

Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2020, n. 18-2698

**Decreto legge 34/2020, articolo 200, comma 1, come integrato e modificato da ultimo dal D.L. 149/2020. Approvazione dei criteri per la finanziabilità dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale autorizzati nel periodo dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.**

A relazione dell'Assessore Gabusi:

Premesso che:

- l'articolo 200, comma 1, del Decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituisce un fondo (di seguito "Fondo") presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio;
- l'articolo 44, comma 1, del Decreto legge del 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, incrementa di 400 milioni di euro, per l'anno 2020, la dotazione del "Fondo" e prevede che dette risorse possano essere utilizzate, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore al 80 per cento della capacità;
- il decreto interministeriale n. 541 del 3 dicembre 2020, in attuazione dell'art. 44, comma 1 bis, del decreto legge n. 104 del 2020, ad integrazione dell'anticipazione prevista dal Decreto interministeriale 11 agosto 2020 n. 340 a valere sulla quota di rifinanziamento del "Fondo", ha ripartito tra le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale la quota pari 100 milioni di euro, a titolo di ulteriore anticipazione per la compensazione dei minori ricavi al 31 dicembre 2020, nonché la quota di 150 milioni di euro come anticipazione per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati alla stessa data;
- l'art. 27, comma 2, del Decreto legge 9 novembre 2020, n. 149, in corso di conversione, incrementa, per l'anno 2021, di 300 milioni di euro la dotazione del "Fondo". Tali risorse possono essere utilizzate anche per il finanziamento, nei limiti di 100 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, "destinato anche a studenti, *occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore al 50% della capacità*";
- il comma 3 del richiamato articolo 27 dispone che "con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente Decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del Decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla definizione delle quote da assegnare a ciascuna Regione e Provincia autonoma per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale previsti dal comma 2 nonché per le residue risorse tenuto conto delle modalità e dei criteri di cui al Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 agosto 2020, n. 340".

Premesso, inoltre, che il D.P.C.M. 3 dicembre 2020 “Ulteriori disposizioni attuative del Decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, recante: «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19» e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante: «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», nonché del decreto-legge 2 dicembre 2020, n. 158, recante: «Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19», all'art. 1, comma 10, lettere s) e mm), stabilisce che:

“le istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado adottano forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica ai sensi degli articoli 4 e 5 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 marzo 1999, n. 275, in modo che il 100 per cento delle attività siano svolte tramite il ricorso alla didattica digitale integrata e che, a decorrere dal 7 gennaio 2021, al 75 per cento della popolazione studentesca delle predette istituzioni sia garantita l'attività didattica in presenza”;

“a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, è consentito un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento”;

“il Presidente della Regione dispone la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti;

“Presso ciascuna prefettura - UTG e nell'ambito della Conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11, comma 3, del Decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, è istituito un tavolo di coordinamento, presieduto dal Prefetto, per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, in funzione della disponibilità di mezzi di trasporto a tal fine utilizzabili, volto ad agevolare la frequenza scolastica anche in considerazione del carico derivante dal rientro in classe di tutti gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado. Al predetto tavolo di coordinamento partecipano il Presidente della Provincia o il sindaco della Città metropolitana, gli altri sindaci eventualmente interessati, i dirigenti degli ambiti territoriali del Ministero dell'istruzione, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, nonché delle aziende di trasporto pubblico locale. All'esito dei lavori del tavolo, il prefetto redige un documento operativo sulla base del quale le amministrazioni coinvolte nel coordinamento adottano tutte le misure di rispettiva competenza. Nel caso in cui tali misure non siano assunte nel termine indicato nel suddetto documento, il prefetto, fermo restando quanto previsto dall'art. 11, comma 4, del Decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ne dà comunicazione al Presidente della Regione, che adotta, ai sensi dell'art. 32 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, una o più ordinanze, con efficacia limitata al pertinente ambito provinciale, volte a garantire l'applicazione, per i settori della scuola e dei trasporti pubblici locali, urbani ed extraurbani, delle misure organizzative strettamente necessarie al raggiungimento degli obiettivi e delle finalità di cui alla presente lettera”.

Preso atto che ai sensi del citato art. 44 comma 1, del Decreto legge del 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel corso del 2020 sono stati programmati da AMP servizi aggiuntivi di TPL regolarmente comunicati al MIT, come da documentazione agli atti della Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica.

Dato atto che, come da risultanze istruttorie del Settore Pianificazione, Programmazione ed Infomobilità della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica:

- dai lavori dei succitati tavoli prefettizi, emerge che con i vincoli di capacità ridotti ai mezzi di trasporto imposti dal suddetto D.P.C.M., potrebbe delinarsi, a partire dalla riapertura delle scuole dopo le vacanze natalizie, la necessità di istituire dei servizi aggiuntivi rispetto alla programmazione già contrattualizzata. I servizi aggiuntivi, per essere ammessi a finanziamento, devono rispettare i requisiti di legge previsti dalle norme nazionali che istituiscono e alimentano il “Fondo”;
- i servizi aggiuntivi, necessari soprattutto nelle fasce di punta, non sempre sono gestibili dall’azienda di trasporto incaricata e, pertanto, all’occorrenza, si deve ricorrere al mercato del noleggio autobus con conducente;
- la quota percentuale spettante alla Regione Piemonte delle risorse del “Fondo” assegnate nei limiti di 100 M€ è, in applicazione dei criteri di cui al Decreto interministeriale 11 agosto 2020, n. 340, pari a 6,79%;
- i tempi occorrenti per la contrattualizzazione degli stessi servizi consentono soltanto procedure d’urgenza;
- la l.r. 1/2000 all’articolo 8, c. 2, prevede che sia l’Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) a gestire “tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli Enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli Enti aderenti”. L’Agenzia è pertanto il soggetto destinatario dei fondi per i servizi aggiuntivi e il soggetto titolato a organizzarne la programmazione d’urgenza anche partecipando ai citati tavoli convocati dalle Prefetture;
- la copertura economica dei suddetti servizi è garantita dallo Stato su fondi 2021;
- il settore del Trasporto Pubblico Locale risulta escluso dal Codice degli appalti in quanto ricompreso nel titolo II (articoli da 4 a 20), parte prima, del D.Lgs. n. 50/2016, ma, dovendosi comunque uniformare ai “principi generali” indicati all’art. 4 del medesimo Codice e cioè i “...principi di economicità, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell’ambiente ed efficienza energetica,” è possibile far ricorso alle procedure previste dal medesimo Codice.

Dato atto che il suddetto Settore Pianificazione, Programmazione ed Infomobilità ha elaborato, d’intesa con AMP, un documento che riporta i parametri tecnici da tener conto per la definizione dei corrispettivi massimi da riconoscere alle aziende di trasporto pubblico per i servizi aggiuntivi effettivamente erogati.

Ritenuto, pertanto, di:

- approvare, per l’affidamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, di cui al D.L. 34/2020, come integrato e modificato da ultimo dal D.L. 149/2020, l’Allegato A, che riporta i parametri tecnici da tener conto per la definizione dei corrispettivi massimi da riconoscere alle aziende di trasporto pubblico per i servizi aggiuntivi effettivamente erogati;
  - stabilire che, ai sensi dell’articolo 8, comma, della legge regionale 1/2000, l’Agenzia per la Mobilità Piemontese:
  - nella programmazione dei suddetti servizi aggiuntivi, elaborata nel rispetto delle indicazioni del Tavolo di coordinamento di cui all’articolo 1, comma 10, lettera s) del D.P.C.M. 3 dicembre 2020, tenga conto della disponibilità finanziaria garantita dalle succitate norme e degli eventuali rifinanziamenti e dei costi massimi desumibili dal suddetto Allegato A;
  - nei confronti del soggetto affidatario, individuato nel rispetto del D.lgs. 50/2016 (Codice dei contratti), applichi i parametri di cui al suddetto Allegato A;
- demandare al Settore Pianificazione, Programmazione ed Infomobilità della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica l’adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l’attuazione della presente deliberazione.

Visto il D.L. n. 34/2020, convertito nella Legge n. 77/2020;

visto il D.L. n. 104/2020, convertito dalla Legge n. 126/2020;

visto il D.L. n. 149/2020;

visto il D.P.C.M. del 03.12.2020;

visto il D.I. MIT-MEF n. 340/2020;  
visto il D.I. MIT-MEF n. 541/2020;  
vista la L.R. n. 23/2008;  
vista la L.R. n. 1/2000.

Dato atto che gli oneri derivanti dall'esercizio delle relative funzioni svolte dall'AMP sono coperti dalle disposizioni previste dal comma 3 dell'art. 26 della l.r. 1/2000.

Richiamata la D.G.R. 17-2697 del 29 dicembre 2020, "Articolo 44 del D.L. 104/2020. Anticipazione dei finanziamenti statali destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari nel settore del trasporto pubblico locale e i servizi aggiuntivi autorizzati nel 2020 durante il periodo dell'emergenza sanitaria da COVID-19. Disposizioni attuative del Decreto interministeriale MIT-MEF 541/2020".

Dato atto che l'assunzione delle obbligazioni giuridiche conseguenti al presente provvedimento sono subordinate alla preventiva erogazione dei fondi di cui al D.L. 34/2020, come integrato e modificato da ultimo dal D.L. 149/2020 e, pertanto, alla variazione di bilancio finalizzata a recepire gli stanziamenti di tali fondi, in entrata ed in uscita delle correlate spese.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della DGR n. 1-4046 del 17 ottobre 2016.

Tutto ciò premesso;  
la Giunta regionale, unanime

*delibera*

- di approvare, per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, di cui al D.L. 34/2020, come integrato e modificato da ultimo dal D.L. 149/2020, l'Allegato A, che riporta i parametri tecnici da tener conto per la definizione dei corrispettivi massimi da riconoscere alle aziende di trasporto pubblico per i servizi aggiuntivi effettivamente erogati nel periodo dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;

- di stabilire che, ai sensi dell'articolo 8, comma, della legge regionale 1/2000, l'Agenzia per la Mobilità Piemontese:

- nella programmazione dei suddetti servizi aggiuntivi, elaborata nel rispetto delle indicazioni del Tavolo di coordinamento di cui all'articolo 1, comma 10, lettera s) del D.P.C.M. 3 dicembre 2020, tenga conto della disponibilità finanziaria garantita dalle succitate norme e degli eventuali rifinanziamenti e dei costi massimi desumibili dal suddetto Allegato A;
- nei confronti del soggetto affidatario, individuato nel rispetto del D.lgs. 50/2016 (Codice dei contratti), applichi i parametri di cui al suddetto Allegato A;

- di demandare al Settore Pianificazione, Programmazione ed Infomobilità della Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione;

- di dare atto che gli oneri derivanti dall'esercizio delle relative funzioni svolte dall'AMP sono coperti dalle disposizioni previste dal comma 3 dell'art. 26 della l.r. 1/2000;

- di dare atto che l'assunzione delle obbligazioni giuridiche conseguenti al presente provvedimento sono subordinate alla preventiva erogazione dei fondi di cui al D.L. 34/2020, come integrato e modificato da ultimo dal D.L. 149/2020 e, pertanto, alla variazione di bilancio finalizzata a recepire gli stanziamenti di tali fondi, in entrata ed in uscita delle correlate spese.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010; nonché ai sensi dell'articolo 26, comma 1, del D.lgs. 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione Amministrazione trasparente.

(omissis)

Allegato

**Emergenza epidemiologica da COVID-19. Decreto legge 34/2020, articolo 200, comma 1. Criteri per la finanziabilità dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale autorizzati**

**PREMESSE**

L'articolo 200, comma 1, del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituisce un fondo (di seguito "Fondo") presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

L'articolo 44, comma 1, del decreto legge del 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, incrementa di 400 milioni di euro, per l'anno 2020, la dotazione del "Fondo" e prevede che dette risorse possano essere utilizzate, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore al 80 per cento della capacità.

Il decreto interministeriale n. 541 del 3 dicembre 2020, in attuazione dell'art. 44, comma 1 bis, del decreto legge n. 104 del 2020, ad integrazione dell'anticipazione prevista dal decreto interministeriale 11 agosto 2020 n. 340 a valere sulla quota di rifinanziamento del "Fondo", ha ripartito tra le regioni, le province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale la quota pari 100 milioni di euro, a titolo di ulteriore anticipazione per la compensazione dei minori ricavi al 31 dicembre 2020, nonché la quota di 150 milioni di euro come anticipazione per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati alla stessa data;

- l'art. 27, comma 2, del decreto legge 9 novembre 2020, n. 149, in corso di conversione, incrementa, per l'anno 2021, di 300 milioni di euro la dotazione del "Fondo". Tali risorse possono essere utilizzate anche per il finanziamento, nei limiti di 100 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, "destinato anche a studenti, *occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID 19 abbiano avuto un riempimento superiore al 50% della capacità*".

Il comma 3 del richiamato articolo 27 dispone che "con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla definizione delle quote da assegnare a ciascuna regione e provincia autonoma per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale previsti dal comma 2 nonché per le residue risorse tenuto conto delle modalità e dei criteri di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 agosto 2020, n. 340".

Il DPCM 3 dicembre 2020 “Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, recante: «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19» e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante: «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», nonché del decreto-legge 2 dicembre 2020, n. 158, recante: «Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19», all'art. 1, comma 10, lett. s) e mm), stabilisce che:

“le istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado adottano forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica ai sensi degli articoli 4 e 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 marzo 1999, n. 275, in modo che il 100 per cento delle attività siano svolte tramite il ricorso alla didattica digitale integrata e che, a decorrere dal 7 gennaio 2021, al 75 per cento della popolazione studentesca delle predette istituzioni sia garantita l'attività didattica in presenza”;

“a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, è consentito un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento”;

“il Presidente della Regione dispone la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti;

“Presso ciascuna prefettura - UTG e nell'ambito della Conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11, comma 3, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, è istituito un tavolo di coordinamento, presieduto dal Prefetto, per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, in funzione della disponibilità di mezzi di trasporto a tal fine utilizzabili, volto ad agevolare la frequenza scolastica anche in considerazione del carico derivante dal rientro in classe di tutti gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado. Al predetto tavolo di coordinamento partecipano il Presidente della provincia o il sindaco della città metropolitana, gli altri sindaci eventualmente interessati, i dirigenti degli ambiti territoriali del Ministero dell'istruzione, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle Regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, nonché delle aziende di trasporto pubblico locale. All'esito dei lavori del tavolo, il prefetto redige un documento operativo sulla base del quale le amministrazioni coinvolte nel coordinamento adottano tutte le misure di rispettiva competenza. Nel caso in cui tali misure non siano assunte nel termine indicato nel suddetto documento, il prefetto, fermo restando quanto previsto dall'art. 11, comma 4, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ne dà comunicazione al Presidente della regione, che adotta, ai sensi dell'art. 32 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, una o più ordinanze, con efficacia limitata al pertinente ambito provinciale, volte a garantire l'applicazione, per i settori della scuola e dei trasporti pubblici locali, urbani ed extraurbani, delle misure organizzative strettamente necessarie al raggiungimento degli obiettivi e delle finalità di cui alla presente lettera”.

## **RISORSE**

La quota percentuale spettante alla Regione Piemonte delle risorse del “Fondo” assegnate nei limiti di 100 M€ è, in applicazione dei criteri di cui al decreto interministeriale 11 agosto 2020, n. 340, pari a 6,79%.

## PARAMETRI PER DEFINIRE I CORRISPETTIVI MASSIMI PER I SERVIZI AGGIUNTIVI

Nella definizione dei corrispettivi massimi da riconoscere alle aziende di trasporto pubblico per i servizi aggiuntivi effettivamente erogati si tiene conto dei seguenti parametri:

- corrispettivo chilometrico già corrisposto ai sensi del contratto di servizio in essere per i servizi ordinari;
- ricavi chilometrici medi certificati dalle aziende nella piattaforma dell'Osservatorio nazionale del Trasporto Pubblico Locale (TPL) per il 2018, ultimo anno disponibile. Tale riconoscimento è dovuto in quanto, per la natura stessa di questi servizi aggiuntivi, non si prevede di aumentare l'offerta in posti\*km, e quindi i ricavi, ma gli stessi, a causa delle limitazioni imposte, vengono solo suddivisi su più mezzi;
- riconoscimento delle percorrenze effettive e dei costi derivanti dalla messa in esercizio di un numero di mezzi supplementare.

Per quanto sopra, si stabilisce la seguente formula:

$$C_{\max} = (C_{\text{€/km}} + R_{\text{€/km}}) * P_{\text{km}}$$

in cui:

- $C_{\max}$  rappresenta il corrispettivo massimo giornaliero riconoscibile da AMP all'azienda di TPL per la messa in esercizio di un mezzo ulteriore rispetto a quello programmato prima del Covid;
- $C_{\text{€/km}}$  rappresenta il corrispettivo in €/km ricavabile da ciascun contratto per modalità utilizzata per svolgere il servizio aggiuntivo; nel caso di sostituzione di una modalità di trasporto con un'altra (esempio treno con autobus) se nel contratto tale modalità alternativa non è contrattualizzata, per tale modalità AMP farà riferimento al corrispettivo medio presente nell'area in cui si svolge tale servizio ;
- $R_{\text{€/km}}$  rappresenta il ricavo medio annuo/km per contratto rilevabile dall'Osservatorio nazionale TPL relativo all'anno 2018 in quanto tali servizi non prevedono maggiori ricavi ma semplicemente una suddivisione degli stessi su più mezzi ;
- $P_{\text{km}}$  percorrenza giornaliera del servizio aggiuntivo in vetture/km.

## CLAUSOLA DI GARANZIA

Per i servizi aggiuntivi che prevedono una produzione chilometrica giornaliera (comprese le corse di ritorno) insufficiente a coprire i costi per la vestizione del turno, AMP è autorizzata a riconoscere sino ad un massimo di 100 km per i servizi urbani e 140 per quelli extraurbani sino ad un massimo di Euro 320 autobus/giorno (IVA esclusa). L'applicazione di tale clausola di "garanzia" dovrà essere espressamente richiesta dall'azienda che dovrà altresì certificare le modalità operative con cui è stato svolto il servizio (personale in straordinario o ricorso a noleggio esterno o altro) e la quota di costo fisso non coperto dal calcolo analitico applicando la formula sopra riportata. La differenza dei chilometri "garantiti" è volta a riconoscere le diverse velocità commerciale e organizzazione del servizio urbano e di quello extraurbano.