali per i quali ricorrono la condivisibilità, la non sostituibilità, la non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, la dominanza;
- b. beni indispensabili, sottocategoria dei beni essenziali, per i quali non ricorre la condizione della condivisibilità;
- c. beni commerciali per i quali si configura un uso concorrente in quanto reperibili sul mercato e duplicabili a costi sostenibili.

Tale classificazione costituisce un'innovazione rispetto all'attuale assetto, conseguentemente gli Enti Locali Soci dovranno fornire indirizzi sul tema alla Stazione Appaltante, tenendo conto che la disponibilità a costi sostenibili dei beni strumentali costituisce un fattore di maggior contendibilità della gara, mentre, viceversa, rappresenta una barriera alla competizione introdurre obblighi di acquisto e/o di affitto a costi elevati.

Alcuni esempi per chiarire le opzioni da scegliere:

La rete ferroviaria, le infrastrutture di fermata, le autostazioni e i terminal, sono certamente beni essenziali.

I depositi bus, i distributori di carburante, gli impianti di lavaggio bus, le officine potrebbero essere inseriti nella categoria dei beni commerciali.

L'eventuale decisione di escludere dal perimetro dei beni essenziali i depositi bus (o parte di essi) e i relativi impianti, rischia di impoverire le Agenzie che si troverebbero a gestire un patrimonio immobiliare costruito con risorse pubbliche da destinare forzatamente a scopi diversi da quelli originari.

## **6. La consultazione per l'individuazione dei beni essenziali**

La citata delibera ART n° 159/2019 (Misura 4, commi 6 e 7) stabilisce che l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte degli Enti Affidanti tenga conto degli esiti di un'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse, da concludersi entro 60 giorni e comunque in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento.

Al riguardo occorre assumere precisi orientamenti in merito a:

- a) opportunità per i bacini di Modena e Reggio Emilia di svolgere la consultazione, atteso che entrambe le Agenzie hanno, da tempo, provveduto a pubblicare l'avviso di preinformazione della gara (gennaio 2019);
- b) modalità, tempi e soggetti da coinvolgere, in caso di eventuale svolgimento della consultazione.

## **7. Le modalità di trasferimento e condivisione della flotta bus**

Le flotte bus costituiscono il principale strumento di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, esse sono state implementate nel corso degli ultimi anni con tecnologie di bordo all'avanguardia, acquistate prevalentemente con risorse pubbliche (AVM, STIMER MI Nuovo).

Allo stato attuale, per effetto della perdurante crisi economica, le flotte bus di entrambi i bacini provinciali hanno maturato un'età media relativamente elevata e presentano, nei servizi urbani in particolare, importanti differenziazioni (mezzi filoviari e a metano a Modena, mezzi alimentati a GPL a Reggio Emilia).

La legislazione vigente (legge di stabilità 2015 n° 190/2014) stabilisce il blocco della circolazione degli autobus euro 0 e pre-euro 0 dal 01/01/2019.

Il citato Atto di Indirizzo Regionale 2016-2018 e il relativo addendum 2019-2020 in merito al rinnovo delle flotte bus stabilisce:

- ☐ di perseguire tale rinnovo, mediante il ricorso ai fondi POR-FESR 2014/2020 e ai fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- ☐ di prevedere l'adozione dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) da parte dei Comuni capoluogo in quanto elemento necessario di coerenza con i finanziamenti POR-FESR 2014/2020, così come richiesto dall'Unione Europea.

In tale contesto, gli Enti Locali Soci e le loro Agenzie devono assumere una decisione in merito alle modalità di trasferimento dell'attuale flotta bus all'eventuale nuovo operatore aggiudicatario della gara.

Ad esempio, la flotta bus con anzianità fino a 12 anni può essere classificata bene essenziale e come tale obbligatoriamente trasferibile all'eventuale nuovo operatore aggiudicatario della gara; viceversa la quota di flotta bus con anzianità superiore a 12 anni potrebbe essere inserita nella categoria dei beni commerciali, il cui acquisto da parte dell'eventuale nuovo operatore aggiudicatario della gara resta discrezionale e negoziabile con il gestore uscente.

Gli Enti Locali Soci e le loro Agenzie, per garantire reale contendibilità della gara, devono stabilire gli obiettivi qualitativi di rinnovo della flotta da perseguire con la gara, compatibilmente con le risorse disponibili e/o attraverso investimenti propri dei gestori, dandone l'opportuna rilevanza in fase di valutazione delle offerte di gara.



Per quanto riguarda il tema del rinnovo delle flotte bus occorre, inoltre, tenere presente che il gestore effettua le proprie scelte sulla base di parametri di vario tipo: costo del denaro per la parte autofinanziata, extra-costi di manutenzione legati alla vetustà del parco mezzi, valore degli ammortamenti e loro sostenibilità economica a bilancio, rischi avarie in linea e relativi costi di intervento.

## **8. Le modalità di trasferimento e condivisione delle tecnologie**

Le tecnologie di bordo e i relativi sistemi informatici di coordinamento e controllo, sono strumenti strategici per la programmazione operativa, la progettazione e il controllo dei servizi oggetto di gara.

Gli Enti Locali Soci e le loro Agenzie, per garantire reale contendibilità della gara, devono:

- a. assicurarsi la piena accessibilità, in ogni tempo, ai dati sorgente generati dai sistemi AVM/GIM e STIMER – Mi Muovo (per il bacino di Modena si tratta di una conferma, per il bacino di Reggio Emilia si tratta di un avvio);
- b. fissare i livelli di interoperabilità delle flotte bus nei due bacini provinciali, definendo, nel contempo, gli standard minimi di dotazioni tecnologiche per assicurare l'effettivo monitoraggio dei servizi svolti (un primo livello potrebbe essere costituito dalla flotta extraurbana comune ai due territori);

## **9. La clausola sociale**

I documenti di gara devono disciplinare le modalità di trasferimento del personale e di gestione del trattamento di fine rapporto del personale medesimo all'eventuale nuovo aggiudicatario; la più volte citata delibera ART n° 154/2019 stabilisce che gli Enti Affidanti, per l'individuazione del personale da trasferire, tengano conto degli esiti della consultazione prevista sulla disciplina dei beni essenziali e indispensabili al servizio.

Prima dell'avvio della procedura di gara gli Enti Locali Soci dovrebbero siglare un accordo con le Organizzazioni Sindacali e il Gestore attuale per assicurare il rispetto della clausola sociale.

In tale contesto, uno dei nodi da sciogliere è la continuità degli accordi aziendali, di secondo livello, che, tra l'altro, allo stato attuale, risultano differenti tra i due bacini provinciali.

## **10. Le modalità di adeguamento delle tariffe**

I documenti di gara devono indicare le variazioni degli elementi di ricavo tariffari nel periodo di validità contrattuale.

L'attuale assetto normativo e regolamentare in materia di tariffe dei servizi di TPL attribuisce direttamente alla Regione il potere di definire i livelli tariffari extraurbani, mentre resterebbero di competenza comunale le modalità di adeguamento delle tariffe urbane.

Quindi, per procedere alla pubblicazione della Gara, sarebbe necessario che la Regione aggiornasse gli indirizzi di politica tariffaria al fine di mettere la Stazione appaltante nelle condizioni di specificare nel Capitolato:

- a. I livelli di evoluzione nel tempo (10 anni) delle tariffe extraurbane;
- b. La convergenza di tali tariffe nei due territori provinciali;

- c. I livelli di partenza e le eventuali evoluzioni nel tempo delle tariffe urbane;
- d. Gli eventuali gradi di convergenza tra le tariffe urbane di Modena, Reggio Emilia, Carpi e Sassuolo;
- e. L'integrabilità fra le tariffe del servizio su gomma con quelle su ferro.

## **11. Normativa di riferimento**

La normativa statale e regionale, le direttive, le sentenze, le posizioni degli Enti di controllo, non sono omogenee e spesso in contraddizione. I Comuni capoluogo stanno ultimando il percorso di redazione e approvazione dei Piani urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). Il quadro di riferimento non è, pertanto, l'ideale per svolgere, con le dovute garanzie di legittimità, questa gara. Occorrerà, quindi, tenere conto di tale situazione e condividere con i Soci delle due Agenzie i diversi passaggi del percorso da seguire, partendo dalle valutazioni sopra riportate.

E' in fase di discussione, l'aggiornamento del *"PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO 2021-2023 IN EMILIA-ROMAGNA"* fra i diversi soggetti attuatori, che consentirà di attivare l'iter procedurale per l'effettuazione delle gare da parte delle agenzie locali, il cui ruolo è stato chiaramente definito quali stazioni appaltanti.

Resta, tuttavia, un nodo da sciogliere riguardo le normative applicabili, in particolare laddove la normativa di riferimento regionale pare divergere dalle delibere dell'Autorità Nazionale per la Regolazione Trasporti.

## CONCLUSIONI

Le modifiche ai comportamenti dei cittadini legate al manifestarsi della pandemia COVID -19, che ha caratterizzato l'ultimo anno, hanno provocato importanti conseguenze sull'intero settore del trasporto pubblico, con ripercussioni significative sia sugli equilibri finanziari che sulle modalità di erogazione dei servizi.

Si è assistito, da una parte, ad una modifica profonda dell'articolazione della domanda di trasporto, che in buona parte conserverà modifiche strutturali, dall'altra, ad una riduzione della produttività del settore legata alle limitazioni di capacità dei mezzi come misura di contrasto del contagio, seppur con effetto temporaneo.

Il panorama del trasporto pubblico locale è stato fortemente colpito dall'emergenza sanitaria; questo fatto, assolutamente imprevedibile ed inesplorato in passato, sta creando notevoli difficoltà operative, gestionali e, soprattutto, economico/finanziarie alle istituzioni e alle aziende.

Il bilancio aziendale 2021 potrebbe subire importanti modificazioni sull'entità di servizio erogato e sui costi dello stesso. In particolare non è ancora certo se il livello di contribuzione nazionale e regionale resterà invariato e se verranno poste in essere misure compensative a sostegno delle aziende esercenti e, conseguentemente, anche alle agenzie territoriali.

L'esercizio 2021 vedrà, inoltre, il rinnovo degli accordi sulla costituzione del referente unico per l'espletamento della gara sulla base del "Bacino Ottimale Reggio-Modena" preindividuato dalla Regione e, successivamente, l'attivazione delle procedure di gara. In alternativa a questo scenario, si sta delineando l'eventualità di procedere per il singolo bacino provinciale di Reggio Emilia, qualora non si addivenisse ad una soluzione condivisa fra le due province.

Inoltre, ai fini delle valutazioni circa la procedura di gara, dovrà essere tenuta in considerazione la notevole incidenza che la pandemia ha avuto sui servizi di TPL in termini di modifica della domanda. Pertanto, sarà necessario procedere ad una revisione di tutti i servizi e prevedere investimenti in termini di miglioramento tecnologico degli stessi, al fine di ridefinire l'offerta e renderla integrata con le nuove forme di mobilità che potranno essere sviluppate nel corso degli anni in collaborazione con gli EE.LL. soci.

Gli interventi previsti dal piano degli investimenti 2021–24 sono stati orientati a mantenere, qualificare e migliorare le condizioni d'uso in sicurezza del patrimonio aziendale, a potenziare l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico locale ed a qualificare i nodi d'interscambio tra reti e/o tra modalità di spostamento. E', tuttavia, necessario valutare con lungimiranza ogni possibile ipotesi di qualificazione dei servizi operando in sinergia con le amministrazioni comunali.

Da queste considerazioni originano le ipotesi fondanti del bilancio preventivo:

- **Corresponsione ad Agenzia dei contributi di qualificazione a carico degli EE.LL. entro il mese di settembre 2021 nella medesima entità economica dello scorso esercizio, fatto salvo per l'importo previsto a carico di alcuni comuni della montagna che vedranno una riduzione del loro impegno economico per l'anno 2020 nella misura stabilita dalla delibera della Giunta Regionale n. 1285 del 05/10/2020 che ha previsto un contributo straordinario di sostegno;**
- **Mantenimento del quantitativo chilometrico di servizi minimi di TPL al livello fissato dagli accordi regionali.**

Sulla scorta di quanto stabilito dal socio Comune di Reggio Emilia nell'ambito della definizione del proprio DUP 2021-23 per quanto concerne le società partecipate e, nello specifico, per Agenzia Mobilità, nel presente documento, a completamento, si recepiscono i contenuti della scheda riepilogativa obiettivi 2021 e dei relativi indici.

Descrizione: Agenzia mobilità svolge le funzioni di regolazione e programmazione del trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. n.30 del 1998 e della L.R. n.10 del 2008. La Società promuove l'utilizzo del trasporto pubblico locale al fine di migliorare la mobilità, coniugando l'esigenza dei cittadini con il rispetto dell'ambiente. La società ha iniziato la sua attività nel 2013.

Sede legale: Via Mazzini 6, Reggio Emilia; % Partecipazione Comune Re: 38,6%; % Altri soci: Provincia di Re 28,6% altri Comuni della Provincia di Re 32,9%.

Obiettivi e indicatori	Risultati attesi 2021
Rispetto dell'applicazione della normativa anticorruzione/trasparenza secondo quanto previsto dall'aggiornamento al piano di prevenzione della corruzione del Comune di Reggio Emilia	Produzione di report di monitoraggio al 15/06 e 30/11
<b>Obiettivi di redditività</b>	
Garantire l'equilibrio economico di gestione e la sostenibilità finanziaria	Approvazione e trasmissione del conto economico preventivo 2021; Relazione di monitoraggio di eventuali situazioni di rischio aziendale mediante l'utilizzo di prospetti flussi di cassa; Approvazione e trasmissione della situazione economica preconsuntiva al 30/06 e al 31/12.
<b>Obiettivi di economicità</b>	
Contenimento dei costi di funzionamento in relazione all'attività svolta, con particolare riferimento a: costi del personale unitamente ad una ricognizione del personale in servizio; costi per collaborazioni, consulenze, studi e ricerche al netto dei costi per le procedure di gara per l'affidamento del TPL; costi per promozione comunicazione pubblicità rappresentanza.	Verifica stato d'avanzamento entro il 30/06 e il 31/12 e recepimento degli obiettivi in materia di contenimento dei costi di funzionamento e di personale nei documenti programmatori e contestuale pubblicazione nei siti internet delle società in ottemperanza dell'art 19 commi 6-7 del D.Lgs 175/2016. Verifica delle eventuali misure di razionalizzazione messe in campo.
<b>Obiettivi di efficacia</b>	
Rispetto degli adempimenti di cui al D.Lgs 175/2016: approvazione della relazione sul governo societario di cui all'articolo 6 commi 2 e 4 che deve contenere anche i programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale	Entro il 31/12
Gestione della Gara del trasporto pubblico	Monitoraggio entro il 31/12
Analisi e valutazione di una gara comprensiva del trasporto pubblico disabili	Monitoraggio entro il 31/12
<b>Obiettivi di efficienza</b>	
Mantenere la velocità commerciale media dei mezzi pubblici urbani sulle direttrici nord/sud ed est ovest (20,25 km/h)*	Velocità commerciale: 20,25 km/h
Incremento numero dei passeggeri	N. passeggeri (valore di riferimento: 5.500.000)
Mantenimento o decremento controllato dei livelli occupazionali	Livelli occupazionali (valore di riferimento: 273)
Adesione al Pago Pa	Entro il 28/02

(\*) L'indicatore non comprende i cuscinetti corse - tempi in cui il mezzo è fermo al capolinea.

In funzione delle considerazioni sopra elencate, si chiede all'Assemblea l'approvazione del conto economico preventivo 2021.

L'Amministratore Unico  
Dott. Stefano Riva

**CONTO ECONOMICO PLURIENNALE AGENZIA MOBILITA' (PREVENTIVO 2021)**

	consuntivo 2019	consuntivo 2020	preventivo 2021
<b>Valore della produzione</b>	<b>23.353.944</b>	<b>25.299.631</b>	<b>27.811.747</b>
Ricavi delle vendite	583.378	599.972	609.185
Altri ricavi	249.515	174.750	170.000
Contributi servizi minimi TPL	17.682.477	17.682.477	17.682.477
Contributi RER qualificazione TPL (*)			
Contributi RER abb. Agevolati	219.164	229.253	283.063
Contributi EELL (qualificazione e progetti minist.) (**)	2.197.562	2.418.145	2.612.069
Contributi rinnovo CCNL	2.421.848	2.421.848	2.421.848
Contributi emergenza COVID (servizi aggiuntivi/mancati introiti/misure prevenzione)		1.773.187	4.033.107
<b>Costi della produzione</b>	<b>23.248.280</b>	<b>25.180.826</b>	<b>27.737.786</b>
Costo dei servizi	19.825.785	19.932.828	20.208.089
Costo emergenza COVID (servizi aggiuntivi/mancati introiti/misure prevenzione)		1.771.601	4.033.107
Corresponsione contributi CCNL	2.380.568	2.380.568	2.380.568
Costi godimento beni terzi	32.764	31.775	32.000
Costo del personale	354.149	375.155	390.800
Ammortamenti e svalutazioni	319.405	304.236	353.223
Accantonamenti	200.000	250.000	200.000
Oneri diversi di gestione	135.609	134.663	140.000
<b>Differenza</b>	<b>105.664</b>	<b>118.805</b>	<b>73.961</b>
<b>Gestione finanziaria (Interessi attivi e passivi)</b>	<b>19.249</b>	<b>19.853</b>	<b>20.000</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>86.415</b>	<b>98.952</b>	<b>53.961</b>

(\*) azzeramento del "fondino" regionale dal 2018

(\*\*) previsto contributo di qualificazione conforme a quanto versato fino al 2017

**RIPARTO CONTRIBUTO DI QUALIFICAZIONE TPL ANNO 2021**

<b>E N T E</b>	<b>% di Riparto</b>	<b>Importo</b>	<b>CONTRIBUTI A VALERE PER IL SOLO ANNO 2021 A FAVORE DEI COMUNI RIENTRANTI NELLE ZONE MONTANE (DGR n. 17828 del 15/10/20)</b>	<b>Importo da versare</b>
PROVINCIA DI REGGIO E.	28,62%	€ 553.435,00		€ 553.435,00
COMUNE DI REGGIO E.	38,55%	€ 745.455,00		€ 745.455,00
ALBINEA	1,37%	€ 26.492,00		€ 26.492,00
BAGNOLO IN PIANO	0,58%	€ 11.216,00		€ 11.216,00
<b>BAISO</b>	0,28%	€ 5.414,00	€ 1.507,76	<b>3.906,24 €</b>
BIBBIANO	0,61%	€ 11.796,00		€ 11.796,00
BORETTO	0,36%	€ 6.961,00		€ 6.961,00
BRESCELLO	0,38%	€ 7.348,00		€ 7.348,00
CADELBOSCO SOPRA	0,70%	€ 13.536,00		€ 13.536,00
CAMPAGNOLA EMILIA	0,38%	€ 7.348,00		€ 7.348,00
CAMPEGINE	0,32%	€ 6.188,00		€ 6.188,00
<b>CANOSSA</b>	0,28%	€ 5.414,00	€ 1.443,54	<b>3.970,46 €</b>
<b>CARPINETI</b>	0,35%	€ 6.768,00	€ 1.870,91	<b>4.897,09 €</b>
CASALGRANDE	1,97%	€ 38.095,00		€ 38.095,00
<b>CASINA</b>	0,34%	€ 6.575,00	€ 1.751,21	<b>4.823,79 €</b>
CASTELLARANO	0,65%	€ 12.569,00		€ 12.569,00
<b>CASTELNOVO NE' MONTI</b>	1,00%	€ 19.337,00	€ 4.890,32	<b>14.446,68 €</b>
CASTELNOVO SOTTO	0,61%	€ 11.796,00		€ 11.796,00
CAVRIAGO	0,67%	€ 12.956,00		€ 12.956,00
CORREGGIO	2,94%	€ 56.852,00		€ 56.852,00
FABBRICO	0,47%	€ 9.089,00		€ 9.089,00
GATTATICO	0,39%	€ 7.542,00		€ 7.542,00
GUALTIERI	0,53%	€ 10.249,00		€ 10.249,00
GUASTALLA	1,99%	€ 38.481,00		€ 38.481,00
LUZZARA	0,68%	€ 13.149,00		€ 13.149,00
MONTECCHIO EMILIA	1,08%	€ 20.884,00		€ 20.884,00
NOVELLARA	0,96%	€ 18.564,00		€ 18.564,00
POVIGLIO	0,53%	€ 10.249,00		€ 10.249,00
QUATTRO CASTELLA	0,71%	€ 13.730,00		€ 13.730,00
REGGIOLO	0,63%	€ 12.183,00		€ 12.183,00
RIO SALICETO	0,36%	€ 6.961,00		€ 6.961,00
ROLO	0,29%	€ 5.608,00		€ 5.608,00
RUBIERA	2,30%	€ 44.476,00		€ 44.476,00
S. MARTINO IN RIO	0,44%	€ 8.508,00		€ 8.508,00
S. POLO D'ENZA	0,39%	€ 7.542,00		€ 7.542,00
S. ILARIO D'ENZA	2,20%	€ 42.542,00		€ 42.542,00
SCANDIANO	3,16%	€ 61.106,00		€ 61.106,00
<b>TOANO</b>	0,34%	€ 6.575,00	€ 1.761,07	<b>4.813,93 €</b>
<b>VENTASSO</b>	0,52%	€ 10.055,00	€ 3.137,12	<b>6.917,88 €</b>
<b>VETTO</b>	0,19%	€ 3.674,00	€ 1.029,19	<b>2.644,81 €</b>
<b>VEZZANO SUL CROSTOLO</b>	0,29%	€ 5.608,00	€ 1.446,22	<b>4.161,78 €</b>
<b>VIANO</b>	0,21%	€ 4.061,00	€ 1.097,52	<b>2.963,48 €</b>
<b>VILLA MINOZZO</b>	0,38%	€ 7.348,00	€ 2.233,69	<b>5.114,31 €</b>
<b>TOTALE</b>	<b>100,00%</b>	<b>€ 1.933.735,00</b>	€ 22.168,55	€ 1.911.566,45

(\*) importo rimodulato per il solo anno 2021