

**SCHEMA DI PROTOCOLLO D'INTESA TRA I COMUNI DELLA VALLE DEL CHIAMPO E LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA PER LA PROMOZIONE E GESTIONE DEL PROGETTO DI MOBILITÀ' SOSTENIBILE DENOMINATO "BIKE TO WORK VALCHIAMPO".**

- IL COMUNE DI CHIAMPO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI ARZIGNANO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI CRESPADORO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI ALTISSIMO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI SAN PIETRO MUSSOLINO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI NOGAROLE VICENTINO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI MONTORSO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI ZERMEGHEDO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- IL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE, rappresentato nel presente atto dal Sindaco pro-tempore, sig. \_\_\_\_\_ a seguito di Deliberazione della Giunta comunale n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_;

- L'ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA \_\_\_\_\_, rappresentata nel presente atto da \_\_\_\_\_

Con il Patrocinio della Provincia di Vicenza prot. n. \_\_\_ del \_\_\_\_\_

**PREMESSO CHE**

**A livello europeo**

- La mobilità urbana rappresenta per l'Unione Europea un fattore di crescita e occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile;

- La normativa europea in materia di mobilità sostenibile, dato il principio di sussidiarietà che delega agli Stati membri l'adozione di norme in materia di trasporti urbani, si focalizza principalmente sul miglioramento della qualità dei combustibili, sulla differenziazione delle fonti energetiche usate nel campo dei trasporti, sul miglioramento degli standard emissivi e sulla promozione di buone pratiche;
- A tal proposito sono state emanate diverse direttive che spaziano dalla tipologia dei combustibili utilizzati (Direttive 93/12/CE e 90/70/CE successivamente modificate dalla 2003/17/CE nella parte di qualità dei carburanti e dalla 2007/71/CE nella definizione delle relative tecniche di misura) all'interesse per la differenziazione energetica con le Direttive 2003/30/CE, 70/220/CE, 91/441/CE, 2005/55/CE B2;
- Relativamente al tema specifico dei trasporti e della mobilità sostenibile in ambiente urbano la strategia dell'Unione Europea, proprio in virtù del già citato principio di sussidiarietà, si esprime attraverso la pubblicazione di documenti di indirizzo e orientamento delle politiche in materia. Si faccia riferimento al "Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", del 1992 e del 2001 che individuano una serie di obiettivi volti a favorire lo sviluppo in Europa di un sistema di trasporti efficace ed efficiente nel rispetto delle esigenze economiche, sociali ed ambientali. In particolare, il Libro Bianco del 2001 (La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte) individua un vero e proprio programma di azione e una serie di misure che devono essere adottate in maniera scaglionata nel tempo fino al 2010. Uno degli obiettivi proposti è quello di "porre gli utenti al centro della politica dei trasporti"; le misure indicate per perseguire tale obiettivo comprendono: l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto stradale (ad esempio tramite l'armonizzazione delle sanzioni e l'uso di sistemi tecnologici innovativi), l'aumento della consapevolezza da parte degli utenti dei costi dei trasporti (per esempio tramite una politica di tariffazione dell'uso delle infrastrutture), la diffusione di pratiche quali l'intermodalità del trasporto passeggeri e la razionalizzazione del trasporto urbano (per esempio differenziando le fonti energetiche, stimolando la domanda di trasporto con la sperimentazione e diffondendo esempi di buone pratiche);
- L'interesse europeo per una mobilità urbana sostenibile viene ulteriormente rafforzato nel 2007 con la pubblicazione, da parte della Commissione europea, del primo Libro Verde (Verso una nuova cultura della mobilità urbana) sul tema specifico della mobilità in ambiente urbano. Il Libro Verde è una raccolta di riflessioni, pubblicata dalla Commissione Europea, volta a stimolare un dibattito pubblico sull'argomento; in particolare nel documento vengono individuate cinque "sfide" che le città europee devono affrontare: per un traffico scorrevole nelle città, per una città più pulita, per un trasporto urbano più intelligente, per un trasporto urbano accessibile e per un trasporto urbano sicuro. Per ogni sfida il Libro Verde descrive la problematica e propone alcune opzioni; relativamente al tema del traffico scorrevole nelle città, le opzioni proposte comprendono la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, l'ottimizzazione dell'uso dell'automobile privata (tra mite la promozione di car sharing, carpooling, forme di mobilità virtuale come il telelavoro e una specifica politica in materia di parcheggi), ma anche l'attenzione al tema del trasporto merci in area urbana;
- l'Unione Europea (UE) ha adottato, altresì, il 9 Marzo 2007 il documento "Energia per un mondo che cambia", impegnandosi unilateralmente a ridurre le proprie emissioni di CO2 del 20% entro il 2020 aumentando nel contempo del 20% il livello di efficienza energetica e del 20% la quota di utilizzo delle fonti di energia rinnovabile sul totale del mix energetico;
- Il 6 aprile 2009 l'Unione Europea ha adottato il Pacchetto Legislativo Clima-Energia "20-20-20" (- 20% di riduzione di CO2, + 20% di aumento dell'efficienza energetica, 20% di energia da fonti rinnovabili) che prevede per gli stati membri dell'Unione Europea, con orizzonte temporale al 2020, una riduzione dei consumi del 20% di CO2, la copertura di una quota pari al 20% del fabbisogno con fonti rinnovabili e la riduzione delle emissioni di gas climalteranti del 20%;
- Il Piano di Azione dell'Unione Europea per l'efficienza energetica "Realizzare le potenzialità" include come azione prioritaria la creazione della Covenant of Patto dei Sindaci;

- La Commissione Europea ha adottato la strategia di ampio respiro “Trasporti 2050” per un sistema di trasporti concorrenziale in grado di incrementare la mobilità dei passeggeri e delle merci arrivando ad una riduzione delle emissioni di anidride carbonica nei trasporti del 60% entro il 2050;
- In tutta Europa il trasporto continua a contribuire all'inquinamento atmosferico, all'aumento delle emissioni di gas serra e a numerosi impatti ambientali, come è evidenziato nel rapporto TERM 2011 (Transport and Environment Reporting Mechanism) “Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe” pubblicato dall’Agenzia Europea per l’Ambiente EEA.

## **A livello statale**

- Il mobility management in Italia è stato introdotto con il c.d. Decreto Ronchi, promosso dal Ministero dell'Ambiente, sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" del 27 marzo 1998. Si è trattato di una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincola l'Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990 e prevede le figure del Mobility Manager aziendale, il cui compito è quello di valutare la disponibilità dei dipendenti a forme alternative all'uso individuale dell'auto privata e di proporre opzioni di trasporto credibili e il Mobility Manager di area, di nomina comunale;
- L'Articolo 3 del Decreto sopracitato precisa che le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali, localizzate in Comuni compresi in zone a rischio di inquinamento atmosferico, devono nominare un responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager aziendale), avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro" (P.S.C.L.). Tale piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico. Con il Decreto 20 Dicembre 2000 del servizio lar del Ministero dell'Ambiente, nella sezione "Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali", si è promossa anche la realizzazione d'interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone e delle merci, finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile. Tale Decreto incentiva l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, a Comuni e/o a forme associative di Comuni, anche di "piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico". nel contempo il Decreto del 2000 estende l'applicazione del Decreto del 1998 a tutti i Comuni, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico Nella XVII legislatura sono state adottate varie disposizioni in materia di mobilità sostenibile, tra le quali l'art. 5 della L. n. 221/2015, nonché le misure previste nelle tre leggi di bilancio 2016,2017 e 2018;
- Una specifica attenzione è stata destinata alla mobilità ciclistica, anche attraverso la destinazione di risorse al sistema nazionale delle ciclovie turistiche e, da ultimo, con l'approvazione della legge n. 2/2018, recante disposizioni per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto;
- Un'ulteriore attenzione viene posta all'“Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile”, documento adottato dai Capi di Stato in occasione del Summit sullo Sviluppo Sostenibile del 25-27 settembre 2015, che fissa gli impegni per lo sviluppo sostenibile da realizzare entro il 2030, individuando 17 Obiettivi (SDGs - Sustainable Development Goals) e 169 target. Sottoscrivendola, l'Italia si è impegnata a declinare e calibrare gli obiettivi dell'Agenda 2030

nell'ambito della propria programmazione economica, sociale e ambientale, per assicurare il benessere dell'umanità e del pianeta: dalla lotta alla fame all'eliminazione delle disuguaglianze, dalla tutela delle risorse naturali all'affermazione di modelli di produzione e consumo sostenibili.

### **A livello regionale**

- Con deliberazione della Giunta regionale n. 1376 del 23 settembre 2019, pubblicata sul BUR della Regione Veneto n. 110 del 27 settembre 2019 è stato adottato il Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) in ottemperanza a quanto previsto dalla Legge regionale n. 25 del 30 ottobre 1998;
- Il Piano è definito come strumento finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse forme di mobilità relative a persone e merci che si svolgono sul territorio regionale, nonché dei fabbisogni infrastrutturali delle diverse forme di mobilità, assicurando una rete di trasporto che privilegi l'integrazione tra le varie modalità e favorisca, in particolare, quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale. Tale Piano intende sostituire l'attuale PRT che risale al 1990 ed ovviamente è riconducibile ad un quadro di programmazione ed a linee di sviluppo di una regione profondamente diversa da quella odierna, sia sotto il profilo sociale che economico. Per questo motivo, con delibera n. 1671 del 5 luglio 2005, la Giunta Regionale adottò il secondo Piano Regionale dei Trasporti, documento che però non fu mai approvato dal Consiglio regionale. Per tale motivo, nel corso del 2018, a tredici anni di distanza, si è posta la necessità di riavviare il progetto di pianificazione in precedenza interrotto, sviluppando un approfondimento complessivo che necessariamente ha dovuto tener conto sia dell'evoluzione economica che ha caratterizzato nel frattempo il tessuto produttivo, distributivo e sociale regionale, sia degli scenari che si prospettano con il progresso delle tecnologie informatiche, le cui incidenze sono e saranno sempre più determinanti su scala regionale;
- Con D.G.R. n. 997 del 06 luglio 2018 è stato avviato un programma delle iniziative propedeutiche alla redazione del nuovo P.R.T., secondo la procedura prevista dall'articolo 11 della L. R. n. 25/98 che ha visto il coinvolgimento di soggetti portatori di competenze ed esperienze riferibili agli Atenei con sede nella regione Veneto ed in particolare l'Università degli Studi di Padova, Università IUAV di Venezia, Università Ca' Foscari di Venezia e Università degli Studi di Verona;
- I lavori di redazione del Piano hanno portato a definire il Documento preliminare di Piano e il Rapporto preliminare ambientale, approvati con decreto del Direttore della Unità Organizzativa Logistica Navigazione e Piano Regionale dei Trasporti n. 55 del 25 marzo 2019, atto che ha consentito l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), ai sensi di quanto disposto dal D.lgs. 152/2016 – Codice Ambiente;
- il nuovo P.R.T. è stato approvato con delibera di Consiglio Regionale del 14 luglio 2020.

### **A livello comunale**

- Tutti i comuni della Valle del Chiampo sono impegnati nello sviluppo di molteplici azioni volte alla sostenibilità ambientale dei trasporti, in quanto i dati riguardanti i flussi di traffico in tutta la Valle del Chiampo mostrano situazione viaria molto critica in determinate fasce orarie ed i relativi flussi non sono sostenibili dalle attuali infrastrutture, in particolare nella media e alta Valle del Chiampo;
- Il livello di congestione del traffico in determinate finestre temporali è critico con code e rallentamenti che si verificano costantemente nei tratti a maggiore flusso e il numero di persone medio per autoveicolo è prossimo a 1, così come rappresentato dallo studio sulla viabilità nel periodo 2016-2017, denominato "Diversamente in movimento", commissionato da Confartigianato Vicenza all'Università di Padova;

- Alla luce dei dati raccolti nello Studio sopraccitato e considerata le quotidiane problematiche viarie che interessano la Valle del Chiampo, le Amministrazioni comunali interessate, supportate anche dall' Università degli Studi di Padova, in concerto con le Associazioni di categoria e le Aziende, hanno istituito da Marzo 2019 un Tavolo di confronto e di progettazione per una mobilità diversa, denominato "Tavolo tecnico permanente di coordinamento per la mobilità nella Valle del Chiampo", al fine di migliorare la viabilità attraverso interventi di breve, medio e lungo termine, per rendere da subito la mobilità Casa-Lavoro sostenibile dal punto di vista logistico, ambientale ed economico.

#### **Accertato quindi che:**

- Le Amministrazioni comunali interessate intendono sviluppare un progetto concreto volto all'incentivazione della mobilità sostenibile nella Valle del Chiampo coniugando, altresì, l'incentivazione all'utilizzo di forme di mobilità alternative con il sostegno al commercio locale e alle piccole attività distribuite sul territorio;
- Tale coniugazione si estrinseca nella possibilità di assegnare ai cittadini virtuosi che usano mezzi di trasporto sostenibili buoni sconto erogati direttamente dalle attività commerciali che abbiano aderito all'iniziativa e spendibili presso gli stessi.

### **CONVENGONO QUANTO SEGUE**

#### **ART. 1- OGGETTO**

Con il presente Protocollo d'Intesa i soggetti sottoscrittori dichiarano di riconoscere le grandi potenzialità in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché di miglioramento della qualità della vita (benessere sociale) in tutta la Valle del Chiampo, derivate dalla mobilità sostenibile e, a tal fine, si impegnano ad aderire al Progetto pilota denominato BIKE TO WORK VALCHIAMPO e a promuovere e incentivare su tutto il territorio intercomunale l'utilizzo di tipologie di mobilità alternativa, primo tra tutte quello della bicicletta, sia tradizionale o elettrica, e del monopattino elettrico, per poi attivare in futuro altre tipologie di trasporto sostenibile, quali car sharing, trasporto pubblico e altre forme. Il sistema di incentivazione che si intende attuare prevede, altresì, un coinvolgimento attivo oltre che delle aziende produttive operanti sul territorio per ridefinire il percorso Casa-Lavoro, anche delle attività commerciali attraverso forme di sostegno agli acquisti che si traducono in buoni sconto erogati al cittadino e spendibili presso i negozi locali.

#### **ART. 2 - AZIONI STRATEGICHE DEI COMUNI**

In fase di prima applicazione, i Comuni si impegnano a mettere in atto, anche con la collaborazione di Aziende e Associazioni di categoria in virtù del principio della sussidiarietà orizzontale, una serie di azioni strategiche volte ad incidere sulla mobilità alternativa nella Valle del Chiampo e sul sostegno del commercio locale, mediante:

- la costituzione di un meccanismo che preveda la maturazione di punti proporzionali agli spostamenti sostenibili realizzati e la possibilità di convertire i punti maturati in buoni sconto;
- la costituzione di un fondo da parte degli Enti locali da definire in quota proporzionale al numero dei residenti le cui risorse saranno convertite in buoni sconto da erogare a favore dei cittadini

virtuosi e utilizzabili nel circuito di negozi aderenti al progetto e rimborsati integralmente agli esercenti;

- la realizzazione di una campagna di comunicazione volta ad evidenziare i benefici individuali e collettivi nell'utilizzo negli spostamenti da e verso casa di mezzi alternativi all'auto privata;
- il potenziamento della costruzione di attraversamenti sicuri nelle zone di passaggio e nuove piste ciclopedonali nonché l'implementazione, mediante specifica attività di ricongiunzione, dei tratti di pista già esistenti sui vari territori comunali al fine di garantire il collegamento sicuro e veloce da e verso le aree industriali dei lavoratori;
- la previsione di appositi servizi di deposito (rastrelliere), eventuale noleggio bici e di ricarica dei mezzi elettrici;
- l'attivazione di specifici tavoli di coordinamento tra Enti locali e soggetti privati (Aziende e Associazioni di categoria) al fine di coordinare e armonizzare le relative azioni;
- la partecipazione a bandi e finanziamenti di enti terzi per lo sviluppo del presente Progetto;
- la nomina, al proprio interno, di un referente di progetto che si interfacci con l'Ufficio di Coordinamento nominato ai sensi dell'art. 9 del presente Protocollo.

### ART. 3 - IMPEGNI DELLE AZIENDE E DELLE ATTIVITA' COMMERCIALI

Le aziende che intendono aderire al presente Progetto si impegnano a:

- nominare un referente di progetto con comunicazione all'Ufficio di Coordinamento;
- redigere dove richiesto il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro dei propri dipendenti;
- sostenere economicamente il progetto mediante un contributo economico che andrà ad incrementare il fondo di cui al precedente art. 2.

Le attività commerciali che aderiranno al presente progetto si impegnano a:

- ritirare dai clienti i buoni sconto emessi dalla Società individuata di cui al successivo art. 8, praticando il relativo sconto;
- conservare i buoni sconto, che saranno rimborsati periodicamente secondo le modalità definite in fase di attuazione;
- promuovere e favorire la mobilità sostenibile nelle forme possibili, ad esempio con l'installazione di rastrelliere portabici, punti di ricarica, sconti aggiuntivi per i clienti che raggiungono le attività commerciali in bicicletta o con monopattino.

### ART. 4 - RUOLO DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

Le Associazioni di categoria si impegnano, oltre che ad aderire al Progetto, ad implementare le seguenti attività a supporto:

- sensibilizzazione dei propri associati sul tema della mobilità sostenibile, con incontri, comunicazione e confronto organizzati dai soggetti coinvolti;
- raccolta delle adesioni dei propri associati restando a disposizione per tutte le attività informative inerenti il Progetto;
- raccolta dati per definire i driver numerici del Progetto (fruitori, interesse, ecc) tramite questionario nel rispetto della vigente normativa in materia di privacy;
- favorire e supportare la raccolta di contributi a sostegno economico del Progetto.

## ART. 5 - AZIONI ATTUATIVE

I Comuni si impegnano a porre in essere un sistema di raccolta punti certificato per i potenziali fruitori che si muovono con la bicicletta, sia tradizionale o elettrica, o con il monopattino elettrico nel percorso Casa-Lavoro mediante:

- a) Sistema di incentivazione fisso: contributo economico in quota parte per l'acquisto del mezzo;
- b) Sistema di incentivazione variabile mediante App dedicata al tracciamento dei percorsi realizzati con bicicletta tradizionale o elettrica o monopattino elettrico per l'attribuzione di punti proporzionali al percorso sviluppato da ciascun fruitore.

I Comuni stabiliscono, fin d'ora, che:

- le azioni di cui alla precedente lettera a) saranno attivate autonomamente da ciascun ente con politiche specifiche sui rispettivi territori comunali.
- le azioni di cui alla precedente lettera b) saranno promosse e gestite in forma associata dagli Enti locali, grazie alle risorse derivanti dalla costituzione del fondo di cui all'art. 2, incrementato dagli eventuali contributi economici da parte delle Aziende di cui al precedente art. 3.

I punti saranno maturati sulla base del percorso minimo evitato in auto che sarà definito in fase attuativa:

- senza alcun vincolo su finestra oraria;
- sulla base di un percorso minimo prestabilito;
- entro un limite massimo giornaliero.

## ART. 6 - COSTI E SOSTEGNO ECONOMICO DEL PROGETTO

Il costo economico del progetto, comprensivo delle azioni di comunicazione, dello sviluppo e gestione dell'App, della raccolta delle adesioni degli utenti e dei commercianti, della gestione del fondo e dei rimborsi alle attività commerciali sarà assicurato da un apposito fondo costituito dagli Enti locali ed incrementato degli eventuali contributi economici da parte delle Aziende di cui al precedente art. 3.

Qualora, in fase attuativa, il costo economico del progetto dovesse rivelarsi insufficiente, i Comuni aderenti si impegnano ad incrementare il fondo in misura proporzionale al numero di residenti.

In allegato al presente Protocollo si riporta lo Schema di costituzione annuale minima del fondo, al netto di eventuali contributi economici da parte delle Aziende, valido per i primi 2 anni.

Le Aziende, infatti, potranno contribuire al costo del Progetto con contributi economici e parteciperanno ai momenti istituzionali di lancio e promozione del Progetto.

Il fondo sarà adeguato di anno in anno in base ai risultati raggiunti e al ritorno in termini di miglioramento ambientale e sostegno del commercio locale. Le quote destinate al fondo per il rimborso ai commercianti saranno utilizzate secondo uno specifico regolamento e fino al loro esaurimento.

## ART. 7 - SCONTO A SOSTEGNO DEL COMMERCIO LOCALE

I punti maturati dagli utenti saranno convertiti in buoni sconto utilizzabili presso le attività commerciali aderenti al Progetto, con un taglio minimo di 10€ o di suoi multipli; non potranno essere convertiti in denaro e daranno diritto ad uno sconto equivalente su una spesa minima realizzata di importo pari o superiore. I buoni sconto saranno periodicamente rimborsati ai commercianti da parte del soggetto gestore di cui al successivo art. 8.

La disponibilità delle attività commerciali ad aderire al Progetto è propedeutica alla sua realizzazione e sarà verificata tramite una specifica manifestazione d'interesse rivolta alle attività economiche attive nei Comuni aderenti.

Hanno diritto a convertire i punti maturati in buoni sconto i cittadini residenti nei Comuni aderenti al Progetto.

Hanno diritto, altresì, a partecipare al Progetto le attività commerciali dei Comuni che hanno aderito al Progetto, sostenendone i relativi costi.

## ART. 8 - MODALITA' ATTUATIVE DEL PROGETTO

Il presente Progetto potrà essere attuato mediante l'utilizzo di apposita applicazione per smartphone con relativo database e pannello di controllo (piattaforme iOS, Android). La società individuata per la gestione del progetto e la fornitura dell'App dovrà:

- conteggiare gli spostamenti, salvare i dati e calcolare i punti maturati dell'utilizzatore finale;
- gestire la contabilità e la modalità di gestione ed erogazione buoni sconto;
- gestire la contabilità e i rimborsi ai commercianti;
- gestire la raccolta delle adesioni dei commercianti;
- gestire la raccolta di contributi economici da aziende e attività commerciali;
- gestire le attività di rendicontazione dati nel rispetto della vigente normativa in materia di privacy.

## ART. 9 - SOGGETTO REFERENTE/CAPOFILA

Il Comune di CHIAMPO viene individuato quale Soggetto referente/Capofila del Progetto e si impegna a:

- provvedere alla gestione tecnica, amministrativa nonché a tutte le funzioni di segreteria relativamente al coordinamento sia tecnico che politico del Progetto;
- individuare al proprio interno la figura del Referente di progetto (Ufficio di coordinamento);
- individuare la Società per la gestione di apposita Applicazione (App) di cui al precedente art.8;
- individuare con procedura ad evidenza pubblica gli esercizi commerciali aderenti all'iniziativa.

## ART. 10 - GESTIONE ECONOMICA DEL PROGETTO

Tutti i costi meramente gestionali del progetto, al netto degli eventuali contributi economici che saranno versati dalle aziende private (a titolo esemplificativo: costo gestione applicativo di cui al

precedente art. 8, costi amministrativi e di funzionamento), saranno ripartiti in quota parte dai Comuni aderenti all'iniziativa sulla base del numero di residenti, come al precedente articolo 6.

Il fondo dedicato al rimborso dei commercianti sarà determinato in fase di avvio del Progetto, sarà reso disponibile agli utenti fino a suo esaurimento e potrà essere eventualmente integrato dai partecipanti al Progetto.

#### ART. 11 DURATA

Il presente Protocollo, di natura sperimentale, ha durata biennale dalla data di sottoscrizione. Prima della data di scadenza, i soggetti aderenti, tramite l'Ufficio di coordinamento, procederanno alla valutazione dei risultati dell'attività svolta, dei costi sostenuti e si determineranno in merito al rinnovo dello stesso.

Al presente Protocollo potranno aderire anche in un momento successivo alla prima sottoscrizione tutti gli Enti locali e tutte le Associazioni di categoria che ne condividano i contenuti.

#### ART. 12 CLAUSOLE FINALI

Il presente Protocollo sarà sottoscritto digitalmente dai soggetti interessati e sarà registrato solo in caso d'uso con spese a carico di chi chiedi la registrazione medesima.

Letto, confermato e sottoscritto

PER IL COMUNE DI CHIAMPO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI ARZIGNANO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI CRESPADORO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI ALTISSIMO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI SAN PIETRO MUSSOLINO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI NOGAROLE VICENTINO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI MONTORSO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI ZERMEGHEDO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO \_\_\_\_\_

PER IL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE \_\_\_\_\_

PER L'ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA (*indicare la denominazione delle associazioni che sottoscriveranno*)

# Schema costituzione Fondo

## Calcolo Quota per Comune aderente

In funzione del numero di residenti al 31 dicembre dell'anno precedente

**QUOTA ANNUALE PER CIASCUN COMUNE = 0,3€ per residente**

	Residenti	Potenziali fruitori: 100	Quota annuale[€] (2020-21)	Potenziali fruitori: 400	Quota annuale[€]
Crespadoro	1.317	3	<b>395</b>	9	1.383
San Pietro Mussolino	1.613	3	<b>484</b>	11	1.694
Altissimo	2.214	4	<b>664</b>	15	2.325
Nogarole	1.200	3	<b>360</b>	9	1.260
Chiampo	12.891	26	<b>3.867</b>	90	13.536
Arzignano	25.610	51	<b>7.683</b>	179	26.891
Montorso Vicentino	3.143	6	<b>943</b>	22	3.300
Zermeghedo	1.406	3	<b>422</b>	10	1.476
Montebello Vicentino	6.551	13	<b>1.965</b>	46	6.879
Montecchio Maggiore	23.526	47	<b>7.058</b>	165	24.702
<b>Tot.</b>	<b>79.471</b>	<b>159</b>	<b>23.841</b>	<b>556</b>	<b>83.446</b>