

Deliberazione della Giunta Regionale 26 febbraio 2021, n. 5-2912

D.P.C.M. 1360/2019 - Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Approvazione del Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma. Revoca D.G.R. n. 8-7501 del 07.09.2018 e D.G.R. n. 14-1033 del 21.02.2020.

A relazione degli Assessori Gabusi, Marnati:

Premesso che

il D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i. conferisce alle Regioni ed agli Enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997, n. 59 "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa";

la L.R. n. 1/2000 e s.m.i., in applicazione del D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i., disciplina il sistema di trasporto pubblico locale prevedendo, tra l'altro, che la Regione Piemonte persegue obiettivi di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi anche attraverso il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile dedicato, prevedendo in seno alla programmazione di settore le risorse da destinarvi e definendo, attraverso specifici provvedimenti, criteri generali e modalità di attuazione dei relativi piani di investimento;

il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, indica strategie e indirizzi che i piani di settore debbono perseguire nel definire le caratteristiche che il sistema della mobilità e dei trasporti dovranno assumere nel medio periodo;

il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti indica, tra gli obiettivi di medio termine, raggiungibili anche attraverso un consistente rinnovo e potenziamento del materiale rotabile dedicato: di aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti, nonché la loro sicurezza, reale e percepita, di aumentare, in ambito urbano, gli spostamenti sistematici con modalità a minor impatto ambientale (trasporto pubblico, mobilità ciclabile e trasporto privato a zero emissioni), di moderare il ricorso alla mobilità privata, di ridurre il consumo energetico dei trasporti rispetto ai chilometri percorsi ed il consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano, di ridurre in modo significativo le emissioni di gas a effetto serra e dei principali inquinanti atmosferici del comparto trasporti su strada, ed in generale i rischi per l'ambiente, sostenendo scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi ed infrastrutture, di aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività;

la D.D.R. n. 7-1782 del 31 luglio 2020 approva, ai sensi dell'art. 4 della L.R. 1/2000, il documento "Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021" che, rispetto agli investimenti per il trasporto pubblico locale, prevede azioni a loro sostegno con finalità di rinnovamento delle flotte dedicate, in particolare, per l'acquisizione di nuovi mezzi eco-compatibili, caratterizzati da elevati rendimenti energetici e superiore efficienza energetica, con attenzione alla tipologia e taglia dei veicoli in relazione ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano; a titolo esemplificativo, è previsto il finanziamento di investimenti per l'acquisto di autobus, urbani ed extraurbani, ad alimentazione esclusivamente elettrica, ad alimentazione ibrida, alimentati a metano, liquido o gassoso, alimentati a gasolio con omologazione Euro 6;

il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155, di attuazione della Direttiva 2008/50/CE, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, stabilisce che, qualora in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati si registrino superamenti dei valori limite di qualità dell'aria, le Regioni e Province autonome adottano un piano che preveda le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza sulle aree di superamento, per rientrare nei valori limite nei termini prescritti;

la Legge regionale 7 aprile 2000, n. 43 delinea gli obiettivi e le procedure per l'approvazione del Piano per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, ora Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), ai sensi del D.Lgs. 155/2010, prevedendo nel suo ambito la predisposizione e attuazione di

piani stralcio finalizzati alla riduzione e controllo delle emissioni in atmosfera per ambiti di intervento tra cui la mobilità e i trasporti;

il Piano Regionale di Qualità dell'Aria, approvato con Deliberazione del Consiglio regionale n. 364-6854 del 25 marzo 2019, prevede, tra i suoi obiettivi al 2030, una significativa riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici del comparto trasporti su strada - particolato, ossidi di azoto e composti organici volatili non metanici - e, in particolare, misure specifiche sul trasporto pubblico locale quali la misura TR18 "Rinnovo veicoli adibiti al Trasporto Pubblico Locale (TPL)" e la misura TR19 "Adozione di criteri ambientali per la ripartizione dei fondi destinati al Trasporto Pubblico Locale (TPL)" finalizzate all'adozione di criteri ambientali nella ripartizione dei fondi destinati al trasporto pubblico locale e al rinnovo del parco rotabile dedicato, individuando l'obiettivo della sostituzione di tutti i mezzi con omologazione fino ad Euro 5 entro il 2030;

nel corso del 2017 sono state avviate dalla Commissione Europea due procedure di infrazione, ormai pervenute ad una fase avanzata del relativo iter, per le violazioni dei valori limite del biossido di azoto e materiale particolato PM10, in particolare, presso nelle zone identificate "Agglomerato di Torino", "Pianura" e "Collina", dove, per altro, si continuano a registrare superamenti dei valori limite di qualità dell'aria rispetto ai predetti agenti inquinanti;

la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con Sentenza del 10 novembre 2020 (C-644/18), adottata ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), ha accertato che lo Stato italiano è venuto meno agli obblighi imposti dagli articoli 13 e 23 della Direttiva 2008/50/CE per aver superato i valori limite giornaliero e annuale fissati per il PM10 e per non avere adottato misure appropriate per garantirne il rispetto;

la Sentenza di condanna determina l'obbligo di adottare i provvedimenti necessari a darle esecuzione (cfr. articolo 260, comma 1, TFUE) che, nel caso in esame, si sostanziano, in sintesi, in provvedimenti che conducano al rispetto del valore limite giornaliero di PM10 previsto dalla Direttiva e prospetta, entro il prossimo anno, una conseguente procedura che potrebbe costituire il presupposto per il pagamento di una onerosa sanzione pecuniaria (stimabile tra uno e due miliardi di Euro complessivi a carico dello Stato Italiano, supponendo un rientro a fine 2030) e prevede uno stretto monitoraggio sulle azioni poste in campo dall'Italia e che l'atto di messa in mora avrà come riferimento i dati dell'anno 2021.

Viste:

la Deliberazione della Giunta Regionale 12 luglio 2012, n. 17-4134 "Individuazione dei bacini ottimali e degli Enti di governo ai sensi dell'art. 3 bis titolato "Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali", del D.L. 13 agosto 2011 n. 138, convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 settembre 2011, n. 148";

la Deliberazione della Giunta Regionale 8 maggio 2017, n. 40-5004 "L.R. 1/2000 e s.m.i.. Approvazione dei criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione per il rinnovo del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale su gomma. Anni 2017-2019", e sue successive modifiche ed integrazioni.

Richiamato, in particolare, che:

la D.G.R. n. 17-4134/2012 individua, ai fini dell'art 3 bis del D.L. 13 agosto 2011 n. 138, convertito con modificazioni dalla Legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i., quattro ambiti ottimali, nel seguito riportati con indicazione degli Enti territoriali che ne fanno parte:

1. bacino della provincia di Torino;
2. bacino della provincia di Cuneo;
3. bacino del Nord-Est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO;
4. bacino del Sud-Est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria;

assegnando il ruolo di Ente di Governo di ciascuno di essi ad un Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 ricadenti nel quadrante stesso;

la D.G.R. n. 40-5004/2017 e s.m.i., al fine di procedere al rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, ha approvato criteri generali e modalità di attuazione e

contribuzione di un programma regionale di investimenti da finanziarsi attraverso le risorse che si fossero rese disponibili, per detta finalità, nel triennio 2017–2019, introducendo come elementi fondanti per la valutazione del fabbisogno, del parco suscettibile di sostituzione e, conseguentemente, del riparto e dell'assegnazione delle risorse disponibili per la contribuzione degli investimenti per il rinnovo del parco:

- i bacini ottimali individuati dalla D.G.R. n. 17–4134/2012, in quella sede già indicati come ambiti territoriali di organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, come riferimento della programmazione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile agli stessi servizi dedicato;
- il Massimo Impegno Veicoli (MIV), ovvero il numero di mezzi necessario e sufficiente all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, nelle condizioni di massima esposizione, in un dato ambito (bacino oggetto di contratto di servizio, bacino ottimale ex D.G.R. n. 17–4134/2012, territorio regionale), dati il modello di gestione e il programma di esercizio dell'ambito stesso;
- le “scorte” valutate in ogni ambito nella percentuale del 20% del MIV, percentuale giustificabile con la vetustà del parco e la sua suscettività di frequenti e prolungati fermo macchina;
- il principio per cui il parco ottimale di ogni ambito, quantitativamente identificabile con il MIV aumentato delle scorte commisurate nel 20% del MIV stesso, è prioritariamente costituito dagli autobus con minore anzianità rispetto alla data di prima immatricolazione;
- la sostituzione, in ambito al parco ottimale, prioritariamente degli autobus con maggior anzianità rispetto alla data di prima immatricolazione;
- la ripartizione delle risorse destinate al rinnovo del parco rotabile metà in ragione alla vetustà del parco ottimale metà in misura proporzionale alla produzione di servizi;

la L.R. 1/2000 e s.m.i. all'art. 8, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale, prevede la costituzione di un ente pubblico di interesse regionale denominato Agenzia della Mobilità Piemontese; l'ente assume forma di Consorzio costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di t.p.l. ed in particolare gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000;

lo Statuto dell'Agenzia della Mobilità Piemontese prevede che il Consorzio ha il fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale, conformemente alla pianificazione e programmazione regionale, e l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale, mediante, tra gli altri, la programmazione del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;

Agenzia della Mobilità Piemontese è quindi il Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 e s.m.i. cui è assegnato il ruolo di Ente di Governo di ciascuno dei quattro bacini ottimali individuati dalla D.G.R. n. 17–4134 del 12 luglio 2012;

già la D.G.R. n. 40–5004/2017 e s.m.i., ha demandato ad Agenzia della Mobilità Piemontese tutte le attività tecnico–amministrative legate alla programmazione, gestione, attuazione, verifica, contribuzione e rendicontazione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di t.p.l. rinviando ad una specifica convenzione la disciplina atta a regolare i rapporti tra Regione e Agenzia, anche con specifico riferimento al fatto che il finanziamento avviene attraverso fonti il cui utilizzo prevede rigide tempistiche di attuazione, stringenti norme di rendicontazione e particolari modalità di erogazione delle risorse.

Preso atto che:

la Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n. 54 approva il Piano Operativo Infrastrutture Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (POI FSC 2014-2020) adottato, ai sensi della Legge n. 190/2014, dalla Cabina di Regia istituita con D.P.C.M. del 25 febbraio 2016, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

la Delibera CIPE del 22 dicembre 2017 n. 98, approva l'Addendum al POI FSC 2014-2020 e, nell'ambito dell'Asse di Intervento F del medesimo programma, destina e ripartisce risorse alla Linea di Azione "Rinnovo del materiale rotabile" assegnando alla Regione Piemonte l'importo di Euro 24.000.000,00;

il D.P.C.M. 28 novembre 2018, ha stabilito la ripartizione del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 1072, della Legge n. 205 del 2017 e s.m.i., che assegna al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) risorse per un totale di 180.000.000 di Euro per interventi sulla mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, nel periodo 2018-2022, volti a promuovere il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e conseguentemente la qualità dell'aria nelle Regioni firmatarie del "Nuovo Accordo 2017";

il Decreto Direttoriale RINDEC-2019-0000207 del 27 dicembre 2019 del MATTM, modificato dal Decreto Direttoriale 371 del 30 novembre 2020, definisce le modalità di ripartizione e di utilizzo delle risorse sopra citate;

lo stesso Decreto ripartisce le risorse del Fondo tra le Regioni del Bacino Padano assegnando alla Regione Piemonte l'importo di Euro 39.068.420 destinabili tra gli altri ad interventi di rinnovo del parco rotabile per servizi di trasporto pubblico locale e di acquisto e posa in opera di impianti per il controllo della circolazione dei veicoli e relativi sistemi di informazione e gestione in zone a traffico limitato o nelle aree soggette a disposizioni di limitazioni della circolazione per motivi ambientali;

il Decreto Ministeriale n. 223 in data 29 maggio 2020 "Riparto alle Regioni di risorse destinate all'acquisto di autobus - annualità 2018-2033" definisce modalità e procedure per l'impiego di risorse destinate al rinnovo dei parchi autobus utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, a valere sul Fondo Investimenti 2018, finanziato con la Legge 27 dicembre 2017, n. 205, all'articolo 1, comma 1072, sulle annualità dal 2018 al 2025, e sul Fondo Investimenti 2019, finanziato con la Legge 30 dicembre 2018, n. 145, all'articolo 1, comma 95, sulle annualità dal 2020 al 2033, stabilendo in particolare:

- di assegnare alla Regione Piemonte la somma complessiva di Euro 23.027.518,06, a valere sulle annualità dal 2018 al 2033, secondo precise quote annuali di assegnazione;
- che le risorse stanziare sono impegnate a favore della Regione in base alle predette quote di assegnazione annuali e saranno erogate nei limiti delle disponibilità nell'anno al momento dell'erogazione stessa;

l'art. 1, commi da 613 a 615 della Legge 232/2016 (Legge di bilancio 2017), prevede la predisposizione di un Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, da adottare mediante un D.P.C.M. su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM; il Piano è diretto al rinnovo del parco autobus, destinato al servizio di trasporto pubblico locale e regionale, anche al fine di promuovere il miglioramento della qualità dell'aria, ricorrendo a tecnologie innovative in linea con gli accordi internazionali e con le disposizioni normative dell'Unione Europea; per tali finalità è previsto uno stanziamento statale complessivo di 3.700 Mil€ a valere sulle annualità dal 2019 al 2033;

il D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360, su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM, ai sensi dell'art. 1, comma 613 della Legge 232/2016, approva il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), ne disciplina le modalità di attuazione, prevedendo che con decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, siano ripartite ed assegnate le risorse dello stanziamento statale complessivo di 3.700 Mil€ :

- per 2.200 Mil€ alle Regioni
- per 398 Mil€ ai Comuni capoluogo di Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo delle Province ad alto inquinamento
- per 1.200 Mil€ ai Comuni e alle Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti

il suddetto D.P.C.M. all'articolo 7 (Modalità di attuazione) prevede, in particolare, che le relative risorse siano assegnate per programmi di investimento finanziati, nel rispetto delle graduatorie di cui al medesimo Decreto, integralmente per quinquenni a decorrere dal 2019;

il Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81 in attuazione del PSNMS, ripartisce ed assegna alle Regioni risorse statali per complessivi 2.200 Mil€, a valere sugli anni 2019-2033, destinate all'acquisto di veicoli dedicati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture di ricarica, ed in particolare assegna alla Regione Piemonte la somma complessiva di Euro 148.953.618,00, di cui Euro 6.770.619,00 a valere sull'annualità 2019 e la restante parte a valere sugli anni dal 2020 al 2033, in quote annuali di Euro 10.155.929;

il Decreto Interministeriale 6 giugno 2020, n. 234 in attuazione del PSNMS, ripartisce ed assegna ai Comuni capoluogo di Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo delle Province ad alto inquinamento, risorse statali per complessivi 398 Mil€, a valere sugli anni 2019-2023, destinate all'acquisto di veicoli dedicati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture di ricarica, ed in particolare assegna ad alcuni Comuni piemontesi (Alessandria, Asti, Novara, Torino e Vercelli) la somma complessiva di Euro 58.565.485,00, a valere sul quinquennio 2019-2023;

con Decreto Interministeriale di prossima approvazione, in attuazione del PSNMS, saranno ripartite ed assegnate ai Comuni e alle Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti, risorse statali per complessivi 1.200 Mil€, a valere sugli anni 2019-2033, destinate all'acquisto di veicoli dedicati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture di ricarica, ed in particolare assegnerà alla Città Metropolitana di Torino una somma stimata in c.a. 8.650.000 Euro a valere sul quinquennio 2019-2023.

Dato atto che, come da istruttoria della Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, Settore Investimenti trasporti e infrastrutture:

il parco rotabile dedicato ai servizi di t.p.l. piemontesi, alla data del 31 dicembre 2020, annovera c.a. 3.100 autobus per lo specifico uso immatricolati, di cui 2.807 regolarmente assicurati e pertanto idonei alla circolazione stradale;

il parco ottimale, definiti ai sensi della D.G.R. n. 40-5004/2017 e s.m.i. è stimato in c.a. 2.660 unità; limitatamente agli autobus individuati come facenti parte del parco ottimale, distinguendo per tipologia di servizio sono individuabili 1.396 unità interurbane (52%) e 1.264 unità urbane/suburbane (48%), con un età media, comune ad entrambe le tipologie, di 10,5 anni;

limitatamente agli autobus individuati come facenti parte del parco ottimale, distinguendo per tipo di alimentazione, si riscontra la presenza di: 1.123 unità diesel con omologazione ambientale fino all'Euro 4 compreso (42%), 1.177 unità diesel con omologazione ambientale successiva all'Euro 4 (44%) e 360 unità con alimentazioni ecologiche (metano, elettrico, altro – 14%);

il parco rotabile piemontese si caratterizza per un età media piuttosto elevata, fattore capace di incidere sulla frequenza di guasti e fermi macchina, anche prolungati nel tempo, con conseguenti effetti negativi su regolarità e qualità del servizio;

una parte consistente del parco rotabile piemontese si caratterizza per livelli emissivi non in linea con i più recenti standard ambientali e comunque inadeguati considerato il loro impiego prevalente, quando destinati ai servizi urbani e suburbani, o parziale, quando destinati ai servizi interurbani, in ambito urbano;

il rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di trasporto pubblico locale è prioritario al fine di realizzare gli obiettivi indicati nei documenti regionali di programmazione tanto di area trasporti (PRMT) quanto di area ambiente (PRQA), ed in particolare per ridurre l'età media del parco autobus, con conseguenti benefici in termini di qualità, sicurezza, efficienza e attrattività del servizio offerto, e migliorarne la qualità ambientale con conseguente riduzione delle emissioni direttamente prodotte;

alla Regione Piemonte sono assegnate risorse, a valere su diverse fonti di finanziamento, caratterizzate dalla comune destinazione al rinnovo dei parchi autobus dedicati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, anche con finalità di carattere ambientale;

ad altri Enti locali piemontesi sono assegnate risorse, principalmente a valere sul Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, caratterizzate anch'esse dalla destinazione al rinnovo dei parchi autobus dedicati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, anche con finalità di carattere ambientale;

il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), adottato con D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360, su un orizzonte temporale quindicennale (2019-2033): contestualizza il rinnovo del parco autobus nell'ambito del più ampio tema della mobilità sostenibile, considerati anche indirizzi e vincoli Europei su mobilità, energia e ambiente; ricostruisce il quadro di riferimento degli impegni assunti dall'Italia in materia di sostenibilità urbana e di qualità dell'aria; definisce lo stato dell'arte del settore in termini di caratteristiche del parco circolante e degli operatori; definisce lo stato delle tecnologie per fonti di alimentazione alternative e lo stato della filiera produttiva in Italia; individua le scelte strategiche per il rinnovo del parco mezzi su gomma e definisce i criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie, nonché le quote di cofinanziamento statale per le diverse tipologie di mezzi in base alla tecnologia di alimentazione e alla destinazione d'uso (urbano ed extraurbano), destina risorse per l'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale;

il PSNMS, in sintesi, costituisce un piano di sostegno finanziario del settore trasporto pubblico locale per rendere più efficiente il settore e per conseguire gli obiettivi Europei di riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria avviando un processo di riforma orientato al principio della centralità del cittadino-utente, individuando le scelte strategiche per il rinnovo del parco mezzi su gomma e definendo i criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie, nonché le quote di cofinanziamento statale per le diverse tipologie di mezzi in base alla tecnologia di alimentazione e alla destinazione d'uso (urbano ed extraurbano);

è opportuno affrontare il tema del rinnovo del parco destinato al trasporto pubblico locale, prevedendo l'avvicendamento dei mezzi maggiormente inquinanti con veicoli nuovi caratterizzati da motorizzazioni a basso impatto ambientale, ed in particolare, con riferimento al trasporto urbano l'avvio della transizione del parco dedicato verso l'elettrico, attraverso un programma di investimenti regionale, da redigersi in coerenza con i programmi di investimento che gli altri Enti locali piemontesi redigeranno per l'impiego delle risorse loro riservate dal PSNMS.

Ritenuto opportuno:

promuovere l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, tramite un "programma di investimenti" per l'acquisto di nuovi autobus con motorizzazioni conformate alle più recenti tecnologie in tema di riduzione delle emissioni in atmosfera, in linea con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019;

che all'attuazione del "programma di investimenti" si proceda per "piani attuativi" distinti da finanziarsi con le risorse che saranno rese disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale, destinandovi preliminarmente, nel triennio 2021-2023, Euro 111.909.965,03 derivanti per:

- Euro 24.000.000,00 dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), periodo 2014-2020, per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;
- Euro 36.000.000,00 dal Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del MATTM;
- Euro 4.515.634,03 dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 - annualità 2022-2023;
- Euro 47.394.331,00 dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360 - annualità 2019-2023.

Richiamato che:

la D.G.R. n. 8-7501 del 7 settembre 2018, integrava le risorse e i criteri di cui alla D.G.R. n. 40-5004/2017 e s.m.i., stabilendo:

- di destinare al finanziamento del rinnovo del materiale rotabile per i servizi di t.p.l. su gomma 2017-2019 le risorse derivanti dal FSC 2014-2020 per effetto della Delibera CIPE 98/2017 per un importo di Euro 24.000.000,00;
- nuovi indirizzi, ispirati a criteri ambientali e di tutela della qualità dell'aria, in ordine all'acquisto in via prioritaria di veicoli alimentati con gas naturale compresso (GNC) o gas naturale liquido (GNL), quando destinati ai servizi urbani e suburbani nell'area metropolitana di Torino, e alla dotazione dei nuovi autobus diesel di catalizzatori o trappole idonei per l'abbattimento degli Nox;
- nuovi criteri di finanziamento di investimenti per l'acquisto di autobus alimentati con gas naturale compresso (GNC) o gas naturale liquido (GNL) da utilizzare per i servizi urbani e suburbani nell'area metropolitana di Torino dovrebbero essere prioritariamente;

la D.G.R. n. 14-1033 del 21 febbraio 2020, approvava lo schema convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il finanziamento per la realizzazione del Piano Nazionale per il rinnovo di autobus (Asse Tematico F), nell'ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 di cui alla Delibera CIPE 98/2017, schema che conteneva, quale suo allegato, un Piano degli investimenti, del valore complessivo di Euro 48.000.000,00 finanziati dallo Stato con risorse FSC 2014-2020 per Euro 24.000.000,00 e da parte di aziende operanti servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte per un importo stimato, ai sensi della Deliberazione n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i., di Euro 24.000.000,00;

la D.G.R. n. 18-2067 del 9 ottobre 2020 ha destinato parte delle risorse assegnate alla Regione Piemonte con D.L. 223/2020, ed in particolare Euro 10.286.318,98, a valere sugli anni 2018-2021, per il rinnovo del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale su gomma nel rispetto dei criteri di cui alla D.G.R. n. 40-5004/2017 e s.m.i.

Dato atto, inoltre, che:

i contributi oggetto della presente Deliberazione, debbono rientrare nell'ambito di applicazione di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (artt. 4 e 6 e Allegato) e alla Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370 medesimo con particolare riferimento al paragrafo 2.4 "Compensazioni di servizio pubblico". Tale concetto è ulteriormente ribadito nelle Linee Guida dell'Agenzia per la Coesione Territoriale per interventi materiale rotabile - Accordo di Partenariato 2014-2020;

è pertanto opportuno che nell'ambito del Contratto di Servizio di TPL su cui sono impiegati i mezzi oggetto di tali contributi, i singoli beneficiari adottino l'opportuna riclassificazione contabile, al fine di consentire la rilevazione analitica dei costi e dei ricavi imputabili al Contratto di Servizio stesso, e della compatibilità del contributo ricevuto con le disposizioni di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007;

i provvedimenti che regolano l'uso delle varie fonti riconducono l'ammissibilità del finanziamento delle spese di fornitura dei veicoli, e dei relativi attrezzaggi, alla coerenza temporale di avvio delle procedure, effettuazione degli ordini e rendicontazione della spesa con termini definiti dagli stessi provvedimenti, ma eterogenei per le diverse fonti di finanziamento;

in particolare sono individuate come ammissibili:

- spese sostenute a partire dal 1° gennaio 2014 con riferimento alle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), periodo 2014-2020, per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;
- spese sostenute sulla base di atti che, contengano un espresso riferimento alle risorse del Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del MATTM, come modificato dal Decreto Direttoriale n. 371 del

30/11/2020, come presupposto dell'investimento e relative ad investimenti conclusi entro il 31/12/2023;

- acquisti effettuati con il relativo ordine in data successiva al 1 gennaio 2018 e non successiva al 28 febbraio 2022 per l'utilizzo delle risorse delle annualità fino al 2021, ovvero non successiva al 31 ottobre dell'anno di inizio di ciascuno dei trienni delle rimanenti annualità, per l'utilizzo delle relative risorse, con riferimento alle risorse del Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 - annualità 2022-2023;
- acquisti effettuati con procedure avviate in data successiva al 17 aprile 2019, con riferimento alle risorse del Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360 - annualità 2018-2023;

i provvedimenti che regolano l'uso delle varie fonti fissano termini e modalità di rendicontazione diversi per le diverse fonti di finanziamento;

pertanto il finanziamento delle forniture di autobus, e relative dotazioni e predisposizioni, dovrà essere valutato in ragione della coerenza tra l'avvio delle procedure di affidamento, l'effettuazione degli ordini e la rendicontazione specifici e i termini individuati dalle regole d'uso dettate dai provvedimenti relativi alla diverse fonti di finanziamento disponibili;

i provvedimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regolano l'uso delle varie fonti prevedono che gli autobus finanziati siano obbligatoriamente dotati di conta-passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio;

ai fini dei successivi trattamenti, i dati rilevati dai conta-passeggeri dovranno essere opportunamente trasferiti al CSR-BIP (Centro Servizi Regionale del sistema BIP ove sono raccolte le informazioni relative sia al servizio di trasporto pubblico esercito dalle aziende di trasporto pubblico sia al sistema di ticketing) secondo i formati e le tempistiche previsti dal protocollo BIPEX per lo scambio dati tra aziende di trasporto, enti e pubbliche amministrazioni.

Richiamato, inoltre, che, ogni misura del PRQA deve concorrere agli obiettivi di riduzione emissiva fissati al 2030, e pertanto ogni misura deve essere adeguatamente monitorata, attraverso indicatori di attuazione, finanziari, di risultato ed ambientali al fine di poter dimostrare al livello nazionale ed Europeo i risultati della politiche poste in atto dalla Regione Piemonte, anche con riferimento a quanto previsto dalla Sentenza del 10 novembre 2020 (C-644/18) sopra richiamata.

Dato atto che:

il presente provvedimento approva criteri e procedure per l'erogazione di contributi per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale anche in linea con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019;

si rende, pertanto, necessario prevedere idonei sistemi di monitoraggio delle emissioni, secondo modalità di guida in ciclo reale durante l'esercizio in linea, su un campione significativo dei veicoli oggetto di finanziamento, attraverso campagne di rilevazione periodiche;

si rende, altresì, necessario prevedere forme di monitoraggio periodico dell'utilizzo dei porta biciclette eventualmente oggetto di finanziamento;

i suddetti dati di monitoraggio sono essenziali per la definizione e la misura dell'efficacia delle politiche regionali e pertanto costituiscono debito informativo del comparto trasporti e sono soggetti ai disposti della L.R. n. 1/2000, art. 18.

Dato atto inoltre che, come da istruttoria della Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, Settore Investimenti trasporti e infrastrutture e da documentazione agli atti, le sopra richiamate DD.G.R. n. 8-7501 del 7 settembre 2018 e n. 14-1033 del 21 febbraio 2020, in ordine all'impiego delle risorse del FSC 2014-2020 disponibili per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017, non hanno trovato attuazione.

Ritenuto ulteriormente opportuno:

approvare il documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - Criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione", allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

approvare il documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - Massimo impegno veicoli, scorte e parco ottimale", allegato B, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

approvare il documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - limiti di prezzo e contribuzione distinti per tipologie, alimentazione e classe di lunghezza.", allegato C, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, a sua volta articolato in:

- foglio C1 recante limiti di prezzo e contribuzione da applicarsi in fase transitoria, ovvero per acquisti all'esito di procedure avviate entro il 31.12.2021, con ordinativi entro il 30.06.2022, la cui rendicontazione definitiva dovrà avere luogo con presentazione di fatture di acquisto quietanzate entro il 31.12.2022;
- foglio C2 recante limiti di prezzo e contribuzione a regime;

revocare le indicazioni rese con DD.G.R. n. 8-7501 del 7 settembre 2018 e n. 14-1033 del 21 febbraio 2020 in ordine all'impiego delle risorse del FSC 2014-2020, disponibili per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;

rimandare a successivi ed idonei provvedimenti l'approvazione dei "piani di investimento" relativi all'impiego delle singole fonti nel rispetto di quanto disposto dai rispettivi provvedimenti di regolazione dell'uso delle medesime;

demandare ad Agenzia della Mobilità Piemontese, nell'ambito delle funzioni attribuitele dalla L.R. 1/2000 e s.m.i., senza ulteriori oneri, nel rispetto di criteri e modalità indicati dal presente provvedimento, l'attuazione della programmazione pluriennale degli investimenti e della sua articolazione per piani attuativi, nonché la gestione e rendicontazione dei medesimi, ed in particolare:

- la verifica e l'eventuale aggiornamento del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno ferialo scolastico, all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli – MIV), e delle scorte, da determinarsi nella misura del 20% del MIV, con riferimento agli ambiti ottimali e ai bacini di ogni singolo contratto di servizio; la verifica ed eventualmente l'integrazione o l'emarginazione dell'elenco degli autobus costituenti il parco ottimale di ogni azienda, degli autobus annoverabili nel parco MIV e nelle scorte, avendo cura di rilasciare il documento per l'autorizzazione all'impiego del mezzo su determinate linee, o bacini di traffico (cosiddetto "Allegato A" di accompagnamento alla carta di circolazione), solo per autobus compresi nel parco MIV e nelle scorte; a tal fine l'anagrafica di riferimento per l'identificazione dei mezzi annoverati nel parco MIV e nelle scorte di ciascuna azienda quella regionale consultabile all'applicativo "Parco Autobus Tpl Piemonte - Sistema per la gestione unificata delle informazioni sugli autobus del Trasporto Pubblico Locale";
- la rideterminazione del Massimo Impegno Veicoli (MIV), e conseguentemente delle scorte, con periodicità quinquennale o in occasione di variazioni significative del modello di gestione e/o del programma di esercizio in uno o più bacini di servizio;
- la ripartizione delle risorse assegnate, distintamente per fonte di finanziamento, fra i quattro ambiti ottimali, definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012, e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, secondo criteri e modalità espressi nell'allegato A, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione di investimenti nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato;
- là dove i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria, l'ulteriore riparto, secondo criteri e modalità espressi nell'allegato A, delle risorse assegnate a ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento di imprese, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- l'eventuale sottoscrizione con i soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico

locale, quando necessario, di convenzioni atte a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti, redatte in coerenza con i provvedimenti di finanziamento, con la presente disciplina e con le convenzioni sottoscritte tra Regione Piemonte ed Agenzia con le stesse finalità;

- la predisposizione dei piani attuativi del programma regionale di rinnovo del parco autobus avendo cura si ricondurre il finanziamento dei piani di investimento delle aziende, o di parte di essi, alle diverse fonti disponibili in la coerenza con le assegnazioni di limiti di spesa complessivi derivanti dal riparto delle risorse, con i specifici termini di attuazione (avvio delle procedure di affidamento, effettuazione degli ordini, rendicontazione della spesa, ecc...) e i termini e le modalità dettati dai provvedimenti che regolano l'uso delle diverse fonti di finanziamento;
- la gestione dei piani attuativi di investimento, con particolare riguardo: alle eventuali rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi e alla erogazione dei contributi spettanti, alla liquidazione dei contributi alle aziende beneficiarie, alla rendicontabilità delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento;

demandare alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica ed alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio, nell'ambito delle proprie competenze, l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione, stabilendo, in particolare, di demandare:

alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica:

- la sottoscrizione con Agenzia della Mobilità Piemontese delle convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di t.p.l. di cui alla presente deliberazione; nonché l'impegno in favore di Agenzia della Mobilità Piemontese, delle relative risorse che si renderanno disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale;
- la definizione, attraverso specifici atti, ed in coerenza con le architetture CSR-BIP e BIPEX, di adeguate specifiche tecniche per i sistemi conta-passeggeri adottabili sui veicoli del trasporto pubblico locale della Regione Piemonte;
- la definizione, attraverso specifici atti, di ulteriori specifiche tecniche utili a realizzare la piena coerenza dei criteri e delle modalità di cui al presente provvedimento con le indicazioni comunitarie, nazionali e regionali, con particolare riferimento al Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e del Piano Regionale della Qualità dell'Aria;

alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio:

- la definizione, attraverso specifici atti, delle modalità di dettaglio del monitoraggio delle emissioni, secondo modalità di guida in ciclo reale durante l'esercizio in linea, su un campione significativo dei veicoli oggetto di finanziamento e dell'utilizzo dei porta biciclette eventualmente oggetto di finanziamento;
- la trasmissione del progetto previsto dal decreto direttoriale RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019, modificato del Decreto Direttoriale n. 371 del 30/11/2020, predisposto in coerenza ai criteri della presente deliberazione, e tutte le attività tecnico amministrative utili alla sua implementazione, ivi compresa la sottoscrizione dell'accordo con il Ministero dell'Ambiente;

individuare come facenti parti del debito informativo trasporti e, pertanto, soggetti a quanto disposto dall'art. 18 della L.R. n. 1/2000, i dati relativi al monitoraggio degli impatti ambientali dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico locale;

stabilire che l'effettuazione delle attività di monitoraggio degli impatti ambientale previste dal presente provvedimento e il relativo reporting siano a carico dei beneficiari senza ulteriori oneri a carico del bilancio regionale.

Visto il Reg. (CE) n. 1370/2007;

visto il D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i.;

visto il D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155;
visto il D.P.C.M. 28 novembre 2018;
visto il Decreto RINDEC-2019-0000207 27/12/2019 e s.m.i.;
visto il D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360;
visto il Decreto 25 maggio 2020, n. 223;
visto il D.I. 14 febbraio 2020, n. 81;
vista la Delibera CIPE del 1° dicembre 2016 n. 54;
vista la Delibera CIPE del 22 Dicembre 2017 n. 98;
vista la Delibera n. 143/2018 del 20 dicembre 2018 dell'ART;
viste le Linee Guida dell'Agenzia per la Coesione Territoriale per interventi materiale rotabile - Accordo di Partenariato 2014-2020;
vista la L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.;
vista la L.R. 7 aprile 200, n. 43;
vista la D.C.R. 16 gennaio 2018, n. 256-2458 (Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti – PRMT);
vista la D.C.R. 25 marzo 2019, n. 364-6854 (Piano Regionale di Qualità dell'Aria – PRQA);
vista la D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012;
vista la D.G.R. n. 7-1782 del 31 luglio 2020.

Dato atto che l'assunzione delle obbligazioni giuridiche conseguenti al presente provvedimento sono subordinate alla preventiva erogazione dei fondi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero per la Transizione ecologica (ex Ministero dell'Ambiente, Governo e tutela del Territorio e del mare) e, pertanto, alla variazione di bilancio finalizzata a recepire gli stanziamenti dei fondi statali per un importo pari a Euro 111.909.965,03, in entrata ed in uscita delle correlate spese.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1-4046 del 17.10.2016.

Tutto ciò premesso, la Giunta regionale, unanime,

delibera

di promuovere, nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 1360/2019, l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, attraverso la contribuzione di investimenti per l'acquisto di nuovi autobus con motorizzazioni conformate alle più recenti tecnologie in tema di riduzione delle emissioni in atmosfera, in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019;

di approvare il documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - Criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione", allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

di approvare il documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - Massimo impegno veicoli, scorte e parco ottimale", allegato B, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

di approvare il documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - limiti di prezzo e contribuzione distinti per tipologie, alimentazione e classe di lunghezza", allegato C, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

che all'attuazione del "programma di investimenti" si proceda per "piani attuativi" distinti da finanziarsi con le risorse che saranno rese disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale, destinandovi, nel triennio 2021-2023, complessivi Euro 111.909.965,03, derivanti per:

- Euro 24.000.000,00 dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), periodo 2014-2020, per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;
- Euro 36.000.000,00 dal Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del MATTM;
- Euro 4.515.634,03 dal decreto interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 - annualità 2022-2023;
- Euro 47.394.331,00 dal decreto interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360 - annualità 2019-2023;

di revocare le indicazioni rese con DD.G.R. n. 8-7501 del 7 settembre 2018 e n. 14-1033 del 21 febbraio 2020 in ordine all'impiego delle risorse del FSC 2014-2020, disponibili per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;

di rimandare a successivi ed idonei provvedimenti l'approvazione dei "piani di investimento" relativi all'impiego delle singole fonti nel rispetto di quanto disposto dai rispettivi provvedimenti di regolazione del uso delle medesime;

di demandare ad Agenzia della Mobilità Piemontese, nell'ambito delle funzioni attribuitele dalla L.R. 1/2000 e s.m.i., senza ulteriori oneri, nel rispetto di criteri e modalità indicati dal presente provvedimento, l'attuazione della programmazione pluriennale degli investimenti e la sua articolazione per piani attuativi, nonché la gestione e rendicontazione dei medesimi, ed in particolare:

- la verifica e l'eventuale aggiornamento del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno ferialo scolastico, all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli – MIV), e delle scorte, da determinarsi nella misura del 20% del MIV, con riferimento agli ambiti ottimali e ai bacini di ogni singolo contratto di servizio;
- la verifica ed eventualmente l'integrazione o l'emarginazione dell'elenco degli autobus costituenti il parco ottimale di ogni azienda, degli autobus annoverabili nel parco MIV e nelle scorte, avendo cura di rilasciare il documento per l'autorizzazione all'impiego del mezzo su determinate linee, o bacini di traffico (cosiddetto "Allegato A" di accompagnamento alla carta di circolazione), solo per autobus compresi nel parco MIV e nelle scorte ; a tal fine l'anagrafica di riferimento per l'identificazione dei mezzi annoverati nel parco MIV e nelle scorte di ciascuna azienda è quella regionale consultabile all'applicativo "Parco Autobus Tpl Piemonte - Sistema per la gestione unificata delle informazioni sugli autobus del Trasporto Pubblico Locale";
- la rideterminazione del Massimo Impegno Veicoli (MIV), e conseguentemente delle scorte, con periodicità quinquennale o in occasione di variazioni significative del modello di gestione e/o del programma di esercizio in uno o più bacini di servizio;
- la ripartizione delle risorse assegnate, distintamente per fonte di finanziamento, fra i quattro ambiti ottimali, definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012, e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, secondo criteri e modalità espressi nell'allegato A, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione di investimenti nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato;
- là dove i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria, l'ulteriore riparto, secondo criteri e modalità espressi nell'allegato A, delle risorse assegnate a ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento di imprese, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- l'eventuale sottoscrizione con i soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, quando necessario, di convenzioni atte a regolare i reciproci rapporti in relazione alla

contribuzione degli investimenti, redatte in coerenza con i provvedimenti di finanziamento, con la presente disciplina e con le convenzioni sottoscritte tra Regione Piemonte ed Agenzia con le stesse finalità;

- la predisposizione dei piani attuativi del programma regionale di rinnovo del parco autobus avendo cura si ricondurre il finanziamento dei piani di investimento delle aziende, o di parte di essi, alle diverse fonti disponibili in la coerenza con le assegnazioni di limiti di spesa complessivi derivanti dal riparto delle risorse, con i specifici termini di attuazione (avvio delle procedure di affidamento, effettuazione degli ordini, rendicontazione della spesa, ecc...) e i termini e le modalità dettati dai provvedimenti che regolano l'uso delle diverse fonti di finanziamento;
- la gestione dei piani attuativi di investimento, con particolare riguardo: alle eventuali rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi e alla erogazione dei contributi spettanti, alla liquidazione dei contributi alle aziende beneficiarie, alla rendicontabilità delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento;

di demandare alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica ed alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio, nell'ambito delle proprie competenze, l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente Deliberazione, stabilendo, in particolare, di demandare:

- alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica:
 - la sottoscrizione con Agenzia della Mobilità Piemontese delle convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di t.p.l. di cui alla presente deliberazione; nonché l'impegno in favore di Agenzia della Mobilità Piemontese, delle relative risorse che si renderanno disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale;
 - la definizione, attraverso specifici atti, ed in coerenza con le architetture CSR-BIP e BIPEX, di adeguate specifiche tecniche per i sistemi conta-passeggeri adottabili sui veicoli del trasporto pubblico locale della Regione Piemonte;
 - la definizione, attraverso specifici atti, di ulteriori specifiche tecniche utili a realizzare la piena coerenza dei criteri e delle modalità di cui al presente provvedimento con le indicazioni comunitarie, nazionali e regionali, con particolare riferimento al Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e del Piano Regionale della Qualità dell'Aria;
- alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio:
 - la definizione, attraverso specifici atti, la definizione delle modalità di dettaglio del monitoraggio delle emissioni, secondo modalità di guida in ciclo reale durante l'esercizio in linea, su un campione significativo dei veicoli oggetto di finanziamento e dell'utilizzo dei porta biciclette eventualmente oggetto di finanziamento;
 - la trasmissione del progetto previsto dal decreto direttoriale RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019, modificato del decreto direttoriale n. 371 del 30/11/2020, predisposto in coerenza ai criteri della presente deliberazione, e tutte le attività tecnico amministrative utili alla sua implementazione, ivi compresa la sottoscrizione dell'accordo con il Ministero dell'Ambiente;

di individuare come facenti parti del debito informativo trasporti e, pertanto, soggetti a quanto disposto dall'art. 18 della L.R. n. 1/2000, i dati relativi al monitoraggio degli impatti ambientali dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico locale;

di stabilire che l'effettuazione delle attività di monitoraggio previste dal presente provvedimento e il relativo reporting siano a carico dei beneficiari senza ulteriori oneri a carico del bilancio regionale;

di dare atto che l'assunzione delle obbligazioni giuridiche conseguenti al presente provvedimento sono subordinate alla preventiva erogazione dei fondi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero per la Transizione ecologica (ex Ministero dell'Ambiente, Governo e tutela del Territorio e del mare) e, pertanto, alla variazione di bilancio finalizzata a recepire gli

stanziamenti dei fondi statali per un importo pari a Euro 111.909.965,03, 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'art. 26 c. 1 del D.Lgs. 33/2013, sul sito della Regione Piemonte "Amministrazione Trasparente".

(omissis)

Allegato

PROGRAMMA REGIONALE, 2019-2023 DEGLI INVESTIMENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA - CRITERI GENERALI E MODALITÀ DI ATTUAZIONE E CONTRIBUZIONE

SOMMARIO

Oggetto e finalità.....	1
Massimo Impegno Veicoli e scorte.....	1
Parco suscettibile di rinnovo.....	2
Programma degli investimenti e risorse finanziarie.....	2
Costi ammissibili ed entità del contributo.....	2
Assegnatario delle risorse e beneficiari dei contributi.....	2
Modalità di riparto delle risorse.....	3
Interventi soggetti a finanziamento e relativi vincoli.....	3
Dotazioni e predisposizioni.....	5
Caratterizzazioni.....	5
Vincoli di destinazione e reversibilità.....	6
Modalità e termini di presentazione dei piani di rinnovo.....	6
Modalità e termini di attuazione dei piani di rinnovo.....	7
Modalità e termini di erogazione dei contributi.....	7
Rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione.....	7
Garanzie ex art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 e s.m.i.....	9
Obblighi di tracciabilità.....	9
Monitoraggio delle misure Piano Regionale di Qualità dell’Aria.....	9

Oggetto e finalità

Il presente documento definisce i criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale, al fine di promuovere l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici, sia in termini di emissioni sia di qualità nel comfort offerto agli utenti del trasporto pubblico, in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019.

Massimo Impegno Veicoli e scorte

Il Massimo Impegno Veicoli (MIV) è il numero di mezzi necessario e sufficiente all'esercizio dei servizi nel bacino di trasporto considerato (bacino oggetto del contratto di servizio, ambito ottimale definito ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12.07.2012 e s.m.i., intera regione), nelle condizioni di massima esposizione dei mezzi, dati il modello di gestione e il programma di esercizio del bacino stesso.

Il MIV costituisce il riferimento per la stima delle scorte necessarie ad assicurare la regolarità dell'esercizio dei servizi nel bacino di trasporto considerato, valutate nella misura percentuale del 20% dello stesso MIV.

Il MIV pertanto costituisce il presupposto per la definizione del parco ottimale necessario per la produzione del servizio nel bacino di trasporto considerato, dati il modello di gestione e il programma di esercizio.

Modalità di definizione e rideterminazione del MIV, delle scorte, e conseguentemente del parco ottimale sono riportati in specifico allegato, parte integrante e sostanziale della delibera che approva anche il

presente documento criteri generali e delle modalità di attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma.

Parco suscettibile di rinnovo

L'anagrafica di riferimento per l'identificazione dei mezzi suscettibili di sostituzione nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato è quella regionale consultabile all'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE" adeguatamente aggiornata con i dati degli autobus costituenti il parco MIV e le scorte.

Gli autobus suscettibili di sostituzione nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato, saranno individuati tra i mezzi costituenti il parco ottimale, MIV aumentato delle scorte valutate nella misura del 20%, caratterizzati da maggiore vetustà e, a parità di quest'ultima, compatibilmente con il modello di gestione del servizio, da motorizzazioni operanti con combustibili fossili; in particolare se alimentati a gasolio con classe di omologazione ambientale euro IV o inferiore.

Il predetto principio potrà essere derogato in casi eccezionali, opportunamente segnalati e motivati, sottoposti anche all'attenzione dei settori Ambiente, Energia e Territorio e Investimenti Trasporti ed Infrastrutture della Regione Piemonte, quali ad esempio per la sostituzione di autobus incidentati in modo irreparabile, autobus con chilometraggio elevato pur rapportato alla più giovane età, esigenze correlate a caratteristiche di lunghezza e sagoma, ecc.

Programma degli investimenti e risorse finanziarie

Il programma di investimenti qui disciplinato sarà realizzato attraverso piani attuativi finanziati con le risorse che si renderanno disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale.

Le delibere di Giunta Regionale nel destinare al programma di investimenti qui disciplinato le risorse disponibili per finalità coerenti daranno indicazioni circa eventuali criteri e modalità particolari ed aggiuntivi riconducibili alla disciplina imposta dagli atti di regolazione delle specifiche fonti di finanziamento.

Costi ammissibili ed entità del contributo

Il costo limite, la percentuale di contribuzione e il limite massimo di contribuzione del mezzo non accessoriato sono fissati, distintamente per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, nello specifico allegato parte integrante e sostanziale della delibera che approva anche il presente documento di criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma .

Sono ammissibili a contributo l'acquisto e l'installazione delle tecnologie di bordo e delle predisposizioni esplicitate al paragrafo "Dotazioni e predisposizioni", per le quali il contributo regionale è riconosciuto nella misura del 50% del costo (al netto di IVA) entro i limiti di spesa indicati nello specifico allegato parte integrante e sostanziale della delibera che approva anche il presente documento criteri generali e delle modalità di attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma.

Il contributo complessivamente riconosciuto per l'acquisto e per l'installazione delle predette tecnologie di bordo e predisposizioni può essere eventualmente aumentato in relazione all'installazione di strutture porta biciclette, nei limiti meglio specificati al paragrafo "Dotazioni e predisposizioni".

I contributi di cui al presente riparto non possono essere cumulati con altri contributi statali o regionali o comunitari.

Assegnatario delle risorse e beneficiari dei contributi

Assegnataria delle risorse destinate al programma degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di TPL sarà l'Agenzia della Mobilità Piemontese, consorzio costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale, che gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti.

I rapporti tra Regione Piemonte e Agenzia della Mobilità Piemontese in relazione alla contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, specie quando il finanziamento del piano avvenga attraverso fonti di finanziamento che prevedano rigide tempistiche di attuazione, stringenti norme di rendicontazione e particolari modalità di erogazione delle risorse, saranno regolati da apposite convenzioni.

Beneficiari dei contributi in conto capitale, a valere sulle risorse destinate al programma degli investimenti qui disciplinato, sono i consorzi di aziende e le aziende singole titolari di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale e gli Enti Locali di trasporto.

I rapporti tra Agenzia della Mobilità Piemontese e soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale potranno essere regolati da apposite convenzioni redatte in coerenza con i provvedimenti di finanziamento, con la presente disciplina e con le convenzioni sottoscritte tra Regione Piemonte e Agenzia con le stesse finalità.

Modalità di riparto delle risorse

Le risorse assegnate ad Agenzia della Mobilità Piemontese, distintamente per fonte di finanziamento, saranno dalla stessa ripartite fra i quattro ambiti ottimali, definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012, e in ogni ambito ottimale fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio:

- nel limite del 50% delle risorse disponibili in ragione alla vetustà del parco ottimale (MIV aumentato delle scorte valutate nella misura del 20%), ovvero in misura direttamente proporzionale alla somma dei prodotti delle quantità di autobus di ogni classe di età moltiplicate per la relativa anzianità misurata rispetto alla data di prima immatricolazione;
- nel limite del 50% delle risorse disponibili in misura proporzionale alla produzione di servizi, secondo l'ultimo dato a consuntivo certificabile, indicata in busxchilometro, al netto di corse tecniche, interruzioni, soppressioni e scioperi. Al fine di considerare la maggior usura patita dagli autobus nella produzione di servizi di tipo urbano/suburbano rispetto a quella patita nella produzione di servizi di tipo interurbano, a parità di percorrenza, la produzione di servizi urbani/suburbani, misurata in busxchilometro, è incrementata in ragione di un coefficiente moltiplicativo di 1,2.

A seguito delle operazioni di riparto su descritte ai consorzi di aziende ed alle aziende titolari di Contratti di servizio e agli enti locali di trasporto saranno assegnati limiti di spesa per la contribuzione di investimenti nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato.

I più recenti documenti di programmazione individuano quattro ambiti ottimali di gestione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale che, oggi, aggregano i bacini di servizio ambito obiettivo dei contratti di servizio vigenti.

Là dove i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, solo in via transitoria, l'Agenzia della Mobilità Piemontese provvederà all'ulteriore riparto, con gli stessi criteri, dei limiti di spesa assegnati fra le aziende del consorzio o del raggruppamento di imprese.

In questo frangente, a salvaguardia della qualità e della sicurezza del servizio erogato, al fine di garantire risorse necessarie e sufficienti alla sostituzione di almeno un autobus anche alle imprese più piccole, ai criteri generali su riportati si introduce l'eccezione per cui il contributo venga assegnato pari al contributo unitario per autobus interurbano lungo (12 mt.) alimentato a metano, o per autobus urbano/suburbano lungo (12 mt.) alimentato a metano, quando a seguito di un primo riparto si ottenga come risultato un valore pari o superiore alla metà più un euro del contributo ammesso per quelle stesse tipologie di autobus.

I consorzi o raggruppamenti di imprese assicurano alle aziende del gruppo attribuzioni di limiti di spesa nella misura individuata da Agenzia della Mobilità Piemontese.

Interventi soggetti a finanziamento e relativi vincoli

I contributi oggetto del presente documento, rientrano nell'ambito di applicazione di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 (artt. 4 e 6 e Allegato) e alla Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento

(CE) n. 1370 medesimo con particolare riferimento al paragrafo 2.4 "Compensazioni di servizio pubblico", nonché nelle Linee Guida dell'Agenzia per la Coesione Territoriale per interventi materiale rotabile - Accordo di Partenariato 2014-2020.

I contributi sono destinati al cofinanziamento di autobus acquistati dai consorzi di aziende e dalle aziende singole, e dagli Enti Locali di trasporto attraverso ordini effettuati verso fornitori individuati in esito a procedure ad evidenza pubblica, fatte salve altre procedure comunque ammesse a termini di legge, preferibilmente promosse in forma associata ed estese a livello di bacino, eventualmente finalizzate alla scelta dei contraenti di accordi quadro. E' consentito l'avvalimento di procedure di appalto unitarie di altro bacino di trasporto.

Il cofinanziamento Regionale delle spese di fornitura degli autobus, nonché delle relative dotazioni e predisposizioni, è riconosciuto a valere sulle diverse fonti di finanziamento in ragione delle relative date di avvio delle procedure di affidamento e/o di ordine in coerenza con i termini previsti dai provvedimenti di regolazione dell'uso delle fonti medesime.

Non sono ammessi autobus per i quali siano stati sottoscritti contratti di leasing.

Non sarà riconosciuto alcun contributo per l'acquisto di autobus che determinino un potenziamento del parco rotabile delle aziende.

Sono ammesse a finanziamento le seguenti tipologie di interventi:

- acquisto di veicoli di categoria M2 o M3, elettrici, con lunghezza fino a 13 metri, destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano con contestuale dismissione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe ambientale Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- acquisto di veicoli di categoria M2 o M3, alimentati a gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa, denominato gas naturale compresso (GNC), e liquefatta, denominato gas naturale liquefatto, (GNL), di classe ambientale Euro VI, o di più recente classe di emissione, destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano, con contestuale dismissione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe ambientale Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
- acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 diesel o ibridi di classe ambientale Euro VI, o di più recente classe di emissione, destinati al trasporto pubblico urbano e suburbano con contestuale dismissione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe ambientale Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico urbano e suburbano, solo se all'esito di procedure avviate entro il 31.12.2021, con ordinativi entro il 30.06.2022; la rendicontazione definitiva dovrà avere luogo con presentazione di fatture di acquisto quietanzate entro il 31.12.2022;
- acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 o alimentati a gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa, denominato gas naturale compresso (GNC), e liquefatta, denominato gas naturale liquefatto, (GNL), di classe ambientale Euro VI, o di più recente classe di emissione, destinati al trasporto pubblico interurbano con contestuale dismissione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe ambientale Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico interurbano;
- acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 diesel o ibridi di classe ambientale Euro VI, o di più recente classe di emissione, destinati al trasporto pubblico interurbano con contestuale dismissione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe ambientale Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico interurbano.

I nuovi autobus potranno essere ammessi a contributo a fronte della sostituzione di un numero corrispondente di autobus con copertura assicurativa obbligatoria e revisione annuale in corso di validità o scadute da meno di un anno (rapporto di sostituzione di 1 a 1).

Costituisce eccezione al suddetto rapporto di sostituzione l'immissione in servizio di autosnodati per cui il rapporto di sostituzione di 1 autobus acquistato su 1 autobus sostituito è elevato ad 1 autosnodato acquistato su 1,5 autobus sostituiti.

L'ammissibilità al finanziamento degli autobus acquistati sarà comunque condizionata al rispetto delle disposizioni relative a dotazioni, predisposizioni e caratterizzazioni, nonché ai vincoli riportati in specifici paragrafi.

Le risorse sono destinate esclusivamente alla copertura di costi per le forniture sia di autobus che delle attrezzature e dotazioni, non essendo ammissibile la contribuzione, anche parziale, delle spese amministrative di gestione gara e contratto, o per manutenzione.

Le risorse stanziare non potranno essere utilizzate per la copertura di eventuali contenziosi che dovessero insorgere nell'affidamento ed esecuzione dell'appalto delle forniture.

Dotazioni e predisposizioni

Gli autobus in acquisto dovranno essere dotati di:

- impianto di aerazione e climatizzazione dell'aria sul veicolo;
- idonee attrezzature per l'accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta (i dispositivi di accesso dovranno avere portata massima garantita di 350 kg);
- conta-passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio ;
- indicatori di linea e di percorso del tipo a "led luminoso a scritta fissa, variabile non scorrevole e con sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata";
- dispositivi per la localizzazione;
- di sistemi di videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente;
- predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP).

Gli autobus interurbani devono essere dotati, almeno per il 50% delle unità immesse in servizio, con preferenza per quelli alimentati con combustibili alternativi, di strutture porta biciclette, possibilmente dotati di sensoristica, ammesse al finanziamento nella misura del 50% del costo da fattura (IVA esclusa), per un contributo unitario massimo di 1.000 euro.

Gli autobus, in generale, possono essere dotati di strutture porta biciclette, ammesse al finanziamento nella misura del 50% del costo da fattura (IVA esclusa), per un contributo massimo di 1.000 euro.

Le dotazioni e predisposizione possono essere oggetto di rendicontazione anche con fatture separate, purché il relativo acquisto si concretizzi entro il termine fissato per la rendicontazione della fornitura del autobus cui sono riconducibili e solo se le stesse risultino univocamente riconducibili all'autobus oggetto di rendicontazione e finanziabile nell'ambito delle disponibilità assegnate.

Caratterizzazioni

I veicoli contribuiti dovranno riportare una fascia realizzata con pellicola autoadesiva ad elevatissima rifrangenza dell'altezza di circa 5–6 cm regolarmente omologata e marcata come previsto dall'articolo 5 della normativa ONU–CEE/104 del 15/1/1998 recepita con Circolare n. 23/98 del Ministero dei Trasporti con nota in data 9/2/1998. La fascia deve essere posizionata nella parte bassa del veicolo, lateralmente e posteriormente al medesimo, ad un'altezza minima dal suolo di 250 mm.

Sulle fiancate, attraverso idoneo pannello, applicato e mantenuto a spese del beneficiario del contributo, sarà data informazione al pubblico dell'origine della fonte del finanziamento, anche secondo modalità specificamente individuate per ogni fonte di finanziamento dai relativi provvedimenti di regolazione dell'uso, ed evidenza dello stemma della Regione Piemonte e dei "loghi" degli Assessorati regionali ai Trasporti e all'Ambiente.

Dovrà altresì essere data evidenza del tipo di combustibile utilizzato, in particolare per la trazione elettrica, anche attraverso l'adozione delle livree già in uso sul territorio regionale.

Vincoli di destinazione e reversibilità

Gli autobus finanziati secondo i presenti criteri sono destinati esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale della Regione Piemonte, almeno fino alla scadenza dell'intera vita tecnica degli stessi, come indicata dal d.m. 157 del 28 marzo 2018. Alla scadenza della vita tecnica l'eventuale valore residuo contribuito da risorse pubbliche derivante da alienazioni sarà utilizzato con finalità di rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di trasporto pubblico locale.

Gli autobus finanziati secondo i presenti criteri sono di proprietà della Regione o di soggetti designati dalla Regione, imprese o consorzi di imprese affidatarie o esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, o di nuovi soggetti affidatari del servizio, purché ricorra il vincolo di reversibilità in favore della Regione Piemonte stessa previo riscatto del valore residuo, e fermo restando il subentro dei nuovi affidatari sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 9 dell'Allegato A alla deliberazione 11 novembre 2019, n. 154, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

L'osservanza dei vincoli di destinazione d'uso e di reversibilità sarà attestata tramite atto d'obbligo, redatto secondo idoneo schema regionale, sottoscritto dal beneficiario del contributo.

Deve essere trascritta, presso il Pubblico Registro Automobilistico (PRA), unitamente all'ammontare dei contributi ricevuti, una formale annotazione che rilevi il Vincolo di destinazione d'uso e inalienabilità degli autobus oggetto della contribuzione pubblica per l'intera vita tecnica del mezzo.

Gli autobus devono essere liberi da vincoli o ipoteche non derivanti dalla presente disciplina.

Modalità e termini di presentazione dei piani di rinnovo

Le Direzioni Regionali competenti, procedono, con apposita determinazione, all'impegno e all'assegnazione in favore di Agenzia della Mobilità Piemontese, delle risorse volte a sostenere gli investimenti di rinnovo del materiale rotabile.

Agenzia della Mobilità Piemontese, verifica ed eventualmente aggiorna il documento, approvato ai sensi della d.g.r. n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i., riepilogativo della stima del parco ottimale, ovvero del parco MIV (Massimo Impegno Veicoli) aumentato delle scorte commisurate nel 20% MIV, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio.

Agenzia della Mobilità Piemontese, verifica ed eventualmente integra o emargina l'elenco degli autobus costituenti il parco ottimale di ogni azienda, distinguendo i mezzi con copertura assicurativa obbligatoria e/o revisione annuale scadute da meno di un anno, e conseguentemente aggiorna l'anagrafica di riferimento, ovvero la base dati regionale consultabile all'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE", al fine di identificare gli autobus compresi nel parco MIV e nelle scorte.

I consorzi di aziende e le aziende singole titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e gli enti locali di trasporto elaborano il proprio piano di rinnovo, sottoscritto dal responsabile del procedimento, da trasmettersi, via posta elettronica certificata, ad Agenzia della Mobilità Piemontese, piano che, tenuto conto del proprio parco mezzi e delle stime del parco ottimale elaborate da Agenzia, individua:

- elenco degli autobus con copertura assicurativa obbligatoria e revisione annuale in corso di validità, ricompresi tra quelli annoverati nel MIV e nelle scorte, scelti tra quelli con maggior anzianità rispetto all'anno di prima immatricolazione, che si intende sostituire con indicazione almeno di:
 - data di prima immatricolazione: classe ambientale di emissioni e relativa direttiva di riferimento;
- indicazione degli autobus che per motivi particolari e specifici siano da inserire tra i suscettibili di sostituzione in deroga al prioritario principio di sostituzione dei mezzi più anziani (autobus incidentati in modo irreparabile, autobus con chilometraggio elevato pur rapportato alla più giovane età, esigenze correlate a caratteristiche di lunghezza e sagoma, ecc.).

Agenzia della Mobilità Piemontese, tenuto conto di quanto qui disciplinato e dei piani di rinnovo presentati, ripartisce le risorse a disposizione di ogni ambito ottimale fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, ed assegna i limiti di spesa ai consorzi di aziende e alle aziende singole titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e agli enti locali di trasporto. In via transitoria, là dove i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, Agenzia della Mobilità

Piemontese individua i limiti di spesa da assegnarsi alle aziende facenti parte dei raggruppamenti comunque costituiti.

Modalità e termini di attuazione dei piani di rinnovo

I consorzi di aziende, le aziende singole e gli enti locali di trasporto che, all'esito delle operazioni di riparto ed assegnazione delle risorse disponibili condotte da Agenzia della Mobilità Piemontese, risultino assegnatarie di limiti di spesa riferibili alle diverse fonti, dovranno avviare le procedure di affidamento per le relative forniture entro i termini specificamente indicati dalla delibera regionale che destina ed assegna le risorse.

Quando il soggetto beneficiario di assegnazione di limiti di spesa non dimostri l'avvio delle procedure di acquisto nel termine su indicato, ovvero non utilizzi interamente il limite di spesa attribuito, per effetto di residui inutilizzabili, oppure impossibilità o mancata volontà di garantire la quota di cofinanziamento aziendale, l'assegnazione all'azienda, o la parte di essa inutilizzata, sarà revocata.

Qualora l'azienda faccia parte di un consorzio, le risorse resesi disponibili per effetto delle revoche saranno attribuite ad altre imprese del consorzio, con decisione assunta dallo stesso in coerenza con gli obiettivi del programma regionale di rinnovo e dei criteri e delle modalità qui disciplinati.

Qualora l'azienda sia titolare in proprio di contratto di servizio, le risorse resesi disponibili per effetto delle revoche saranno nuovamente ripartite ed attribuite, con decisione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese assunta in coerenza con i criteri e le modalità qui disciplinati, agli altri soggetti titolari di contratto di servizio operanti nello stesso ambito ottimale, definito ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012.

Modalità e termini di erogazione dei contributi

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, eroga i contributi relativi al programma regionale di rinnovo qui disciplinato, ai consorzi di aziende, alle aziende e agli enti locali di trasporto, nei limiti e nei tempi consentiti dal rispetto degli equilibri di bilancio come definiti dalle norme vigenti, nonché nei limiti e nei tempi consentiti dalla effettiva disponibilità delle risorse.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, eroga:

- una quota, pari al 80% del contributo riconoscibile, all'esito positivo delle verifiche tecniche ed amministrative preordinate all'erogazione del contributo;
- il saldo, pari al 20% del contributo riconoscibile, alla presentazione, entro 60 giorni dall'erogazione dell'anticipo, da parte dei soggetti beneficiari di assegnazione:
 - ✘ di copia conforme all'originale della fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione del singolo autobus e della fornitura in oggetto al contratto, con evidenza degli equipaggiamenti non oggetto delle dotazioni specifiche prescritte il cui importo è quindi da riportare nella fattura in modo separato, per ogni esemplare di autobus;
 - ✘ di copia conforme all'originale dell'eventuale fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, relativa alle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, oggetto di fornitura separata ma univocamente riconducibili all'autobus oggetto di rendicontazione, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto;
 - ✘ di copia conforme del certificato di rottamazione nel caso di finanziamento a valere sul fondo D.P.C.M. 28 novembre 2018 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione

Coerentemente con i termini di rendicontazione previsti dai provvedimenti di regolazione dell'uso delle diverse fonti di finanziamento, i soggetti beneficiari di assegnazione trasmettono ad Agenzia della Mobilità Piemontese la documentazione necessaria ai vari momenti di rendicontazione.

Alla sottoscrizione degli ordini di acquisto i soggetti ammessi ad usufruire del contributo devono rendere e trasmettere ad Agenzia della Mobilità Piemontese dichiarazione relativa all'avvenuta stipula degli ordini di acquisto degli autobus e delle relative dotazioni tecnologiche obbligatorie, corredata da un'attestazione riepilogativa dei dati essenziali degli ordini stessi, indicando per ciascuna fornitura le informazioni di seguito specificate:

- numero dell'ordine di acquisto;
- fornitore/costruttore;
- date di aggiudicazione definitiva e di effettiva sottoscrizione dell'ordine;
- numero Codice Unico del Progetto (eventuale CUP Master e CUP di ogni intervento finanziato);
- numero Codice Identificativo di Gara (CIG ed eventuali CIG derivati);
- numero di autobus acquistati, caratteristiche tipologiche (urbano/suburbano — classe I o classe A; interurbano — classe II, classe A o classe B), la lunghezza;
- alimentazione e classe di omologazione ambientale (classe Euro e direttiva ambientale);
- importo dell'ordine di acquisto degli autobus, con esclusione dei valori relativi:
 - × all'IVA;
 - × agli oneri per lo smaltimento degli pneumatici fuori uso, agli ulteriori costi di rottamazione e smaltimento;
 - × a permuta;
 - × alla presenza di oneri accessori non facenti parte della fornitura fisica della vettura (es. corsi di formazione);
 - × alla presenza di oneri derivanti da contratti di full service;
 - × alla presenza di dotazioni aggiuntive rispetto a quelle obbligatoriamente o opzionalmente previste;
 - × alle condizioni di pagamento ed infine alla estensione di garanzia;
- importo dell'ordine di acquisto con il dettaglio dei valori riferiti alle dotazioni e alle predisposizioni esplicitate al paragrafo "Dotazioni e predisposizioni";
- importo dell'ordine di acquisto con il dettaglio dei valori riferiti alla presenza di eventuali strutture porta biciclette.

Ai fini delle verifiche preordinate all'immissione in servizio e alla contribuzione dei mezzi i soggetti ammessi ad usufruire del contributo dovranno trasmettere ad Agenzia della Mobilità Piemontese:

- a. documentazione relativa alle forme di garanzia ex art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 e s.m.i.;
- b. copia conforme all'originale della carte di circolazione degli autobus riportanti l'annotazione contenente il vincolo di destinazione d'uso e di inalienabilità per l'intera vita tecnica dei mezzi;
- c. copia conforme all'originale dei certificati di proprietà degli autobus;
- d. certificazione di conformità del costruttore dei veicoli alle norme di legge vigenti;
- e. copia conforme all'originale della fattura d'acquisto riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto, e, relativamente alle singole unità di autobus, in particolare, evidenza separata del costo dell'autobus, delle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, nonché di eventuali ulteriori equipaggiamenti il cui importo è comunque da riportare nella fattura in modo separato;
- f. copia conforme all'originale dell'eventuale fattura d'acquisto delle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, oggetto di fornitura separata ma univocamente riconducibili all'autobus oggetto di rendicontazione, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto;
- g. dichiarazione dell'azienda fornitrice dei veicoli e degli accessori attestante che l'importo in fattura è al netto di sconti o altri benefici, con firma autenticata a termine di legge;

- h. autocertificazione, ai sensi della normativa vigente, relativa ai veicoli sostituiti in relazione a: versamento tassa di proprietà, copertura assicurativa RC e revisione tecnica in corso di validità o scadute da non oltre un anno;
- i. documentazione relativa all'alienazione dal Parco Aziendale dei veicoli sostituiti;
- j. contratto di fornitura del veicolo in copia conforme all'originale ovvero copia dell'accordo quadro e dei relativi contratti applicativi con capitolato tecnico organizzativo e della fornitura;
- k. certificato di proprietà del veicolo;
- l. atto d'obbligo sottoscritto dal beneficiario del contributo;
- m. dichiarazione relativa alla modalità di effettuazione delle misure delle emissioni dei veicoli corredata da documentazione contabile, tecnica, amministrativa quale, a titolo esemplificativo, le fatture di acquisto delle attrezzature PEMS, i contratti di affidamento per campagne di rilevazione delle emissioni;

Ai fini dell'erogazione della quota di contributo a saldo Agenzia della Mobilità Piemontese dovrà verificare l'avvenuta compilazione e aggiornamento dell'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE" da parte dei soggetti beneficiari di assegnazione dei contributi, con tutti i dati richiesti nello stesso (anagrafica veicoli MIV e scorte), ivi compresi i dati connessi al porta biciclette e all'indicazione degli autobus utilizzati nelle campagne di misurazione delle emissioni.

Ai fini dell'erogazione della quota di contributo a saldo i soggetti ammessi ad usufruire del contributo dovranno trasmettere ad Agenzia della Mobilità Piemontese, entro 60 giorni dall'erogazione dell'anticipo, copia conforme all'originale delle fatture di acquisto, munite di quietanze di pagamento secondo quanto esplicitato al paragrafo "Modalità e termini di erogazione dei contributi".

Regione Piemonte ed Agenzia della Mobilità Piemontese si riservano di chiedere eventuale ulteriore documentazione integrativa che dovesse rendersi necessaria a seguito delle richieste/disposizioni dei Ministeri competenti ai fini del riconoscimento delle risorse.

Garanzie ex art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 e s.m.i.

Con riferimento all'art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 il contributo per l'acquisto in conto capitale sarà erogato previa iscrizione sui veicoli di ipoteca di 1° grado, con costo a carico del beneficiario, anche cumulativa rispetto all'eventuale lotto di autobus contribuiti, o, in alternativa, previo rilascio di garanzia fideiussoria a favore della Regione Piemonte, di ammontare pari al contributo, e per l'intera vita tecnica dei mezzi come indicata dal d.m. 157 del 28 marzo 2018; relativamente alla garanzia fideiussoria è ammessa la sua regolazione rispetto al valore scalare del contributo tenuto conto della vita tecnica dei mezzi come indicata dal d.m. 157 del 28 marzo 2018.

Obblighi di tracciabilità

Nell'attuazione del programma regionale di rinnovo qui disciplinato, l'Agenzia della Mobilità Piemontese e i beneficiari dei contributi regionali devono assumere gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della legge 13 agosto 2010 n. 136.

Monitoraggio delle misure Piano Regionale di Qualità dell'Aria

Il presente documento definisce i criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019.

Ogni misura del Piano Regionale di Qualità dell'Aria deve concorrere agli obiettivi di riduzione emissiva fissati al 2030 e, pertanto, ogni misura deve essere adeguatamente monitorata, attraverso indicatori di attuazione, finanziari, di risultato ed ambientali al fine di poter dimostrare al livello nazionale ed europeo i risultati delle politiche poste in atto dalla Regione Piemonte.

Per quanto sopra si rende necessario prevedere idonei sistemi di monitoraggio delle emissioni degli autobus oggetto di finanziamento e dell'utilizzo delle strutture porta biciclette.

Monitoraggio emissioni veicoli

Il monitoraggio delle emissioni dei veicoli deve essere condotto attraverso l'effettuazione di campagne di rilevazione con strumentazione PEMS (Portable Emissions Measurement System) e i risultati devono essere inseriti nell'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE".

Le campagne di rilevazione riguardano gli autobus oggetto di finanziamento nell'ambito del programma di rinnovo con esclusione di quelli ad alimentazione elettrica.

Le campagne di rilevazione possono essere condotte attraverso strumentazione in proprietà ai consorzi di aziende e alle aziende singole titolari di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale (a livello di bacino è consentito di avvalersi di strumentazione in proprietà di altre aziende), ovvero attraverso l'affidamento di campagne di misurazione a fornitori individuati in esito a procedure ad evidenza pubblica.

Le campagne di rilevazione devono essere condotte su almeno una unità per ciascun tipo di autobus (inteso come complesso delle caratteristiche tipologiche di servizio, alimentazione, classe emissiva, e classe di lunghezza), secondo modalità di guida in ciclo reale durante l'esercizio di una corsa di linea, possibilmente la stessa o analoga nel tempo, secondo la seguente periodicità:

- una misurazione entro il primo anno di vita, dopo la conclusione del periodo di rodaggio;
- una misurazione ogni due anni di utilizzo, nei primi 10 anni di vita del veicolo.

Ogni campagna di rilevazione delle emissioni dovrà consentire di raccogliere dati identificativi della campagna di rilevazione, dei mezzi monitorati - con particolare riferimento ad alimentazione, classe emissiva e direttiva di riferimento, chilometraggio e data di ultima revisione - della linea di effettuazione delle misurazioni, delle emissioni dei principali inquinanti espresse in g/km.

Per consentire di determinare la riduzione delle emissioni si rende altresì necessaria una campagna di rilevazione, secondo modalità di guida in ciclo reale durante l'esercizio di una corsa di linea, che coinvolga autobus destinati alla sostituzione, o simili per caratteristiche, che effettuino servizio sulla medesima linea.

Monitoraggio utilizzo porta biciclette

Il monitoraggio dell'utilizzo del porta biciclette sarà condotto attraverso idonea sensoristica, ove disponibile, ovvero con cadenza semestrale, nel primo anno di utilizzo dalla data di immissione in servizio e con cadenza annuale negli anni a seguire, e i relativi dati debbono essere caricati nell'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE".

PROGRAMMA REGIONALE, 2019-2023, DEGLI INVESTIMENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA - MASSIMO IMPEGNO VEICOLI, SCORTE E PARCO OTTIMALE**Massimo Impegno Veicoli - Definizione**

Il Massimo Impegno Veicoli (MIV) è il numero di mezzi necessario e sufficiente all'esercizio dei servizi nel bacino di trasporto considerato (bacino oggetto del contratto di servizio, ambito ottimale definito ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12.07.2012 e s.m.i., intera regione), nelle condizioni di massima esposizione dei mezzi, dati il modello di gestione e il programma di esercizio del bacino stesso.

Il MIV costituisce anche il riferimento per la stima delle scorte necessarie ad assicurare la regolarità dell'esercizio dei servizi nel bacino di trasporto considerato, scorte da calcolarsi in percentuale sullo stesso MIV in misura definita in relazione alla vetustà del parco e alla sua suscettività di fermi macchina.

La determinazione del MIV, e conseguentemente delle scorte, costituisce pertanto il presupposto per la definizione del parco ottimale necessario per la produzione del servizio nel bacino di trasporto considerato, dati il modello di gestione e il programma di esercizio, nelle condizioni di massima esposizione dei mezzi.

Massimo Impegno Veicoli - Stima

Di ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, considerati i relativi modelli di gestione e programmi di esercizio, è determinato il MIV.

Determinato come sopra il MIV di ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, per mera sommatoria, è determinato il MIV di ciascuno degli ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12.07.2012 e s.m.i. e dell'intera Regione.

Determinato il MIV di ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio è definito il MIV dell'azienda o del raggruppamento di aziende titolare del Contratto di servizio.

Scorte - Stima

Le scorte sono valutate nella percentuale del 20% del MIV, percentuale giustificabile con la vetustà del parco e la sua suscettività di frequenti e prolungati fermi macchina.

Determinato il MIV di ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, è definito il volume delle scorte necessarie in ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, e, per mera sommatoria, il volume delle scorte necessarie in ciascuno degli ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12.07.2012 e s.m.i. e nell'intera Regione.

Determinato il volume delle scorte necessarie in ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, è definito il volume delle scorte necessarie ad ogni azienda o raggruppamento di aziende titolare di Contratto di servizio.

Parco Ottimale - Definizione

Il Parco Ottimale è il numero di mezzi necessario e sufficiente al regolare esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino considerato (bacino oggetto del contratto di servizio, ambito ottimale definito ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12.07.2012 e s.m.i., intera regione), dati che siano il modello di gestione e il programma di esercizio del bacino stesso, ed è dato dalla somma del Massimo Impegno Veicoli e delle Scorte.

Parco regionale ottimale – Stima preliminare

Valutazioni preliminari di Agenzia per la Mobilità Piemontese, considerati i correnti programmi di esercizio e modelli di gestione di ogni bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, stimano il parco necessario e sufficiente alla produzione della totalità dei servizi di t.p.l. programmati a livello regionale in circa 2.200 unità.

Valutato il MIV per la produzione della totalità dei servizi di t.p.l. eserciti a livello regionale, è stimato il volume delle scorte a livello regionale in circa 440 unità

Pertanto dati i correnti programmi di esercizio e modelli di gestione il parco ottimale per la produzione della totalità dei servizi di t.p.l. eserciti a livello regionale è stimato in circa 2.640 unità

Parco ottimale – Ammissibilità dei mezzi

Il parco ottimale di ogni azienda, dato il modello di gestione del servizio e conseguentemente tipologia, alimentazione e classe di lunghezza dei mezzi necessari, è costituito dai veicoli caratterizzati dalle migliori prestazioni ambientali in dotazione alle aziende.

In particolare, sono ammessi al parco MIV di ciascuna azienda i veicoli alimentati con combustibili alternativi, come definiti all'articolo 2 comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, e, solo a completamento, i veicoli alimentati a gasolio con motorizzazione con classe ambientale euro 3 o superiore.

Analogamente, sono ammessi a costituzione delle scorte di ciascuna azienda i veicoli alimentati con combustibili alternativi, come definiti all'articolo 2 comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, e, solo a completamento, i veicoli alimentati a gasolio con motorizzazione con classe ambientale euro 3 o superiore.

Solo per le aziende operanti servizi di trasporto pubblico locale interurbano sono ammessi a costituzione delle scorte, solo a completamento, veicoli alimentati a gasolio con motorizzazione con classe ambientale euro 2; la disposizione ha caratteri di eccezionalità, in virtù di una disponibilità di mezzi con caratteristiche ambientali migliori insufficiente a costituire scorte adeguate, e temporaneità, solo fino alla sostituzione dei veicoli diesel con omologazione euro 2 eccezionalmente accettati.

Al parco MIV e alle scorte, a parità di ogni altra condizione, i veicoli sono ammessi in ragione della loro minore anzianità misurata dalla data di prima immatricolazione.

Non sono ammessi a costituire il parco MIV e le scorte gli autobus immatricolati uso t.p.l. con copertura assicurativa obbligatoria e/o revisione annuale scadute da oltre un anno in quanto ritenuti non più utili all'esercizio dei servizi di t.p.l..

Il documento, rilasciato dall'autorità concedente, in cui sono indicate le linee o i bacini di traffico per i quali i veicoli possono essere utilizzati, che accompagna la carta di circolazione (cosiddetto "Allegato A") non può essere rilasciato per autobus non compresi nel parco MIV e nelle scorte precedentemente definiti.

L'anagrafica di riferimento per l'identificazione dei mezzi costituenti il parco MIV e le scorte di ciascuna azienda è quella regionale consultabile all'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE - Sistema per la gestione unificata delle informazioni sugli autobus del Trasporto Pubblico Locale". A tal fine rileva l'importanza della verifica dei dati da parte di Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Rideterminazione del Massimo Impegno Veicoli

Il MIV, e conseguentemente le scorte, sono oggetto di verifica ed eventuale rideterminazione con cadenza quinquennale.

Il MIV di un bacino di traffico oggetto di contratto di servizio, e conseguentemente delle relative scorte, è oggetto di verifica ed eventuale rideterminazione in occasione di variazioni significative del modello di gestione e/o del programma di esercizio.

L'entità percentuale delle scorte potrà essere oggetto di rideterminazione in ragione di significative riduzioni dell'età media del parco capaci di incidere sulla sua suscettività di frequenti e prolungati fermo macchina.

Il parco ottimale delle Aziende, una volta individuato, resta invariato fatte salve rideterminazioni del MIV, in aumento o in riduzione, all'esito di verifica periodica o occasionale. In caso di rideterminazione in aumento del MIV l'Azienda interessata sarà chiamata ad indicare gli autobus aggiuntivi da includere nel parco MIV e nelle scorte. In caso di rideterminazione in diminuzione del MIV l'Azienda interessata sarà chiamata ad indicare quali autobus del parco MIV e delle scorte ne andranno esclusi.

**PROGRAMMA REGIONALE, 2019-2023, DEGLI INVESTIMENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA – LIMITI DI PREZZO E CONTRIBUZIONE
DISTINTI PER TIPOLOGIE, ALIMENTAZIONE E CLASSE DI LUNGHEZZA _ I FASE**

Valevoli per acquisti all'esito di procedure avviate entro il 31.12.2021, con ordinativi entro il 30.06.2022, con rendicontazione definitiva entro il 31.12.2022

Nota – Il contributo limite tecnologie e predisposizione è innalzato a 12.000 euro in caso di attrezzaggio con strutture porta biciclette

AUTOBUS INTERURBANI

Classe di lunghezza	alimentazioni	valore acquisto autobus climatizzato	% contributo autobus climatizzato	contributo limite autobus climatizzato	% contributo dotazioni e predisposizioni	contributo limite dotazioni e predisposizioni	contributo limite autobus attrezzato
Cortissimo (fino a 7,49 m)	CNG/LNG	€ 120.000,00	70,00%	€ 84.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 95.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	CNG/LNG	€ 130.000,00	70,00%	€ 91.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 102.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	CNG/LNG	€ 175.000,00	70,00%	€ 122.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 133.500,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	CNG/LNG	€ 200.000,00	70,00%	€ 140.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 151.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	CNG/LNG	€ 210.000,00	70,00%	€ 147.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 158.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	CNG/LNG	€ 240.000,00	70,00%	€ 168.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 179.000,00
Snodato	CNG/LNG	€ 365.000,00	70,00%	€ 255.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 266.500,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	ibrido	€ 120.000,00	60,00%	€ 72.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 83.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	ibrido	€ 130.000,00	60,00%	€ 78.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 89.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	ibrido	€ 175.000,00	60,00%	€ 105.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 116.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	ibrido	€ 200.000,00	60,00%	€ 120.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 131.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	ibrido	€ 210.000,00	60,00%	€ 126.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 137.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	ibrido	€ 240.000,00	60,00%	€ 144.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 155.000,00
Snodato	ibrido	€ 365.000,00	60,00%	€ 219.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 230.000,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	diesel	€ 110.000,00	60,00%	€ 66.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 77.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	diesel	€ 120.000,00	60,00%	€ 72.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 83.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	diesel	€ 160.000,00	60,00%	€ 96.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 107.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	diesel	€ 185.000,00	60,00%	€ 111.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 122.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	diesel	€ 195.000,00	60,00%	€ 117.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 128.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	diesel	€ 220.000,00	60,00%	€ 132.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 143.000,00
Snodato	diesel	€ 335.000,00	60,00%	€ 201.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 212.000,00

**PROGRAMMA REGIONALE, 2019-2023, DEGLI INVESTIMENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA – LIMITI DI PREZZO E CONTRIBUZIONE
DISTINTI PER TIPOLOGIE, ALIMENTAZIONE E CLASSE DI LUNGHEZZA _ I FASE**

Valevoli per acquisti all'esito di procedure avviate entro il 31.12.2021, con ordinativi entro il 30.06.2022, con rendicontazione definitiva entro il 31.12.2022

Nota – Il contributo limite tecnologie e predisposizione è innalzato a 12.000 euro in caso di attrezzaggio con strutture porta biciclette

AUTOBUS URBANI/SUBURBANI

Classe di lunghezza	alimentazioni	valore acquisto autobus climatizzato	% contributo autobus climatizzato	contributo limite autobus climatizzato	% contributo dotazioni e predisposizioni	contributo limite dotazioni e predisposizioni	contributo limite autobus attrezzato
Cortissimo (fino a 7,49 m)	elettrico	€ 270.000,00	90,00%	€ 243.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 254.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	elettrico	€ 295.000,00	90,00%	€ 265.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 276.500,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	elettrico	€ 335.000,00	90,00%	€ 301.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 312.500,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	elettrico	€ 380.000,00	90,00%	€ 342.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 353.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	elettrico	€ 420.000,00	90,00%	€ 378.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 389.000,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	CNG/LNG	€ 190.000,00	70,00%	€ 133.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 144.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	CNG/LNG	€ 200.000,00	70,00%	€ 140.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 151.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	CNG/LNG	€ 215.000,00	70,00%	€ 150.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 161.500,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	CNG/LNG	€ 225.000,00	70,00%	€ 157.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 168.500,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	CNG/LNG	€ 240.000,00	70,00%	€ 168.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 179.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	CNG/LNG	€ 275.000,00	70,00%	€ 192.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 203.500,00
Snodato	CNG/LNG	€ 375.000,00	70,00%	€ 262.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 273.500,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	ibrido	€ 175.000,00	40,00%	€ 70.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 81.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	ibrido	€ 185.000,00	40,00%	€ 74.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 85.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	ibrido	€ 205.000,00	40,00%	€ 82.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 93.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	ibrido	€ 220.000,00	40,00%	€ 88.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 99.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	ibrido	€ 230.000,00	40,00%	€ 92.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 103.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	ibrido	€ 265.000,00	40,00%	€ 106.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 117.000,00
Snodato	ibrido	€ 370.000,00	40,00%	€ 148.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 159.000,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	diesel	€ 160.000,00	40,00%	€ 64.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 75.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	diesel	€ 170.000,00	40,00%	€ 68.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 79.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	diesel	€ 190.000,00	40,00%	€ 76.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 87.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	diesel	€ 200.000,00	40,00%	€ 80.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 91.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	diesel	€ 210.000,00	40,00%	€ 84.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 95.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	diesel	€ 243.000,00	40,00%	€ 97.200,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 108.200,00
Snodato	diesel	€ 340.000,00	40,00%	€ 136.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 147.000,00

**PROGRAMMA REGIONALE, 2029-2023, DEGLI INVESTIMENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA -LIMITI DI PREZZO E CONTRIBUZIONE
DISTINTI PER TIPOLOGIE, ALIMENTAZIONE E CLASSE DI LUNGHEZZA _ II FASE**

Nota – Il contributo limite tecnologie e predisposizione è innalzato a 12.000 euro in caso di attrezzaggio con strutture porta biciclette

AUTOBUS INTERURBANI

Classe di lunghezza	alimentazioni	valore acquisto autobus climatizzato	% contributo autobus climatizzato	contributo limite autobus climatizzato	% contributo dotazioni e predisposizioni	contributo limite dotazioni e predisposizioni	contributo limite autobus attrezzato
Cortissimo (fino a 7,49 m)	CNG/LNG	€ 120.000,00	60,00%	€ 72.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 83.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	CNG/LNG	€ 130.000,00	60,00%	€ 78.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 89.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	CNG/LNG	€ 175.000,00	60,00%	€ 105.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 116.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	CNG/LNG	€ 200.000,00	60,00%	€ 120.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 131.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	CNG/LNG	€ 210.000,00	60,00%	€ 126.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 137.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	CNG/LNG	€ 240.000,00	60,00%	€ 144.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 155.000,00
Snodato	CNG/LNG	€ 365.000,00	70,00%	€ 255.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 266.500,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	ibrido	€ 120.000,00	50,00%	€ 60.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 71.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	ibrido	€ 130.000,00	50,00%	€ 65.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 76.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	ibrido	€ 175.000,00	50,00%	€ 87.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 98.500,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	ibrido	€ 200.000,00	50,00%	€ 100.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 111.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	ibrido	€ 210.000,00	50,00%	€ 105.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 116.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	ibrido	€ 240.000,00	50,00%	€ 120.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 131.000,00
Snodato	ibrido	€ 365.000,00	50,00%	€ 182.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 193.500,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	diesel	€ 110.000,00	50,00%	€ 55.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 66.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	diesel	€ 120.000,00	50,00%	€ 60.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 71.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	diesel	€ 160.000,00	50,00%	€ 80.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 91.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	diesel	€ 185.000,00	50,00%	€ 92.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 103.500,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	diesel	€ 195.000,00	50,00%	€ 97.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 108.500,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	diesel	€ 220.000,00	50,00%	€ 110.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 121.000,00
Snodato	diesel	€ 335.000,00	50,00%	€ 167.500,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 178.500,00

AUTOBUS URBANI/SUBURBANI

Classe di lunghezza	alimentazioni	valore acquisto autobus climatizzato	% contributo autobus climatizzato	contributo limite autobus climatizzato	% contributo dotazioni e predisposizioni	contributo limite dotazioni e predisposizioni	contributo limite autobus attrezzato
Cortissimo (fino a 7,49 m)	elettrico	€ 270.000,00	80,00%	€ 216.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 227.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	elettrico	€ 295.000,00	80,00%	€ 236.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 247.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	elettrico	€ 335.000,00	80,00%	€ 268.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 279.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	elettrico	€ 380.000,00	80,00%	€ 304.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 315.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	elettrico	€ 420.000,00	80,00%	€ 336.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 347.000,00
Cortissimo (fino a 7,49 m)	CNG/LNG	€ 190.000,00	60,00%	€ 114.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 125.000,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	CNG/LNG	€ 200.000,00	60,00%	€ 120.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 131.000,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	CNG/LNG	€ 215.000,00	60,00%	€ 129.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 140.000,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	CNG/LNG	€ 225.000,00	60,00%	€ 135.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 146.000,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	CNG/LNG	€ 240.000,00	60,00%	€ 144.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 155.000,00
Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)	CNG/LNG	€ 275.000,00	60,00%	€ 165.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 176.000,00
Snodato	CNG/LNG	€ 375.000,00	60,00%	€ 225.000,00	50,00%	€ 11.000,00	€ 236.000,00