



# COMUNE DI RAGUSA

## **VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE**

N. 407  
del 07 OTT. 2014

OGGETTO: ADESIONE AL PROGETTO NAZIONALE "INIZIATIVA CAR SHARING"  
PER LA GESTIONE COORDINATA ED INTEGRATA DEI SERVIZI LOCALI DI CAR  
SHARING.

## ***Proposta per il Consiglio Comunale.***

**Presiede la seduta il Sindaco**

**Sono presenti i signori Assessori:**

	Presenti	Assenti
1) geom. Massimo Iannucci		
2) arch Campo Stefania	si	
3) dr. Stefano Martorana	si	
4) rag. Salvatore Corallo		si
5) dr. Salvatore Martorana		si
6) dr. Antonio Zanotto	si	si

## Assiste II

**Segretario Generale dott.**

Vito Vittorio Scalofine

**Il Presidente**, constatato che il numero dei presenti è legale, dichiara aperta la seduta e invita i convenuti a delliberare sull'argomento in oggetto specificato.

## LA GIUNTA MUNICIPALE

-Vista la proposta, di pari oggetto n. 72916 /Sett. V del 03/10/14

-Visti i pareri favorevoli sulla proposta espressi ai sensi della L.R. 11/12/1991 n.48 e successive modifiche:

- per la regolarità tecnica, dal Responsabile del Servizio;
- per la regolarità contabile, dal Responsabile del Servizio di Ragioneria;
- sotto il profilo della legittimità, dal Segretario Generale del Comune;

- Ritenuto di dovere provvedere in merito;

- Visto l'art. 12 della L.R. n.44/91 e successive modifiche ed integrazioni;

ad unanimità di voti resi nelle forme di legge

## DELIBERA

- 1) Approvare la proposta di deliberazione indicata in premessa per farne parte integrante e sostanziale e farla propria;

## PROPOSTA PARTE INTEGRANTE

Letto, approvato e sottoscritto.

L'ASSESSORE ANZIANO

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

Il sottoscritto messo comunale attesta che copia della presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio il 18 OTT. 2014 fino al 23 OTT. 2014 per quindici giorni consecutivi.

Ragusa, II

18 OTT. 2014

IL MESSO COMUNALE  
IL MESSO NOTIFICATORE  
(Salvoia Francesco)

**Certificato di immediata esecutività della delibera**

- ( ) Certifico che la delibera è stata dichiarata immediatamente esecutiva ai sensi del 2° Comma dell'Art.12 della L.R. n.44/91.  
( ) Certifico che la delibera è stata dichiarata urgente ed immediatamente esecutiva ai sensi dell'Art.16 della L.R. n.44/91.

Ragusa, II

IL SEGRETARIO GENERALE

- ( ) Certifico che, contestualmente all'affissione all'Albo, la delibera è stata trasmessa in copia al capo gruppo consiliari, ai sensi del 4° Comma dell'Art.15 della L.R. n.44/91.  
( ) Certifico che entro dieci giorni dall'affissione all'Albo è stata formulata richiesta di sottoposizione a controllo dell'atto deliberativo, ai sensi del commi 3° e 5° dell'Art.15 della L.R. 44/91, così come sostituito con l'Art.4 della L.R. 23/97.

Ragusa, II

IL SEGRETARIO GENERALE

Il sottoscritto messo comunale attesta che copia della presente delibera è rimasta affissa all'Albo Pretorio di questo Comune per quindici giorni consecutivi dal 18 OTT. 2014 al 23 OTT. 2014 senza opposizione/con opposizione.

Ragusa, II

IL MESSO COMUNALE

**Certificato di avvenuta pubblicazione della delibera**

Vista l'attestazione del messo comunale, certifico che la presente delibera è stata affissa all'Albo Pretorio di questo Comune il giorno 18 OTT. 2014 ed è rimasta affissa per quindici giorni consecutivi decorrenti dal senza opposizione/con opposizione

Ragusa, II

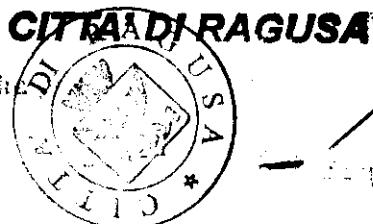
18 OTT. 2014  
IL SEGRETARIO GENERALE

**Certificato di avvenuta esecutività della delibera**

Certifico che la delibera è divenuta esecutiva dopo il decimo giorno della pubblicazione.

Ragusa, II

IL SEGRETARIO GENERALE



Copia conforme da servizio  
18 OTT. 2014  
Ragusa

SEGRETARIO GENERALE

IL FUNZIONARIO D'AMM.VO C.S.  
(Dott.ssa Maria Rosaria Scalzone)



Parte integrante e sostanziale alla  
Delibera di Giunta Municipale  
N° 407 del 07 OTT 2014

## COMUNE DI RAGUSA

SETTORE	V

Prot n. 72916 /Sett. V del 03/10/14

### Proposta di Deliberazione per la Giunta Municipale

**OGGETTO: ADESIONE AL PROGETTO NAZIONALE "INIZIATIVA CAR SHARING" PER LA GESTIONE COORDINATA ED INTEGRATA DEI SERVIZI LOCALI DI CAR SHARING.**  
*Proposta per il Consiglio Comunale.*

Il sottoscritto ing. Michele Scarpulla Dirigente del Settore V, su proposta dell'Energy Manager dell'Ente ing. Carmelo Licitra, propone alla Giunta Municipale il seguente schema di deliberazione

### LA GIUNTA MUNICIPALE

Premesso:

- che il Comune di Ragusa ha formalizzato l'adesione al Patto dei Sindaci con deliberazione di Consiglio comunale n.21 del 4/4/13 nel seguito riconfermata, dall'attuale Amministrazione, con Deliberazione di Consiglio comunale n.15 del 17/2/14 ;
- che nell'attuale fase di redazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) gli argomenti emersi durante gli incontri di concertazione con gli stakeholder locali hanno evidenziato la tematica della mobilità urbana come prioritaria nell'ambito delle politiche di riduzione delle emissioni di gas serra;
- che, corrispondentemente, l'Assessorato alla mobilità sostenibile ha formulato proposte di azioni innovative per la mobilità alternativa fra le quali si annovera il car sharing.

Considerato che:

- Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 relativo alla mobilità sostenibile delle aree urbane attribuisce ai Comuni il compito di incentivare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo di uso ed ai chilometri percorsi, destinando risorse per l'attivazione di servizi di car sharing;
- Con il Protocollo di Intesa del 26 gennaio 2000 stipulato tra il Ministero ed i Comuni di Modena, Genova, Torino, Milano, Bologna, Roma, Palermo, Venezia, Firenze, Bari, Catania e Perugia, rappresentati dal comune di Modena, sono state concordate le linee organizzative e gestionali per l'attivazione del Programma Nazionale per il Car Sharing, prevedendosi la costituzione di un apposito organismo di coordinamento, denominato ICS-Iniziativa dei

**Comuni per il Car Sharing**, nonché di un organo di rappresentanza dei rispettivi comuni, denominato Conferenza degli Assessori;

- In data 23 maggio 2000 i Comuni di Modena, Bologna, Firenze, Genova, Torino e Brescia hanno costituito ICS nella forma giuridica della Convenzione, individuando come capofila il Comune di Modena;
- In data 9 luglio 2003 è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente ed ICS diretto a sviluppare una serie di attività aventi la finalità di incentivare e diffondere l'uso del car sharing nelle città aderenti all'iniziativa e con il quale è stato altresì istituito il Comitato dei Gestori composto dai rappresentanti dei soggetti che effettuano la gestione del servizio di car sharing;
- In data 16 dicembre 2004 il Ministero e ICS hanno sottoscritto un atto integrativo del predetto accordo di programma per la determinazione dei tempi, delle modalità di finanziamento e degli adempimenti necessari per l'utilizzazione del Programma Nazionale per il car sharing;
- In data 15 novembre 2005 è stato sottoscritto un nuovo Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente, allegata al presente provvedimento, e la convenzione dei Comuni denominata ICS-Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing, con la finalità di continuare a perseguire l'obiettivo di diffondere ed incentivare l'uso del car sharing, secondo le linee di indirizzo già individuate nell'accordo di programma sottoscritto il 9 luglio 2003 e nel successivo atto integrativo del 16 dicembre 2004;
- In data 22 ottobre 2013 la Conferenza degli Assessori ha nominato il Comune di Milano nel ruolo di Comune capofila della Convenzione ICS come subentro al comune di Modena;

**PRESO ATTO CHE:**

L'adesione alla Convenzione Iniziativa Car Sharing è libera e non onerosa e consente di accedere ai servizi offerti agli enti aderenti;

**RITENUTO OPPORTUNO:** che il Comune di Ragusa aderisca alla Convenzione "Iniziativa Car Sharing", mediante apposita deliberazione di C.C., al fine di poter accedere ai servizi offerti, di poter partecipare alle iniziative previste e poter accedere agli eventuali finanziamenti per l'avvio del servizio, l'affidamento della gestione e la fase operativa;

Ritenuto di dovere provvedere in merito;

Visto l'art 12 della L.R. n.44/91;

Ad unanimità di voti, resi nelle forme di legge;

**DELIBERA di  
PROPORRE AL CONSIGLIO COMUNALE**

1. **Aderire** al progetto nazionale "Iniziativa Car Sharing" per la gestione coordinata ed integrata dei servizi locali di car sharing tramite l'adesione all'Accordo di Programma del 15 novembre 2005 allegato e parte integrante;
2. **Trasmettere**, la delibera del Consiglio comunale ad ICS - Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing per i conseguenti adempimenti amministrativi.
3. **Dare atto** che la presente deliberazione non comporta alcun impegno di spesa.

Al sensi e per gli effetti della L.R. 11/12/1991, n.48 e art. 12 L.R. 30/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica.

Ragusa II,

**03 OTT. 2014**

Ragusa II,

**03 OTT. 2014**

Il Dirigente

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE**  
*(Dott. Ing. Michele Scarpulla)*



*M. Scarpulla*

Al sensi e per gli effetti della L.R. 11/12/1991, n.48 e art. 12 L.R. 30/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile.

L'importo della spesa di €. \_\_\_\_\_  
Va imputata al cap.

Si esprime parere favorevole in ordine legittimità.

Ragusa II,

Il Responsabile del Servizio Finanziario

Ragusa II,



*V. Scognamiglio*

Motivazione dell'eventuale parere contrario:

Da dichiarare di immediata esecuzione

#### **Allegati – Parte Integrante:**

#### **Accordo di programma “iniziativa car sharing” con allegati**

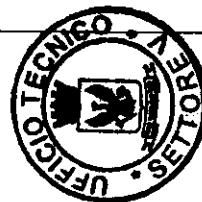
Ragusa II, 03/10/2014

Il Responsabile del Procedimento  
Ing. Carmelo Licita

*C. Licita*

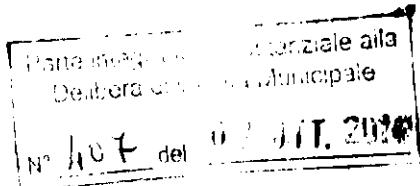
Il Capo Settore  
Ing. Michele Scarpulla

*M. Scarpulla*



Visto: L'Assessore al ramo  
Dr. Antonio Zanotto

*A. Zanotto*



## Accordo di Programma

*Iniziativa Car Sharing*

fra

**il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio** (di seguito Ministero),

e

**la Convenzione dei Comuni denominata “Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing”** (di seguito ICS).

**PREMESSO CHE**

è compito dello Stato promuovere politiche di sviluppo sostenibile che garantiscano la salvaguardia dell'ambiente in cui vive e opera l'uomo, a beneficio delle generazioni presenti e future;

l'esperienza e il dibattito di questi anni a livello europeo mostrano come le politiche di sviluppo sostenibile debbano attuarsi mediante un insieme articolato e coerente di misure economiche, ambientali, sociali, legislative, fiscali, formative e informative, nonché attraverso la realizzazione di programmi e progetti nazionali guidati da un'appropriata azione amministrativa;

fra gli obiettivi di un'efficace politica di sviluppo sostenibile rientra la salvaguardia e la protezione dell'ambiente dai fenomeni dell'inquinamento ed, in particolare, dell'inquinamento atmosferico;

secondo i dati dell'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici (di seguito APAT), contenuti nell'Inventory Nazionale delle Emissioni in Atmosfera, riferiti al periodo 1990-2002 ed aggiornati a tutto il 2004, in Italia la circolazione di autovetture incide sensibilmente sull'inquinamento atmosferico, contribuendo per più del 46 per cento alle emissioni di monossido di carbonio, per il 22 per cento a quelle di ossidi di azoto e per il 10 per cento alla formazione di PM10;

per garantire un adeguato livello di tutela dell'ambiente nei centri urbani, le politiche europee richiedono agli Stati membri di porre in essere un insieme coerente di interventi di lotta all'inquinamento, che da un lato rispondano alla logica *command and control*, ma dall'altro spingano verso la stipulazione di accordi volontari con categorie di imprese ed organizzazioni socio-economiche;

col decreto 2 aprile 2002 n. 60 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di recepimento delle direttive 1999/30/CE del 22 aprile 1999 e 2000/69/CE del 16 novembre 2000, sono stati fissati i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle, il piombo, il monossido di carbonio ed il benzene;

tra gli inquinanti sopraindicati, il benzene comporta elevati rischi per la salute umana e, malgrado si riscontri nell'aria ambiente dei maggiori centri urbani, grazie ai provvedimenti finora adottati, una progressiva riduzione delle concentrazioni di questo inquinante, sono

necessarie ulteriori azioni per raggiungere entro il 1 gennaio 2010 il valore limite di 5 microgrammi/m3;

la riduzione delle emissioni inquinanti nell'aria dei centri urbani concorre a rispondere altresì alle finalità perseguiti con l'impegno assunto dall'Italia, con la ratifica del protocollo di Kyoto, di abbattere entro il 2012 le emissioni di gas serra del 6,5% rispetto ai livelli del 1990;

per favorire il miglioramento delle condizioni dell'aria ambiente nei centri urbani mediante la riduzione dei veicoli circolanti, occorre incentivare azioni dirette a predisporre ed organizzare servizi di trasporto pubblico di uso collettivo, quali il car sharing;

con il programma stralcio di tutela ambientale previsto dall'articolo 2 comma 106 Legge 23.12.1996 n. 662 è stato finanziato il Programma Nazionale per il Car Sharing;

il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 27 marzo 1998 relativo alla mobilità sostenibile nelle aree urbane ha attribuito, ai Comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico, il compito di incentivare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi, destinando, in particolare, risorse pari a 4,389 milioni di Euro per l'attivazione di servizi di car sharing;

con il Protocollo d'intesa del 26 gennaio 2000 stipulato tra il Ministero ed i Comuni di Modena, Genova, Torino, Milano, Bologna, Roma, Palermo, Venezia, Firenze, Bari, Catania e Perugia, rappresentati dal Comune di Modena, sono state concordate le linee organizzative e gestionali per l'attivazione del Programma Nazionale per il Car Sharing, prevedendosi la costituzione di un apposito organismo di coordinamento, denominato ICS – Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing, nonché di un organo di rappresentanza dei rispettivi Comuni, denominato Conferenza degli Assessori alla mobilità;

in data 23 maggio 2000 i Comuni di Modena, Bologna, Firenze, Genova, Torino e Brescia, hanno costituito ICS nella forma giuridica della Convenzione, individuando come capofila il Comune di Modena;

in data 9 luglio 2003 è stato siglato un accordo di programma tra il Ministero e ICS diretto a sviluppare una serie di attività aventi la finalità di incentivare e diffondere l'uso del car sharing nelle città aderenti all'iniziativa, e col quale è stato altresì istituito il Comitato dei Gestori composto dai rappresentanti dei soggetti che effettuano la gestione del servizio di car sharing;

in data 16 dicembre 2004 il Ministero e ICS hanno sottoscritto un atto integrativo del predetto accordo di programma per la determinazione dei tempi, delle modalità di finanziamento e degli adempimenti necessari per l'utilizzazione del Programma Nazionale per il car sharing;

#### PRESO ATTO CHE

l'attuazione dell'accordo di programma ha prodotto risultati significativi e positive ricadute ambientali legate all'esercizio su larga scala dei servizi di car sharing quale servizio complementare al trasporto pubblico locale;

come emerge dai risultati di uno studio condotto dall'ENEA nell'ambito dell'accordo di programma stipulato con il Ministero in data 28 novembre 1998 e da significativi studi effettuati in ambito europeo, i sistemi locali di car sharing devono essere coordinati da un

unico soggetto che assicuri l'omogeneità e l'elevata qualità degli standard di esercizio compresi quelli ecologici e che tale soggetto è stato identificato in ICS;

il Ministero e ICS convengono sull'utilità ed opportunità di perseguire gli obiettivi indicati nel citato accordo di programma;

**RITENUTO CHE**

la Convenzione ICS, costituita in data 23.5.2000, ha una validità temporale di dieci anni;

i firmatari del presente accordo intendono confermare ICS quale soggetto unico referente che coordini, in ambito nazionale, le attività degli Enti locali relative all'effettuazione dei servizi di car sharing;

ICS intende confermare il Comune di Modena quale Comune capofila, incaricato della gestione delle attività relative all'esecuzione degli impegni sottoscritti con il presente accordo di programma;

**VISTO**

la legge 4.11.1997 n. 413 contenente misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da benzene;

il decreto del Ministero 21 aprile 1999, n. 163, "Regolamento recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione";

il decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 351 di attuazione della direttiva 96/62/CE del 27 settembre 1996 in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente;

il decreto direttoriale n. 764/2000/SIAR del 19/7/2000 che ha trasferito la somma di 8 miliardi di lire in favore del Comune di Modena, quale soggetto responsabile della realizzazione del "Programma Nazionale di Car Sharing";

il decreto del Ministero n. 60/2002 che ha recepito la direttiva 1999/30/CE del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, per il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e la direttiva 2000/69/CE del 16 novembre 2000, relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio;

il decreto legislativo 21 maggio 2004 n. 183 di attuazione della direttiva 2002/3/CE del 12 febbraio 2002, relativa all'ozono nell'aria;

l'art. 1 comma 45 della legge 15 dicembre 2004 n. 308 contenente "delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione", che autorizza la spesa di 50 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2003, 2004, 2005 al fine di consentire la prosecuzione degli accordi di programma e dei programmi di finanziamento in materia di sviluppo sostenibile e di miglioramento della qualità dell'aria;

il decreto dell'Ispettorato Generale per le politiche di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze n. 150916 con il quale è stata disposta l'istituzione di un nuovo capitolo U.P.B.

5.2.3.2 "Piani di disinquinamento", cap. n. 8412 "Spese per gli accordi di programma in materia di miglioramento della qualità dell'aria anche attraverso l'utilizzo e l'incentivazione di veicoli a minimo impatto ambientale", dotato della sola competenza 2004 pari ad € 50.000.000,00 (cinquantamilioni/00);

il decreto del Ministero GAB/DEC/057/2005 del 23 marzo 2005 recante la direttiva generale sull'amministrazione e sulla gestione per l'anno 2005 e, in particolare, l'obiettivo strategico c) avente carattere pluriennale ed assegnato alla Direzione Generale per la salvaguardia ambientale: "garantire .. l'attuazione degli accordi di programma e delle disposizioni in materia di mobilità sostenibile con la finalità di favorire la riduzione delle emissioni in ambiente urbano curando l'ottimizzazione dell'uso delle risorse disponibili in modo tale che la promozione di modelli sostenibili di mobilità si inserisca in maniera costruttiva anche nel tessuto imprenditoriale del paese, e sia accompagnata da iniziative volte a coinvolgere il modo imprenditoriale";

il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento della ragioneria generale dello Stato n. 50422, con il quale, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per l'anno finanziario 2005 sono stati stanziati, nel capitolo di spesa n. 8412, € 25.000.000,00 (euro venticinquemilioni/00) per il rifinanziamento degli accordi di programma in materia di sviluppo sostenibile e di miglioramento della qualità dell'aria;

la nota GAB/2005/5510/A06 del 17 giugno 2005 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con la quale, a seguito della ripartizione per capitoli e piani gestionali delle disponibilità dell'anno 2005 di competenza e cassa del capitolo 7090 dello stato di previsione di spesa del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, si è proceduto alla specifica delle riallocazioni delle risorse e dei relativi piani gestionali, prevedendo che le somme assegnate sul capitolo 7955 siano finalizzate per il loro intero ammontare (pari a € 25 milioni) alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dell'Accordo di Programma denominato "Progetto metano", e di quota parte dell'Accordo di programma tra Ministero dell'Ambiente ed ICS "Iniziativa car sharing".

*Oggi a Roma presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio*

*fra*

**il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in persona del Direttore Generale della Direzione Salvaguardia Ambientale**

*e*

**l'Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing, in persona del Presidente pro-tempore**

di seguito collettivamente indicati come *le Parti*

Si conviene quanto segue

## **ART. 1**

1. La premessa e gli allegati fanno parte integrante del presente accordo di programma.

## **ART. 2 – Finalità**

1. Col presente atto le Parti, intendono continuare a perseguire l'obiettivo di diffondere ed incentivare l'uso del car sharing, secondo le linee di indirizzo già individuate nell'accordo di programma sottoscritto il 9 luglio 2003 e nel successivo atto integrativo del 16 dicembre 2004.
2. Le Parti intendono incentivare l'uso del mezzo collettivo in Italia, favorendo lo sviluppo di un mercato dei servizi di car sharing, quale servizio complementare al trasporto pubblico locale.
3. E' obiettivo delle Parti altresì promuovere la diffusione di una differente cultura della mobilità che privilegi l'uso del trasporto pubblico e la razionalità delle scelte modali.

## **ART. 3 - Impegni del Ministero**

1. Il Ministero provvede al finanziamento del presente accordo di programma, destinando ad esso la somma di euro 10.000.000,00 (diecimilioni/00).
2. Il Ministero s'impegna, secondo le modalità di cui all'art. 9, a trasferire le somme di cui al precedente comma al Comune capofila di ICS che provvede a trasferirle a sua volta agli Enti locali aderenti ad ICS. Le stesse somme saranno successivamente trasferite, secondo le modalità indicate negli allegati al presente accordo, ai soggetti gestori del car sharing.
3. Il Ministero si impegna, secondo i propri fini istituzionali, a porre in essere ulteriori azioni dirette alla diffusione del car sharing e di sensibilizzazione dei cittadini verso altre forme di utilizzo collettivo dei veicoli. Si impegna altresì a contribuire nelle sedi più idonee alla definizione di una normativa che riconosca la fattispecie giuridica del car sharing e la sua connotazione quale servizio complementare di trasporto pubblico.

## **ART. 4 – Impegni di ICS**

1. Nel corso della durata del presente Accordo di Programma ICS si impegnerà a perseguire nello specifico i seguenti obiettivi:
  - stimolo della domanda all'uso del car sharing, sia attraverso il meccanismo di incentivazione alla rottamazione di veicoli di proprietà di cui al successivo art. 6 che attraverso specifiche azioni di promozione e comunicazione condotte sia a livello nazionale sia a livello locale;
  - incentivo all'impiego di veicoli a trazione ibrida, come specificato al comma 4;
  - ulteriore rafforzamento del coordinamento tra i gestori del servizio di car sharing, dell'interoperabilità tra gli stessi e incentivo alla standardizzazione dei regolamenti, delle procedure operative e degli schemi tariffari;
  - supporto finanziario diretto a specifici progetti nazionali a beneficio di tutti i gestori del servizio di car sharing attuali e futuri del circuito ICS, in particolare riguardo all'evoluzione del sistema tecnologico di gestione del servizio, a significative iniziative di comunicazione a livello nazionale e ad azioni rivolte all'ampliamento del mercato;
  - estensione territoriale del servizio di car sharing secondo gli standard ICS, anche attraverso il supporto tecnico ad operatori che intendano attivare nuovi servizi secondo gli standard ICS in realtà territoriali anche non aderenti ad ICS;

- promozione della definizione normativa del car sharing quale servizio complementare di trasporto pubblico.

L'articolazione delle singole azioni e le risorse economiche ad esse destinate saranno definite nel piano operativo di dettaglio di cui al successivo art. 8, che sarà stilato anche con il contributo e le indicazioni del Comitato dei Gestori.

2. Nell'intento di perseguire gli obiettivi di cui al precedente accordo di programma e successive integrazioni e di garantire continuità alle azioni già intraprese, ICS s'impegna a dare attuazione al presente accordo, anche attraverso gli organi che la rappresentano, quale il Comune capofila e la Conferenza degli Assessori degli Enti locali aderenti all'iniziativa, secondo le determinazioni di cui alla Convenzione costitutiva di ICS sottoscritta in data 23.5.2000.

3. In particolare, ICS s'impegna a:

- gestire le risorse assegnate secondo i criteri e le modalità indicate negli allegati al presente accordo;
- favorire il coordinamento dei Gestori Locali aderenti al Circuito Nazionale;
- presentare, con cadenza semestrale, al Ministero una relazione gestionale sul progetto, contenente anche la rendicontazione di spesa, ai sensi dell'art. 2 del D.D. 764/SIAR/00 e come previsto dall'art. 13 dell'allegato 1;
- trasmettere al Ministero, ai sensi dell'art. 158 del D. Lgs. 267/00, con cadenza annuale, una rendicontazione delle attività svolte che, oltre alla dimostrazione contabile della spesa evidenzia l'efficacia e l'efficienza delle iniziative intraprese, unitamente alla copia della rendicontazione presentata dai Gestori come previsto dall'art. 14 dell'Allegato 1;
- fornire ai Gestori standard generali di riferimento cui gli stessi dovranno attenersi per le campagne pubblicitarie a carattere locale che, in termini di messaggio di comunicazione agli utenti, saranno demandate alla responsabilità dei gestori;
- attuare campagne pubblicitarie a carattere nazionale concordate con il Ministero in cui sia adeguatamente evidenziata la partecipazione dei soggetti firmatari del presente accordo anche attraverso l'uso dei rispettivi loghi;
- curare l'adempimento delle procedure occorrenti per l'istruttoria delle richieste di finanziamento ed per l'erogazione dei contributi entro i termini di cui all'allegato 1.

4. ICS si impegna altresì a promuovere presso i gestori del servizio di car sharing l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale di tipo ibrido anche attraverso la stipula, con i produttori di tali veicoli nonché con imprese di noleggio/leasing o altri operatori del settore, di convenzioni dirette a garantire favorevoli condizioni di acquisto e noleggio. A tal fine riconosce ai gestori del servizio di car sharing che acquistino o noleggino un veicolo di tipo ibrido rispettivamente un incentivo o un contributo.

La misura degli incentivi e dei contributi è definita nel piano operativo di dettaglio di cui al successivo art. 8.

Il Ministero destina per i predetti incentivi e contributi la complessiva somma massima di € 200.000 (duecentomila/00), fatta salva la possibilità, previo accordo fra le Parti, di destinare ulteriori somme.

5. ICS si impegna ad installare sui propri sistemi informativi una porta applicativa, secondo le specifiche emanate dal C.N.I.P.A., al fine di consentire al Ministero l'interrogabilità dei dati relativi al servizio di car sharing, nel rispetto della normativa a tutela della privacy. A tal fine, entro sei mesi dalla sottoscrizione del presente accordo, ICS presenta per l'approvazione al Ministero un progetto relativo alle modalità operative per l'esercizio dell'accesso.

6. ICS, attraverso la Conferenza degli Assessori, definisce le priorità e le modalità di attuazione del Programma Nazionale per il Car Sharing.
7. ICS garantisce un coordinamento continuo con il Ministero, mantenendo una unità operativa distaccata presso la Direzione Salvaguardia Ambientale (di seguito DSA) al fine di facilitare e velocizzare gli adempimenti burocratici legati alla gestione del progetto.
8. Fatto salvo il caso del conseguimento degli obiettivi di cui al presente accordo, gli Enti firmatari della Convenzione ICS si impegnano a rinnovare la Convenzione, secondo le prescritte formalità, prima della naturale scadenza prevista per il 23 maggio 2010, in modo da garantire la continuità delle azioni promosse col presente accordo.

#### **ART. 5 – Soggetti beneficiari**

1. Soggetti beneficiari dei finanziamenti di cui al presente accordo sono gli Enti locali aderenti ad ICS ed i gestori del servizio di car sharing aderenti ad ICS, secondo le modalità previste negli allegati al presente accordo.
2. Tutti i gestori del servizio di car sharing che vogliono usufruire dei finanziamenti e dei contributi di cui al presente accordo devono aderire al Comitato dei Gestori di ICS, adottare le regole e le norme stabilite da ICS e rispettarne gli standard di servizio descritti nell’allegato 2 al presente accordo.

#### **ART. 6 – Incentivi per la rottamazione**

1. Al fine di potenziare gli effetti di riduzione dell’inquinamento derivanti dall’uso del servizio di car sharing, le Parti riconoscono, ai soggetti che effettuino la rottamazione di un autoveicolo ad alimentazione convenzionale, successivamente alla data di comunicazione ad ICS dell’avvenuta registrazione del presente accordo presso gli organi di controllo, il diritto a fruire di un contributo economico per i costi fissi e i costi variabili derivanti dall’utilizzo del servizio di car sharing, secondo le modalità di cui al comma seguente.
2. ICS, in accordo con i gestori del servizio di car sharing, definisce nel piano operativo di dettaglio di cui all’art. 8 i criteri e le procedure di erogazione e di gestione dei benefici previsti dal presente articolo. Entro sessanta giorni dalla data di sottoscrizione del presente accordo, ICS sottopone alla DSA un regolamento dettagliato per la sua approvazione.
3. Il Ministero destina, per le finalità di cui al presente articolo, la somma di euro 1.000.000 (un milione/00), fatta salva la possibilità, previo accordo fra le Parti, di destinare ulteriori somme.

#### **ART. 7 – Attività finanziate**

1. Le attività di car sharing oggetto del finanziamento stanziato dal Ministero col presente accordo sono individuate e descritte nel piano operativo di dettaglio che verrà predisposto da ICS.

## **ART. 8 - Piano operativo di dettaglio**

1. Il piano operativo di dettaglio descrive analiticamente le attività che saranno svolte e la destinazione delle risorse secondo le modalità di cui all'allegato 1 al presente accordo. Fissa in particolare la misura degli incentivi e dei contributi diretti all'acquisto o al noleggio di veicoli ad alimentazione ibrida di cui all'art. 4, comma 4.
2. Il piano è redatto e presentato da ICS al Ministero per l'approvazione entro novanta giorni dalla data di sottoscrizione del presente accordo.
3. Il piano è approvato con decreto del Direttore della DSA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.
4. Le successive modifiche e integrazioni al piano di dettaglio che dovessero occorrere nell'arco di validità del presente accordo sono approvate con decreto del Direttore della DSA.

## **ART. 9 - Trasferimento delle risorse**

1. Con decreto del Direttore della DSA, il Ministero, al momento dell'approvazione del presente accordo, trasferisce al Comune capofila l'intero ammontare delle somme impegnate.
2. Con decreto del Direttore della DSA che approva il piano operativo di dettaglio, il Comune capofila è autorizzato ad utilizzare il 50% delle predette somme.
3. Il Comune capofila è autorizzato ad utilizzare il restante 50% alla presentazione della rendicontazione che evidenzia l'impegno dell'80% dell'importo della prima *tranche*.
4. ICS cura l'istruttoria delle richieste di finanziamento e, verificatane la regolarità, eroga i contributi entro i termini di cui all'allegato 1.

## **ART. 10 - Rendicontazione**

1. Il Comune capofila presenta il rendiconto alla DSA, anche su supporto informatico, secondo le modalità indicate nell'allegato 1, e, comunque, entro la scadenza temporale prevista dall'art. 158 del decreto legislativo 267/2000.
2. Il medesimo Comune invia semestralmente alla DSA una relazione sullo stato di attuazione del piano redatta secondo le indicazioni di cui all'allegato 1.

## **ART. 11 - Revoca dei finanziamenti**

1. Il Ministero dispone la revoca dei finanziamenti concessi sia nel caso di mancata corrispondenza delle azioni finanziate al piano di dettaglio approvato che nel caso di mancata o sopravvenuta impossibilità di esecuzione del progetto finanziato col presente accordo. La revoca avrà effetto nei riguardi di tutti gli enti aderenti ad ICS.
2. Le risorse per cui è stata disposta la revoca, qualora già erogate, debbono essere restituite alla DSA, aumentate degli oneri accessori di legge a partire dalla data di erogazione. La

restituzione delle risorse dovrà essere eseguita dagli enti aderenti ad ICS proporzionalmente agli importi percepiti.

3. Le risorse oggetto di revoca sono gestite autonomamente dal Ministero e vengono impegnate per l'attuazione di progetti ed iniziative aventi analoghe finalità di riduzione dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare urbano.

#### **ART. 12 – Comunicazione dell'esaurimento dei fondi disponibili**

1. Allorché il Comune capofila accerti l'avvenuto impegno dell'80% delle risorse di cui all'art. 3 comma 1, ne dà formale comunicazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

#### **ART. 13 - Comitato di monitoraggio**

1. E' istituito, con decreto del Direttore della DSA, al fine di garantire l'efficienza e l'efficacia degli impegni indicati nell'accordo, un Comitato, composto da rappresentanti di ICS e del Ministero, cui spetta il compito di verificare le attività svolte ed indicare nuove eventuali esigenze nell'uso del car sharing.

2. Il Comitato predisponde periodicamente una relazione per il successivo invio alla DSA.

#### **ART. 14 - Durata**

1. L'accordo di programma resta in vigore fino all'esaurimento delle risorse finanziarie a ciò destinate dal Ministero.

2. Il Ministero si riserva in futuro di promuovere il rinnovo del presente accordo, se reputerà ancora tale strumento idoneo al raggiungimento degli obiettivi generali di risanamento dell'aria ambiente nelle aree urbane.

#### **ART. 15 – Modifica degli allegati**

1. Qualora si rendessero necessarie modifiche agli allegati tecnici al presente accordo, la conferenza degli assessori le sottopone alla DSA per la loro approvazione.

#### **ART. 16 - Clausola di salvaguardia**

1. Sono fatte salve le disposizioni di cui ai precedenti accordi e integrazioni sottoscritte fra le odiene Parti, purché non in contrasto con le disposizioni del presente atto.

**Roma, \_\_\_\_\_**

**Il Direttore Generale della DSA** \_\_\_\_\_

**Il Presidente dell'Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing** \_\_\_\_\_

*ALLEGATI 1 e 2*

**ACCORDO DI PROGRAMMA  
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO- ICS**

**Indice degli allegati all'Accordo di Programma**

**ALLEGATO 1 : NORME E REGOLE DI FUNZIONAMENTO**

1. ADESIONE AD ICS
2. DIRITTI DELL'ENTE ADERENTE
3. BUDGET E CRITERI GENERALI DI COFINANZIAMENTO
4. NATURA DEI BENEFICI EROGATI DA ICS
5. ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE
6. CRITERI DI ACCESSO AI BENEFICI PER QUEI COMUNI I CUI PROGETTI DI CAR SHARING SONO STATI SEPARATAMENTE FINANZIATI
7. FORMULAZIONE DELLA RICHIESTA
  - 7.1 Documentazione tecnico-economica
  - 7.2 Documentazione amministrativa
8. VOCI DI COSTO AMMESSE A COFINANZIAMENTO E RELATIVI METODI DI CALCOLO E DI ESPOSIZIONE
9. VALUTAZIONE DEI PROGETTI E QUANTIFICAZIONE DEL FINANZIAMENTO
  - 9.1 Ammissibilità
  - 9.2 Qualità tecnica
  - 9.3 Congruità economica
10. PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE
11. TERMINI DI DECORRENZA DEI BENEFICI E DI RENDICONTAZIONE
12. EROGAZIONE DELLE FORNITURE DI BENI E SERVIZI
13. PROCEDURA DI RENDICONTAZIONE DI ICS
14. PROCEDURA DI RENDICONTAZIONE DEI COSTI DA PARTE DEI GESTORI BENEFICIARI
15. MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI CAR SHARING
16. VERIFICA DELLA RISPONDENZA DEL SERVIZIO AGLI STANDARD QUALITATIVI E ALLE DIRETTIVE ICS
17. COMITATO DEI GESTORI

**SCHEMA 1 : CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A COSTI PIENI**

**SCHEMA 2 : CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CON CONTRIBUTI ICS**

**SCHEMA 3 : CALCOLO AMMONTARE FINANZIAMENTO E COFINANZIAMENTO**

Parte 1 : Voci di costo computabili a finanziamento di ICS;

Parte 2 : Voci di costo computabili a cofinanziamento del gestore.

**SCHEMA 4 : TABELLA DEGLI INVESTIMENTI**

**SCHEMA 5 : INDICATORI GESTIONALI**

**SCHEMA 6 : INDICATORI DI VALUTAZIONE**

**SCHEMA 7 : RENDICONTAZIONE ANNUALE ART. 158 D.LGS. 267/00**

**SCHEMA 8 : QUADRO RIEPILOGATIVO DEI FONDI ASSEGNAZI DA ICS AI SINGOLI COMUNI**

**SCHEMA 9 : MODULO DI RENDICONTAZIONE R1**

**SCHEMA 10 : MODULO DI RENDICONTAZIONE R2**

**SCHEMA 11 : MODULO DI RENDICONTAZIONE R3**

**ALLEGATO 2 : STANDARD DI SERVIZIO**

## **ALLEGATO 1** **NORME E REGOLE DI FUNZIONAMENTO DI ICS**

ICS è una Convenzione di Enti Locali costituita ai sensi dell'art. 24 della legge 142/90, poi trasfuso nell' art. 30 del D.Lgs. 267 del 18 agosto 2000, dotata di proprio Statuto e proprio Regolamento che ne definiscono gli scopi ed i principi fondamentali di funzionamento.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (di seguito Ministero) ha dotato ICS di risorse finanziarie per l'attuazione del Programma Nazionale di Car Sharing oggetto del presente Accordo.

Sono pertanto state stabilite ulteriori norme e regole di funzionamento specifiche relative all'impiego di tali fondi.

### **1 ADESIONE AD ICS**

L'adesione ad ICS è riservata agli Enti Locali interessati ed è libera e non onerosa. Per aderire gli Enti devono sottoscrivere tramite atto deliberativo il Protocollo d'Intesa del 26/1/2000 tra Ministero e Comuni, ed il presente Accordo. L'adesione degli Enti già firmatari del Protocollo d'intesa è immediata all'atto della presentazione della documentazione di adesione da parte dell'Ente alla Direzione di ICS. Per gli altri Enti l'adesione va ratificata dalla Conferenza degli Assessori e sarà a cura del Direttore l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta successiva alla presentazione della documentazione da parte dell'Ente.

### **2 DIRITTI DELL'ENTE ADERENTE**

L'Ente aderente potrà partecipare alle attività di ICS con diritto di voto ove previsto. Potrà inoltre accedere ai servizi previsti da ICS nei confronti di tutti gli Enti convenzionati.

Essi si strutturano differentemente in funzione della fase di sviluppo del progetto di car sharing in cui si trova l'Ente.

Si definisce:

**Fase 1.** La fase antecedente all'individuazione formale da parte dell'Ente del Gestore del servizio di car sharing nel proprio ambito di competenza territoriale e alla presentazione del progetto ad ICS per accedere ai benefici.

**Fase 2.** La fase posteriore all'individuazione da parte dell'Ente locale del Gestore e all'approvazione da parte di ICS del relativo progetto.

In fase 1 è previsto che i Comuni beneficino, da parte di ICS, solo dei servizi generali, quali il lavoro di progettazione per il sistema di car sharing e/o il sostegno tecnico-legale per la compilazione dei bandi di gara e per l'istruzione delle stesse o le altre necessità che l'Ente possa avere. La redazione dei progetti operativi permetterà ai Comuni di caratterizzare e quantificare il servizio da avviare, nonché di individuare il relativo Gestore. I costi in questa fase saranno a completo carico di ICS, a fronte dell'impegno da parte del Comune a realizzare il sistema di car sharing. La spesa sostenuta per la progettazione sarà contabilizzata quale beneficio a favore del Gestore a valere sui fondi destinati da ICS.

Nella fase 2, oltre ai servizi già erogabili in fase 1, a fronte dell'approvazione del progetto da parte di ICS e della sottoscrizione di apposita convenzione con il Gestore incaricato, ICS erogherà i propri benefici direttamente al Gestore come più oltre specificato.

In ogni caso restano a completo carico degli Enti aderenti tutti i gli oneri economici derivanti dalla partecipazione ai lavori di ICS.

### **3 BUDGET E CRITERI GENERALI DI COFINANZIAMENTO**

Ai sensi del presente Accordo si intende per:

finanziamento : insieme dei benefici erogati in varia natura da ICS a favore del Gestore sulla base delle risultanze della valutazione del progetto;

cofinanziamento : insieme dei fattori produttivi messi a disposizione dal Comune e/o dal Gestore tra quelli ritenuti ammissibili secondo le regole di seguito riportate.

Il documento di budget di riferimento è costituito dal piano finanziario facente parte del Piano di Dettaglio del Programma Nazionale per il Car Sharing approvato in via definitiva dal Ministero con nota protocollo IAR/12403 in data 15 settembre 2003. Le variazioni dello stesso sono deliberate dalla Conferenza degli Assessori e sottoposte al Ministero per approvazione.

Come stabilito nell'articolo 4, commi 4, e 5 il documento di budget individua quattro differenti tipologie di costi:

servizi generali a beneficio degli Enti partecipanti ad ICS (progettazione, servizi legali, gestione gare e contratti, monitoraggio, ecc.);

funzionamento della struttura;

progetti Comuni a beneficio di tutti i Gestori concordati con gli stessi e approvati dalla Conferenza degli Assessori;

benefici (rimborso delle spese sostenute per l'acquisizione dei beni e servizi previsti dal Programma Nazionale nella fase attuativa dei singoli progetti) erogati ai Gestori.

Le voci di costo di cui alla lettera a), b) e c) sono a carico del budget ICS e sono finanziate a valere sui fondi ministeriali.

I benefici direttamente erogati ai Gestori saranno cofinanziati fino ad un massimo del 50%. Variazioni della sopracitata percentuale di cofinanziamento potranno essere richieste per fondati motivi e dovranno essere deliberate dalla Conferenza degli Assessori e approvate dal Ministero.

Nel caso in cui ulteriori fondi fossero destinati dal Ministero ad ICS, il Piano di Dettaglio e il relativo quadro finanziario sono aggiornati e sottoposti all'approvazione del Ministero stesso.

### **4 NATURA DEI BENEFICI EROGATI DA ICS**

ICS eroga benefici agli Enti convenzionati e ai Gestori individuati dagli Enti convenzionati sotto forma di rimborso di spese sostenute direttamente dai Gestori per l'acquisto di beni e servizi che rispettino gli standard, le regole di funzionamento e le prescrizioni di ICS.

I beni ed i servizi rimborsabili sono i seguenti:

- a) servizi di call center / contact center (sono esclusi tutti i costi del traffico telefonico e di trasmissione dati tra cliente, call center e gestori, che restano a carico del gestore);
- b) servizi di trasmissione dati in VPN (sono compresi tutti i canoni relativi alla strumentazione e al collegamento , mentre restano esclusi quelli relativi al traffico)
- c) servizi di housing della strumentazione informatica centrale nel sito individuato in sede di Comitato dei Gestori (sono inclusi i costi di attivazione ed i canoni di uso)
- d) servizi di comunicazione, promozione, marketing diretto, studi di mercato;
- e) sistemi tecnologici per la gestione della flotta e del servizio (sia dispositivi di bordo sia di terra) (sono esclusi i costi di attivazione e di gestione delle connessioni per comunicazione dati/voce, che restano a carico del gestore);
- f) consulenza legale;
- g) consulenza tecnica e progettuale di esperti di car sharing.

Su richiesta degli Enti convenzionati e dei Gestori, e nell'ambito delle compatibilità esistenti, si potrà concordare il rimborso delle spese per differenti tipologie di beni e servizi che possano soddisfare le loro esigenze.

Qualora il Gestore lo richieda, ICS, può erogare ad esso direttamente beni o servizi.

ICS può destinare una quota del budget nazionale, previa approvazione della Conferenza degli Assessori, per la realizzazione di progetti comuni a favore dell'intero Circuito Nazionale di Car Sharing.

Tali progetti, da concordare all'interno del Comitato dei Gestori e da sottoporre all'approvazione della Conferenza degli Assessori, sono relativi a:

- a) aggiornamento del livello tecnologico (hardware, software, procedure innovative di gestione) ai fini del miglioramento del servizio a beneficio di tutti gli aderenti all'iniziativa ICS;
- b) azioni promozionali, di comunicazione e di marketing che vadano a beneficio della diffusione globale del car sharing;
- c) consulenze per l'acquisizione di beni e servizi comuni a tutti i Gestori;
- d) studi conoscitivi e progettuali a beneficio di tutti i Gestori.

Qualora la Conferenza degli Assessori ravvisi, nell'operato di singoli Gestori, elementi che vadano a beneficio di tutti i Gestori, la Conferenza degli Assessori può deliberare uno specifico riconoscimento di tale attività attraverso servizi e/o contributo economico specifico.

## 5 ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE

Per accedere alle risorse di ICS destinate ai servizi generali agli Enti, il soggetto interessato deve inoltrare richiesta scritta ad ICS che provvede ad erogare la prestazione richiesta secondo le modalità stabilite nell'Accordo. L'Ente beneficiario deve sottoscrivere dichiarazione attestante la proprietà intellettuale dei risultati di ICS e la propria volontà di operare al fine dell'avvio del servizio di car sharing sul proprio territorio.

Per accedere ai benefici erogati in fase di avvio operativo del servizio occorre che l'Ente abbia elaborato ed approvato il proprio progetto operativo ed un business plan secondo gli standard minimi definiti da ICS ed abbia affidato il compito di realizzazione del progetto stesso al Gestore individuato per l'avvio del sistema.

L'Ente convenzionato e il Gestore possono presentare domanda di accesso ai benefici di ICS secondo schema di formulazione della richiesta allegato.

Le richieste sono valutate in ordine di presentazione, e le risorse sono aggiudicate da ICS seguendo una logica "a sportello", a seguito dell'approvazione dei progetti operativi e della verifica della conformità dei progetti e dell'iter amministrativo adottati dagli Enti ai dettami previsti e agli standard ICS sulle caratteristiche del servizio.

L'ammissibilità della richiesta e la congruità della stessa sono sottoposte ad esame secondo i procedimenti ed i meccanismi di seguito dettagliati.

L'assegnazione delle risorse procede fino ad esaurimento dei fondi ministeriali assegnati ad ICS, nel rispetto delle destinazione delle risorse definita nel Piano Operativo di Dettaglio e delle deliberazioni della Conferenza degli Assessori.

Ulteriori risorse eventualmente assegnate dal Ministero (o da altri Enti) ad ICS, sono destinate al finanziamento di progetti non ancora finanziati rispettando l'ordine temporale della presentazione e dell'accettazione da parte di ICS, del progetto operativo presentato dal singolo richiedente.

Nel caso in cui ICS non disponga di risorse necessarie al finanziamento di un progetto, il singolo Ente può avviare autonomamente il proprio servizio di car sharing, che, qualora rispetti i dettami ed i vincoli sopra ricordati, può essere supportato da ICS anche successivamente all'avvio.

In ogni caso i progetti presentati saranno valutati e finanziati, qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse, secondo i criteri definiti nel presente Allegato.

Le risorse saranno assegnate secondo un criterio di cofinanziamento.

Le voci di costo che saranno ammesse quali cofinanziamento da parte dell'Ente e/o dei soggetti dall'Ente selezionati sono più oltre dettagliate. La percentuale massima di finanziamento da parte di ICS è di norma pari all'ammontare delle voci esposte dal singolo Ente e/o dai soggetti selezionati dall'Ente, e ammesse quali cofinanziamento.

Il valore del finanziamento sarà quindi al massimo pari al valore del cofinanziamento (finanziamento al 50%). Deroghe potranno essere deliberate dalla Conferenza degli Assessori su motivata richiesta.

L'ammontare del cofinanziamento dei Gestori stessi dovrà essere pari al valore dei benefici erogati da ICS al netto di eventuali oneri di IVA.

Il principio del cofinanziamento vale sull'intero valore economico, calcolato come più oltre dettagliato, e non sulla singola voce di costo. E' quindi ammissibile avere voci di costo anche totalmente a carico di ICS ed altre a totale carico del richiedente.

Il periodo impiegato per il calcolo del valore del cofinanziamento sarà di 3 anni a partire dall'avvio operativo del progetto, calcolato come definito al punto 11 (si farà quindi riferimento ai primi tre anni del business plan, come più avanti descritto).

Il finanziamento potrà essere erogato da ICS in tempi differenti, secondo le esigenze del Gestore, in un arco massimo di tempo di 5 anni dall'avvio operativo del progetto.

## **6 CRITERI DI ACCESSO AI BENEFICI PER QUEI COMUNI I CUI PROGETTI DI CAR SHARING SONO STATI SEPARATAMENTE FINANZIATI**

Alcuni tra gli Enti convenzionati di ICS hanno ricevuto, prima della costituzione di ICS stessa, finanziamenti dal Ministero relativi a progetti separati di car sharing. Qualora questi Enti volessero accedere ai benefici di ICS, rispettandone ovviamente gli standard e le direttive, ICS potrà erogarli in accordo con le seguenti regole, mirate ad equiparare tutti gli Enti aderenti alla Convenzione.

L'Ente sarà tenuto a presentare domanda di accesso ai benefici con le usuali modalità e regole di ICS. In particolare il business plan dovrà contenere tutti gli elementi di calcolo del finanziamento e del cofinanziamento. Al valore del finanziamento cui l'Ente risulta avere diritto in base al business plan presentato, sarà sottratto il valore del finanziamento ottenuto direttamente dal Ministero. Il valore residuo potrà essere erogato da ICS secondo le usuali regole e procedure.

## **7 FORMULAZIONE DELLA RICHIESTA**

La richiesta di erogazione dei benefici dovrà essere presentata congiuntamente dall'Ente convenzionato e dal Gestore individuato e dovrà contenere documentazione di tipo tecnico - economico e di tipo amministrativo.

### **7.1 Documentazione tecnico-economica**

- un progetto tecnico dettagliato del servizio nei suoi vari aspetti. Esso potrà essere svolto secondo i criteri e gli schemi del richiedente, ma dovrà contenere almeno tutte le informazioni riportate nel documento "Caratteristiche dei progetti operativi delle città per i sistemi di car sharing" approvato nella Conferenza degli Assessori di Torino dell'11 novembre 2000;
- Un business plan dettagliato dell'iniziativa, su un orizzonte temporale minimo di tre anni, e comunque fino ad almeno due esercizi successivi all'ultimo esercizio in cui è prevista erogazione di finanziamenti da parte di I.C.S. o di altri finanziamenti pubblici al Gestore. Il business plan dovrà anche contenere un conto economico e finanziario dettagliato dell'iniziativa, che potrà essere redatto in formato libero secondo le

necessità del richiedente. Questo documento sarà utilizzato per l'analisi tecnica ed economica del progetto.

- Il conto economico previsionale riclassificato riportato nello Schema 1 (che non considera gli aspetti di tipo finanziario). Questo conto dovrà essere compilato a costi pieni, cioè come se tutti i costi relativi al periodo considerato fossero a carico del Gestore. Esso andrà compilato secondo i normali criteri di formulazione dei conti economici. Questo documento sarà impiegato per la valutazione della congruità del finanziamento richiesto.
- Il conto economico previsionale riclassificato riportato nello Schema 2. Esso è identico allo Schema 1, e si ottiene deducendo da esso tutti gli oneri (di spese correnti e di ammortamenti) che non restano a carico del Gestore poiché vengono direttamente sostenute da ICS. (nel caso di spese correnti si dovranno pertanto semplicemente eliminare le somme equivalenti nell'anno della spesa; nel caso di beni strumentali acquistati si dovranno eliminare gli ammortamenti per tutto l'arco di vita del bene stesso). Ciò dà la possibilità di valutare l'incidenza dell'intervento di ICS a miglioramento del conto economico. Questo documento sarà impiegato per la valutazione della congruità del finanziamento richiesto.
- Una tabella dettagliata delle voci che il richiedente intende esporre quali cofinanziamento, e del relativo valore, suddiviso nei singoli esercizi. Nel caso in cui queste voci di costo siano investimenti, occorrerà appostare nei singoli esercizi i valori di ammortamento degli stessi. Una tabella riportante natura e valore invece delle voci di costo che si considerano a carico di ICS a titolo di finanziamento. Questa tabella andrà compilata considerando i valori di acquisto dei beni/servizi richiesti (non di ammortamento) comprensivi di IVA (Schema 3, Parte 1 e 2). Le tabelle si devono considerare correttamente compilate quando il totale della tabella del cofinanziamento è uguale (o maggiore) del totale della tabella del finanziamento ICS.
- Una tabella dettagliata del valore degli investimenti da cui sono stati desunti gli ammortamenti esposti quali cofinanziamento, ed il momento temporale della loro effettuazione (Schema 4).
- Una tabella dettagliata compilata secondo lo standard presentato nello Schema 5, riportante gli obiettivi gestionali negli anni del business plan. Gli indicatori devono essere calcolati a partire dai dati di conto economico a costi pieni (dati dello Schema 1).
- Una tabella riportante gli indicatori richiesti, che saranno utilizzati in sede di valutazione (Schema 6). Gli indicatori devono essere calcolati a partire dai dati di conto economico a costi pieni (dati dello Schema 1).
- Una descrizione dettagliata della quantità e della tipologia di benefici di cui si richiede l'erogazione da parte di ICS, completa di un programma temporale di erogazione.

Tutte le tabelle economiche (schemi) qui indicate sono solo indicativamente su un orizzonte temporale di cinque o tre anni, ma vanno compilate sul corretto arco di tempo.

## 7.2 Documentazione amministrativa

Dovranno inoltre essere indicate copie di tutti gli atti amministrativi relativi all'avvio del servizio. In particolare per gli Enti sono necessarie:

- delibere di adesione ad ICS;
- delibere di delega ad azienda strumentale, qualora il progetto sia stato affidato in carico ad un'azienda di questo tipo, e delibere degli Organi dell'azienda che comprovino l'operatività del progetto stesso;
- delibere di affidamento a terzi, corredate da eventuali documenti tecnici di gara;
- iscrizioni a bilancio e impegni di spesa, qualora il servizio comporti impegni economici da parte del Comune.

Nel caso in cui il Gestore sia un soggetto diverso dall'Ente convenzionato, occorrerà accludere:

- **delibera del Consiglio di Amministrazione (o organismo equipollente dotato di adeguati poteri) del Gestore di approvazione del progetto presentato e di assunzione dell'incarico.**

Nel caso in cui sia prevista la costituzione di apposita nuova società o Raggruppamento di imprese per la gestione, la domanda potrà essere presentata dal soggetto di riferimento nella nuova società (proprietario di maggioranza o mandatario). In tal caso sarà necessaria almeno la delibera di questo soggetto. La costituzione operativa del nuovo soggetto potrà essere posteriore all'approvazione del progetto, ma l'erogazione materiale dei benefici sarà ad essa condizionata.

La richiesta dovrà essere presentata in forma cartacea in tre copie ed elettronica presso la Presidenza o la Direzione di ICS. I termini di tempo per la valutazione del progetto decorreranno dalla data di consegna.

## **8 VOCI DI COSTO AMMESSE A COFINANZIAMENTO E RELATIVI METODI DI CALCOLO E DI ESPOSIZIONE**

Il conto economico previsionale del progetto conterrà diverse voci di costo. Alcune di esse entreranno a far parte del calcolo del valore del cofinanziamento (sulla cui base sarà poi determinato il finanziamento), altre no, e saranno valutate solo in sede tecnica.

Di seguito sono dettagliate le voci che saranno computate nel cofinanziamento e le relative regole di computo ed esposizione.

Hanno diritto ad esporre voci di costo due soggetti, anche in modo congiunto:

- Gli Enti aderenti ad ICS diretti gestori o affidatari del servizio;
- I soggetti terzi individuati dagli Enti tramite adeguate procedure di affidamento quali gestori del servizio.

Le due tipologie di soggetti potranno esporre voci di costo parzialmente diverse.

Le voci di costo relative al progetto operativo che potranno essere prese in considerazione a titolo di cofinanziamento sono le seguenti.

### Per i soli Enti:

- Costi del personale dell'Ente direttamente impegnato nel progetto sostenuti nell'arco del periodo di rendicontazione dello stesso e nel periodo pregresso fino al 27/3/98, dietro presentazione di dichiarazione formale del tempo impiegato a favore del progetto di car sharing;
- Studi specifici affidati a terzi di marketing, progettazione, ecc, strettamente attinenti il car sharing nello stesso arco temporale;
- Investimenti già operati (retroattivamente fino al 27/3/98) purché l'oggetto sia direttamente riguardante il car sharing e sia contemplato come parte integrante del progetto operativo in oggetto.

### Per gli Enti e per i soggetti terzi affidatari del servizio per conto dell'Ente stesso:

- Valore di leasing oppure di noleggio degli automezzi, nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto, al netto degli oneri derivanti dalla tassa di possesso e dall'assicurazione (qualora il contratto comprenda anche queste voci);
- Deprezzamento dei veicoli, nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto, secondo gli usuali standard, nel caso di acquisto;
- Costi di manutenzione dei veicoli, nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto, qualora contrattualmente definito a priori;

- Ammortamento dell'equipaggiamento elettronico ed informatico (qualora fornito autonomamente dall'Ente/gestore) per la gestione della flotta e del servizio, nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto, secondo gli usuali standard;
- Costi di manutenzione della strumentazione, nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto (qualora non fornita da ICS);
- Ammortamento di altri eventuali investimenti in strumentazione o attrezzature necessarie all'avvio del progetto e correlate direttamente all'impiego all'interno del progetto stesso, nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto (ad es. attrezzaggio call center qualora non fornito da ICS, attrezzaggio dei parcheggi, attrezzaggio e arredo dei punti di contatto con i clienti, strumentazione informatica di tipo amministrativo e gestionale, strumentazione di officina, impianti di lavaggio, ecc.);
- Costi sostenuti per il funzionamento del call center (qualora non sostenuti da ICS);
- Costi per indagini di mercato, promozione, marketing e comunicazione sostenuti nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto (qualora non sostenuti da ICS);
- Costi di consulenza e prestazioni professionali (legale, tecnica, amministrativa, ecc.) per prestazioni direttamente legate al progetto sostenuti nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto;
- Costi per la formazione del personale sostenuti nell'arco del periodo di rendicontazione del progetto.

Gli ammortamenti andranno calcolati:

- Su 5 anni con criterio lineare per gli automezzi;
- Su 5 anni con criterio lineare per la strumentazione elettronica, informatica e il software;
- Secondo gli usuali criteri civilistici (ammortamenti non accelerati) per arredi, mobilio, opere e impianti.

Gli investimenti in tecnologie di gestione dei veicoli e delle flotte ed in servizi di call center e di comunicazione/promozione (cioè quelle tipologie di beni e servizi che potranno essere direttamente forniti da ICS) saranno ammissibili solo qualora i prodotti ed i servizi acquistati dal richiedente (sia esso Gestore o Comune) rispettino standard e prescrizioni di ICS in merito.

Gli investimenti in tecnologie di gestione dei veicoli e delle flotte ed in servizi di call center e di comunicazione/promozione (cioè quelle tipologie di beni e servizi che potranno essere rimborsati da ICS) saranno ammissibili solo qualora i prodotti ed i servizi acquistati dal richiedente (sia esso Gestore o Comune) rispettino standard e prescrizioni di ICS in merito.

Non potranno in alcun modo essere esposti quali cofinanziamento fondi erogati da Ministeri o altri finanziamenti nazionali di qualsiasi genere.

## **9 VALUTAZIONE DEI PROGETTI E QUANTIFICAZIONE DEL FINANZIAMENTO**

ICS valuterà i progetti presentati in termini di:

- ammissibilità
- qualità tecnica
- congruità economica.

Il processo di valutazione sarà di norma contenuto nell'arco di 60 giorni dalla data di presentazione della documentazione completa di progetto di cui al punto 7 del presente Allegato.

ICS, a sua discrezione, potrà avvalersi per la valutazione dei progetti di esperti appositamente incaricati.

Il risultato del processo di valutazione sarà reso pubblico durante la Conferenza degli Assessori cui sarà iscritta la relativa pratica di erogazione dei benefici.  
La valutazione sarà condotta secondo il seguente schema.

### **9.1 Ammissibilità**

Saranno dichiarati ammissibili i progetti che soddisfino tutti i requisiti di tipo amministrativo riportati al par. 7.2.

### **9.2 Qualità tecnica**

I progetti dovranno comunque soddisfare gli "Standard ICS". A partire da questa condizione minima, sarà poi data una valutazione della qualità tecnica della proposta che prenderà in esame i seguenti parametri:

- chiarezza di identificazione del target di mercato e piano di marketing/promozione (definizione del servizio, pricing, acquisizione clienti, cooperazione con altri partner – ad es. aziende di trasporto pubblico, commercianti, associazioni, ecc - piano di sviluppo in relazione alle misure di marketing pianificate);
- dislocazione dei parcheggi sul territorio e loro sistemazione;
- front end con il cliente (gestione prenotazioni, emergenze, sinistri, reclami, fatturazione, incasso);
- gestione manutenzione e piano di rinnovo dei veicoli;
- gestione dei sistemi tecnologici (affidabilità e sicurezza);
- adeguatezza del rapporto tra aspetti e qualitativi del progetto e servizio reso (valutazione qualitativa);
- adeguatezza dell'assetto finanziario in relazione agli obiettivi di servizio e di sviluppo dell'attività.

I progetti, per essere considerati ammissibili a finanziamento, dovranno essere giudicati sufficienti sotto ognuno di questi profili.

Il processo di valutazione potrà essere condotto in modo negoziale. ICS potrà proporre cambiamenti e/o integrazioni che, qualora accettati dal richiedente, diventeranno vincolanti quali parti integranti del progetto presentato.

### **9.3 Congruità economica**

Sulla base del conto economico riclassificato riportato nello Schema 3, sono calcolati i valori degli indicatori di cui allo Schema 6. Essi dipendono dalle ipotesi gestionali fatte nel business plan, e determinano il conto economico. Sulla base dei valori di questi indicatori viene condotta un'analisi di congruità.

#### ➤ CASO A

Se tutti i parametri sono giudicati nella norma la richiesta è ritenuta congrua. In questo caso il valore del finanziamento è calcolato sommando il valore di tutte le voci ammesse a cofinanziamento risultanti dal conto economico riclassificato così come presentato dal richiedente.

#### ➤ CASO B

Qualora alcuni indicatori eccedano i limiti della normalità, il conto economico viene ricalcolato impiegando valori di riferimento standard degli indicatori. Il valore del finanziamento è calcolato sommando il valore di tutte le voci ammesse a cofinanziamento risultanti dal conto economico riclassificato ricalcolato con l'impiego dei parametri di riferimento.

Anche il processo di valutazione economica potrà essere condotto in modo negoziale. ICS potrà proporre cambiamenti e/o integrazioni che, qualora accettati dal richiedente, diventeranno vincolanti quali parti integranti del progetto presentato.

I benefici saranno comunque assegnati nel rispetto delle regole di suddivisione delle risorse stabilite dalla Conferenza degli Assessori e qualora le risorse disponibili lo permettano.

ICS applicherà le regole descritte nel presente documento secondo criteri di equità, riservandosi comunque il merito della valutazione globale, che sarà insindacabile.

Qualora il richiedente non ritenga soddisfacente i risultati del processo di valutazione potrà richiederne revisione mediante comunicazione formale (raccomandata a/r) entro 15 giorni dalla data della discussione della pratica in Conferenza degli Assessori. In seguito a ciò ICS nominerà un esperto indipendente con cui condurrà un ulteriore verifica in contraddittorio con il richiedente. Il risultato di questa ulteriore istruttoria sarà considerato definitivo.

## **10 PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE**

Una volta definito l'ammontare del finanziamento spettante al singolo richiedente, l'assegnazione formale dei benefici avviene, a valle dell'istruttoria tecnica sopra descritta, con deliberazione della Conferenza degli Assessori su proposta del Direttore.

In caso di approvazione il Gestore sigla con ICS apposita convenzione che definisce i termini contrattuali di erogazione dei benefici. Il soggetto firmatario della convenzione deve necessariamente essere il soggetto giuridico gestore, quindi, nel caso di soggetto non ancora legalmente costituito al momento della delibera della Conferenza degli Assessori, occorrerà attendere la costituzione del nuovo soggetto giuridico per la sottoscrizione. In ogni caso la sottoscrizione della convenzione deve avvenire nel termine massimo di 6 mesi dalla delibera della Conferenza degli Assessori. Trascorso tale termine decade automaticamente il diritto ai benefici assegnati, ed i fondi riservati potranno essere riutilizzati da ICS a favore di altri Enti richiedenti. Il Gestore dovrà inoltre, preliminarmente alla sottoscrizione della convenzione, prestare garanzia fidejussoria esecutibile a prima chiamata a favore di ICS di tipo bancario o assicurativo per un ammontare pari al valore dei benefici deliberati da ICS a suo favore. La durata deve coprire una durata di almeno 6 mesi dopo la fine del periodo di erogazione dei benefici da parte di ICS.

La delibera di assegnazione delle risorse sarà resa esecutiva, una volta che sussistano le condizioni sopra esposte, mediante determinazione del Direttore.

## **11 TERMINI DI DECORRENZA DEI BENEFICI E DI RENDICONTAZIONE**

ICS potrà erogare benefici a favore del Gestore solo una volta sottoscritta la convenzione ed emanata la corrispondente determinazione. Solo in caso di specifica delibera della Conferenza degli Assessori, come sopra definito, potranno essere rimborsati ai Gestori costi sostenuti nel periodo tra la delibera della Conferenza degli Assessori e la stipula della convenzione.

Il lasso di tempo entro cui il Gestore potrà impiegare le risorse messe a disposizione di ICS è di cinque anni dalla data di sottoscrizione della convenzione.

Il termine da cui decorreranno i tempi di rendicontazione è parimenti quello della sottoscrizione della convenzione.

Il Gestore potrà rendicontare però tutti i costi sostenuti dal momento della delibera della Conferenza degli Assessori fino a cinque anni dopo la data di sottoscrizione della convenzione.

Il Gestore potrà presentare ad ICS motivata richiesta di spostamento dei termini di inizio del progetto o di termine della rendicontazione. La decisione in merito a tali spostamenti sarà adottata dalla Conferenza degli Assessori.

## 12 EROGAZIONE DEI BENEFICI AI GESTORI

### 12.1 *Procedure di rimborso*

ICS eroga i propri benefici a favore dei Gestori mediante rimborso delle spese sostenute dai Gestori medesimi, al netto dell'IVA, per l'acquisto dei beni e servizi previsti.

La natura dei benefici rimborsabili è quella descritta al punto 4 del presente Allegato; il Gestore può richiedere forniture di tipo diverso, che ICS si riserva di valutare e soddisfare compatibilmente con il rispetto degli standard ed i vincoli di tipo normativo ed economico, a suo insindacabile giudizio.

Tutte le forniture e prestazioni di cui si richiede il rimborso devono rispettare gli standard, le regole e le normative di ICS.

Il Gestore può richiedere l'erogazione dei benefici nei tempi ritenuti più opportuni durante tutto il periodo del progetto. Anche la composizione dei benefici richiesti può essere, di volta in volta, concordata con ICS per soddisfare al meglio le esigenze operative del Gestore, sempre nel rispetto delle procedure e dei vincoli dell'Accordo.

La procedura di rimborso è la seguente.

I Gestori che richiedano il rimborso di una spesa di natura compresa tra quelle rimborsabili da ICS devono inviare ad ICS copia della fattura stessa debitamente quietanzata dal fornitore con la documentazione del bene o del servizio acquisito che dimostri il rispetto di standard, regole e prescrizioni di ICS. La liquidazione è inoltre sottoposta a verifica di congruità economica, sulla base dei prezziari dei contratti a suo tempo stipulati da ICS, ove applicabile o attraverso indagini dirette di mercato, consultazione di esperti e quanto altro sia ritenuto necessario.

ICS può a sua discrezione effettuare controlli anche mediante sopralluoghi sul posto, colloqui con i fornitori, analisi dei documenti contabili ecc. Qualora nulla osti, il rimborso è direttamente effettuato da ICS mediante atto di trasferimento del costo sostenuto dal Gestore al netto di IVA sul conto corrente bancario indicato dal Gestore stesso. Le spese bancarie sono a carico del Gestore.

Qualora le spese sostenute dai Gestori presentino elementi di difformità o incongruità rispetto agli standard e alle prescrizioni di ICS, essi saranno segnalati al Gestore che, se possibile vi porrà rimedio e, in tal caso, la spesa sarà rimborsata nei termini di cui sopra una volta verificatane l'ammissibilità.

Qualora invece gli elementi di difformità non siano eliminabili o comunque non vengano eliminati, la spesa non è rimborsata e ICS ne da adeguata comunicazione al Gestore.

Nel caso, a seguito della comunicazione, il Gestore non proceda a eliminare le difformità, ICS attiva le procedure di infrazione di cui al punto 17 del presente Allegato.

Non sono rimborsabili le spese sostenute dai Gestori per le quali ICS rilevi incongruità economiche.

I rapporti tra Gestori ed ICS per quanto attiene al godimento dei benefici erogati sono regolati dalla apposita convenzione e dall'atto integrativo stipulato.

Il Gestore sottoscrive un impegno a cedere, senza oneri aggiunti, i beni inventariabili acquistati con il contributo di ICS ad un eventuale nuovo Gestore a cui l'Ente aderente decidesse di affidare il servizio di car sharing. In caso di cessazione del servizio i beni degli stessi sono trasferiti senza alcun onere ad ICS o al Comune titolare del finanziamento.

### 12.2 *Progetti Comuni a Beneficio dell'intero Circuito Nazionale*

ICS può finanziare, a valere sul budget, nazionale specifici progetti a beneficio dell'intero Circuito Nazionale di Car Sharing e di tutti i suoi Gestori, come specificato al punto 4 del presente allegato.

Tali progetti sono individuati dal Comitato dei Gestori, sulla base di una istruttoria sugli aspetti tecnici ed economici, tramite approvazione a maggioranza assoluta. I progetti così individuati sono sottoposti all'approvazione di ICS e, successivamente all'approvazione della Conferenza degli Assessori.

Per la fase di istruzione dei progetti il Comitato dei Gestori può avvalersi del contributo di ICS, del personale dei Gestori stessi, di consulenze professionali, i cui oneri possono essere sostenuti direttamente da ICS o dai Gestori o dalla struttura operativa unitaria di cui all'articolo 5, comma 6 dell'Accordo e successivamente rimborsate da ICS.

Per la realizzazione di tali progetti ICS può procedere alla gestione diretta degli stessi, tramite l'acquisizione dei beni e dei servizi necessari o, in alternativa, delegare a specifici Gestori o alla struttura unitaria operativa di cui all'articolo 5, comma 6 dell'Accordo. In tal caso ICS rimborsa direttamente le spese sostenute dai Gestori individuati o dalla loro struttura operativa unitaria, ferme restando le verifiche di congruenza ed il rispetto delle norme e delle prescrizioni dettate dall'Accordo.

In entrambi i casi, per ognuno dei progetti avviati, il Comitato dei Gestori nomina un responsabile di progetto, scelto tra il personale dei Gestori, il cui compenso non comporta oneri aggiuntivi al budget di ICS. Tale responsabile ha, per conto di tutti i Gestori, il compito di accettare la fornitura e approvare le fatture. ICS controlla la regolarità formale e sostanziale di tutti gli atti.

### **13 PROCEDURA DI RENDICONTAZIONE DI ICS**

Con cadenza semestrale ICS, in veste del Comune di Modena quale Ente capofila, presenterà al Ministero una relazione gestionale sul progetto, che conterrà anche il rendiconto di tutti i costi sostenuti a valere sui fondi erogati dal Ministero stesso, sia per il proprio funzionamento sia a favore degli Enti convenzionati e dei Gestori.

Con cadenza annuale ICS trasmetterà al Ministero, ai sensi dell'art. 158 del D.Lgs. 267/00, una rendicontazione delle attività svolte che, oltre alla dimostrazione contabile della spesa evidenzia l'efficacia e l'efficienza delle iniziative intraprese, unitamente alla copia della rendicontazione presentata dai Gestori come previsto dall'art. 14 del presente allegato.

Il formato di tale rendicontazione concordata tra il Ministero ed ICS è previsto dagli allegati Schemi 7 e 8.

In assenza di osservazioni da parte del Ministero entro 60 giorni dalla data di presentazione della documentazione di rendiconto, essa si considera approvata.

Tutta la documentazione contabile originale è depositata presso il Comune di Modena, ed il Ministero potrà accedervi su semplice richiesta.

### **14 PROCEDURA DI RENDICONTAZIONE DEI COSTI DA PARTE DEI GESTORI BENEFICIARI**

Con cadenza annuale e nei termini descritti al punto 10, il Gestore beneficiario presenta ad ICS rendiconto dei costi sostenuti ammessi a cofinanziamento, accompagnato da una relazione sull'andamento della gestione e da dichiarazione sostitutiva di atto notorio, sottoscritta dal legale rappresentante del Gestore, attestante la veridicità dei dati e l'attinenza delle spese esposte al progetto di car sharing.

In caso di approvazione, il valore della garanzia prestata dal beneficiario ad ICS potrà diminuire ad ogni annualità di un valore pari al minore tra:

- il valore della quota di cofinanziamento giustificata dal beneficiario nell'anno
- il valore dei benefici erogati da ICS nell'anno stesso.

I documenti di rendicontazione dovranno pervenire ad ICS entro 60 giorni dalla scadenza del termine periodico di rendicontazione. La mancata presentazione o la resa di

dichiarazioni false potrà essere motivo di escusione delle garanzie prestate e di rescissione della Convenzione.

Le voci di costo che il Gestore/l'Ente dovrà rendicontare sono quelle riportate al punto 8 del presente allegato. Il rendiconto presentato dovrà fare riferimento nella struttura al business plan presentato in sede progettuale.

Le modalità di rendicontazione saranno le seguenti.

1. Costi del lavoro (solo per gli Enti Associati).

Per ognuno dei dipendenti coinvolti nel progetto andranno dichiarati i seguenti elementi:

- Nome del dipendente
- Numero delle ore
- Periodo in cui sono state erogate le prestazioni
- Costo orario
- Valore totale rendicontato secondo il modulo R1 riportato nello Schema 9.

Il modulo andrà sottoscritto dal Dirigente Responsabile del Progetto e dal Dirigente Responsabile della Contabilità.

2. Costi esterni (per tutti i beneficiari).

Sono quelli documentabili tramite fattura o documento equipollente. Saranno contabilizzate solo le fatture liquidate nel periodo di riferimento. Le fatture andranno raggruppate per voci di costo con il criterio impiegato nel business plan approvato. Per ogni fattura andranno dichiarati i seguenti elementi:

- Voce di costo del business plan
- Percettore
- Natura della prestazione
- Estremi fattura
- Valore senza IVA
- Valore con IVA
- Estremi della liquidazione

I valori andranno poi sommati per singole voci di costo e in totale.

Si utilizzerà il modulo R2 riportato nello Schema 10, che andrà firmato dal legale rappresentante del Beneficiario e da un "certificatore indipendente", che nel nostro caso può essere individuato nel Presidente del Collegio Sindacale dell'Azienda.

3. Ammortamenti (per tutti i beneficiari).

Sono legati ai beni acquistati. Sono documentabili attraverso la fatturazione dell'acquisto e i registri dei cespiti. Per ogni singolo bene acquistato andranno dichiarati i seguenti elementi:

- Natura del bene
- Numero o identificativo di inventario
- Fornitore
- Estremi fattura
- Valore iscritto a cespita
- Data di acquisto
- Tempo di ammortamento
- Quota di ammortamento nell'anno

Devono essere applicati i criteri per il calcolo dell'ammortamento definiti nel documento ICS sopra citato.

Si utilizzerà il modulo R3 (Schema 11), che andrà firmato come sopra riportato.

Non è richiesto di allegare i documenti contabili alla rendicontazione. Essi però dovranno essere accessibili ad ogni richiesta di ICS e del Ministero (o di altri soggetti abilitati) per un periodo di tempo di almeno cinque anni dal termine del progetto.

## **15 MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI CAR SHARING**

ICS ed i Gestori forniranno al Ministero tutti i dati necessari per valutare l'efficacia e l'efficienza dei servizi avviati ed in generale del Programma nel suo insieme.

I Gestori si impegnano a fornire ad ICS e al Ministero i dati che saranno richiesti per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio.

Le attività di monitoraggio saranno attuate mediante metodologie qualitative e quantitative. La diffusione del servizio, le caratteristiche del suo impiego e le variabili economiche ad esso connesse saranno rilevate mediante l'impiego di indicatori significativi rilevati in collaborazione con i Gestori ed impiegando gli strumenti tecnologici sviluppati.

Il monitoraggio di questi indicatori sarà svolto in continuo su tutto il servizio erogato.

A complemento di queste valutazioni quantitative saranno condotte indagini qualitative presso l'utenza, attraverso indagini dirette e interviste per valutare il grado di gradimento del servizio, individuarne punti di forza e di debolezza, valutarne le potenzialità e gli sviluppi, e delineare i vari profili di utenza.

Tutte le informazioni raccolte saranno elaborate secondo tre criteri principali:

- Il primo mirato a valutare sulla base dei dati qualitativi e quantitativi acquisiti i risultati in termini ambientali, proiettati anche in funzione delle potenzialità di sviluppo del servizio.
- Il secondo mirato a valutare il servizio dal punto di vista gestionale ed economico. Questa analisi terrà conto di tutte le caratteristiche di impiego qualitativo e quantitativo del servizio, la qualità percepita da parte degli utenti, le caratteristiche delle politiche adottate dai singoli gestori, il contesto locale, gli effetti ottenuti sulle abitudini di mobilità degli utenti.
- Il terzo criterio di monitoraggio, indirizzato verso i singoli Gestori, sarà mirato a raccogliere informazioni relative all'uso delle risorse erogate da ICS e ai relativi punti di forza e di debolezza, al fine di individuare i possibili miglioramenti, gli elementi chiave di successo e le necessità di coordinamento e standardizzazione che dovranno essere soddisfatte nel futuro.

## **16 VERIFICA DELLA RISPONDENZA DEL SERVIZIO AGLI STANDARD QUALITATIVI E ALLE DIRETTIVE ICS**

Il marchio del circuito nazionale ICS rappresenta un rilevante investimento materiale ed immateriale che va difeso e valorizzato nell'interesse contemporaneamente della Pubblica Amministrazione e di tutti i Gestori aderenti al circuito stesso.

Esso deve diventare garanzia di qualità per l'utente e patrimonio dei Gestori, che hanno tutto l'interesse a preservarlo e qualificarlo.

E' importante quindi garantire al Ministero, a tutti i Gestori e alle Pubbliche Amministrazioni che sia fatto un uso proprio del marchio da parte di tutti e che siano osservate le regole stabilite per il servizio.

ICS potrà quindi, come previsto da statuto, svolgere verifiche in merito al rispetto da parte dei Gestori degli standard e delle direttive ICS.

Sono oggetto di verifica da parte di ICS:

- La rispondenza del servizio offerto agli standard di servizio ICS deliberati dalla Conferenza degli Assessori;
- La rispondenza alle direttive ICS della politica di uso del marchio del circuito nazionale da parte del Gestore;
- L'adozione da parte del Gestore dei Contratti Unici Nazionali per gli Utenti;

- La rispondenza alle specifiche tecniche e funzionali degli apparati tecnologici e del servizio di call center solo nel caso in cui il Gestore si avvalga di proprie tecnologie e strutture per questi aspetti.

Ogni Gestore è tenuto, con un anticipo di almeno 15 giorni dall'attivazione del servizio, a fornire ad ICS tutte le informazioni sull'attuazione del proprio servizio relative al rispetto degli standard ICS e sull'aderenza rispetto al progetto operativo approvato.

ICS potrà verificare, nei tempi che riterrà più opportuni, le caratteristiche del servizio e i punti di cui sopra. Nel caso in cui si riscontrino difformità marginali rispetto agli standard e alle regole, ICS inviterà il Gestore a porre rimedio entro un lasso di tempo definito tra le parti in funzione del tipo di problema riscontrato. Nel caso in cui sussistano gravi inadempienze o difformità tali da prefigurare un servizio sostanzialmente diverso dagli standard ICS, ICS comunicherà al Gestore la mancata autorizzazione ad esercire il servizio impiegando il marchio del circuito nazionale. ICS comunicherà contestualmente al Gestore il lasso di tempo entro cui egli sarà tenuto ad adeguarsi agli standard, e all'Ente Titolare del Contratto di Servizio e alla Conferenza degli Assessori la situazione venutasi a creare. Qualora entro i limiti di tempo fissati il Gestore provveda ad adeguare il servizio che a valle di un controllo ICS risulti adeguato, ICS comunicherà il fatto a tutti gli interessati di cui sopra autorizzando l'uso del marchio da parte del Gestore. In caso contrario il fatto sarà portato all'ordine del giorno della Conferenza degli Assessori, cui sarà invitato anche il Gestore in causa. Essa delibererà di conseguenza in merito al rapporto contrattuale in essere con il Gestore.

ICS potrà svolgere controlli di questo genere anche a servizio avviato, su propria iniziativa o a seguito di segnalazioni da parte di utenti e Enti Titolari del Contratto di Servizio, per tutta la durata del progetto.

Nel caso in cui si riscontrino mancanze o difformità si procederà in modo analogo a quello sopra descritto.

I controlli potranno essere svolti tramite visite in loco, analisi di documentazione, colloqui e indagini, che potranno essere condotte dal Direttore di ICS o da tecnici da lui incaricati. Le eventuali maggiori spese (ad esempio rifacimento di materiale già prodotto che non risultasse a standard) che i Gestori Locali dovessero sostenere per adeguare il proprio servizio agli standard ICS, non potranno essere contabilizzate a cofinanziamento.

## 17 COMITATO DEI GESTORI E LORO STRUTTURA UNITARIA PER LA GESTIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE

E' istituito, nell'ambito di ICS, un organismo denominato Comitato dei Gestori, che raccoglie un rappresentante formalmente designato per ognuno dei Gestori del circuito nazionale. Ogni Gestore ha diritto ad essere rappresentato dal momento della sottoscrizione della Convenzione con ICS.

Il Comitato dei Gestori, quale organo riconosciuto in seno ad ICS con delibera della Conferenza degli Assessori del 22 febbraio 2002, istituirà una struttura operativa unitaria al fine di attuare quanto previsto dal Programma Nazionale di Car Sharing, contribuendo a definirne strategie e vincoli, nel rispetto del presente Accordo e degli obiettivi in esso individuati e si occupa di:

- a) trattare tutti i temi di natura tecnica e gestionale e di interesse comune tra più gestori al fine di coordinare e standardizzare al massimo le soluzioni in tal senso;
- b) sottoporre alla Conferenza degli Assessori e al Direttore, secondo le competenze temi sui quali prendere decisioni di competenza specifica di ICS (standard, iniziative da promuovere a livello nazionale, ecc.);
- c) sottoporre ad ICS soluzioni tecnologiche e organizzative finalizzate a possibili evoluzioni del servizio;

- d) intraprendere azioni comuni di diffusione e promozione del car sharing, di ricerca e studio ecc;
- e) definire i progetti nazionali di sviluppo comune a beneficio di tutti i Gestori che saranno sottoposti alla Conferenza degli Assessori per approvazione;
- f) definire le linee guida ed i mandati operativi delle attività della struttura unitaria operativa che i Gestori si daranno, vigilandone anche sull'attuazione;
- g) elaborare strategie commerciali e operative nel rispetto delle comuni esigenze dei Gestori;
- h) assumere direttamente decisioni relative alle materie di interesse dei Gestori, che non siano di esclusiva pertinenza della Conferenza degli Assessori;
- i) indirizzare e supportare l'attivazione del servizio da parte di nuovi Gestori, garantendo il rispetto degli standard del circuito nazionale.

Il Comitato dei Gestori è presieduto dal Direttore di ICS. Il Comitato può esprimere voto solo sulle materie di sua competenza e nei limiti degli scopi dell'organismo. Le modifiche alle regole di funzionamento del Comitato sono demandate a eventuali successive delibere della Conferenza degli Assessori.

Il Comitato dei gestori ha, nei confronti di ICS e della Conferenza degli Assessori, ruolo propositivo e consultivo, mentre ha ruolo di indirizzo e controllo nei confronti della struttura operativa unitaria istituita dai Gestori ai sensi del comma 6 dell'articolo 5, per l'attuazione del Programma.

Le decisioni o gli orientamenti del Comitato non sono in alcun modo vincolanti per ICS e per la Conferenza degli Assessori.

La struttura unitaria dei Gestori svolge i seguenti compiti:

- attuare in modo unitario tra tutti i Gestori i progetti individuati dal Comitato dei Gestori,
- provvedere all'espletamento congiunto di procedure di selezione di fornitori o di acquisti, nel rispetto delle norme e degli standard del Circuito Nazionale ICS.

**SCHEMA 1**  
**Conto economico riclassificato a costi pieni**

<b>CONTO ECONOMICO PREVISIONALE RICLASSIFICATO (A COSTI PIENI)</b>		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	TOTALE
<b>VARIAZIONI DI SCALA</b>							
Numero utenti							n.a
Rapporto utenti/veicolo							n.a
Numero veicoli							n.a
km/veicolo <sup>13</sup>							n.a
Ore/veicolo							n.a
Numero dipendenti							n.a
<b>RICAVI</b>							
Iscrizioni							0
Quote annue							0
Quote orarie							0
Quote chilometriche							0
<b>TOTALE RICAVI</b>		0	0	0	0	0	0
<b>COSTI OPERATIVI</b>							0
Gestione e amministrazione							0
Personale							0
Marketing, progettazione, promozione							0
Pulizia							0
Carburante							0
Assicurazione e tasse							0
Costi di parcheggio							0
Consulenze professionali							0
Card distribuite							0
Costi telefonici e trasmissione dati							0
Costi servizi di call center							0
Costi di formazione							0
TOT		0	0	0	0	0	0
<b>MANUTENZIONI</b>							0
Manutenzione sistema centrale gestione							0
Manutenzione e riparazione veicoli							0
Manutenzione attrezzatura di bordo							0
Manutenzione aree parcheggio, segnaletica, ecc							0
TOT		0	0	0	0	0	0
<b>AMMORTAMENTI</b>							0
Ammortamento sistema centrale gestione							0
Ammortamento flotta veicoli							0
Ammortamento attrezzatura di bordo							0
Ammortamento sistemi informatici gestionali							0
Ammortamento impianti							0
Ammortamento attrezzature parcheggi e punti clienti							0
Altri ammortamenti							0
TOT		0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE COSTI</b>		0	0	0	0	0	0
<b>REDITTO OPERATIVO</b>		0	0	0	0	0	0

**SCHEMA 2**  
**Conto economico riclassificato con contributi ICS**

<b>CONTO ECONOMICO PREVISIONALE RICLASSIFICATO (SENZA CONTRIBUTI)</b>						
	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	TOTALE
<b>VARIAZIONI DI SCALO</b>						
Numero utenti						n.a
Rapporto utenti/veicolo						n.a
Numero veicoli						n.a
km/veicolo <sup>13</sup>						n.a
Ore/veicolo						n.a
Numero dipendenti						n.a
<b>RICAVI</b>						
Iscrizioni						0
Quote annue						0
Quote orarie						0
Quote chilometriche						0
<b>TOTALE RICAVI</b>	0	0	0	0	0	0
<b>COSTI OPERATIVI</b>						
Gestione e amministrazione						0
Personale						0
Marketing, progettazione, promozione						0
Pulizia						0
Carburante						0
Assicurazione e tasse						0
Costi di parcheggio						0
Consulenze professionali						0
Card distribuite						0
Costi telefonici e trasmissione dati						0
Costi servizi di call center						0
Costi di formazione						0
TOT	0	0	0	0	0	0
<b>MANUTENZIONE</b>						
Manut. sistema centrale gestione						0
Manutenzione e riparazione veicoli						0
Manutenzione attrezzatura di bordo						0
Manutenzione aree parcheggio, segnaletica, ecc						0
TOT	0	0	0	0	0	0
<b>AMMORTAMENTI</b>						
Ammortamento sistema centrale gestione						0
Ammortamento flotta veicoli						0
Ammortamento attrezzatura di bordo						0
Ammortamento sistemi informatici gestionali						0
Ammortamento impianti						0
Ammortamento attrezzature parcheggi e punti clienti						0
Altri ammortamenti						0
TOT	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE COSTI</b>	0	0	0	0	0	0
<b>REDDITO OPERATIVO</b>	0	0	0	0	0	0

**SCHEMA 3**  
**Calcolo ammontare finanziamento e cofinanziamento**

**Parte 1**

<b>VOCI DI COSTO COMPUTABILI A FINANZIAMENTO DI ICS</b>				
	<b>Anno 1</b>	<b>Anno 2</b>	<b>Anno 3</b>	<b>TOTALE</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>				
Marketing, progettazione, promozione				0
Consulenze professionali				0
Card distribuite				0
Costi servizi di call center				0
Costi di formazione				0
TOT	0	0	0	0
<b>MANUTENZIONI</b>				
Manutenzione sistema centrale gestione				0
Manutenzione attrezzatura di bordo				0
TOT	0	0	0	0
<b>BENI DI INVESTIMENTO</b>				
Costo sistema centrale gestione				0
Costo attrezzatura di bordo				0
Altro (specificare)				0
TOT	0	0	0	0
<b>TOTALE COSTI</b>	0	0	0	0

**Segue**

**SCHEMA 3**  
**Calcolo ammontare finanziamento e cofinanziamento**

**Parte 2**

<b>VOCI DI COSTO COMPUTABILI A COFINANZIAMENTO DEL GESTORE</b>		<b>Anno 1</b>	<b>Anno 2</b>	<b>Anno 3</b>	<b>TOTALE</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>					
Marketing, progettazione, promozione					0
Consulenze professionali					0
Card distribuite					0
Costi servizi di call center					0
Costi di formazione					0
TOT		0	0	0	0
<b>MANUTENZIONE</b>					
Manutenzione sistema centrale gestione					0
Manutenzione e riparazione veicoli					0
Manutenzione attrezzatura di bordo					0
Manutenzione aree parcheggio, segnaletica, ecc					0
TOT		0	0	0	0
<b>AMMORTAMENTI</b>					
Ammortamento sistema centrale gestione					0
Ammortamento flotta veicoli					0
Ammortamento attrezzatura di bordo					0
Ammortamento sistemi informatici gestionali					0
Ammortamento impianti					0
Ammortamento attrezzature parcheggi e punti clienti					0
Altri ammortamenti					0
TOT		0	0	0	0
<b>TOTALE COSTI</b>		0	0	0	0

**SCHEMA 4**  
**Tabella degli investimenti**

<b>TABELLA DEGLI INVESTIMENTI</b>				
	<b>Anno 1</b>	<b>Anno 2</b>	<b>Anno 3</b>	<b>TOTALE</b>
<b>SISTEMA INFORMATICO/ELETTRONICO</b>				
Acquisto sist. centr. gest. (€) <sup>2</sup>				0
Vita tecnica sist. centr. gest. (anni)				n.a
Ammort. sist. centrale gest. (€/anno)				0
Manut. e agg. sist. centr. gest. (€/anno)				0
Acquisto unità di bordo (€)				0
Vita tecnica unità di bordo (anni)				0
Ammort. attrezzatura (€/anno*veic.)				n.a
Numero unità di bordo				n.a
Ammortamento totale unità di bordo (€/anno)				n.a
Manut. e agg. unità di bordo (€/anno)				0
<b>SISTEMA INFORMATICO DI GESTIONE</b>				
Acquisto sistemi informatici (€)				0
Vita tecnica sist. Inform.. (anni)				0
Ammort. sist. informatico (€/anno)				n.a
Manut. e agg. sist. informatico (€/anno)				0
<b>ATTREZZAGGIO PARCHEGGI / PUNTI CLIENTI</b>				
Numero parcheggi				0
Investimento parcheggi (€)				n.a
Vita tecnica attr. parcheggi (anni)				0
Ammortamento attrezzaggio parcheggi (€/anno)				n.a
Numero punti contatto clienti				0
Investimento punti contatto clienti (€)				n.a
Vita tecnica attr. punti clienti (anni)				0
Ammortamento attrezzaggio punti clienti (€/anno)				n.a
<b>FLOTTA</b>				
Numero veicoli				0
Investimento veicoli (€)				n.a
Valore medio pesato veicoli (€)				0
Vita tecnica veicoli (anni)				n.a
Ammortamento veicoli (€/anno)				n.a
Manutenzione e riparazione (€/anno)				0
<b>IMPIANTI</b>				
Investimento impianti (€)				0
Vita tecnica impianti (anni)				n.a
Ammortamento impianti (€/anno)				0
<b>ALTRI INVESTIMENTI</b>				
Valore e tipologia investimento (€)				0
Vita tecnica del bene(anni)				n.a
Ammortamento bene(€/anno)				0

**SCHEMA 5**  
**Indicatori gestionali**

INDICATORI GESTIONALI	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	TOTALE
Numero utenti medio						
Numero veicoli medio						
Numero parcheggi						
Numero noleggi						0
kilometri percorsi totali						0
Ore totali di servizio erogate						
Ricavi totali						0
Costi totali						0
Utilizzo orario flotta (%sulle24ore)						
Costi totali/km						
Km/veicolo						
utenti/veicoli						
km/utente						
utenti/bacino servito						
Costo totale/utente (€)						
Costo totale/km erogato (€)						
Costo totale/ora servizio erogato (€)						
Costo totale/veicolo (€)						
Ricavo totale/utente (€)						
Ricavo totale/veicolo (€)						
% Costi fissi						

\*Gli indicatori economici vanno calcolati considerando i valori di conto economico senza tenere conto dei benefici di ICS (dati di Allegato 1)

**SCHEMA 6**  
**Indicatori di valutazione**

<b>INDICATORI DI VALUTAZIONE</b>		Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5
Rapporto utenti/veicolo						
Rapporto km/veicolo						
Rapporto utenti/bacino servito 14						
Utilizzo orario flotta (%sulle24ore)						
Rapporto km/utente						
Costo totale/utente (€)						
Costo totale/km erogato (€)						
Costo totale/ora servizio erogato (€)						
Costo totale/veicolo (€)						
Ricavo totale/utente (€)						
Ricavo totale/veicolo (€)						
% Costi fissi						

\*Gli indicatori economici vanno calcolati considerando i valori di conto economico senza tenere conto dei benefici di ICS (dati di Allegato 1)

## SCHEMA 7

La presente Tabella di Sintesi rappresenta un possibile format per la rendicontazione ex art 158 D. Lgs. 267/00 e costituisce un **riepilogo contabile e economico**. Tale schema può essere utilizzato nella Rendicontazione Annuale prevista dal "Testo unico di riordinamento degli Enti Locali" D. Lgs. n°267/2000, art. 158. Tutti i documenti, i cui estremi saranno riportati in Tabella, devono necessariamente essere riprodotti in fotocopia ed allegati.

### RENDICONTAZIONE ANNUALE ART. 158 D.LGS. 267/00

Progetto finanziato dal Ministero	DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO					
<b>Finanziamento erogato dal Ministero (D.D. 85/SIAR/00 E D.D. 495/SIAR/99)</b>	€ .....					
<b>TEMPI DI REALIZZAZIONE PREVISTI</b>						
<b>TEMPI DI REALIZZAZIONE EFFETTIVI</b>						
<b>TOTALE IMPEGNATO (indicazione capitoli di bilancio, eventuale ripartizione per esercizi finanziari)</b>	€ ..... (totale RISORSE IMPEGNATE per il progetto)					
<b>Spese COMPLESSIVAMENTE sostenute e liquidate durante l'esercizio in oggetto</b>	€ ..... (totale SPESE COMPLESSIVAMENTE SOSTENUTE E LIQUIDATE per il progetto E PERIODO DI RIFERIMENTO)					
<u>DETtaglio ECONOMICO</u>	IMPORTO PREVISTO DAL POD	IMPORTO IMPEGNATO IN CAPITOLO DI BILANCIO N°...	IMPORTO EFFETTIVO FATTURATO	IMPORTO EFFETTIVO LIQUIDATO	ECONOMIE (da eventuali ribassi d'asta)	NOTE ESPlicative
a) Spesa Direzione Progetto (rif. fatture n°, causale)	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	
b) Spese personale e ufficio 1) Rimborso Comune di Modena per...; 2) Rimborso Comune di Genova per...;	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	
c) Spesa per acquisto Attrezzature (rif. fattura n°, ditta, causale)	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	
d) Utenze, trasferte, consumi 1) Spese trasferte direttore per..fatture n°	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	

2) traffico telefonico fatture n°....					
<b>e) Progettazione per i Comuni</b> 1) Comune Torino per...fatture n°, ditta 2) Comune Genova per...fatture n°, ditta 3) Comune di....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....
<b>f) Assistenza tecnica/redazione bandi di gara</b> 1) consulenza per..., fattura n° 2) consulenza per... fattura n°	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....
<b>g) Assistenza legale</b>	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....
<b>DETTAGLIO ECONOMICO</b>	<b>IMPORTO PREVISTO DAL POD</b>	<b>IMPORTO IMPEGNATO IN CAPITOLO DI BILANCIO N°...</b>	<b>IMPORTO EFFETTIVO FATTURATO</b>	<b>IMPORTO EFFETTIVO LIQUIDATO</b>	<b>ECONOMIE (da eventuali ribassi d'asta)</b>
<b>h) Pubblicazione bandi, espletamento gare e gestione contratti</b> 1) pubblicazione bando di gara per...(OGGETTO DEL BANDO), giornale, fattura n° 2) pubblicazione bando di gara per...(OGGETTO DEL BANDO), giornale, fattura n°	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....
<b>i) Spese Campagna di promozione e marketing</b> 1) TOTALE A CARICO NAZIONALE (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 2) TOTALE TORINO (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 3) TOTALE VENEZIA (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 4) TOTALE COMUNE DI....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....
<b>l) Spese Servizi di call center</b> 1) TOTALE A CARICO NAZIONALE (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 2) TOTALE TORINO	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....

(causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 3) TOTALE VENEZIA (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 4) TOTALE COMUNE DI....						
<b>m) Spese per Acquisizione Tecnologie</b> 1) TOTALE A CARICO NAZIONALE (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 2) TOTALE TORINO (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 3) TOTALE VENEZIA (causale, ordinativo, fatture n°, ditta) 4) TOTALE COMUNE DI....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	
<b>n) Spese per Iniziative Europee</b>	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	
<b>o) Spese per Monitoraggio</b>	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	
<b>TOTALE</b>	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	€ .....	

**N.B.:**

- PER "ECONOMIE" SI INTENDONO RIBASSI D'ASTA O SCONTI OTTENUTI DAI FORNITORI RISPETTO AL PREZZO/BUDGET STABILITO INIZIALMENTE;

- NELLA CASELLA "NOTE ESPLICATIVE" SI DEVE FORNIRE UNA BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO RELATIVO AL PROGETTO, RIMANDANDO, EVENTUALMENTE, ALLA RELAZIONE TECNICA ALLEGATA;

- PER OGNI VOCE DI SPESA VA INDICATO SIA IL COSTO TOTALE DEL PROGETTO, SIA I COSTI PARZIALI DI OGNI SINGOLO SUB-PROGETTO (es.: "Progettazione per i Comuni" TOTALE €...; Progettazione Comune Torino per...fatture n°, ditta, TOTALE €...; Progettazione Comune Genova per...fatture n°, ditta, TOTALE €....; Progettazione Comune di....per..., fatture n°, ditta, TOTALE €...)

- SI RICORDA CHE, AI SENSI DELL'ART. 158 DEL D.LGS. 267/00 LA PRESENTE RENDICONTAZIONE DEVE ESSERE SOTTOSCRITTA DAL SEGRETARIO E DAL RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO.

SCHEMA 8

<b>QUADRO RIEPILOGATIVO DEI FONDI ASSEGNATI DA ICS AI SINGOLI COMUNI</b>					
<b>COMUNE DI .....</b>					
<b><u>DETTAGLIO ECONOMICO E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO SPECIFICO</u></b>	<b>IMPORTO ASSEGNATO AL COMUNE DI ..... CON DELIBERA N°.... IMPEGNATO IN CAPITOLO DI BILANCIO N° ...</b>	<b>IMPORTO EFFETTIVO FATTURATO</b>	<b>IMPORTO EFFETTIVO LIQUIDATO</b>	<b>ECONOMIE (da eventuali ribassi d'asta)</b>	<b>NOTE ESPLICATIVE</b>
<u>Progettazione</u> (causale e tipologia della spesa o dell'ordinativo, fatture n°..., ditta o consulente incaricato)	€....	€....	€....	€....	
<u>Spese Campagna di promozione e marketing</u> (causale e tipologia della spesa o dell'ordinativo, fatture n°..., ditta o consulente incaricato)	€....	€....	€....	€....	
<u>Spese per Acquisizione Tecnologie</u> (causale e tipologia della spesa o dell'ordinativo, fatture n°..., ditta o consulente incaricato)	€....	€....	€....	€....	
<u>Spese Servizi di call center</u> (causale e tipologia della spesa o dell'ordinativo, fatture n°..., ditta o consulente incaricato)	€....	€....	€....	€....	
<b>TOTALE</b>	<b>€....</b>	<b>€....</b>	<b>€....</b>	<b>€....</b>	

## SCHEMA 9

### MODULO DI RENDICONTAZIONE R1

SCHEMA 10

MODULO DI RENDICONTAZIONE R2

## **SCHEMA 11**

# **MODULO DI RENDICONTAZIONE R3**

## ALLEGATO 2 STANDARD DI SERVIZIO

- Servizio di prenotazione attivo 24 ore su 24;
- Possibilità di accesso ai veicoli in qualsiasi momento del giorno e della notte;
- Prenotazione rapida fino al momento dell'utilizzo del veicolo;
- Livello di soddisfazione delle prenotazioni superiore al 90%, calcolato su base mensile;
- L'organizzazione deve essere contattabile almeno con orario di ufficio, il call center deve rispondere attraverso operatore almeno 18 ore al giorno, dalle 6 – 24;
- L'iscrizione al servizio deve essere permessa a tutti coloro che abbiano i ragionevoli requisiti (patente, solvibilità, ecc.);
- Le auto devono essere posizionate nelle vicinanze delle residenze o dei luoghi di utilizzo, facilmente raggiungibili con i mezzi pubblici ed in modo da favorire l'effettiva integrazione dei servizi di trasporto;
- Tempo minimo di utilizzo fatturato del veicolo pari ad un'ora;
- Le tariffe di uso vanno calcolate proporzionalmente al tempo e alla percorrenza;
- Le tariffe non devono contemplare la possibilità di chilometraggio gratuito ed inoltre devono scoraggiare un uso dei veicoli oltre il necessario;
- Le tariffe orarie devono essere superiori a quelle corrispondenti del trasporto pubblico;
- Le tariffe devono includere tutti i costi di esercizio (carburante, olio, ecc.) e quelli fissi (assicurazione, manutenzione, ecc..). In casi particolari (trasporto carichi, rimorchi, ecc.) la spesa del carburante può essere fatturata a parte;
- Non esiste obbligo di percorrenza o utilizzo minimo;
- La cancellazione della prenotazione deve poter essere gratuita prima di un ragionevole lasso di tempo (24 ore);
- La copertura assicurativa deve essere tale da coprire anche danni causati per responsabilità dell'utente secondo le normative assicurative vigenti;
- In caso d'incidente la contribuzione dell'utente al risarcimento danni è limitata ad una quota predeterminata;
- I veicoli devono rispettare gli standard fissati dalla Comunità Europea per il car-sharing europeo, in particolare per gli aspetti relativi ai consumi di carburante ed alle emissioni di inquinanti, sonore e alla sicurezza. Le flotte di car sharing dovranno essere periodicamente rinnovate, in modo tale da assicurare che i veicoli che le compongono siano costantemente in linea con gli aggiornamenti tecnologici imposti dalle norme comunitarie in materia di valori limite di emissione di inquinanti e di CO2;
- I veicoli di nuova acquisizione in flotta devono rispettare tutte le norme di sicurezza previste dalla normativa vigente, in particolare dovranno possedere adeguati livelli di sicurezza secondo quanto previsto dal programma europeo EURONCAP, e dovranno essere sottoposti a revisione, secondo le norme applicabili alle autovetture in servizio pubblico di piazza;
- Lo stato di efficienza e la pulizia del veicolo vanno verificate almeno due volte al mese;
- I veicoli devono essere sostituiti almeno ogni 4 anni o 100.000 Km sottoposti a revisione annuale, secondo le norme applicabili alle autovetture in servizio pubblico di piazza;
- Gli utenti devono essere consultati e coinvolti (almeno una circolare deve essere inviata annualmente);
- I reclami devono essere gestiti entro 3 giorni;
- Deve essere prevista la disponibilità di accessori gratuiti secondo determinate regole e in base al possibile utilizzo del veicolo (catene o pneumatici da neve, seggiolino bambini, portapacchi o disponibilità di veicoli commerciali in flotta, ecc.);
- I gestori del circuito ICS sono tenuti ad adottare il modello di interoperabilità del servizio così come definito dalle norme e dagli standard del circuito stesso. ;
- Gli utenti delle organizzazioni di Car Sharing devono per lo più aderire preventivamente al servizio tramite iscrizione. Tale iscrizione può essere fatta anche da Enti o Aziende per i propri dipendenti, clienti o associati;
- I dati relativi agli utenti dovranno essere trattati secondo le attuali norme di tutela della privacy.