

Deliberazione della Giunta Regionale 30 luglio 2012, n. 24-4227

**Modifiche ed integrazioni al Piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma in Piemonte di cui alla D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i..**

A relazione dell'Assessore Bonino:

Le DD.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006 e n. 31-3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i. dispongono limitazioni alla circolazione degli autobus destinati ai servizi di trasporto pubblico locale – il divieto alla circolazione di tutti i veicoli diesel pre-euro, euro 0, nonché dei veicoli diesel omologati sino alla classe euro 4 quando non dotati di sistemi di contenimento del particolato – ed obiettivi di rinnovo del parco attraverso provvedimenti che stanino 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.

La D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011, confermando gli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile enunciati dai succitati provvedimenti, approva il piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma in Piemonte per l'anno 2011 definendo criteri e modalità di sostituzione dei veicoli omologati fino all'euro 0, attraverso un programma di investimenti direttamente effettuati dagli operatori del settore cui la Regione Piemonte parteciperà mediante il riconoscimento di contributi in conto capitale.

Il provvedimento prevede il termine di mesi sei dalla pubblicazione della determinazione dirigenziale di riparto ed assegnazione delle risorse per l'avvio delle procedure per l'acquisizione dei mezzi da parte delle aziende e/o degli Enti di trasporto assegnatari, termine il cui mancato rispetto comporta la decadenza delle assegnazioni e l'attribuzione delle risorse ad altre Aziende o Enti di trasporto fino a concludere il rinnovo del parco autobus con motorizzazione classificabile come Euro 0, o antecedente, e oltre a soddisfare richieste riconducibili alla sostituzione di veicoli omologati euro 1 secondo criteri da stabilirsi con nuova deliberazione.

La D.D. n. 307 del 15 dicembre 2011 strumento che, in attuazione della D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011, ripartisce ed assegna le risorse per il finanziamento del piano di rinnovo è stata pubblicata sul BURP n. 08 del 23 febbraio 2012 quindi per le aziende e/o gli Enti di trasporto assegnatari di risorse corre l'obbligo di avviare le procedure per l'acquisizione dei mezzi entro 23 agosto 2012.

Il protrarsi della crisi economico – produttiva degli Stati appartenenti all'area Euro, a livello nazionale ha significato un processo di drastica riduzione dei trasferimenti alle regioni attuato attraverso successivi provvedimenti di natura finanziaria con conseguente necessità, per ogni settore alimentato dalla finanza pubblica statale, di prendere provvedimenti capaci di adeguare la spesa alle entrate previste.

In un momento come quello attuale, di particolare criticità non solo per l'aumento del prezzo del gasolio, ma anche per la situazione delineatasi in conseguenza della crisi economica, non si poteva non avviare una razionalizzazione di tutto il comparto del trasporto pubblico.

A partire dalla D.G.R. n. 15 – 1761 del 28 marzo 2011 sulla base delle risorse disponibili sul bilancio regionale 2011 è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso la razionalizzazione della spesa, ha comportato una contrazione delle risorse in materia di trasporto pubblico locale assegnate agli Enti soggetti di delega, contrazione che nel corso del triennio 2011-13 era rispettivamente del 3%, del 10% e del 12% all'anno rispetto alla base costituita dalle risorse per l'anno 2010.

Considerato il perdurare della crisi finanziaria il Programma Triennale Regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1° gennaio 2011 – 31 dicembre 2013, approvato con D.G.R. n. 13-3852 del 14 maggio 2012, è ulteriormente intervenuto sui finanziamenti per i servizi di trasporto pubblico locale riducendoli; la prevedibile riduzione delle risorse per il 2012 e per gli anni

successivi, volendo garantire l'equilibrio economico del trasporto pubblico locale, determina la necessità di una ulteriore contrazione della spesa dell'ordine del 5% innalzando l'obiettivo dell'efficientamento per gli anni 2012 e 2013 e portando il contenimento dei trasferimenti rispettivamente al 15% e al 17% rispetto alla base costituita dalle risorse per l'anno 2010.

Come detto il cammino di razionalizzazione intrapreso riguarda tutto il comparto del trasporto pubblico per questo, tenuto conto della D.G.R. n. 35 – 2942 del 28 novembre 2011 che già prevedeva una riduzione annuale del 10% delle risorse per i servizi ferroviari a decorrere dal 1 luglio 2012, la D.G.R. n. 13–3991 del 11 giugno 2012, si è proseguito nella riorganizzazione attraverso la surrogazione del servizio ferroviario con servizi sostitutivi effettuati con autobus su linee a bassa frequentazione – frequenza media giornaliera inferiore a 50 persone per corsa – assegnando le risorse finanziarie necessarie alle Province.

Il quadro normativo in continua evoluzione, l'incertezza economico finanziaria, la riduzione delle risorse dedicate e la conseguente razionalizzazione della spesa, comportano necessariamente la riprogrammazione del sistema del trasporto pubblico locale e quindi delle dotazioni di materiale rotabile.

Si registra quindi un generale ritardo delle aziende del settore nella definizione dei programmi di investimento legati al Piano Autobus 2011 approvato con la D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011 e l'impossibilità per molti assegnatari di risorse di avviare le procedure di acquisto entro il citato termine del 23 agosto 2012.

Per quanto sopra si ritiene di prorogare il termine di avvio delle procedure di acquisto, fissato dalla D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011 in mesi sei dalla pubblicazione della determinazione dirigenziale di assegnazione delle risorse, e di indicare nel 31 dicembre 2012 il nuovo termine entro cui le aziende e/o gli enti di trasporto dovranno attivare gli iter di acquisizione del materiale rotabile.

La riprogrammazione dei servizi dovuta alla riduzione dei trasferimenti e alla razionalizzazione della spesa inducono alcuni Enti soggetti di delega e le aziende affidatarie dei servizi a rivedere le modalità di prestazione dei servizi prevedendo talora una riduzione degli stessi nelle cosiddette ore di morbida e ad un'intensificazione in termini di posti offerti nei momenti di maggior domanda.

Quanto sopra presuppone la necessità di acquisire autobus di maggior capacità ragion per cui è emersa la richiesta di prevedere criteri e modalità di contribuzione di autobus urbani e suburbani di capacità superiore al classico lungo, ma meno vincolanti, ad esempio dal punto di vista del loro ricovero in deposito, di snodati e doppio piano, tipologie già previste dai provvedimenti regionali in materia di contribuzione degli investimenti.

Per quanto sopra si ritiene di prevedere la contribuibilità di investimenti per l'acquisto di autobus urbani e suburbani ascrivibili alla classe "lunghissimo" con lunghezza definita in analogia all'omologa classe interurbana tra 13,01 metri e i 15,00 metri.

Il prezzo unitario di riferimento del mezzo 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, IVA esclusa, è definito secondo le modalità adottate dalla D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011.

I limiti massimi di prezzo fissati per alimentazione, tipologie e classi di veicoli indicati dalla D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011, integrati con le soglie previste per autobus urbani e suburbani lunghissimi (da 13,01 m 15,00 m), sono quindi riportati nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Nel caso di acquisto di autobus lunghissimi (da 13,01 m 15,00 m) il rapporto di sostituzione di 1 autobus acquistato su 1 autobus sostituito è elevato ad 1 autobus lunghissimo acquistato su 1,1 autobus sostituiti. Per analogia tale rapporto di sostituzione è esteso anche all'acquisto di autobus interurbani lunghissimi, tipologia già prevista come contribuibile dalla D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011.

Per effetto della D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011 risorse, destinate da provvedimenti regionali del passato al rinnovo del materiale rotabile impiegato nei servizi di trasporto pubblico locale con finalità analoghe a quelle esposte dalle DD.G.R. n. 66–3859 del 18 settembre 2006 e n. 31–3125 del 12 giugno 2006, ancora nella disponibilità della Regione Piemonte potevano essere destinate all'attuazione del programma di sostituzione degli autobus non ecologicamente compatibili approvato con D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011.

Alla fattispecie erano ascrivibili le risorse residue sul cap. 21509/2007, ripartite ed assegnate alle Province dalla D.D. n. 307 del 15 dicembre 2011 e liquidate alle stesse sul finire del 2011.

La D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011 modifica la D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011 stabilendo che, limitatamente alle ditte che, avvalendosi delle procedure eccezionalmente ammesse dalla D.G.R. n. 17–12079 del 7 settembre 2009, avessero già acquistato dei mezzi e oggi non annoverino nel loro autoparco veicoli rientranti nelle classificazioni pre-euro ed euro 0, la compartecipazione regionale si traducesse nell'erogazione di un contributo commisurato al 60% del costo sostenuto per l'acquisto, già effettuato, del mezzo accessoriatato, costo da assumersi nel minore fra quello riscontrabile da fattura e quello limite indicato nell'allegato 1 della D.G.R. n. 30–2362.

La D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011 approva anche un bando di finanziamento per investimenti già operati dalle aziende, al di fuori dalle condizioni di urgenza ex D.G.R. n. 17–12079 ammettendo a contributo gli autobus acquistati in sostituzione di veicoli con motorizzazione antecedente alla classificazione euro 1 che:

- risultino acquistati ed immatricolati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2008 e il 7 settembre 2009;
- oppure ordinati a seguito di gara di appalto pubblicata nello stesso periodo;
- oppure ordinati, senza effettuazione di gara se non ricorrente l'obbligo.

Per beneficiare della contribuzione, commisurata al 50% del costo dei mezzi accessoriatati limitato secondo i prezzi di riferimento indicati dall'allegato 1 della D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011, le aziende dovevano dimostrare di aver preventivamente informato la Regione Piemonte della necessità di procedere alla sostituzione dei mezzi e di aver convenientemente richiesto l'ammissione a contribuzione degli acquisti in quanto conformi alle caratteristiche di alimentazione, motorizzazione ed allestimento previste dalle disposizioni regionali vigenti o note.

Secondo il bando la compartecipazione regionale delineata è finanziata attraverso le risorse residue sul cap. 256841/2011 del bilancio regionale dopo il finanziamento del programma di sostituzione degli autobus approvato con D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011 e il soddisfacimento dei diritti sorti per effetto degli acquisti secondo le condizioni di urgenza ex D.G.R. n. 17–12079 del 7 settembre 2009.

Considerato il momento di particolare criticità economica e finanziaria attraversato dalle aziende di settore, per non far attendere oltre alle aziende la contribuzione di investimenti effettuati da tempo e riconosciuti come finanziabili, seppur secondo criteri e modalità differenti, dalla D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011, si ritiene di consentire alle Province enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000 di provvedere alla loro contribuzione ricorrendo alle risorse nella loro disponibilità per effetto della stessa D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011 e della D.D. n. 307 del 15 dicembre 2011.

Tutto ciò premesso;

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

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. 17–12079 del 7 settembre 2009;

vista la D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011;

vista la D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011;

vista la D.D. n. 307 del 15 dicembre 2011;

la Giunta Regionale, unanime,

*delibera*

- di prorogare al 31 dicembre 2012 il termine entro cui le aziende e/o gli enti di trasporto assegnatari di risorse nell'ambito del Piano Autobus 2011, approvato con D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011, dovranno avviare le procedure di acquisto del materiale rotabile;
- di prevedere la contribuibilità di investimenti conformemente alla suddetta deliberazione per l'acquisto di autobus urbani e suburbani ascrivibili alla classe “lunghissimo” con lunghezza definita in analogia all'omologa classe interurbana tra 13,01 metri e i 15,00 metri, integrando in tal senso l'allegato della predetta D.G.R.;
- che nel caso di acquisto di autobus lunghissimi (da 13,01 m 15,00 m) il rapporto di sostituzione di 1 autobus acquistato su 1 autobus sostituito è elevato ad 1 autobus lunghissimo acquistato su 1,1 autobus sostituiti;
- che, per analogia, tale rapporto di sostituzione è esteso anche all'acquisto di autobus interurbani lunghissimi, tipologia già prevista come contribuibile dalla D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011;
- di integrare i limiti massimi di prezzo fissati per alimentazione, tipologie e classi di veicoli indicati dalla D.G.R. n. 30–2362 del 22 luglio 2011 con le soglie previste per autobus urbani e suburbani lunghissimi (da 13,01 m 15,00 m) secondo quanto riportato nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento che sostituisce il medesimo allegato;
- di consentire alle Province, enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000, di provvedere alla contribuzione di investimenti effettuati dalle aziende e dagli enti di trasporto, al di fuori dalle condizioni di urgenza ex D.G.R. n. 17–12079 del 7 settembre 2009, ma riconosciuti come finanziabili secondo criteri e modalità precisati dalla D.G.R. n. 25–2821 del 7 novembre 2011, ricorrendo alle risorse nella loro disponibilità per effetto della stessa D.G.R. n. 25–2821 e della D.D. n. 307 del 15 dicembre 2011.

Il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi a carico del Bilancio regionale

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)

Allegato

**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 accessoriatato (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 accessoriatato (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
Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)	216.000,00	6.500,00	10.000,00	232.500,00	60%	139.500,00
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 accessoriatato (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
Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)	216.000,00	6.500,00	10.000,00	232.500,00	60%	139.500,00
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)	% contributo (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)	% contributo (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
Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)	260.000,00	6.500,00	10.000,00	276.500,00	60%	165.900,00
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)	% contributo (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
Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)	260.000,00	6.500,00	10.000,00	276.500,00	60%	165.900,00
Snodato - Due Piani	360.000,00	6.500,00	5.000,00	371.500,00	60%	222.900,00