

Deliberazione della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 61-1986

**Chiusura della programmazione degli investimenti ex DD.G.R. n. 17-12079 del 07.09.2009 e n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i.. Criteri generali e modalita' per la definizione del "Programma quinquennale regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma".**

A relazione dell'Assessore Balocco:

Nell'ambito delle competenze in materia di trasporto pubblico regionale e locale riservate dalla L.R. 1/2000 e s.m.i., la Regione Piemonte persegue obiettivi di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi da conseguirsi 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.

I più recenti programmi di investimento per il rinnovo del materiale rotabile traggono origine dalle DD.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006 e n. 31-3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i. che perseguono obiettivi di tutela e miglioramento della qualità dell'aria indicando, tra le altre, misure e prescrizioni rivolte alla riduzione delle emissioni dovute ai veicoli impiegati per i servizi di trasporto pubblico locale (di seguito t.p.l.).

Detti provvedimenti individuano standard ambientali minimi per le motorizzazioni degli autobus, fissano limiti temporali a partire dai quali precludere la circolazione ai veicoli maggiormente inquinanti ed indicano che i provvedimenti di finanziamento del materiale rotabile dedicato contemplino come contribuibili 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. 50-6968 del 20 dicembre 2013, ultima in ordine di tempo a prorogare i termini a partire dai quali è fatto divieto di circolazione ai veicoli più inquinanti, fissa le nuove scadenze nel 31 dicembre 2015 per tutti i mezzi diesel pre-Euro ed Euro 0 e nel 30 giugno 2016 per i mezzi diesel Euro 1 e per i mezzi diesel Euro 2 non dotati di idonei sistemi per l'abbattimento del particolato.

La D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006, parallelamente al processo di sostituzione dei mezzi obsoleti, formulava un programma di miglioramento delle prestazioni ambientali dei mezzi di trasporto pubblico con motorizzazione a gasolio di più recente omologazione. Il programma, prevedeva il finanziamento integrale della fornitura, comprensiva di installazione e manutenzione totale, per la vita utile supposta di 5 anni dall'installazione, di dispositivi per l'abbattimento del particolato capaci di ridurre le emissioni di polveri degli autobus circolanti. L'iniziativa ha consentito di dotare di tali dispositivi un migliaio di autobus con omologazione ambientale Euro 2, ovvero del 87% circa dei veicoli con questa omologazione.

Già il Programma triennale dei servizi di t.p.l. 2007-2009, approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19 febbraio 2007, recependo le sollecitazioni al rinnovo del parco rotabile presenti nei succitati provvedimenti, fissava l'obiettivo della sostituzione degli autobus con omologazione ambientale fino all'Euro 1.

Le DD.G.R. n. 22-8415 del 17 marzo 2008 e n. 17-12079 del 7 settembre 2009 identificavano lo strumento attuativo del programma di sostituzione degli autobus più obsoleti in una procedura ad evidenza pubblica, centralizzata a livello regionale, che consentisse la scelta dei contraenti di più accordi quadro finalizzati alla fornitura, mediante successivi contratti applicativi, delle diverse tipologie di autobus necessarie a sostituire gli autobus con omologazione ambientale fino all'Euro 1. La compartecipazione regionale al programma di rinnovo doveva attuarsi mediante l'assegnazione ai soggetti aventi titolo di autobus integralmente acquisiti con fondi regionali nella misura del 60% dei mezzi necessari a sostituire prioritariamente i veicoli pre-Euro ed Euro 0, e successivamente Euro 1.

Nelle more della definizione degli aspetti operativi della procedura unica, la D.G.R. n. 17-12079 consentiva alle aziende di trasporto, quando ricorressero determinate condizioni di urgenza, di anticipare in autofinanziamento gli investimenti necessari all'acquisto di autobus per la sostituzione di una quota massima del 40% dei veicoli pre-Euro ed Euro 0 presenti nel proprio autoparco, o di autobus che avessero subito sinistri con danni irreparabili. Così facendo le aziende acquisivano il diritto di ottenere mezzi integralmente finanziati con fondi pubblici, da acquistarsi in esito alla gara centralizzata a livello regionale, in numero di tre ogni due autobus sostituiti in autofinanziamento (detta proporzione riconduceva alla misura della compartecipazione regionale fissata nella percentuale del 60%).

Il ricorso a detto strumento ha consentito alle aziende di trasporto la sostituzione in autofinanziamento di centodiciotto autobus, di varia tipologia e classe di lunghezza, omologati fino alla classe Euro 0.

Considerate l'urgenza di provvedere alla sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti e la perdurante indisponibilità di risorse sufficienti a dare attuazione alla procedura unica, la Giunta Regionale con deliberazione n. 30-2362 del 22 luglio 2011, revocato quanto precedentemente stabilito in ordine all'indizione di una gara centralizzata a livello regionale, approvava il "Piano di investimenti del t.p.l. su gomma per l'anno 2011" con relativi criteri generali di attuazione e modalità di contribuzione.

Il nuovo piano prevedeva la sostituzione degli autobus con omologazione fino all'Euro 0 attraverso investimenti direttamente effettuati dagli operatori di settore a fronte dei quali la regione Piemonte riconosceva un contributo in conto capitale commisurato al 60% del costo del mezzo accessoriatato, entro limiti massimi fissati distintamente per alimentazione, tipologia e classe dei veicoli.

Venivano fatti salvi i diritti acquisiti dalle aziende che si fossero avvalse delle procedure per gli acquisti in condizioni di urgenza ex D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 mutando la forma della compartecipazione regionale ai relativi investimenti.

Il modello di compartecipazione delineato dalla D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i. prevedeva il riconoscimento di un contributo, nominalmente nel limite del 100% del costo dei mezzi accessoriati, come desumibile da regolare documentazione contabile, sostenuto per l'acquisto di tre autobus ogni due acquisiti in autofinanziamento dalle aziende. Nel caso in cui le aziende non potessero ottenere il contributo spettante attraverso nuovi investimenti, avendo già sostituito in tutto o in parte i mezzi Euro 0 del proprio autoparco, la compartecipazione regionale veniva ridefinita nelle forme di un contributo commisurato al 60% del costo, a suo tempo sostenuto in autofinanziamento per l'acquisto del mezzo accessoriatato, come riscontrabile da regolare documentazione contabile.

In tutti i casi il contributo non poteva superare quello massimo indicato dalla stessa D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 distintamente per alimentazione, tipologia e classe di lunghezza dei veicoli. La D.G.R. n. 30-2362 inoltre consentiva alle aziende di trasporto di procedere, in autofinanziamento, alla sostituzione di autobus con motore omologato secondo le classi di emissione Euro 1 o superiore, o di autobus che avessero subito sinistri con danni irreparabili, previa restituzione delle eventuali quote di contributo regionale non ancora ammortizzate. Nei casi di specie, in coerenza con gli obiettivi ambientali e le finalità del programma di rinnovo, i veicoli immessi in servizio dovevano presentare le caratteristiche generali e gli allestimenti previste in caso di sostituzione dei veicoli Euro 0.

La contribuzione di detti investimenti, non rientranti nelle priorità del programma di rinnovo, era differita nel tempo e, compatibilmente con la disponibilità di risorse, rinviata ai piani di investimento afferenti l'avvicendamento degli autobus con classe di emissione corrispondente a quella di omologazione dei mezzi sostituiti che avrebbero anche previsto i relativi criteri, limiti di prezzo e percentuali di contribuzione.

Gli enti e le aziende di trasporto che intendessero avvalersi di questa opportunità dovevano in ogni caso trasmettere all'Ente soggetto di delega competente la documentazione necessaria alle verifiche

tecniche ed amministrative previste dalla D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 s.m.i. e dalla D.D. n. 307/DB1204 del 15 dicembre 2011 in ordine alla immissione in servizio di autobus in sostituzione di veicoli Euro 0.

Preso atto dell'affievolirsi dell'impulso al rinnovo del parco autobus fornita dal piano degli investimenti varato nel 2011, rilevata la necessità di procedere nel rinnovo in chiave ambientale del materiale rotabile dedicato ai servizi di t.p.l., si ritiene opportuno individuare le risorse disponibili, fissare le obbligazioni collegate alla programmazione ex DD.G.R. n. 17-12079 del 07.09.2009 e n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i. e distinguere le opportunità di un nuovo ciclo di programmazione.

Il PAR FSC 2007-2013 approvato con D.G.R. n. 8-6174 del 29 luglio 2013, nell'ambito dell'Asse "II "Sostenibilità ambientale, efficienza energetica, sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili", assegnava Euro 13.600.000 per l'attuazione della Linea di azione "Mobilità sostenibile". Questa si proponeva l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile, di riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione delle aree urbane attraverso interventi finalizzati al rinnovo del parco rotabile impiegato dalle aziende di trasporto nei servizi di t.p.l. di pertinenza. Nello specifico era prevista la sostituzione di autobus circolanti con motorizzazione fino all'Euro 1 con mezzi a basso impatto ambientale o, quando alimentati a gasolio, caratterizzati da standard ecologici elevati. Con D.G.R. n. 2-1519 del 4 giugno 2015 è stata approvata la "Riprogrammazione del PAR FSC 2007-2013" e il relativo documento è stato inviato al MISE per la successiva approvazione da parte del CIPE. Il PAR FSC nel testo novellato vede l'inserimento della Linea di azione "Mobilità sostenibile" tra i progetti in "stand by", ovvero quelli la cui attivazione è differita e subordinata all'effettiva disponibilità delle risorse, così come verranno quantificate al termine dell'iter di approvazione di atti conseguenti.

Infatti, è in itinere la procedura di trasferimento al Commissario straordinario del Governo, di cui all'art. 1 comma 452 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, di parte dei debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti, tra le altre cose, i servizi di t.p.l.. A seguito di esito positivo dell'iter in corso con i Ministeri competenti, una parte dei 150 milioni di euro che, in attuazione dell'art. 11 del decreto 35/2013 sono state utilizzati a parziale copertura del Piano di rientro del t.p.l., approvato con Decreto Interministeriale MEF-MIT del 11 settembre 2014, potrebbero, nell'ammontare € 100.000.000, rientrare nel Programma e consentire il finanziamento delle linee d'intervento e degli ambiti progettuali richiamati nel PAR come risorse FSC in "stand by".

L'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 (Legge di stabilità 2014), come rifinanziato dalla tabella E allegata alla legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2014), al netto di una serie di riduzioni prevede di destinare, per l'anno 2015, la somma di euro 260.134.000,00 al rinnovo dei parchi automobilistici impiegati nei servizi di TPL regionale e interregionale.

È in corso l'iter di perfezionamento ed approvazione del decreto per la programmazione del riparto, tra le Regioni, delle risorse di cui sopra. In esito a detto iter ciascuna Regione e quindi anche la Regione Piemonte potrà disporre di una quota del fondo ex art. 1, comma 83, della L. 147/2013.

Nelle more della definizione dell'iter di approvazione degli atti succitati e quindi del ricostituirsi a bilancio regionale di un fondo destinato al rinnovo del parco autobus si ritiene in ogni caso opportuno definire criteri e modalità del futuro programma regionale degli investimenti per il rinnovo in chiave ambientale del materiale rotabile dedicato ai servizi di t.p.l..

Attualmente le disponibilità di bilancio per investimenti in ambito ai servizi di t.p.l. sono rappresentate da euro 7.636.350,00 sul cap. 256841 del bilancio regionale 2011 e dalle risorse sui capp. 217961/2014, 228225/2014 e 256631/2014 per complessivi euro 1.559.000,00.

Preliminarmente alla programmazione del proseguo del rinnovo in chiave ambientale del materiale rotabile dedicato ai servizi di t.p.l. si dovranno comunque garantire i diritti acquisiti dalle aziende, e dagli enti di trasporto, sulla base dei vigenti atti di indirizzo e programmazione ed in particolare delle DD.G.R. n. 17-12079 del 07.09.2009 e n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i..

Per quanto attiene gli investimenti direttamente previsti in ambito alla programmazione ex D.G.R. n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i. e D.D. n. 307/DB1204 del 15.12.2011, si ritiene opportuno garantire i diritti acquisiti dalle aziende e dagli enti di trasporto che abbiano completato o posto in essere forniture per provvedere alla sostituzione di mezzi con omologazione euro 0 secondo le risultanze di specifica indagine presso gli Enti soggetti di delega veicolata con circolare del 8 giugno 2015.

Assumendo come termine temporale di riferimento la data del 8 giugno 2015, si intendono compiuti gli acquisti che abbiano visto l'immissione in servizio dei nuovi mezzi e la conclusione con esito positivo delle previste verifiche tecniche ed amministrative da parte dell'Ente soggetto di delega preposto; gli acquisti si intendono invece posti in essere quando l'azienda, o l'ente di trasporto, abbia sottoscritto un ordine di acquisto entro la data indicata.

Per la contribuzione degli investimenti di cui sopra, secondo criteri, modalità e limiti previsti dalla D.G.R. n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i. e dalla D.D. n. 307/DB1204 del 15.12.2011, si stima siano necessarie risorse fino ad un ammontare di euro 3.347.100,00. A tali oneri si farà fronte attraverso le risorse disponibili sul cap. 256841/2011 e sui capp. 217961/2014, 228225/2014 e 256631/2014.

Per quanto attiene gli investimenti collegati alle procedure in condizioni di urgenza previste dalla D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 si ritiene che il diritto delle aziende al riconoscimento del contributo regionale sia maturato nel momento in cui le stesse hanno operato, in autofinanziamento, la loro quota di acquisti fidando sul presupposto della successiva assegnazione di autobus integralmente finanziati dalla Regione Piemonte acquistati in esito alla allora prevista gara centralizzata a livello regionale.

Solo per le aziende che non abbiano ancora goduto pienamente del diritto maturato, limitatamente agli investimenti relativi all'acquisto dei mezzi strettamente necessari al pieno godimento del medesimo diritto, si ritiene opportuno prevedere la contribuzione nella misura nominale del 100% del costo effettivamente sostenuto, IVA esclusa, rispetto ai prezzi di riferimento riportati nell'Allegato 1 della D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 s.m.i..

Per salvaguardare i diritti acquisiti dalle aziende di trasporto in relazione al programma degli investimenti ex D.G.R. n. 17-12079 del 07.09.2009 si stima siano necessarie risorse fino ad un ammontare di euro 4.289.250,00. A tali oneri si farà fronte attraverso le risorse disponibili sul cap. 256841/2011 e sui capp. 217961/2014, 228225/2014 e 256631/2014.

Le aziende dovranno dare attuazione agli investimenti relativi all'acquisto dei mezzi strettamente necessari al pieno godimento del diritto maturato entro il termine di mesi 2 a partire dalla data di pubblicazione del presente provvedimento. Gli investimenti sono da intendersi attuati quando le aziende o gli enti di trasporto siano pervenuti alla sottoscrizione degli ordini di fornitura.

Qualora le aziende non completino gli investimenti entro il termine su indicato, il diritto acquisito per l'aver effettuato in autofinanziamento la propria quota di acquisti sarà soddisfatto applicando al caso di specie l'istituto già previsto dalla D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i. per le aziende che non annoverassero nel proprio autoparco veicoli euro 0 da sostituire in rapporto di tre ogni due acquistati un autofinanziamento. La compartecipazione regionale sarà allora tradotta nel riconoscimento di un contributo in conto capitale commisurato al 60% del costo a suo tempo sostenuto, per l'acquisto del mezzo accessoriato, IVA esclusa, costo da assumersi nel minore fra quello riscontrabile da fattura e quello limite indicato nell'allegato 1 della D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i..

L'equipaggiamento dell'intero parco rotabile dedicato ai servizi di t.p.l. piemontesi con le tecnologie di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) costituisce obiettivo prioritario della Regione Piemonte.

Considerati i criteri di contribuzione ed i limiti del contributo unitario forfetario indicati, distintamente per tipologia e classe di lunghezza degli autobus nella D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i., valutato un contributo unitario medio di c.a 5.000 euro per l'attrezzaggio degli

autobus con i soli dispositivi di bordo, essendo circa 600 gli autobus circolanti privi di dette tecnologie, si stima in euro 3.000.000,00 circa la compartecipazione regionale a detti investimenti. Si ritiene di destinare parte delle risorse disponibili sul cap. 256841/2011 del bilancio regionale, fino ad un importo massimo di euro 1.559.000,00 al programma di investimenti per l'installazione delle tecnologie BIP sugli autobus circolanti destinati ai servizi di t.p.l. ad oggi sprovvisti di dette tecnologie.

Le risorse saranno oggetto di assegnazione nell'ambito di apposito bando aperto alle aziende che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP e che avranno assunto l'impegno ad attrezzare, entro il 30 giugno 2016, l'intera flotta aziendale con i dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) conformi alle prescrizioni ex D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i..

Ritenuta imprescindibile, per ovvie questioni organizzative, la dotazione con le tecnologie in questione dell'intero parco di ogni azienda, le assegnazioni saranno operate in modo da consentire la contribuzione degli investimenti necessari all'attrezzaggio dell'intero parco aziendale di ogni soggetto istante seguendo l'ordine temporale di presentazione delle istanze valutabile sulla base del protocollo in entrata.

Considerati gli standard ambientali stabiliti dalle DD.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006, n. 31-3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i. e n. 50-6968 del 20 dicembre 2013 per gli autobus dedicati ai servizi di t.p.l., in particolare le scadenze temporali di decorrenza dei divieti alla circolazione degli autobus più inquinanti, si ritiene opportuno proseguire il rinnovo in chiave ambientale del materiale rotabile dedicato ai servizi di t.p.l. attraverso la sostituzione degli autobus circolanti con motorizzazione diesel omologata fino alla classe Euro 2.

Si ritengono circolanti gli autobus con copertura assicurativa obbligatoria in corso di validità e revisione annuale eseguita con esito positivo come riscontrabile rispettivamente dal contrassegno assicurativo, o libro matricola quando la copertura assicurativa riguardi una pluralità di mezzi, e dalla carta di circolazione.

Si ritiene opportuno annoverare tra gli autobus circolanti i mezzi accantonati da non più di sei mesi, a causa di incidenti gravi o di guasti particolarmente significativi, e come tali non regolarizzati sotto il profilo della copertura assicurativa obbligatoria e della revisione annuale, stimando tale "fermo macchina" compatibile con un'ipotesi di una reimmissione in servizio.

La contrazione delle risorse destinate ai servizi di t.p.l. generatasi a partire dal 2011 ha comportato una profonda riorganizzazione dei programmi di esercizio e parallelamente una riduzione del volume di servizi eserciti. Tutto ciò ha influito anche sul fabbisogno di mezzi destinato a diminuire seppur in misura meno che proporzionale alla riduzione dei servizi. La riorganizzazione di servizi incide anche sulla valutazione dell'opportunità tecnica ed economica della riparazione e reimmissione in servizio di mezzi temporaneamente accantonati.

Per quanto sopra pur dando atto della ragionevolezza di un rinnovo del materiale rotabile principalmente attraverso la sostituzione dei mezzi circolanti, ovvero di quelli presumibilmente necessari a consentire l'odierna produzione di servizi nei momenti di massima esposizione dei mezzi e con idonee scorte, non si ritiene opportuno estromettere dai programmi di rinnovo la totalità degli autobus accantonati da oltre sei mesi.

In ambito ai servizi interurbani la contrazione dei servizi è riconducibile alla pesante rivisitazione dei programmi di esercizio nel periodo non scolastico e nei festivi, tuttavia si rileva come la programmazione nel periodo scolastico, per garantire la mobilità casa-scuola, sia rimasta pressoché invariata. Questo, unitamente al forte condizionamento della cosiddetta "ora di punta" sul massimo utilizzo di mezzi fa sì che il fabbisogno in ambito ai servizi extraurbani sia praticamente immutato.

Per tutto quanto sopra, con riferimento al parco autobus dedicato ai servizi interurbani si ritiene di ammettere la sostituzione di autobus accantonati da oltre sei mesi, come rilevati nell'ambito dell'indagine veicolata con circolare prot. n. 10762 del 26 febbraio 2015, con un rapporto di sostituzione di un autobus acquistato su un autobus dismesso.

Per quanto attiene i servizi urbani e suburbani in generale si è assistito ad una rarefazione del servizio, specie nei festivi e nelle ore serali, e in alcuni casi alla proposizione di nuovi modelli di esercizio. In tutti i casi si è registrato una contrazione del volume di servizi con conseguentemente e più significativa riduzione del fabbisogno di mezzi essendo meno incisivo, rispetto all'ambito extraurbano, l'effetto della cosiddetta "punta" sulla massima esposizione del parco.

Va anche rilevato come, soprattutto in ambito ai servizi urbani e suburbani, la produzione chilometrica degli autobus diminuisca con l'aumentare dell'età, essenzialmente per l'aumento della frequenza dei guasti e della durata dei "fermo macchina"; ciò comporta che all'aumentare dell'età media del parco autobus cresca il numero di mezzi da impiegarsi a parità di produzione di servizio.

Per tutto quanto sopra esposto, con riferimento al parco autobus dedicato ai servizi urbani e suburbani, considerato altresì l'invecchiamento del parco dedicato, determinato anche dal diradarsi e dal ridursi dei programmi di investimento finanziati, e il conseguente aumento del numero di mezzi necessari a parità di produzione chilometrica, si ritiene opportuno di procedere alla sostituzione di autobus accantonati da oltre sei mesi, come rilevati nell'indagine veicolata con circolare prot. n. 10762 del 26 febbraio 2015, con un rapporto di sostituzione ridotto ad un autobus acquistato ogni due autobus dismessi.

Si ritiene opportuno che il futuro Programma quinquennale regionale degli investimenti faccia salve le legittime attese delle aziende e degli enti di trasporto che, in forza di quanto previsto dalla D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i., in autofinanziamento, abbiano sostituito autobus con motore omologato secondo le classi di emissione Euro 1 o superiore, o autobus che avessero subito sinistri con danni irreparabili, fidando sulla contribuzione differita nel tempo dei relativi investimenti.

Agli enti e le aziende di trasporto che si siano avvalse di tale opportunità e che, secondo quanto previsto dalla D.G.R. n. 30-2362, abbiano trasmesso al competente Ente soggetto di delega la documentazione necessaria alle verifiche tecniche ed amministrative sarà riconosciuto titolo all'inserimento nel programma per la sostituzione di mezzi con omologazione ambientale fino all'Euro 2. Ciò non costituirà in ogni caso titolo di priorità in ordine all'assegnazione di risorse in sede di definizione dei piani attuativi degli investimenti.

Oggetto del Programma quinquennale regionale degli investimenti sarà la sostituzione degli autobus con motorizzazione diesel omologata fino alla classe Euro 2 con autobus alimentati a gasolio con motorizzazione conforme almeno alle direttive Euro 6, o alimentati a metano, o di altri mezzi a basso impatto ambientale (elettrici o altro) che, ai soli fini contributivi, saranno ritenuti assimilabili ad autobus alimentati a metano.

L'attuazione del programma sarà demandata alle aziende e agli enti di trasporto chiamate ad operare gli acquisti necessari al rinnovo del parco rotabile 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 per la scelta dei contraenti di più accordi quadro, di adeguata durata nel tempo, finalizzati alla fornitura, mediante i successivi contratti applicativi, delle diverse tipologie di autobus necessarie.

La compartecipazione regionale al Programma quinquennale degli investimenti conterà nel riconoscimento di contributi in conto capitale commisurati al 70% del costo, IVA esclusa, come risultante da regolare documentazione contabile, e comunque nei limiti di prezzo massimi fissati, per alimentazione, tipologia e classe di lunghezza dei veicoli dal presente provvedimento.

Ai soli fini della definizione dei propri programmi quinquennali degli investimenti le aziende e gli enti di trasporto potranno fare riferimento ad un contributo unitario regionale determinato per autobus interurbani, suburbani ed urbani nella misura del 70% del prezzo unitario, IVA esclusa, per autobus diesel interurbano versione lungo (12 mt.), suburbano versione lungo (12 mt.) ed urbano versione lungo (12 mt.) comprensivo del costo dell'impianto di climatizzazione, aumentato del costo per l'impianto sollevatore disabili su carrozzeria, oppure per pedana o scivolo, e 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”. I prezzi unitari di riferimento sono quelli riportati nell’allegato 1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento. Detti prezzi potranno poi essere aggiornati annualmente in misura pari a quella dell’inflazione programmata dal Governo nell’anno precedente.

I nuovi autobus, eventualmente anche oggetto di forniture riconducibili a procedure avviate prima della approvazione Programma quinquennale regionale degli investimenti, che non siano oggetto di altri finanziamenti regionali, potranno essere ammessi a contributo a fronte della dismissione di un numero corrispondente di autobus circolanti con omologazione ambientale fino alla classe Euro 2.

Costituiranno eccezione al suddetto rapporto di sostituzione l'immissione in servizio di:

✓ autobus lunghissimi (da 13,01 m 15,00 m) per cui il rapporto di sostituzione di 1 autobus acquistato su 1 autobus sostituito è elevato ad 1 autobus lunghissimo acquistato su 1,1 autobus sostituiti;

✓ 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.

In caso di sostituzione di autobus accantonati da oltre sei mesi, come rilevati nell’ambito dell’indagine veicolata con circolare prot. n. 10762 del 26 febbraio 2015, il rapporto di sostituzione sarà di un autobus acquistato per ogni autobus interurbano dismesso e di un autobus acquistato ogni due autobus urbani o suburbani dismessi.

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

Per conseguire gli obiettivi di miglioramento qualitativo dei servizi si introdurranno 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, dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP).

In particolare l'ammissibilità al finanziamento degli autobus acquistati sarà condizionata alle seguenti disposizioni:

✖ i bus in acquisto dovranno 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; il contributo regionale è riconosciuto nella misura del 70% 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; il contributo regionale è riconosciuto nella misura del 70% entro i predetti limiti di spesa, fatte salve le esclusioni precedentemente ammesse;
4. dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) conforme alle prescrizioni ex D.G.R. n. 34–7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i.;

✖ i veicoli contribuiti dovranno 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;

✖ sulle fiancate dovrà 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.

Con riferimento all'art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 i contributi 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, 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 fideiussoria è ammessa la sua regolazione rispetto al valore scalare del contributo tenuto conto della durata del suddetto periodo di non alienabilità.

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

Al contributo per l'autobus accessorio si sommerà il contributo forfetario relativo ai soli dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP), conformi alle prescrizioni ex D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i., definito secondo i limiti indicati, distintamente per tipologia e classe di lunghezza degli autobus dalla stessa D.G.R. n. 34-7051.

Il contributo aggiuntivo non è riconosciuto alle aziende che hanno già adottato le tecnologie di bordo per la bigliettazione elettronica potendo queste procedere all'attrezzaggio degli autobus di nuova immisione con le dotazioni presenti sugli autobus oggetto di dismissione.

Il riconoscimento del contributo relativo al sistema di bigliettazione elettronica sarà in ogni caso vincolato alla presentazione di apposite fideiussioni bancarie o assicurative a favore di Regione Piemonte di pari importo, scalabili in sei anni a quote costanti.

In luogo alla fideiussione unica di sei anni, di cui sopra, potrà esserne presentata una della durata di 2 anni se si garantisce il rinnovo alla scadenza per i successivi periodi attraverso l'autorizzazione all'Ente soggetto di delega ai sensi della L.R. 1/2000, con cui ha in essere un contratto che va oltre la scadenza della fideiussione, a trattenere come fondo di garanzia, su richiesta della Regione in caso di mancata ricostituzione, le quote non coperte dalla fideiussione. L'assenso dell'Ente a procedere deve essere manifestato per iscritto. La Regione si riserva di richiedere la restituzione all'Ente delle somme eventualmente trattenute a titolo di garanzia.

In caso di investimenti per l'acquisto di mezzi in sostituzione di autobus con omologazione ambientale Euro 2 dotati di sistemi per l'abbattimento del particolato finanziati dalla Regione Piemonte il contributo regionale sarà ridotto della quota residua del finanziamento a suo tempo concesso per la fornitura, installazione e manutenzione quinquennale del dispositivo, quota determinabile considerando un ammortamento a quote costanti in sessanta mesi a partire dalla data di installazione del dispositivo.

Tutto quanto sopra premesso si ritiene di demandare alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica la definizione del Programma quinquennale regionale degli investimenti da redigersi secondo principi, indirizzi e criteri indicati dal presente provvedimento.

Nella definizione del programma quinquennale degli investimenti ci si dovrà attenere ai seguenti indirizzi.

Considerate le priorità in ordine alla sostituzione degli autobus con omologazione ambientale fino alla classe Euro 2 definire, per ogni azienda e per l'intera regione, la consistenza del parco autobus suscettibile di sostituzione, determinandola a partire dai programmi quinquennali degli investimenti predisposti dalle aziende e dagli enti di trasporto ed avendo cura di ricomprendere i mezzi acquistati dagli stessi in autofinanziamento, in sostituzione di mezzi con omologazione successiva all'Euro 0, o incidentati in modo irreparabile, sulla scorta di quanto consentito D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i..

Nella determinazione del fabbisogno regionale di sostituzioni, tenuto conto di quanto sopra, occorrerà considerare i mezzi circolanti alla data del 1° gennaio 2015, dove la funzionalità dei mezzi è comprovata dalla validità della polizza assicurativa obbligatoria (R.C.A.) e dal certificato di

collaudo eseguito con esito positivo in data non anteriore ad un anno, nonché dei mezzi accantonati da oltre sei mesi come rilevati nell'ambito dell'indagine veicolata con circolare prot. n. 10762 del 26 febbraio 2015.

Nella definizione delle risorse necessarie e sufficienti alla contribuzione degli investimenti per la sostituzione dei mezzi suscettibili di sostituzione, il contributo unitario regionale è determinato per autobus interurbani, suburbani ed urbani nella misura del 70% del prezzo unitario ammesso, IVA esclusa, per autobus diesel interurbano versione lungo (12 mt.), suburbano versione lungo (12 mt.) ed urbano versione lungo (12 mt.) comprensivo del costo dell'impianto di climatizzazione, aumentato del costo per l'impianto sollevatore disabili su carrozzella, oppure per pedana o scivolo, e 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". I prezzi unitari di riferimento ammessi per autobus sono quelli riportati nell'allegato 1 parte integrante e sostanziale della presente deliberazione. Tale metodologia determina un ammontare del contributo regionale unitario di € 145.950,00 per gli autobus interurbani e di € 154.350,00 per gli autobus urbani e suburbani.

Agli importi di riferimento su indicati, solo per le aziende che non abbiano già equipaggiato la flotta con le tecnologie di bordo per la bigliettazione elettronica, andrà sommato il contributo relativo ai dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) nei limiti indicati, distintamente per tipologia e classe di lunghezza degli autobus, dalla D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i..

Con successivo provvedimento della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica sarà definito lo schema sintetico del Programma quinquennale aziendale degli investimenti recante i seguenti elementi minimi:

- ✓ il numero degli autobus circolanti dedicati ai servizi di t.p.l.;
- ✓ la produzione annuale di servizi, misurata in termini di vetture km, nell'ambito dei contratti di servizio sottoscritti, direttamente o in forma associata, con gli Enti soggetti di delega e da questi certificabili;
- ✓ il numero dei mezzi circolanti che si intendono sostituire;
- ✓ il numero di autobus proposti in acquisto distinti per tipologia, alimentazione e classe di lunghezza;
- ✓ i termini di attuazione del piano di sostituzione proposto;
- ✓ gli acquisti compiuti, in autofinanziamento, sulla scorta di quanto consentito D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i., per la sostituzione di mezzi con omologazione successiva all'Euro 0 o incidentati in modo irreparabile;
- ✓ solo per le aziende che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP, l'impegno ad attrezzare, entro il 30 giugno 2016, l'intera flotta aziendale con i dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) conformi alle prescrizioni ex D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i..

Le aziende e gli enti di trasporto, entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione del succitato provvedimento dirigenziale, dovranno trasmettere alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica il Programma quinquennale aziendale degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile redatto secondo lo schema di riferimento.

L'equipaggiamento dell'intero parco rotabile dedicato ai servizi di t.p.l. piemontesi con le tecnologie di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) costituisce obiettivo prioritario della Regione Piemonte.

Le aziende, che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP, che si impegneranno ad attrezzare, entro il 30 giugno 2016, tutti gli autobus aziendali, nuovi e circolanti, con i dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) e il sistema di trasmissione dati nel formato Bipex potranno beneficiare, in relazione all'attrezzaggio degli autobus circolanti, di un contributo forfetario unitario

secondo i limiti indicati, distintamente per tipologia e classe di lunghezza degli autobus, nella D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i..

Per contro alle aziende, che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP, che non assumeranno il succitato impegno sarà precluso l'accesso ad ogni forma di contribuzione prevista ai sensi del presente provvedimento.

La L.R. 1/2000 e s.m.i., al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale, prevede che la Regione, insieme agli enti locali interessati, promuova, aderendovi, la costituzione di un ente pubblico di interesse regionale che assume forma di consorzio e denominazione di Agenzia della mobilità piemontese.

Il consorzio è costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di t.p.l. e gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti.

La D.G.R. n. 33-1164 del 9 marzo 2015 approva lo schema di Statuto del consorzio denominato "Agenzia della mobilità piemontese" ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della L.R. 1/2000 s.m.i. e contestualmente da atto che, nelle more del recepimento delle modifiche apportate all'art. 8 della L.R. 1/2000 s.m.i., l'Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale conserva la titolarità delle funzioni attribuite dalla medesima legge e prosegue nell'amministrazione dei servizi ad essa conferiti dagli Enti consorziati.

La realizzazione del Programma quinquennale regionale degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile sarà demandata alla Agenzia della mobilità piemontese che vi provvederà attraverso successivi piani di finanziamento approvati a seguito dell'assegnazione di risorse all'uopo destinate.

Gli enti e le aziende di trasporto assegnatari di risorse nell'ambito dei piani attuativi del Programma quinquennale regionale degli investimenti dovranno dare attuazione agli investimenti programmati entro il termine di mesi 12 a partire dalla data di approvazione del relativo piano di attuazione. Gli investimenti sono da intendersi attuati quando le aziende o gli enti di trasporto siano pervenuti alla sottoscrizione degli ordini di fornitura.

Qualora le aziende o gli enti di trasporto non provvedano nel termine indicato l'Agenzia della mobilità piemontese provvederà alla revoca delle relative assegnazioni e le risorse resesi disponibili saranno riassegnate alle aziende e agli enti di trasporto che avranno regolarmente attuato gli investimenti previsti con nuovo provvedimento di riparto ed assegnazione.

Ai sensi dell'art. 1, comma 3, della L. 218/2003 "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.", costituisce distorsione della concorrenza l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali.

Per questo la legge regionale 26 giugno 2006 n. 22 "Norme in materia di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente" stabilisce che la distrazione in servizio di noleggio di autobus immatricolati in servizio di linea è consentita unicamente in caso di autobus acquistati senza alcun contributo pubblico e per autobus acquistati con contributo pubblico già ammortizzato, ovvero quando sia trascorso il periodo del vincolo di non alienabilità e di destinazione al t.p.l. piemontese, stabilito dalla stessa legge in anni dieci.

Considerato che il Programma quinquennale regionale di investimenti del t.p.l. su gomma sarà finanziato per fasi successive, le aziende che anticipino investimenti acquistando autobus in misura superiore a quelli strettamente contribuibili in base alle assegnazioni già ottenute, confidenti in una contribuzione differita nel tempo e concretizzabile in occasione di rifinanziamenti del programma, all'atto dell'immissione in servizio degli autobus dovranno comunicarne gli estremi identificativi alla Agenzia della mobilità piemontese dichiarando l'intenzione di beneficiare della contribuzione dei relativi investimenti nell'ambito del programma regionale di rinnovo.

Una successiva richiesta di iscrizione degli autobus al registro regionale delle imprese esercenti l'attività di trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente determinerà l'estromissione dell'azienda dall'assegnazione di risorse per la contribuzione dei relativi investimenti.

Tutto ciò premesso;

vista la L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.;  
vista la D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006;  
vista la D.G.R. n. 31-3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i.;  
vista la D.G.R. n. 50-6968 del 20 dicembre 2013;  
vista la D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009;  
vista la D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i.;  
vista la D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i.;  
vista la D.G.R. n. 33-1164 del 9 marzo 2015;  
vista la D.D. n. 307/DB1204 del 15 dicembre 2011;

la Giunta Regionale, unanime,

*delibera*

per le motivazioni in premessa, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

- ✓ che siano prioritariamente garantiti i diritti acquisiti dalle aziende e dagli enti di trasporto che abbiano compiuto o comunque posto in essere acquisti, per provvedere alla sostituzione di mezzi con omologazione Euro 0, in ambito al piano di investimenti ex D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i.. Assumendo come termine temporale di riferimento la data del 8 giugno 2015, si intendono compiuti gli acquisti che abbiano visto l'immissione in servizio dei nuovi mezzi e la conclusione con esito positivo delle previste verifiche tecniche ed amministrative da parte dell'Ente soggetto di delega preposto; si intendono posti in essere gli acquisti quando l'azienda, o l'ente di trasporto, entro la stessa data, abbia sottoscritto un ordine di acquisto;
- ✓ che la contribuzione degli investimenti di cui sopra, fino ad un ammontare di euro 3.347.100,00, avvenga secondo criteri, modalità e limiti previsti dalla D.G.R. n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i. e dalla D.D. n. 307/DB1204 del 15.12.2011, a valere sulle risorse disponibili sul cap. 256841/2011 e sui capp. 217961/2014, 228225/2014 e 256631/2014 del bilancio regionale;
- ✓ che siano fatti salvi i diritti acquisiti dalle aziende che si siano avvalse delle procedure in condizioni di urgenza previste dalla D.G.R. n. 17-12079 del 7 settembre 2009 confermando, limitatamente agli investimenti relativi all'acquisto dei mezzi strettamente necessari al pieno godimento del medesimo diritto, la compartecipazione regionale attraverso il riconoscimento di un contributo nella misura nominale del 100% del costo effettivamente sostenuto, IVA esclusa, rispetto ai prezzi di riferimento riportati nell'Allegato 1 della D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 s.m.i.;
- ✓ che le aziende, che non abbiano ancora goduto pienamente del diritto maturato, diano attuazione agli investimenti relativi all'acquisto dei mezzi strettamente necessari al pieno godimento del medesimo diritto entro il termine di mesi 2 a partire dalla data di pubblicazione del presente provvedimento; gli investimenti sono da intendersi attuati quando le aziende siano pervenute alla sottoscrizione degli ordini di fornitura;
- ✓ che in caso di mancata attuazione degli investimenti nei termini previsti, il diritto acquisito per l'aver effettuato in autofinanziamento la propria quota di acquisti sia soddisfatto traducendo la compartecipazione regionale in un contributo in conto capitale commisurato al 60% del costo a suo tempo sostenuto, per l'acquisto del mezzo accessoriato, IVA esclusa, costo da assumersi nel minore

fra quello riscontrabile da fattura e quello limite indicato nell'allegato 1 della D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i.;

✓ che alla contribuzione degli investimenti di cui sopra, fino ad un ammontare di euro 4.289.250,00, si faccia fronte attraverso le risorse disponibili sul cap. 256841/2011 e sui capp. 217961/2014, 228225/2014 e 256631/2014;

✓ che eventuali economie che si registrassero soddisfatti i diritti acquisiti dalle aziende di trasporto in relazione al programma degli investimenti ex DD.G.R. n. 17-12079 del 07.09.2009 e n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i. siano prioritariamente destinate al completamento dell'installazione delle tecnologie di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) sul parco autobus destinato ai servizi di t.p.l. e secondariamente alla contribuzione di investimenti nell'ambito del Programma quinquennale regionale degli investimenti di cui al presente provvedimento;

✓ di destinare parte delle risorse disponibili sul cap. 256841/2011 del bilancio regionale, fino ad un importo massimo di euro 1.559.000,00, al programma di investimenti per l'installazione delle tecnologie BIP sugli autobus destinati ai servizi di t.p.l. ad oggi sprovvisti di dette tecnologie;

✓ che dette risorse siano oggetto di assegnazione nell'ambito di apposito bando aperto alle aziende che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP e che avranno assunto l'impegno ad attrezzare, entro il 30 giugno 2016, l'intera flotta aziendale con i dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) conformi alle prescrizioni ex D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i.; le assegnazioni saranno operate per consentire la contribuzione degli investimenti necessari all'attrezzaggio dell'intero parco aziendale di ogni soggetto istante secondo l'ordine temporale di presentazione delle istanze valutato sulla base del protocollo in entrata;

✓ l'intenzione di proseguire il rinnovo in chiave ambientale del materiale rotabile dedicato ai servizi di t.p.l. attraverso la sostituzione degli autobus circolanti con motorizzazione diesel omologata fino alla classe Euro 2 individuando come tali i mezzi con copertura assicurativa obbligatoria in corso di validità e revisione annuale eseguita con esito positivo come riscontrabile rispettivamente dal contrassegno assicurativo, o libro matricola quando la copertura assicurativa riguardi una pluralità di mezzi, e dalla carta di circolazione;

✓ di annoverare tra gli autobus circolanti i mezzi accantonati da non più di sei mesi, a causa di incidenti gravi o di guasti particolarmente significativi, e come tali non regolarizzati sotto il profilo della copertura assicurativa obbligatoria e della revisione annuale;

✓ di ammettere a sostituzione anche i mezzi accantonati da oltre sei mesi, come rilevati nell'ambito dell'indagine veicolata con circolare prot. n. 10762 del 26 febbraio 2015, con un rapporto di sostituzione di un autobus acquistato per ogni autobus interurbano dismesso e di un autobus acquistato ogni due autobus urbani o suburbani dimessi;

✓ di dare mandato alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica di definire, con specifico provvedimento dirigenziale, lo schema sintetico del Programma quinquennale aziendale degli investimenti recante gli elementi minimi riportati in premessa. Le aziende e gli enti di trasporto, entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione del provvedimento dirigenziale, dovranno trasmettere alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica il proprio programma quinquennale degli investimenti redatto secondo lo schema di riferimento;

✓ di dare mandato alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica di redigere il Programma quinquennale regionale degli investimenti secondo i criteri ed indirizzi riportati in premessa;

✓ di demandare alla Agenzia della mobilità piemontese la realizzazione del Programma quinquennale regionale degli investimenti attraverso successivi piani di finanziamento approvati a seguito dell'assegnazione di risorse all'uso destinate;

✓ per le aziende che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP, di vincolare l'ammissione ai benefici del

suddetto programma quinquennale all'impegno ad attrezzare, entro il 30 giugno 2016, tutti gli autobus aziendali, nuovi e circolanti, con i dispositivi di bordo per la bigliettazione elettronica (BIP) ed a dotarsi del sistema di trasmissione dati nel formato Bipex;

✓ di prevedere, a favore delle aziende che non hanno ancora beneficiato di assegnazioni in relazione agli investimenti per l'attrezzaggio degli autobus con i sistemi di bordo BIP, in relazione all'attrezzaggio degli autobus circolanti con il sistema BIP, un contributo forfetario unitario secondo i limiti indicati, distintamente per tipologia e classe di lunghezza degli autobus, nella D.G.R. n. 34-7051 del 8 ottobre 2007 e s.m.i..

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<br>(1) | Costo indicatori<br>(2) | Costo unitario scivoli o pedane<br>(3) | Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto<br>(4)=(1)+(2)+(3) | % contributo<br>(5) | Autobus - Contributo unitario<br>(6)=(4)*(5) |
|--------------------------------------|---|-------------------------|--|---|---------------------|--|
| Cortissimo <20 posti (fino a 7,49 m) | 90.000,00   | 6.500,00                | 10.000,00                              | 106.500,00  | 70%                 | 74.550,00                                    |
| Cortissimo >20 posti (fino a 7,49 m) | 130.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 146.500,00  | 70%                 | 102.550,00                                   |
| Corto <24 posti (da 7,50 m a 8,59 m) | 98.000,00   | 6.500,00                | 10.000,00                              | 114.500,00  | 70%                 | 80.150,00                                    |
| Corto >24 posti (da 7,50 m a 8,59 m) | 141.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 157.500,00  | 70%                 | 110.250,00                                   |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m)          | 162.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 178.500,00  | 70%                 | 124.950,00                                   |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m)       | 185.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 201.500,00  | 70%                 | 141.050,00                                   |
| Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)         | 192.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 208.500,00  | 70%                 | 145.950,00                                   |
| Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m)   | 219.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 235.500,00  | 70%                 | 164.850,00                                   |
| Snodato - Due Piani                  | 334.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 350.500,00  | 70%                 | 245.350,00                                   |

**LISTINO AUTOBUS SUBURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI**

| Classe bus                         | Costo unitario di riferimento autobus climatizzato<br>(1) | Costo indicatori<br>(2) | Costo unitario scivoli o pedane<br>(3) | Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto<br>(4)=(1)+(2)+(3) | % contributo<br>(5) | Autobus - Contributo unitario<br>(6)=(4)*(5) |
|------------------------------------|---|-------------------------|--|---|---------------------|--|
| Cortissimo (fino a 7,49 m)         | 164.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 175.500,00  | 70%                 | 122.850,00                                   |
| Corto (da 7,50 m a 8,59 m)         | 172.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 183.500,00  | 70%                 | 128.450,00                                   |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m)        | 190.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 201.500,00  | 70%                 | 141.050,00                                   |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m)     | 203.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 214.500,00  | 70%                 | 150.150,00                                   |
| Lungo (oltre gli 11,80 m)          | 209.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 220.500,00  | 70%                 | 154.350,00                                   |
| Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m) | 239.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 255.500,00  | 70%                 | 178.850,00                                   |
| Snodato - Due Piani                | 328.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 339.500,00  | 70%                 | 237.650,00                                   |

**LISTINO AUTOBUS URBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI**

| Classe bus                         | Costo unitario di riferimento autobus climatizzato<br>(1) | Costo indicatori<br>(2) | Costo unitario scivoli o pedane<br>(3) | Costo unitario ammesso per autobus accessoriatto<br>(4)=(1)+(2)+(3) | % contributo<br>(5) | Autobus - Contributo unitario<br>(6)=(4)*(5) |
|------------------------------------|---|-------------------------|--|---|---------------------|--|
| Cortissimo (fino a 7,49 m)         | 164.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 175.500,00  | 70%                 | 122.850,00                                   |
| Corto (da 7,50 m a 8,59 m)         | 172.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 183.500,00  | 70%                 | 128.450,00                                   |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m)        | 190.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 201.500,00  | 70%                 | 141.050,00                                   |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m)     | 203.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 214.500,00  | 70%                 | 150.150,00                                   |
| Lungo (oltre gli 11,80 m)          | 209.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 220.500,00  | 70%                 | 154.350,00                                   |
| Lunghissimo (da 13,01 m a 15,00 m) | 239.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 255.500,00  | 70%                 | 178.850,00                                   |
| Snodato - Due Piani                | 328.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 339.500,00  | 70%                 | 237.650,00                                   |

**AUTOBUS ALTERNATIVI**

**LISTINO AUTOBUS INTERURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI**

| Classe bus                           | Costo unitario di riferimento autobus climatizzato<br>(1) | Costo indicatori<br>(2) | Costo unitario scivoli o pedane<br>(3) | Costo unitario ammesso per autobus accessoriatato<br>(4)=(1)+(2)+(3) | % contributo<br>(5) | Autobus - Contributo unitario<br>(6)=(4)*(5) |
|--------------------------------------|---|-------------------------|--|--|---------------------|--|
| Cortissimo <20 posti (fino a 7,49 m) | 110.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 126.500,00   | 70%                 | 88.550,00                                    |
| Cortissimo >20 posti (fino a 7,49 m) | 150.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 166.500,00   | 70%                 | 116.550,00                                   |
| Corto <24 posti (da 7,50 m a 8,59 m) | 118.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 134.500,00   | 70%                 | 94.150,00                                    |
| Corto >24 posti (da 7,50 m a 8,59 m) | 161.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 177.500,00   | 70%                 | 124.250,00                                   |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m)          | 182.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 198.500,00   | 70%                 | 138.950,00                                   |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m)       | 205.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 221.500,00   | 70%                 | 155.050,00                                   |
| Lungo (da 11,80 m a 13,00 m)         | 212.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 228.500,00   | 70%                 | 159.950,00                                   |
| Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m)     | 239.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 255.500,00   | 70%                 | 178.850,00                                   |
| Snodato - Due Piani                  | 354.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 370.500,00   | 70%                 | 259.350,00                                   |

**LISTINO AUTOBUS SUBURBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI**

| Classe bus                       | Costo unitario di riferimento autobus climatizzato<br>(1) | Costo indicatori<br>(2) | Costo unitario scivoli o pedane<br>(3) | Costo unitario ammesso per autobus accessoriatato<br>(4)=(1)+(2)+(3) | % contributo<br>(5) | Autobus - Contributo unitario<br>(6)=(4)*(5) |
|----------------------------------|---|-------------------------|--|--|---------------------|--|
| Cortissimo (fino a 7,49 m)       | 184.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 195.500,00   | 70%                 | 136.850,00                                   |
| Corto (da 7,50 m a 8,59 m)       | 192.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 203.500,00   | 70%                 | 142.450,00                                   |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m)      | 210.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 221.500,00   | 70%                 | 155.050,00                                   |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m)   | 223.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 234.500,00   | 70%                 | 164.150,00                                   |
| Lungo (oltre gli 11,80 m)        | 229.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 240.500,00   | 70%                 | 168.350,00                                   |
| Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m) | 259.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 275.500,00   | 70%                 | 192.850,00                                   |
| Snodato - Due Piani              | 348.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 359.500,00   | 70%                 | 251.650,00                                   |

**LISTINO AUTOBUS URBANI - PREZZI SUDDIVISI PER TIPOLOGIE DIMENSIONALI**

| Classe bus                       | Costo unitario di riferimento autobus climatizzato<br>(1) | Costo indicatori<br>(2) | Costo unitario scivoli o pedane<br>(3) | Costo unitario ammesso per autobus accessoriatato<br>(4)=(1)+(2)+(3) | % contributo<br>(5) | Autobus - Contributo unitario<br>(6)=(4)*(5) |
|----------------------------------|---|-------------------------|--|--|---------------------|--|
| Cortissimo (fino a 7,49 m)       | 184.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 195.500,00   | 70%                 | 136.850,00                                   |
| Corto (da 7,50 m a 8,59 m)       | 192.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 203.500,00   | 70%                 | 142.450,00                                   |
| Medio (da 8,60 m a 10,29 m)      | 210.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 221.500,00   | 70%                 | 155.050,00                                   |
| Normale (da 10,30 m a 11,79 m)   | 223.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 234.500,00   | 70%                 | 164.150,00                                   |
| Lungo (oltre gli 11,80 m)        | 229.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 240.500,00   | 70%                 | 168.350,00                                   |
| Lunghissimo (da 13,01 m 15,00 m) | 259.000,00  | 6.500,00                | 10.000,00                              | 275.500,00   | 70%                 | 192.850,00                                   |
| Snodato - Due Piani              | 348.000,00  | 6.500,00                | 5.000,00                               | 359.500,00   | 70%                 | 251.650,00                                   |