

GIUNTA REGIONALE

Verbale n. 81

Adunanza 22 luglio 2011

L'anno duemilaundici il giorno 22 del mese di luglio alle ore 12:00 in Torino presso la Sede della Regione, Piazza Castello n.165, nella apposita sala delle adunanze di Giunta, si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di Roberto COTA Presidente, Ugo CAVALLERA Vicepresidente e degli Assessori Barbara BONINO, William CASONI, Alberto CIRIO, Michele COPPOLA, Massimo GIORDANO, Elena MACCANTI, Claudia PORCHIETTO, Giovanna QUAGLIA, Claudio SACCHETTO, ~~Roberto RAVELLO~~, con l'assistenza di Guido ODICINO nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

E' assente l' Assessore: RAVELLO

(Omissis)

D.G.R. n. 30 - 2362

OGGETTO:

Piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma in Piemonte per l'anno 2011 - Criteri generali e modalita' di contribuzione per il rinnovo del parco rotabile impiegato nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. Revoca parziale della D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009.

A relazione dell' Assessore BONINO:

La Regione Piemonte, nell'ambito delle proprie competenze in materia di trasporto pubblico regionale e locale, persegue obiettivi di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi; per questo il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2009, approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007, conteneva la previsione di assegnare ingenti risorse al rinnovamento del parco degli autobus impiegati nel trasporto pubblico locale finalizzandole, in particolare, alla sostituzione degli autobus non più ecologicamente compatibili.

Così si inseriva in un programma pluriennale di settore, la previsione degli investimenti necessari al conseguimento degli obiettivi ambientali fissati dalle DD.G.R. n. 66 - 3859 del 18 settembre 2006 e n. 31 - 3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i., ovvero limitazioni alla circolazione di veicoli, in particolare il divieto alla circolazione di tutti i veicoli diesel pre euro, euro 0, nonché dei veicoli diesel euro 1, euro 2, euro 3 ed euro 4 non dotati di sistemi di contenimento del particolato, installazione, attualmente in corso, di filtri antiparticolato (F.A.P.) su tutti gli autobus di omologazione euro 2 e successive, rinnovo del parco attraverso provvedimenti che stanziassero fondi regionali contemplando come finanziabili esclusivamente tipologie di veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione.

Il rinnovo del parco destinato ai servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, per altro, era già inserito nella programmazione regionale tenuto conto che costituiva progetto caratterizzante dell'Asse II - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica, sviluppo delle fonti energetiche - Linea d'azione Mobilità Sostenibile del Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree

Sottoutilizzate (FAS 2007-2013) adottato con D.G.R. n. 10-9736 del 6 ottobre 2008 e aggiornato, in relazione al negoziato avviato con il DPS-MISE, con D.G.R. n. 49-11971 del 4 agosto 2009.

I veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte sono circa 3.400 e, in base alle dichiarazioni delle aziende di trasporto, in esito a specifica indagine condotta nel 2009 in preparazione di una procedura centralizzata per la fornitura dei mezzi, gli autobus con motorizzazione antecedente l'omologazione euro 1 erano 672, mentre quelli omologati secondo lo standard euro 1 erano 344.

Un rinnovo del parco autobus piemontese che consenta di conseguire gli standard ambientali previsti dai provvedimenti regionali comporta certamente la sostituzione dei veicoli pre euro ed euro 0, rappresentanti circa il 20% della totalità dei mezzi dedicati, ma anche degli autobus immatricolati secondo lo standard euro 1, circa il 10% della totalità dei mezzi dedicati, considerato che questi hanno raggiunto un'anzianità di almeno quindici anni.

Nel medio termine, per conseguire gli obiettivi ambientali previsti per il settore, il sistema trasporto pubblico locale dovrà attivare investimenti sufficienti alla sostituzione di circa un terzo del parco rotabile stimabili in circa 180 milioni di euro.

Si ritiene che detti investimenti possano essere finanziati, con riferimento alla sostituzione dei veicoli omologati fino all'euro 0, ricorrendo alle risorse regionali stanziato sul cap. 256841 del bilancio regionale di previsione per l'anno 2011 e a parte delle risorse della Legge Finanziaria Statale 2007, rese disponibili per effetto del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4223 del 3 dicembre 2007 e di specifico programma approvato con D.G.R. n. 28-8551 del 7 aprile 2008, modificato ed integrato con D.G.R. n. 21-13299 del 15 febbraio 2010, e, con riferimento ai veicoli classificati euro 1, utilizzando il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS 2007-2013).

La D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009, nel definire le linee guida per l'attuazione del programma di sostituzione degli autobus non ecologicamente compatibili, aveva riconosciuto in una gara centralizzata a livello regionale lo strumento di attuazione del programma più idoneo a conseguire, nell'ambito delle stesse tipologie di veicolo, la massima omogeneità fra gli autobus regionali al fine di favorire l'uniformità della formazione del personale di guida e la padronanza dei veicoli, l'efficacia della manutenzione su tutto il territorio regionale, nonché l'efficienza della logistica dei ricambi.

Un'unica procedura ad evidenza pubblica avrebbe consentito la scelta dei contraenti di più accordi quadro finalizzati alla fornitura delle diverse tipologie di autobus necessarie a sostituire tutti i veicoli ecologicamente obsoleti e la compartecipazione regionale si sarebbe attuata mediante l'assegnazione a ciascun soggetto avente titolo, del 60% del numero di autobus necessari a sostituire prioritariamente i veicoli pre euro o euro 0 e successivamente euro 1, autobus integralmente acquisiti con fondi regionali.

Finora non è stato possibile dare attuazione ad un piano di sostituzione degli autobus pre euro, euro 0 ed euro 1 a causa del ritardo dell'erogazione dei finanziamenti statali e della conseguente mancanza della necessaria disponibilità e malgrado la D.G.R. n. 69 - 704 del 27 settembre 2010 abbia prorogato al 31 dicembre 2011 il termine a partire dal quale decorre il divieto di circolazione per gli autobus maggiormente inquinanti si rende urgente e improrogabile provvedere alla sostituzione di tutti gli autobus omologati fino all'euro 0 e, nei limiti delle risorse disponibili, anche euro 1.

Oggi, pur riconoscendo immutata la validità di una omogeneizzazione del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, vista l'urgenza di provvedere alla sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti, in particolare di quelli omologati fino all'euro 0, si ritiene di non persistere nell'intendimento di una procedura centralizzata che, per dimensione e complessità, non consentirebbe di conseguire le prime immissioni in servizio dei nuovi mezzi entro la scadenza del 31 dicembre 2011 come da D.G.R. n. 69 - 704 del 27 settembre 2010. Si ritiene invece opportuno varare un piano di investimenti che veda una compartecipazione regionale agli investimenti direttamente effettuati dagli operatori del settore per la sostituzione del materiale rotabile maggiormente inquinante di cui sopra, compartecipazione da attuarsi attraverso il riconoscimento

di contributi in conto capitale nel limite del 60% del costo del mezzo accessoriatato risultante da regolare documentazione contabile e comunque nel limite massimo fissato, per alimentazione, tipologie e classi di veicoli dal presente provvedimento.

Si ritiene tuttavia opportuno salvaguardare i diritti acquisiti dalle aziende che, in forza di quanto previsto dalla D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 rispetto ai casi eccezionali e transitori, abbiano effettuato con proprie risorse investimenti per la sostituzione di mezzi con motorizzazione omologata euro 0, o antecedente, fidando sul successivo riconoscimento di autobus finanziati integralmente con fondi regionali, che avrebbero dovuto rispetto alla succitata deliberazione essere acquistati attraverso la procedura centralizzata, nella misura di tre ogni due autobus acquistati.

Per quanto sopra, considerata anche l'impellenza della tutela e del miglioramento della qualità dell'aria e della conseguente necessità di una celere sostituzione dei veicoli con motorizzazione euro 0 ancora circolanti, alle aziende in questione verranno riconosciute risorse sufficienti a finanziare integralmente l'acquisto di autobus nuovi, nella misura di tre ogni due acquistati con risorse proprie, che andranno a sostituire autobus con motorizzazione euro 0 ancora presenti nei rispettivi parchi mezzi.

Gli acquisti succitati saranno nominalmente contribuiti al 100% del costo del mezzo accessoriatato e comunque nel limite massimo fissato per alimentazione, tipologie e classi di veicoli indicati nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento con criteri generali e modalità di contribuzione previsti dal presente provvedimento.

Per una equa distribuzione territoriale degli interventi si ritiene di procedere alla distribuzione delle risorse tra il finanziamento degli investimenti a fronte degli acquisti operati in regime di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 ed altri investimenti finalizzati alla sostituzione dei veicoli con omologazione fino all'euro 0, anche considerate le disponibilità di bilancio 2011 e l'impegnabilità delle risorse, ripartendo le medesime in modo da finanziare le due tipologie di intervento succitate proporzionalmente all'entità complessiva dei medesimi.

Qualora l'applicazione di detto criterio comportasse l'insufficienza delle risorse per fronteggiare l'immediata contribuzione di tutti i nuovi investimenti corrispondenti all'acquisto di autobus in regime di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009, le risorse all'uopo destinabili saranno ripartite tra le aziende proporzionalmente al numero di mezzi già acquistati garantendo comunque l'assegnazione delle risorse necessarie all'acquisto di almeno un nuovo veicolo ciascuno.

Il miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, secondo il programma triennale regionale, verrà perseguito attraverso lo svecchiamento del parco rotabile dedicato con l'introduzione di veicoli nuovi di fabbrica, più idonei alle esigenze dei cittadini, dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori (opzionali sulle tipologie "interurbano cortissimo" ed "interurbano corto"), impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata; dovrà altresì essere sugli stessi prevista la predisposizione per accogliere le tecnologie necessarie all'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica, nonché il rispetto dei più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente.

Gli investimenti saranno finanziati facendo ricorso allo stanziamento previsto dal cap. 256841 del Bilancio Regionale di previsione 2011.

Con riferimento al parco autobus circolante si ritiene, prioritariamente, di procedere alla sostituzione dei mezzi con omologazione euro 0 o precedente, secondo la normativa europea in materia di emissioni. Pertanto i nuovi bus, eventualmente anche oggetto di forniture riconducibili a procedure avviate prima della approvazione del presente provvedimento, che non siano già oggetto di altri finanziamenti regionali, potranno essere ammessi a contributo a fronte della dismissione di un numero corrispondente di unità con le predette omologazioni; nel caso degli autosnodati il rapporto di sostituzione di 1 autobus acquistato su 1 autobus sostituito è elevato ad 1 autosnodato acquistato su 1,5 autobus sostituiti. Non è riconosciuto alcun contributo per l'acquisto di autobus che determinino un potenziamento del parco rotabile delle aziende.

Al fine di migliorare la qualità del servizio erogato e dell'aria, si ritiene di contribuire esclusivamente gli investimenti rivolti all'immissione in servizio di autobus, alimentati a gasolio, con motorizzazione

conforme preferibilmente alle direttive EEV, in ogni caso non inferiore alla classe euro 5, alimentati a metano e di altri mezzi a basso impatto ambientale (elettrici o altro) che, ai soli fini contributivi, saranno ritenuti assimilabili ad autobus alimentati a metano.

Il contributo regionale per il rinnovo del materiale rotabile di cui sopra è assegnato agli enti e aziende di trasporto ed è definito, distintamente per alimentazione, per tipologie (interurbani, suburbani ed urbani) e classi nella misura massima del 60% del prezzo unitario ammesso, IVA esclusa, con riferimento al prezzo unitario di riferimento comprensivo del costo dell'impianto di climatizzazione, aumentato del costo dell'indicatore 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", aumentato del costo per l'impianto sollevatore disabili su carrozzella, oppure per pedana o scivolo, fatte salve le precedenti esclusioni. I prezzi unitari ammessi di riferimento per autobus sono riportati nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Con riferimento all'art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 i predetti contributi, per l'acquisto in conto capitale, sono erogati 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 fidejussoria, di ammontare pari al contributo, a favore della Regione Piemonte e per il periodo di non alienabilità dei veicoli pari a 10 anni per i bus interurbani e suburbani e di 8 anni per quelli urbani; relativamente alla garanzia fidejussoria è ammessa la sua regolazione rispetto al valore scalare del contributo tenuto conto della durata del suddetto periodo di non alienabilità.

Al fine di migliorare, in generale, la qualità del servizio offerto nonché il livello di comfort per gli utenti del trasporto pubblico locale sono definite alcune caratteristiche che dovranno essere presenti sui veicoli oggetto di contributo e più in dettaglio:

- i bus in acquisto devono essere dotati di:
 1. impianto di climatizzazione dell'aria sul veicolo;
 2. 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" con costo entro i limiti di spesa indicati in Allegato 1, IVA esclusa, ridotti del 10% a titolo di sconto commerciale; il contributo regionale è riconosciuto nella misura del 60% entro i predetti limiti di spesa;
 3. impianto sollevatore disabili su carrozzella, oppure pedana o scivolo, con portata massima garantita pari a 350 kg con costo entro i limiti di spesa indicati in Allegato 1, IVA esclusa, ridotti del 10% a titolo di sconto commerciale; il contributo regionale è riconosciuto nella misura del 60% entro i predetti limiti di spesa, fatte salve le esclusioni precedentemente ammesse; sollevatore e pedane sono opzionali per le tipologie "interurbano cortissimo" ed "interurbano corto";
 4. predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP), per le quali non è previsto alcun contributo regionale;
- sulle fiancate dovrà inoltre essere applicata la dicitura "Veicolo acquistato con contributo della Regione Piemonte", nonché lo stemma della Regione Piemonte e il "logo" dell'Assessorato regionale ai trasporti conformi alle caratteristiche di cui alla D.G.R. n. 134-22089 del 5.7.1989 ed il rispetto dei requisiti di immagine stabilite dalla stessa deliberazione e successive modifiche e integrazioni;
- i veicoli contribuiti devono riportare una fascia realizzata con pellicola autoadesiva ad elevatissima rifrangenza dell'altezza di circa 5-6 cm di colore giallo 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.

Con successiva determinazione dirigenziale si provvederà al riparto e all'assegnazione delle risorse alle Aziende e Enti di trasporto sulla base delle richieste pervenute alla Direzione regionale Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica; la ripartizione delle risorse dovrà tener conto delle

sostituzioni di autobus con motorizzazione classificabile come Euro 0, o antecedente, secondo le direttive europee in tema di emissioni di inquinanti dei veicoli, risultanti nel parco veicoli degli Enti o Aziende di trasporto che svolgono servizi di trasporto pubblico locale per conto degli Enti soggetti di delega o di quelli con i quali le Province hanno sottoscritto Accordi di Programma ai sensi della L.R. 1/2000 e s.m.i.. Non possono beneficiare del contributo regionale le Aziende che svolgono in Piemonte servizio di TPL esclusivamente in subappalto.

L'assegnazione delle risorse a livello territoriale si otterrà per aggregazione delle assegnazioni alle aziende Enti o Aziende di trasporto che svolgono servizi di trasporto pubblico locale per conto degli Enti soggetti di delega o di quelli con i quali le Province hanno sottoscritto Accordi di Programma ai sensi della L.R. 1/2000; il criterio di attribuzione territoriale degli autobus agli Enti soggetti di delega sarà attuato rispetto agli agenti di guida dell'impresa di trasporto attribuiti agli stessi Enti. Nel calcolo dell'assegnazione per singola Provincia si dovrà tener conto degli Enti o Aziende di trasporto che svolgono il servizio per gli Enti non soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 relativamente al territorio di propria competenza. Il contributo assegnato è pari al contributo unitario all'Ente soggetto di delega solo se dalla ripartizione si ottiene come risultato un valore pari o superiore alla metà più un euro del contributo ammesso per un autobus.

Le risorse assegnate alla singola azienda e/o Ente di trasporto saranno trasferite all'Ente soggetto di delega di riferimento in conseguenza dell'avvenuto ordine di uno o più mezzi nel limite del contributo massimo spettante per il mezzo, o i mezzi, oggetto dell'ordine tenuto conto dei prezzi di riferimento distinti per alimentazione, tipologia e classe di lunghezza all'allegato 1 della presente deliberazione; a tal fine l'assegnatario delle risorse dovrà trasmettere all'Ente soggetto di delega competente la documentazione attestante l'ordinativo e darne contestuale comunicazione alla Direzione regionale Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica.

All'atto dell'ordine, nel caso in cui l'azienda dimostri la possibilità di pervenire alle sostituzioni di tutti i mezzi classificati euro 0, o precedenti, per le quali aveva ottenuto assegnazione di risorse, conseguendo economie sufficienti alla contribuzione di uno o più mezzi, destinati a loro volta a sostituire mezzi obsoleti dal punto di vista ambientale, classificati euro 1, o successivi a secondo del parco a disposizione, o mezzi incidentati in modo irreparabile, l'azienda manterrà l'assegnazione della risorsa; qualora le economie risultanti fossero insufficienti alla contribuzione di almeno un mezzo queste resteranno nella disponibilità dell'Ente soggetto di delega di riferimento che potrà utilizzarle, cumulandole alle eventuali economie conseguite da altre aziende con cui abbia in essere contratti di servizio, per contribuire investimenti rivolti alla sostituzione di autobus motorizzati euro 1 o successivi, considerato il parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale di competenza, secondo criteri generali e modalità di contribuzione previsti dal presente provvedimento; qual'ora le economie anche cumulate con altre nella disponibilità dell'Ente risultassero insufficienti alla contribuzione di almeno un mezzo le stesse saranno oggetto di nuova assegnazione da parte della Regione Piemonte secondo criteri stabiliti con successiva deliberazione.

Qualora le aziende si trovino nella necessità, ad esempio per mutate modalità di prestazione dei servizi, di acquistare materiale rotabile diverso per tipologia e classe di lunghezza da quello per il quale abbiano ottenuto assegnazione di risorse secondo le modalità sopra riportate, potranno farlo senza ulteriore finanziamento regionale e senza determinare potenziamenti andando eventualmente a sostituire uno o più mezzi obsoleti dal punto di vista ambientale, classificati euro 1, o successivi a seconda del parco rotabile a disposizione, o mezzi incidentati in modo irreparabile.

Le aziende e/o Enti di trasporto assegnatari di risorse dovranno avviare le procedure per l'acquisizione dei mezzi entro il termine di mesi sei dalla pubblicazione della determinazione dirigenziale di assegnazione; in caso di mancato rispetto di detto termine, le assegnazioni decadono e le risorse sono assegnate ad altre Aziende o Enti di trasporto, con nuovo provvedimento regionale dirigenziale, fino ad esaurimento del rinnovo del parco autobus con motorizzazione classificabile come Euro 0, o antecedente, tenuto conto delle richieste insoddisfatte di altre Aziende o Enti di trasporto;

Una volta soddisfatte tutte le richieste di sostituzione di mezzi con omologazione fino all'euro 0 si procederà ad assegnare le risorse per le sostituzioni di veicoli omologati euro 1 secondo criteri che verranno stabiliti con successiva deliberazione.

La determinazione dirigenziale, in applicazione alla presente, definirà la documentazione che Enti e Aziende di trasporto dovranno trasmettere agli Enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000 e s.m.i. per le necessarie verifiche tecniche ed amministrative propedeutiche all'immissione in servizio del nuovo veicolo e alla conseguente liquidazione del contributo spettante da parte dell'ente soggetto di delega.

Gli Enti soggetti di delega sono tenuti a comunicare alla Regione Piemonte le risultanze delle verifiche sopra previste entro un mese dalla loro conclusione unitamente alla documentazione attestante la liquidazione del contributo così da consentire il monitoraggio costante dell'attuazione del programma di rinnovo.

Il contributo per il rinnovo del materiale rotabile sarà liquidato agli Enti o Aziende di trasporto nella misura del 100% e del 60% del costo effettivamente sostenuto, IVA esclusa, riguardo ai prezzi di riferimento riportati nell'Allegato 1, rispettivamente per investimenti riconducibili ad acquisti operati in condizioni di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 e ai restanti casi; il costo unitario di riferimento, riportato nell'Allegato 1, per la sola contribuzione di bus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale (elettrici o altro), è assimilato a quello per autobus alimentati a metano.

I limiti di prezzo succitati sono stati definiti, per le principali tipologie e classi di lunghezza a partire dalle quantità e dal valore stimato dell'appalto di fornitura oggetto dell'Avviso Indicativo Periodico pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea (GUCE) del 22 dicembre 2009 in previsione della procedura di acquisto centralizzata a livello regionale, e quindi sulla base prezzi di riferimento in allora definiti monitorando gare assegnate a livello di mercato italiano, anche considerando che, in base alle pubblicazioni di settore, i prezzi di listino tra il dicembre 2009 e i primi mesi del 2011 non hanno subito variazioni significative.

Il "Costo unitario ammesso per autobus accessoriato" dell'Allegato 1 è stato determinato sommando al costo unitario di riferimento aumentato del costo dell'impianto di climatizzazione dell'aria sul veicolo, il costo degli 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), il costo dell'attrezzatura per l'accessibilità dei disabili (impianto sollevatore, pedana o scivolo) distinti per alimentazione, tipologia e classi bus.

In caso di costo, risultante da fattura, inferiore a quello di riferimento come sopra definito, il contributo sarà liquidato rispetto all'importo risultante dalla fattura, IVA esclusa.

Le dotazioni accessorie obbligatoriamente previste come presenti sull'autobus dovranno essere evidenziate nelle fatture di acquisto con costo a parte ai fini dell'erogazione dei contributi aggiuntivi.

Il contributo regionale può essere ammesso anche per gli acquisti mediante ricorso a leasing, fatte salve le garanzie richieste per l'acquisto in conto capitale, e sarà riconosciuto alle aziende di trasporto in un'unica soluzione in analogia a quanto stabilito per la contribuzione dei veicoli acquistati in proprietà.

Le eventuali risorse riferibili a passati piani di investimento, ancora nella disponibilità degli Enti soggetto di delega ai sensi della L.R. 1/2000, eventualmente cumulate alle economie conseguite dalle aziende per acquisti operati in attuazione del presente provvedimento, potranno essere destinate dagli stessi Enti ad investimenti in materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale nel rispetto dei criteri generali e delle modalità di contribuzione previsti dal presente provvedimento e delle determinazioni di sua attuazione. Quando le risorse siano globalmente insufficienti alla contribuzione di un singolo autobus, le sole risorse residue riferibili ai piani di investimento passati potranno essere destinate dagli Enti soggetto di delega ad altri investimenti strettamente connessi all'ambito del trasporto pubblico locale.

In ogni caso gli Enti soggetto di delega dovranno comunicare alla Regione Piemonte, Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica – Settore Servizi di trasporto pubblico, il dettaglio degli interventi che è loro intenzione finanziare in modo da consentire una verifica preventiva degli stessi.

Gli enti e le aziende di trasporto possono sostituire, facendo ricorso a risorse proprie, autobus con motore omologato secondo le classi di emissione euro 1 o superiore secondo le vigenti normative ambientali europee o autobus che abbiano subito sinistri con danni irreparabili, previa restituzione delle eventuali quote di contributo regionale non ancora ammortizzate.

Coerentemente con gli obiettivi ambientali fissati dai provvedimenti regionali e con le finalità del programma di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, i veicoli da immettersi in servizio, anche in questi casi, dovranno avere le caratteristiche generali e di allestimento previste dal presente provvedimento.

La contribuzione di detti investimenti, non rientrante nelle priorità della presente deliberazione, potrà avere luogo in occasione dei futuri piani di investimento riguardanti la sostituzione degli autobus omologati secondo le classi di emissione corrispondenti a quelle degli autobus oggi sostituiti, tenuto conto della disponibilità di risorse sul bilancio regionale dell'anno di approvazione del piano di investimenti, secondo criteri, limiti di prezzi e di percentuale di contribuzione, previsti dai futuri provvedimenti.

Gli enti e le aziende di trasporto che intendono avvalersi della opportunità succitata dovranno in ogni caso trasmettere all'Ente soggetto di delega competente la documentazione necessaria alle verifiche tecniche ed amministrative previste dal presente provvedimento.

Tutto ciò premesso,

vista la L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.;

vista la D.G.R. n. 8-5296 del 19 febbraio 2007;

visto il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2009;

vista la D.G.R. n. 31 - 3125 del 12 giugno 2006;

vista la D.G.R. n. 66 - 3859 del 18 settembre 2006;

vista la D.G.R. n. 69 - 704 del 27 settembre 2010;

vista la D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009;

visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4223 del 3.12.2007;

vista la D.G.R. n. 28-8551 del 7 aprile 2008;

vista la D.G.R. n. 21-13299 del 15 febbraio 2010;

vista la D.G.R. n. 10-9736 del 6 ottobre 2008;

vista la D.G.R. n. 49-11971 del 4 agosto 2009;

la Giunta Regionale, unanime,

d e l i b e r a

- di approvare il piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma in Piemonte per l'anno 2011 confermando gli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile da destinarsi ai servizi di

trasporto pubblico locale enunciati dal " Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2009", approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007, nonché dalle DD.G.R. n. 66 - 3859 del 18 settembre 2006 e n. 31 - 3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i. i cui tempi di attuazione sono stati differiti con D.G.R. n. 69 - 704 del 27 settembre 2010;

di proseguire la sostituzione degli autobus maggiormente inquinanti, revocando quanto stabilito dalla D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 in ordine all'indizione di una gara centralizzata a livello regionale, prevedendo invece un programma di rinnovo da realizzarsi attraverso investimenti direttamente effettuati dagli operatori del settore cui la Regione Piemonte parteciperà mediante il riconoscimento di contributi in conto capitale nel limite del 60% del costo del mezzo accessoriatato risultante da regolare documentazione contabile e comunque nel limite massimo fissato, per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, nell'allegato 1;

- di fare salvi i diritti acquisiti dalle aziende che, in forza di quanto previsto dalla D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 rispetto ai casi eccezionali e transitori, avessero acquistato autobus, in sostituzione di mezzi con motorizzazione omologata fino all'euro 0, fidando sul riconoscimento di autobus acquistati con fondi regionali nella misura di tre ogni due;
- di far fronte al Piano di investimenti di cui al punto precedente, con riferimento alla sostituzione dei veicoli omologati fino all'euro 0, ricorrendo alle risorse regionali stanziare sul cap. 256841 del bilancio regionale di previsione per l'anno 2011 e a parte delle risorse della Legge Finanziaria Statale 2007, rese disponibili per effetto del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4223 del 3 dicembre 2007 e di specifico programma approvato con D.G.R. n. 28-8551 del 7 aprile 2008, modificato ed integrato con D.G.R. n. 21-13299 del 15 febbraio 2010, e, con riferimento ai veicoli classificati euro 1, utilizzando il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS 2007-2013) il cui Programma Attuativo Regionale è adottato con D.G.R. n. 10-9736 del 6 ottobre 2008 e aggiornato con D.G.R. n. 49-11971 del 4 agosto 2009;
- di approvare i criteri generali, le caratteristiche di allestimento dei veicoli e le modalità di contribuzione e di gestione del Piano così come specificati in premessa;
- di autorizzare la Direzione regionale Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica a provvedere alle determinazioni dirigenziali, secondo modalità, contenuti e tempi specificati in premessa, per il riparto e l'assegnazione delle risorse agli Enti e alle Aziende di trasporto, nonché l'assegnazione agli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000;
- di destinare le risorse stanziare sul cap. 256841/2011 del bilancio regionale al finanziamento della sostituzione degli autobus con motorizzazione fino all'euro 0 ancora presenti nel parco mezzi delle aziende, ripartendo le medesime proporzionalmente all'entità complessiva degli investimenti operati rispettivamente: a fronte degli acquisti in regime di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 ed ex novo secondo gli altri casi previsti dal presente provvedimento;
- che gli investimenti operati a fronte degli acquisti in regime di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 verranno contribuiti nominalmente nel limite del 100% del costo del mezzo accessoriatato risultante da regolare documentazione contabile e comunque nel limite massimo fissato, per alimentazione, tipologie e classi di veicoli, nell'allegato 1, secondo i criteri generali e le modalità previsti dal presente provvedimento;
- che, quando l'applicazione del criterio succitato comportasse l'insufficienza delle risorse per fronteggiare l'immediata contribuzione di tutti i nuovi investimenti corrispondenti all'acquisto di autobus in regime di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009, le risorse all'uopo destinate saranno ripartite tra le aziende proporzionalmente al numero di mezzi già acquistati

garantendo a ciascuna l'assegnazione di risorse necessarie e sufficienti all'acquisto di almeno un nuovo veicolo;

- di consentire a che le eventuali risorse riferibili a passati piani di investimento, ancora nella disponibilità degli Enti soggetto di delega ai sensi della L.R. 1/2000, eventualmente cumulate alle economie conseguite dalle aziende per acquisti operati in attuazione del presente provvedimento, possano essere destinate dagli stessi Enti ad investimenti in materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale nel rispetto dei criteri generali e delle modalità di contribuzione previsti dal presente provvedimento e delle determinazioni di sua attuazione,
- che, quando le risorse succitate siano globalmente insufficienti alla contribuzione di un singolo autobus, le sole risorse residue riferibili ai piani di investimento passati possano essere destinate dagli Enti soggetto di delega ad altri investimenti strettamente connessi all'ambito del trasporto pubblico locale;
- che in ognuno dei casi immediatamente succitati gli Enti soggetto di delega dovranno comunicare alla Regione Piemonte, Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica – Settore Servizi di trasporto pubblico, il dettaglio degli interventi che è loro intenzione finanziare in modo da consentire una verifica preventiva degli stessi;
- di consentire ad enti ed aziende di trasporto la sostituzione, in autofinanziamento, di autobus con motore omologato secondo le classi di emissione euro 1 o superiore o di autobus che abbiano subito sinistri con danni irreparabili, previa restituzione delle eventuali quote di contributo regionale non ancora ammortizzate, con veicoli aventi le caratteristiche generali e di allestimento previste dal presente provvedimento;
- per gli investimenti di cui al punto precedente la contribuzione potrà avere luogo in occasione dei futuri piani di investimento riguardanti la sostituzione di autobus omologati secondo quella classe di emissione, tenuto conto della disponibilità di risorse sul bilancio regionale dell'anno di approvazione dello stesso piano, secondo criteri, limiti di prezzi e di percentuale di contribuzione, previsti dai futuri provvedimenti;
- gli enti e le aziende di trasporto che intendono avvalersi della opportunità succitata dovranno in ogni caso, trasmettere all'Ente soggetto di delega competente la documentazione necessaria alle verifiche tecniche ed amministrative previste dal presente provvedimento.


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

(Omissis)

Il Presidente
della Giunta Regionale
Roberto COTA

Direzione Affari Istituzionali
e Avvocatura
Il funzionario verbalizzante
Guido ODICINO

Estratto dal libro verbali delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale in adunanza 22 luglio 2011.

rs/ 

30230
22 LUG. 2011
C. M. M.

AUTOBUS DIESEL

LISTINO AUTOBUS INTERURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

Classe bus	Costo unitario di riferimento autobus climatizzato (1)	Costo indicatori (2)	Costo unitario scivoli o pedane (3)	Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto (4)=(1)+(2)+(3)	% contribuito (5)	Autobus - Contributo unitario (6)=(4)*(5)
Cortissimo (fino a 7,49 m)	115.000,00	6.500,00	10.000,00	131.500,00	60%	78.900,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	125.000,00	6.500,00	10.000,00	141.500,00	60%	84.900,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	145.000,00	6.500,00	10.000,00	161.500,00	60%	96.900,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	167.000,00	6.500,00	10.000,00	183.500,00	60%	110.100,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	174.000,00	6.500,00	10.000,00	190.500,00	60%	114.300,00
Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)	200.000,00	6.500,00	10.000,00	216.500,00	60%	129.900,00
Snodato - Due Piani	310.000,00	6.500,00	10.000,00	326.500,00	60%	195.900,00

LISTINO AUTOBUS SUBURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

Classe bus	Costo unitario di riferimento autobus climatizzato (1)	Costo indicatori (2)	Costo unitario scivoli o pedane (3)	Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto (4)=(1)+(2)+(3)	% contribuito (5)	Autobus - Contributo unitario (6)=(4)*(5)
Cortissimo (fino a 7,49 m)	145.000,00	6.500,00	5.000,00	156.500,00	60%	93.900,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	153.000,00	6.500,00	5.000,00	164.500,00	60%	98.700,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	170.000,00	6.500,00	5.000,00	181.500,00	60%	108.900,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	182.000,00	6.500,00	5.000,00	193.500,00	60%	116.100,00
Lungo (oltre gli 11,80 m)	188.000,00	6.500,00	5.000,00	199.500,00	60%	119.700,00
Snodato - Due Piani	300.000,00	6.500,00	5.000,00	311.500,00	60%	186.900,00

LISTINO AUTOBUS URBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

Classe bus	Costo unitario di riferimento autobus climatizzato (1)	Costo indicatori (2)	Costo unitario scivoli o pedane (3)	Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto (4)=(1)+(2)+(3)	% contribuito (5)	Autobus - Contributo unitario (6)=(4)*(5)
Cortissimo (fino a 7,49 m)	145.000,00	6.500,00	5.000,00	156.500,00	60%	93.900,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	153.000,00	6.500,00	5.000,00	164.500,00	60%	98.700,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	170.000,00	6.500,00	5.000,00	181.500,00	60%	108.900,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	182.000,00	6.500,00	5.000,00	193.500,00	60%	116.100,00
Lungo (oltre gli 11,80 m)	188.000,00	6.500,00	5.000,00	199.500,00	60%	119.700,00
Snodato - Due Piani	300.000,00	6.500,00	5.000,00	311.500,00	60%	186.900,00



AUTOBUS ALTERNATIVI

LISTINO AUTOBUS INTERURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

Classe bus	Costo unitario di riferimento autobus climatizzato (1)	Costo indicatori (2)	Costo unitario scivoli o pedane (3)	Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto (4)=(1)+(2)+(3)	% contribuito (5)	Autobus - Contributo unitario (6)=(4)*(5)
Cortissimo (fino a 7,49 m)	138.000,00	6.500,00	10.000,00	154.500,00	60%	92.700,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	150.000,00	6.500,00	10.000,00	166.500,00	60%	99.900,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	174.000,00	6.500,00	10.000,00	190.500,00	60%	114.300,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	200.000,00	6.500,00	10.000,00	216.500,00	60%	129.900,00
Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)	209.000,00	6.500,00	10.000,00	225.500,00	60%	135.300,00
Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)	240.000,00	6.500,00	10.000,00	256.500,00	60%	153.900,00
Snodato - Due Piani	372.000,00	6.500,00	10.000,00	388.500,00	60%	233.100,00

LISTINO AUTOBUS SUBURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

Classe bus	Costo unitario di riferimento autobus climatizzato (1)	Costo indicatori (2)	Costo unitario scivoli o pedane (3)	Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto (4)=(1)+(2)+(3)	% contribuito (5)	Autobus - Contributo unitario (6)=(4)*(5)
Cortissimo (fino a 7,49 m)	174.000,00	6.500,00	5.000,00	185.500,00	60%	111.300,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	184.000,00	6.500,00	5.000,00	195.500,00	60%	117.300,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	204.000,00	6.500,00	5.000,00	215.500,00	60%	129.300,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	218.000,00	6.500,00	5.000,00	229.500,00	60%	137.700,00
Lungo (oltre gli 11,80 m)	226.000,00	6.500,00	5.000,00	237.500,00	60%	142.500,00
Snodato - Due Piani	360.000,00	6.500,00	5.000,00	371.500,00	60%	222.900,00

LISTINO AUTOBUS URBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI

Classe bus	Costo unitario di riferimento autobus climatizzato (1)	Costo indicatori (2)	Costo unitario scivoli o pedane (3)	Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto (4)=(1)+(2)+(3)	% contribuito (5)	Autobus - Contributo unitario (6)=(4)*(5)
Cortissimo (fino a 7,49 m)	174.000,00	6.500,00	5.000,00	185.500,00	60%	111.300,00
Corto (da 7,50 m a 8,59 m)	184.000,00	6.500,00	5.000,00	195.500,00	60%	117.300,00
Medio (da 8,60 m a 10,29 m)	204.000,00	6.500,00	5.000,00	215.500,00	60%	129.300,00
Normale (da 10,30 m a 11,79 m)	218.000,00	6.500,00	5.000,00	229.500,00	60%	137.700,00
Lungo (oltre gli 11,80 m)	226.000,00	6.500,00	5.000,00	237.500,00	60%	142.500,00
Snodato - Due Piani	360.000,00	6.500,00	5.000,00	371.500,00	60%	222.900,00



Relazione di accompagnamento alla Delibera avente ad oggetto:

“Piano di investimenti del trasporto pubblico locale in Piemonte per il triennio 2011/2013. Criteri generali e modalità di contribuzione per il rinnovo del parco rotabile impiegato nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.”

Le DD.G.R. n. 66 - 3859 del 18 settembre 2006 e n. 31 - 3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i. definendo disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico e delineando linee strategiche ed operative per la riduzione delle emissioni, stabiliscono gli standard ambientali che dovranno avere i mezzi dedicati al trasporto pubblico per circolare. Dirette conseguenze sono il divieto di circolazione imposto alle motorizzazioni maggiormente inquinanti, il programma di installazione di filtri anti particolato su mezzi più recenti e l'indicazione di standard ambientali caratterizzanti i veicoli di nuova immissione se oggetto di finanziamento regionale.

Il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale costituisce una priorità prevista a diversi livelli nella programmazione regionale essendo inserito come obiettivo dell'ultimo Programma triennale dei servizi approvato, quello per il periodo 2007-2009, e come progetto, ricompreso nella linea d'azione Mobilità Sostenibile dell'asse II, del Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS 2007-2013) adottato con D.G.R. n. 10-9736 del 6 ottobre 2008 e aggiornato, in relazione al negoziato avviato con il DPS-MISE, con D.G.R. n. 49-11971 del 4 agosto 2009.

I veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte sono circa 3,400 e, in base alle dichiarazioni delle aziende di trasporto, pervenute in esito a specifica indagine condotta nel 2009 in preparazione di una procedura centralizzata per la fornitura dei mezzi, gli autobus con motorizzazione antecedente l'omologazione euro 1 erano 672 (20% circa del parco) mentre quelli omologati secondo lo standard euro 1 erano 344 (10% circa del parco).

Un rinnovo del parco autobus che consenta di conseguire gli standard ambientali previsti dai provvedimenti regionali comporta certamente la sostituzione dei veicoli pre euro ed euro 0, ma anche degli autobus immatricolati secondo lo standard euro 1, considerato che questi hanno raggiunto un'anzianità di almeno quindici anni.

Nel medio termine si dovranno quindi attivare investimenti, sufficienti alla sostituzione di circa un terzo del parco rotabile, stimabili in circa 180 milioni di euro; investimenti che potrebbero essere finanziati, con riferimento alla sostituzione dei veicoli omologati fino all'euro 0, ricorrendo alle risorse regionali stanziare sul bilancio regionale di previsione per l'anno 2011, a parte delle risorse della Finanziaria 2007 rese disponibili per effetto del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4223 del 3 dicembre 2007, e, con riferimento ai veicoli classificati euro 1, utilizzando il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS 2007- 2013).

La D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 aveva definito linee guida per l'attuazione di un programma di sostituzione degli autobus con motori omologati fino all'euro 1 attraverso una gara centralizzata a livello regionale, programma non concretizzato causa l'indisponibilità di risorse.

Lo stesso provvedimento, al fine di risolvere situazioni in cui la sostituzione dei mezzi rivestiva la massima urgenza, prevedeva casi eccezionali e transitori in cui le aziende potevano anticipare, nel limite del 40% dei mezzi omologati euro 0 presenti nel parco, l'acquisto con risorse proprie di autobus fidando sul successivo riconoscimento, nel rapporto di tre ogni due acquisiti, di autobus finanziati integralmente con fondi regionali.

Oggi, pur riconoscendo la validità di una omogeneizzazione del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, motivazione prima della scelta della gara centralizzata operata nel 2009, vista l'urgenza di conseguire gli obiettivi ambientali fissati fin dal 2006 e già dilazionati, si ritiene di modificare gli intendimenti della D.G.R. n. 17-12079 e di varare un piano di investimenti che veda una compartecipazione regionale da attuarsi attraverso il riconoscimento di contributi in

conto capitale riferibili ad investimenti direttamente effettuati dagli operatori del settore per la sostituzione del materiale rotabile maggiormente inquinante.

Dovendo in ogni caso salvaguardare i diritti acquisiti dalle aziende che abbiano sfruttato l'opportunità offerta dai vecchi provvedimenti in ordine all'anticipo della propria quota di investimento si ritiene debbano essere riconosciute alle stesse risorse sufficienti a finanziare integralmente l'acquisto di autobus nuovi, nella misura di tre ogni due acquistati con risorse proprie, autobus che ovviamente dovranno sostituire mezzi euro 0. Gli autobus saranno nominalmente contribuiti nel limite del 100% del costo del mezzo accessoriatato e comunque nel limite massimo fissato per alimentazione, tipologie e classi di veicoli indicati nell'allegato parte integrante e sostanziale del provvedimento; gli stessi saranno anche criteri generali e modalità di contribuzione.

L'obiettivo dell'integrale sostituzione dei veicoli con motorizzazione euro 0 e precedente viene poi completato attraverso investimenti ex novo finanziati con contributo regionale nella misura del 60% della spesa.

Gli investimenti per la sostituzione dei veicoli euro zero, fatti salvi quelli riconducibili a piani oggetto di accordi specifici finanziabili attraverso altre fonti, saranno finanziati facendo ricorso allo stanziamento previsto dal cap. 256841 del Bilancio Regionale di previsione 2011, pari a 63 milioni di euro; per una equa distribuzione territoriale degli interventi, considerata l'immediata impegnabilità solo di una parte delle risorse, si reputa opportuno ripartire le medesime in modo da finanziare paritariamente in termini percentuali gli investimenti legati a diritti acquisiti in forza del provvedimento del 2009 e quelli nuovi.

Il miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto pubblico tanto dal punto di vista ambientale quanto in termini di sicurezza e confort verrà perseguito prioritariamente attraverso la sostituzione dei mezzi con omologazione euro 0, o precedente, ancora circolanti con autobus nuovi, conformati ai più recenti standard ecologici, dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori (opzionali sulle tipologie "interurbano cortissimo" ed "interurbano corto"), impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata; gli stessi dovranno essere predisposti per accogliere le tecnologie necessarie all'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica (Programma B.I.P.).

I nuovi autobus potranno essere ammessi a contributo a fronte della dismissione di un numero corrispondente di unità obsolete fatto salvo il caso in cui nuovi autosnodati vadano a sostituire mezzi di minor capacità caso in cui il rapporto di sostituzione diviene di 1,5 autobus sostituiti per ogni autobus acquistato.

Il contributo regionale per il rinnovo del materiale rotabile è assegnato agli enti e aziende di trasporto ed è definito, distintamente per alimentazione, per tipologie (interurbani, suburbani ed urbani) e classi nella misura massima del 60% del costo unitario di riferimento per l'autobus climatizzato, IVA esclusa, aumentato del costo dell'indicatore 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", aumentato del costo per l'impianto sollevatore disabili su carrozzella, oppure per pedana o scivolo estraibile, fatte salve le precedenti esclusioni; i prezzi di riferimento così determinati nonché il contributo limite sono riportati per autobus a gasolio e per autobus alternativi (CNG, elettrici, ibridi, ecc...) nell'allegato al provvedimento in discussione.

I limiti di prezzo succitati sono stati definiti, per le principali tipologie e classi di lunghezza a partire dalle quantità e dal valore stimato dell'appalto di fornitura oggetto dell'Avviso Indicativo Periodico pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea (GUCE) del 22 dicembre 2009 in previsione della procedura di acquisto centralizzata a livello regionale, e quindi sulla base prezzi di riferimento in allora definiti monitorando gare assegnate a livello di mercato italiano, anche considerando che, in base alle pubblicazioni di settore, i prezzi di listino tra il dicembre 2009 e i primi mesi del 2011 non hanno subito variazioni significative.

Con riferimento all'art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 i predetti contributi, per l'acquisto in conto capitale, sono erogati 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 fidejussoria, di ammontare pari al contributo, a favore della Regione Piemonte e per il periodo di non alienabilità dei veicoli pari a 10 anni per i bus interurbani e suburbani e di 8 anni per quelli urbani; relativamente alla garanzia fidejussoria è ammessa la sua regolazione rispetto al valore scalare del contributo tenuto conto della durata del suddetto periodo di non alienabilità.

Appositi provvedimenti dirigenziali provvederanno al riparto e all'assegnazione delle risorse alle Aziende e Enti di trasporto sulla base delle richieste pervenute alla Direzione regionale Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica tenendo conto delle sostituzioni di autobus con motorizzazione classificabile come Euro 0, o antecedente, risultanti nel parco veicoli degli Enti o Aziende di trasporto che svolgono servizi di trasporto pubblico locale per conto degli Enti soggetti di delega o di quelli con i quali le Province hanno sottoscritto Accordi di Programma ai sensi della L.R. 1/2000 e s.m.i.; l'assegnazione a livello territoriale, agli Enti soggetto di delega, si otterrà per aggregazione delle precedenti, tenendo conto dei contratti di servizio in essere, gestendo le situazioni relative ad aziende titolari di più c.d.s. secondo criteri di proporzionalità rispetto agli agenti di guida e, in subordine, all'entità dei servizi oggetto dei contratti.

Gli assegnatari di risorse dovranno avviare le procedure per l'acquisizione dei mezzi entro il termine di mesi sei dalla pubblicazione della determinazione dirigenziale di assegnazione; in caso contrario le assegnazioni decadono e le risorse sono riassegnate ad altre Aziende o Enti di trasporto fino alla completa sostituzione del parco autobus classificati Euro 0, o antecedente; soddisfatte tutte le richieste di sostituzione dei mezzi più obsoleti si procederà ad assegnare le risorse per le sostituzioni di veicoli omologati euro 1 secondo criteri che verranno stabiliti con altra deliberazione.

Le risorse assegnate alla singola azienda e/o Ente di trasporto saranno trasferite all'Ente soggetto di delega di riferimento in conseguenza dell'avvenuto ordine di uno o più mezzi nel limite del contributo massimo spettante per il mezzo, o i mezzi, oggetto dell'ordine tenuto conto dei prezzi di riferimento riportati nell'allegato e potranno essere liquidate all'assegnatario a seguito di esito positivo alle verifiche tecniche ed amministrative propedeutiche all'immissione in servizio del nuovo veicolo di cui l'Ente soggetto di delega deve dare comunicazione alla Regione Piemonte.

A tal proposito la determinazione dirigenziale, in applicazione alla presente, definirà la documentazione che Enti e Aziende di trasporto dovranno trasmettere agli Enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000 e s.m.i..

Il contributo per il rinnovo del materiale rotabile sarà liquidato alle aziende nella misura del 60% del costo effettivamente sostenuto, IVA esclusa, per l'acquisto del mezzo accessoriatato con le dotazioni obbligatoriamente previste e comunque nel limite massimo riportato nell'allegato.

Si ritiene opportuno definire linee di indirizzo in ordine all'utilizzo di economie derivanti dall'attuazione di piani di investimento riconducibili all'approvando provvedimento e/o di eventuali risorse, riferibili a passati piani di investimento, ancora nella disponibilità degli Enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000 specificando che in ogni caso gli Enti soggetto di delega dovranno dare alla Regione Piemonte comunicazione dettagliata degli interventi finanziati.

Si ritiene altresì di acconsentire a che gli enti e la aziende di trasporto sostituiscano, facendo ricorso a risorse proprie, autobus con motore omologato secondo le classi di emissione euro 1 o superiore o autobus che abbiano subito sinistri con danni irreparabili, previa restituzione delle eventuali quote di contributo regionale non ancora ammortizzate.

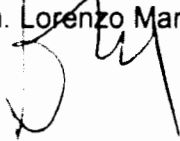
I veicoli in acquisto dovranno ovviamente avere le caratteristiche generali e di allestimento previste dal presente provvedimento.

Ritenendo tuttavia prioritaria la sostituzione del materiale più obsoleto e inquinante la contribuzione di detti investimenti avrà luogo in occasione piani di investimento riguardanti la sostituzione degli autobus omologati secondo le classi di emissione corrispondenti a quelle degli autobus oggi sostituiti, tenuto conto della disponibilità di risorse sul bilancio regionale dell'anno di approvazione del piano di investimenti, secondo criteri e limiti, di prezzi e di percentuale di contribuzione, previsti dal presente provvedimento.

Gli enti e le aziende di trasporto che intendono avvalersi della opportunità succitata dovranno in ogni caso trasmettere, da subito, all'Ente soggetto di delega competente la documentazione necessaria alle verifiche tecniche ed amministrative previste dal presente provvedimento.

II DIRIGENTE DEL SETTORE
SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

(arch. Lorenzo Marchisio)



MM