

Codice A1602B

D.D. 3 dicembre 2021, n. 776

Programma di finanziamento per il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e della qualità dell'aria nel territorio delle Regioni del Bacino Padano (Decreto MATTM RINDEC-2019-0000207) - DGR 5-2912 del 26 febbraio 2021 - Presa d'atto progetto di rinnovo del parco mezzi adibiti al trasporto pubblico locale in Regione Piemonte - Approvazione dello schema di Accordo tra Ministero della Transizione Ecologica(MITE).



ATTO DD 776/A1600A/2021

DEL 03/12/2021

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE
A1600A - AMBIENTE, ENERGIA E TERRITORIO**

OGGETTO: Programma di finanziamento per il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e della qualità dell'aria nel territorio delle Regioni del Bacino Padano (Decreto MATTM RINDEC-2019-0000207) - DGR 5-2912 del 26 febbraio 2021 – Presa d'atto progetto di rinnovo del parco mezzi adibiti al trasporto pubblico locale in Regione Piemonte - Approvazione dello schema di Accordo tra Ministero della Transizione Ecologica (MITE) e Regione Piemonte

Premesso che:

la D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021 avente ad oggetto “D.P.C.M. 1360/2019 – Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Approvazione del Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma. Revoca D.G.R. n. 8-7501 del 07.09.2018 e D.G.R. n. 14-1033 del 21.02.2020”, ha approvato i criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, con i documenti connessi al "Programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma" e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019 , demandando:

- ad Agenzia della Mobilità Piemontese la programmazione pluriennale degli investimenti e la sua articolazione per piani attuativi oltre che la gestione e rendicontazione dei medesimi;
- alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa Del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica l'impegno e l'assegnazione in favore di Agenzia della Mobilità Piemontese, delle risorse disponibili oltre che la sottoscrizione con essa delle convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti;
- alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio la definizione delle modalità di dettaglio del monitoraggio delle emissioni, oltre che la trasmissione del progetto previsto dal decreto direttoriale RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019, modificato del decreto direttoriale n. 371 del 30/11/2020, e tutte le attività tecnico amministrative utili alla sua implementazione, ivi compresa la sottoscrizione dell'accordo con il Ministero dell'Ambiente.

Il progetto “Rinnovo del parco mezzi adibiti al Trasporto pubblico locale in Regione Piemonte”, redatto in sinergia tra la direzione Ambiente, Energia e territorio e la direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, presentato con nota prot. n. 74789 dell’11 agosto 2020 e integrato con nota prot. n. 101226 del 27 ottobre 2020, è stato approvato dalla Direzione Generale del MITE con nota prot. n. 89577/MATTM del 4 novembre 2020;

Lo stesso progetto, a seguito di una nuova interlocuzione con le associazioni di categoria del trasporto pubblico locale è stato rimodulato, inviato dalla Regione al Ministero della Transizione ecologica con nota prot. n. 20586 del 22 febbraio 2021, e approvato con nota della Direzione Generale prot. n. 65033/MATTM del 16 giugno 2021;

Il progetto rimodulato presentato dalla Regione Piemonte risulta articolato in due sub progetti “Sub progetto 1” e “Sub progetto 2” riconducibili rispettivamente ad interventi di adeguamento del parco degli autobus destinati al trasporto pubblico (per un importo di € 36.000.000,00) e ad interventi per il controllo della circolazione (per un importo di € 3.068.420,00), entrambi riconducibili alle fattispecie di interventi finanziabili ai sensi dell’articolo 4 del decreto n. 207/2019.

Considerato che:

- si sono determinate le condizioni previste dal decreto n. 207/2019 e per la stipulazione di un Accordo tra la Direzione Generale e la Regione Piemonte nel quadro della procedura di finanziamento ivi disciplinata;
- con nota prot. 121630 del 8/11/2021 il Ministero della transizione ecologica ha trasmesso lo schema di accordo previsto dall’art. 3, c. 3 del decreto RIN_DEC 207/2019.

Dato atto che sullo schema di accordo trasmesso è previsto all’art. 2 di aggiornare entro dicembre 2021 la D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021, con riferimento alle modalità di utilizzo del programma di finanziamento di cui al Decreto n. 207/2019, prevedendo:

- l’obbligo di copertura assicurativa e revisione annuale in corso di validità alla data di rottamazione per gli autobus sostituiti;
- l’indicazione della categoria di appartenenza (M2 o M3) nell’attestazione riepilogativa dei nuovi autobus acquistati prevista nei termini di rendicontazione di cui all’Allegato A della suddetta DGR.

Ritenuto, per quanto sopra, di:

- prendere atto del progetto di rinnovo del parco mezzi adibiti al trasporto pubblico locale in Regione Piemonte, allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- approvare lo schema di Accordo tra Ministero della Transizione Ecologica (MITE) e Regione Piemonte, allegato 2, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- dare atto che la sottoscrizione dell’accordo, di cui allo schema riportato in allegato 2, è in capo al Direttore della Direzione Ambiente, Energia e Territorio;
- dare atto che gli adempimenti di natura amministrativa e contabile, connessi e conseguenti al presente provvedimento, sono in capo al Dirigente pro tempore del Settore Emissioni e rischi ambientali;
- dare atto che con prossima proposta alla Giunta regionale si provvederà ad integrare l’allegato A alla dgr 5-2912 del 26 febbraio 2021, relativamente al paragrafo “rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione” con la copertura assicurativa e la revisione annuale in corso di validità alla data di rottamazione per gli autobus oggetto di sostituzione al fine di soddisfare i requisiti richiesti dal Ministero della Transizione ecologica, oltre che a dare copertura finanziaria

all'Accordo e al progetto;

- demandare alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore Emissioni e rischi ambientali ogni ulteriore atto utile all'attuazione del progetto;
- disporre che all'impegno delle risorse si provvederà con successivo atto del dirigente della Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore Emissioni e rischi ambientali;
- stabilire che per quanto riguarda le procedure per la rendicontazione e il trasferimento dei finanziamenti da parte del Ministero alla Regione Piemonte si rimanda a quanto previsto dall'art. 5 decreto direttoriale RIN_DEC 207/2019.

Preso atto della deliberazione della Giunta regionale n. 1-3082 del 16/04/2021 "Approvazione del Piano triennale di prevenzione della corruzione per gli anni 2021-2023 della Regione Piemonte".

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della deliberazione della Giunta regionale, d.g.r. n. 1-4046 del 17 ottobre 2016, come modificata dalla d.g.r. 1-3361 del 14 giugno 2021.

Tutto ciò premesso e considerato,

IL DIRETTORE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- la legge 13 ottobre 2020, n. 126, e in particolare l'articolo 1, commi 648 e 649;
- l'articolo 15 della legge 241/1990 "Nuove norme sul procedimento amministrativo";
- il Decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 "Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009 n. 42";
- la legge regionale 15 aprile 2021, n. 8 "Bilancio di previsione finanziario 2021-2023";
- legge regionale 29 luglio 2021, n. 21 "Assestamento del bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e disposizioni finanziarie";
- la deliberazione n. 1-3115 del 19 aprile 2021 "Legge regionale 15 aprile 2021, n. 8 "Bilancio di previsione finanziario 2021-2023". Approvazione del Documento Tecnico di Accompagnamento e del Bilancio Finanziario Gestionale 2021-2023. Disposizioni di natura autorizzatoria ai sensi dell'articolo 10, comma 2, del D.lgs. 118/2011 s.m.i.";
- la D.G.R. n. 14 - 3386 del 14.06.2021 "Legge regionale 15 aprile 2021, n. 8 "Bilancio di previsione finanziario 2021-2023". Disposizioni in merito all'impegnabilità degli stanziamenti di competenza del bilancio finanziario gestionale 2021-2023";
- il d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33, in materia di obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;
- la legge 6 novembre 2012, n. 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione";

determina

in attuazione del PRQA e della DGR 5-2912 del 26 febbraio 2021 di:

- prendere atto del progetto presentato, allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

- approvare lo schema di accordo, allegato 2, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- dare atto che la sottoscrizione dell'accordo, di cui allo schema riportato in allegato 2, è in capo al Direttore della Direzione Ambiente, Energia e Territorio;
- di dare atto che gli adempimenti di natura amministrativa e contabile, connessi e conseguenti al presente provvedimento, sono in capo al Dirigente pro tempore del Settore Emissioni e rischi ambientali;
- di dare atto che con prossima proposta alla Giunta regionale si provvederà ad integrare l'allegato A alla dgr 5-2912 del 26 febbraio 2021, relativamente al paragrafo "rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione" con la copertura assicurativa e la revisione annuale in corso di validità alla data di rottamazione per gli autobus oggetto di sostituzione al fine di soddisfare i requisiti richiesti dal Ministero della Transizione ecologica, oltre che a dare copertura finanziaria all'Accordo e al progetto;
- disporre che all'impegno delle risorse si provvederà con successivo atto del dirigente della Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore Emissioni e rischi ambientali;
- stabilire che per quanto riguarda le procedure per la rendicontazione e il trasferimento dei finanziamenti da parte del Ministero alla Regione Piemonte si rimanda a quanto previsto dall'art. 5 decreto direttoriale RIN_DEC 207/2019;
- di demandare al Settore A1602B Emissioni e rischi ambientali l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione.

La presente determinazione dirigenziale sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della legge regionale 22/2010 nonché sul sito istituzionale dell'ente, nella sezione "Amministrazione trasparente", ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 33/2013

IL DIRETTORE (A1600A - AMBIENTE, ENERGIA E TERRITORIO)

Firmato digitalmente da Stefania Crotta

Allegato

Progetto

Rinnovo del parco mezzi adibiti al trasporto pubblico locale in Regione Piemonte

rif. D.P.C.M. 28 novembre 2018

rif. RINDEC-2019-0000207 del 27 dicembre 2019

Premessa

Considerata la volontà e necessità di contrastare l'inquinamento ambientale, anche tenuto conto delle specificità meteorologiche ed orografiche delle Regioni del Bacino Padano che favoriscono l'aumento delle concentrazioni di inquinanti nell'aria e determinano situazioni di inquinamento particolarmente diffuse, e tenuto conto che la dimensione regionale non è sufficiente, già dal 2010 le Regioni hanno sottoscritto accordi con il Ministero dell'Ambiente al fine di avviare una strategia volta alla lotta all'inquinamento atmosferico.

In particolare, con l'accordo del Bacino Padano del 9 giugno 2017, sottoscritto tra il Ministero dell'ambiente e codeste Regioni, sono stati assunti una serie di impegni comuni da adottare in modo congiunto e coordinato ai fini della mitigazione dell'inquinamento atmosferico. Tra gli obiettivi generali dell'accordo risultano anche quello della limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti e quello della progressiva introduzione nel parco dei veicoli circolanti di veicoli a basse/nulle emissioni.

In tale quadro, con il D.P.C.M. 28 novembre 2018, il Ministero dell'Ambiente ha ottenuto lo stanziamento di un fondo di 180 milioni di euro, distribuito in un quinquennio (2018-2022), per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile.

Nello specifico il fondo è stato ripartito annualmente nelle seguenti quote: una quota di euro 10.560.000 per l'anno 2018, una quota di euro 25.500.000 per l'anno 2019, delle quote di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021 e una quota di 43.940.000 euro per il 2022.

Con decreto RINDEC-2019-0000207 27/12/2019 il Ministero dell'Ambiente ha comunicato i criteri di ripartizione del fondo tra le Regioni del Bacino Padano, Tabella 1, le tipologie di intervento ammissibili, Tabella 2, e chiarito la procedura amministrativa per accedere al fondo che prevede la redazione da parte di ciascuna Regione di un progetto predisposto secondo le finalità di cui all'articolo 1 del decreto stesso e che illustri i singoli interventi da attuare descrivendo analiticamente i relativi costi da sostenere, anche con riferimento alle forniture di beni, e contenga un cronoprogramma avente ad oggetto la realizzazione degli interventi, la ripartizione annuale delle spese ad essi relative e le tempistiche.

Tabella 1 -Ripartizione fondo tra le Regioni del Bacino Padano

Regioni\Risorse assegnate per anno (€)	2018-2022
Emilia-Romagna	39.359.073
Lombardia	60.500.473
Piemonte	39.068.420
Veneto	41.072.034

Criteria:

- 50% delle risorse ripartite sulla base della popolazione residente

- 50% delle risorse ripartite sulla base della ricorrenza dei superamenti dei valori limite di qualità dell'aria del biossido di azoto NO₂ e del materiale particolato PM₁₀ registrati dal 2010 al 2017

Tabella 2 -Interventi ammissibili

ID intervento	Descrizione intervento ammissibile
1a	a) acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 elettrici destinati al potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
1b	b) acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano ad alimentazione elettrica o alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di classe di omologazione Euro VI con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano;
1c	c) acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 di classe di omologazione Euro VI destinati al trasporto pubblico urbano e suburbano nel territorio di Comuni caratterizzati da un campo di variazione altimetrica rilevata dal Modello Digitale di Elevazione (DEM) superiore a 400 metri, con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico urbano o suburbano;
1d	d) acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 elettrici o di omologazione Euro VI destinati al trasporto pubblico interurbano con contestuale rottamazione di un uguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico interurbano;
1e	e) acquisto di navi per la navigazione interna (es. vaporette e unità navali per il trasporto pubblico) elettriche o che rispettino i limiti di emissione della Fase V del Regolamento (UE) 2016/1628 con contestuale rottamazione di un eguale numero di navi aventi livelli di emissione pari od inferiore alle precedenti fasi;
1f	f) acquisto e posa in opera di impianti per il controllo della circolazione dei veicoli e relativi sistemi di informazione e gestione in zone a traffico limitato (di seguito ZTL) o nelle aree soggette a disposizioni di limitazioni della circolazione per motivi ambientali in base alle disposizioni delle singole regioni.

Tale iniziativa si inquadra nelle attività già avviate dalla Regione Piemonte e, in particolare, si richiamano:

-il Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 che ha tra i suoi obiettivi di lungo termine una riduzione a zero del consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano, una riduzione del rapporto “consumo energetico nei trasporti e km percorsi” rispetto ai valori del 2015; una riduzione delle emissioni di

gas serra da trasporti del 60% rispetto al 1990, una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti: NO_x -77%; PM_{2.5} -77%; NMVOC -95% rispetto 2010 e che prevede nelle disposizioni transitorie all'art. 5.2, commi 2 e 3 una verifica di compatibilità tra i bandi regionali e l'erogazione di contributi in tema di trasporti e mobilità;

- il Piano regionale di qualità dell'aria (nel seguito PRQA) approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 364-6854 del 25 marzo 2019 che prevede tra i suoi obiettivi al 2030 una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici del comparto trasporti su strada pari a -39% PM₁₀, -33% NO_x e -68% NMVOC rispetto al 2010 e, in particolare, misure specifiche sul trasporto pubblico locale (TPL) quali la misura TR18 "Rinnovo veicoli adibiti al Trasporto Pubblico Locale (TPL)" e la misura TR19 "Adozione di criteri ambientali per la ripartizione dei fondi destinati al Trasporto Pubblico Locale (TPL)" finalizzate all'adozione di criteri ambientali nella ripartizione dei fondi destinati al TPL e al rinnovo del parco adibito a TPL, prevedendo entro il 2030 la sostituzione di tutti i mezzi con omologazione fino ad Euro 5. Le azioni finalizzate al rinnovo dei veicoli adibiti al TPL determinano al 2030 una riduzione di circa 1921 tonnellate di NO_x e 137 tonnellate di PM₁₀.

Per quanto sopra, il progetto regionale contiene quindi una quantificazione delle risorse regionale e la loro ripartizione per gli specifici interventi, nonché, per ciascun intervento, una scheda sintetica che riporta:

- una descrizione sintetica
- il costo complessivo, ivi inclusi gli importi richiesti al MATTM
- il cronoprogramma di esecuzione
- il quadro finanziario, suddiviso per annualità
- le tempistiche previste per la rendicontazione delle spese sostenute al Ministero.

Obiettivo

Realizzazione di interventi per il miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'utilizzo e l'incentivazione di veicoli a basso o nullo impatto ambientale e il controllo della corretta circolazione dei veicoli a fini ambientali.

Elenco e tipologia degli interventi

Il progetto regionale, sulla base delle caratteristiche del proprio parco mezzi adibiti al TPL e del territorio in termini di politiche di limitazione del traffico ai fini ambientali, ha scelto di realizzare 2 interventi che, sulla base delle azioni ammissibili individuati dal Ministero dell'Ambiente, possono essere così individuati:

ID intervento	Intervento ammissibile ai sensi dell'art. 4, comma 1 del RINDEC-2019-0000207 27/12/2019
1	<p>b) acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano ad alimentazione elettrica o alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di classe di omologazione Euro VI con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano;</p> <p>d) acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 elettrici o di omologazione Euro VI destinati al trasporto pubblico interurbano con contestuale rottamazione di un uguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico interurbano;</p>

2	f) acquisto e posa in opera di impianti per il controllo della circolazione dei veicoli e relativi sistemi di informazione e gestione in zone a traffico limitato (di seguito ZTL) o nelle aree soggette a disposizioni di limitazioni della circolazione per motivi ambientali in base alle disposizioni delle singole regioni.
---	--

Costo complessivo, ivi inclusi gli importi richiesti al MATTM

Le risorse assegnate alla Regione Piemonte sulla base del D.P.C.M. 28 novembre 2018 e dei criteri di cui alla nota prot. n. 14177/2019 del 05/08/2019 del Ministero dell’Ambiente ammontano a euro 39.068.420 da spendere e rendicontare entro il 2023.

A livello regionale si è deciso, a seguito della ricognizione sulle ZTL e delle aree a limitazione ambientale presenti e future sul territorio piemontese, di ripartire le risorse a disposizione come segue:

- intervento n. 1: risorse pari a 36.000.000,00 euro,
- intervento n. 2: risorse pari a 3.068.420,00 euro.

Si evidenzia che, in caso di mancata spesa in uno dei due interventi previsti si procederà con lo spostamento delle risorse sull’altro intervento in modo da garantire la spesa delle risorse disponibili.

Scheda Intervento n. 1

Descrizione sintetica

L'acquisto dei veicoli di prima immatricolazione di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale urbano, suburbano e interurbano elettrici o alimentati con combustibili alternativi di classe di omologazione euro VI con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico locale urbano, suburbano e interurbano, è in attuazione

- dell'Accordo del bacino padano 2017 siglato con il Ministero dell'Ambiente,
- del Piano Regionale di qualità dell'aria (PRQA) di Regione Piemonte, in particolare con riguardo alle misure TR18 "Rinnovo veicoli adibiti al Trasporto Pubblico Locale (TPL)" e TR 19 "Adozione di criteri ambientali per la ripartizione dei fondi destinati al Trasporto Pubblico Locale (TPL)" che prevedono una riduzione emissiva al 2030 pari a circa 1921 tonnellate di NO_x e 137 tonnellate di PM₁₀, conseguenza della rottamazione e sostituzione di tutti gli autobus di categoria fino a Euro 5/V
- del Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) di Regione Piemonte che ha inserito, tra i suoi obiettivi di lungo termine, una riduzione a zero del consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano, una riduzione del rapporto "consumo energetico nei trasporti e km percorsi" rispetto ai valori del 2015; una riduzione delle emissioni di gas serra da trasporti del 60% rispetto al 1990, una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti: NO_x -77%; PM_{2.5} -77%; NMVOC -95% rispetto 2010 e che prevede nelle disposizioni transitorie all'art. 5.2, commi 2 e 3 una verifica di compatibilità tra i bandi regionali e l'erogazione di contributi in tema di trasporti e mobilità;
- del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS), approvato con il DPCM 24 aprile 2019 n. 1360, su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM, ai sensi dell'art. 1, comma 613 della Legge 232/2016, che prevede che con decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, siano ripartite ed assegnate le risorse dello stanziamento statale complessivo di 3.700 mln€:
 - per 2.200 mln€ alle Regioni
 - per 398 mln€ ai comuni capoluogo di città metropolitane e ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento
 - per 1.200 mln€ ai comuni e alle città metropolitane con più di 100.000 abitanti.

Gli interventi, inoltre, sono attuati nel rispetto e al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi minimi fissati dalla nuova direttiva sui veicoli puliti "Direttiva (UE) 2019/1161 del parlamento europeo e del consiglio del 20 giugno 2019 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada" che prevede all'art. 5, par. 1, come illustrato in Figura 1, che l'Italia deve ridurre gli autobus adibiti a TPL di categoria M3 del 45% nel quinquennio 2021-2025 e del 65% nel quinquennio 2021-2026, individuando anche che "metà dell'obiettivo minimo per la quota di autobus puliti deve essere realizzata acquistando autobus a emissioni zero, come definito all'articolo 4, paragrafo 5".

Figura 1 -"Tabella 4: Obiettivi minimi degli appalti pubblici per la quota di veicoli pesanti puliti rispetto al numero totale di veicoli pesanti contemplati dai contratti di cui all'articolo 3 a livello di Stato membro (*)"

Tabella 4: Obiettivi minimi degli appalti pubblici per la quota di veicoli pesanti puliti rispetto al numero totale di veicoli pesanti contemplati dai contratti di cui all'articolo 3 a livello di Stato membro (*)

Stato membro	Autocarri (categoria del veicolo N ₂ e N ₃)		Autobus (categoria del veicolo M ₂) (*)	
	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030	Dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025	Dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030
Lussemburgo	10 %	15 %	45 %	65 %
Svezia	10 %	15 %	45 %	65 %
Danimarca	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlandia	9 %	15 %	41 %	59 %
Germania	10 %	15 %	45 %	65 %
Francia	10 %	15 %	43 %	61 %
Regno Unito	10 %	15 %	45 %	65 %
Paesi Bassi	10 %	15 %	45 %	65 %
Austria	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgio	10 %	15 %	45 %	65 %
Italia	10 %	15 %	45 %	65 %

Obiettivi

L'intervento 1 consta di un programma di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma, finanziato con risorse del fondo nazionale istituito con D.P.C.M. 28 novembre 2018 e di quelle derivanti dalle altre fonti di finanziamento dedicate all'uopo e, in particolare, il Programma Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (deliberazione del CIPE 98/2017 "Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 al rinnovo del materiale rotabile per servizi di trasporto pubblico locale"), il Fondo Investimenti (Legge 30 dicembre 2018, n. 145, all'articolo 1, comma 95) e il PSNMS (decreto interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81 e euro decreto interministeriale 6 giugno 2020, n. 234).

Obiettivo è anche la gestione, in modo unitario e sinergico sul territorio regionale, secondo procedure consolidate abitualmente impiegate per la spesa di risorse messe a disposizione per finalità analoghe dal MIT al fine di perseguire obiettivi di maggior efficacia, efficienza ed economicità dell'azione regionale nonché un più significativo miglioramento ambientale.

Dimensionamento di massima dell'intervento

A fronte della sinergia costruita, il risultato complessivo da una prima stima è la sostituzione di 859 veicoli ripartiti come nella tabella seguente.

	Numero autobus		
	Fondi PSNMS Comuni/CMT	Fondi RP	Fondi Totale
Asti	9		9
Provincia di Asti	35	19	54
Alessandria	10		10
Provincia di Alessandria	35		35
Novara	27		27
Torino	100	161	261
Vercelli	8		8
Provincia di Vercelli	31	2	33
CMT	31	204	235
RP		187	187
TOTALE	286	573	859

Tale risultato è stato stimato sulla base delle seguenti ipotesi:

- i veicoli del parco autobus Regionale (MIV+20%) sono stati suddivisi:
 - per tipologia in urbani (includendo anche i suburbani) ed interurbani;
 - per alimentazione, “diesel/ibridi”, “elettrici” o “CNG” (associati per affinità di costo, percentuale di contribuzione);
 - per lunghezza in “corti”, (<8,5 metri), “lunghi” (compresi tra 8,5 e 15 metri), e “snodati” (intorno ai 18 metri)
- i costi di riferimento e le percentuali di contribuzione per le diverse categorie sono riportati nella tabella seguente:

		Costo diesel/ Ibrido	%	Contributo	Costo CNG	%	Contributo	Costo elettrico	%	Contributo
interurbano	Corto	€ 160.000	60%	€ 96.000	€ 190.000	70%	€ 133.000			
interurbano	Lungo	€ 220.000	60%	€ 132.000	€ 240.000	70%	€ 168.000			
interurbano	Snodato	€ 360.000	60%	€ 216.000	€ 390.000	70%	€ 273.000			
urbano	Corto	€ 160.000	40%	€ 64.000	€ 190.000	70%	€ 133.000	€ 280.000	90%	€ 252.000
urbano	Lungo	€ 230.000	40%	€ 92.000	€ 260.000	70%	€ 182.000	€ 395.000	90%	€ 355.500
urbano	Snodato	€ 360.000	40%	€ 144.000	€ 390.000	70%	€ 273.000			

- le percentuali sopraindicate e i corrispondenti importi di co-finanziamento, siano adottati anche dai Comuni e dalla Città metropolitana di Torino, beneficiari di contributi nell’ambito del PSNMS;
- per gli autobus Diesel e Ibridi, per i quali le percentuali di contribuzione sono le stesse, si è adottato come costo di riferimento un valore medio, nello scenario che le imprese, in prima approssimazione, acquistino un numero equivalente di autobus con l’una o con l’altra alimentazione;
- la composizione della flotta regionale rimanga invariata, e che vengano sostituiti gli autobus più vecchi con autobus delle medesime dimensioni;
- non sia necessario sostituire gli autobus diesel di categoria Euro 5 o Euro 6 , nè gli autobus con altra alimentazione con un’età inferiore ai 10 anni;
- per quanto riguarda invece i fondi destinati alla Città metropolitana di Torino e alla Regione Piemonte, si è assunto che il 50% degli acquisti riguardi autobus Diesel o ibridi, e il restante 50% autobus CNG per i veicoli di tipo interurbano, mentre per i veicoli urbani, considerate le differenti realtà aziendali, si è ipotizzato l’acquisto di un 50% di autobus elettrici, di un 25% diesel/ibridi e di un 25% CNG. 50% diesel/ibridi e 50% CNG per gli urbani snodati;
- per quanto riguarda la Città di Torino, si è ipotizzato l’acquisto di soli autobus elettrici per le categorie “corto” e “lungo”, e di soli autobus a metano per la categoria “snodato”;
- per quanto riguarda i fondi destinati alle città di Alessandria, Asti, Novara e Vercelli, si è invece ipotizzato l’acquisto per il 50% di autobus CNG e per il 50% di autobus elettrici, considerando come valore del contributo corrisposto per autobus un valore medio tra quelli riportati in tabella, riferiti appunto agli autobus elettrici e CNG;
- considerato che per Alessandria, Asti e Vercelli i fondi a disposizione sono decisamente eccedenti rispetto alla necessità, in quanto gli autobus con oltre 10 anni circolanti in queste città sono rispettivamente 10, 9 e 8, si è ipotizzato che i comuni siano disponibili alla contribuzione anche di una parte degli autobus extraurbani impiegati per il servizio della conurbazione.

Per quanto riguarda il fondo oggetto del presente progetto, sulla base delle ipotesi sopra descritte e fatte le dovute proporzioni, si può ipotizzare la sostituzione di circa 177 autobus.

Criteria per il riparto delle risorse regionali

Le risorse destinate al finanziamento di investimenti per la sostituzione di autobus interurbani e urbani/suburbani, distintamente, saranno ripartite fra i quattro ambiti ottimali, definiti dalla D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e riferimento per tutta la programmazione regionale, e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, per il 50% in ragione della vetustà del parco e per il 50% in ragione della produzione di servizi come disposto dalla DGR n. 40-5004/2017.

Parco suscettibile di rinnovo nell'ambito del programma

Gli autobus suscettibili di sostituzione sono individuati tra quelli compresi nel parco ottimale secondo il criterio della maggior anzianità rispetto all'anno di prima immatricolazione. Il predetto principio potrà essere derogato per casi specifici opportunamente segnalati e motivati ad esempio per la sostituzione di: autobus incidentati in modo irreparabile, autobus con chilometraggio elevato pur rapportato alla più giovane età, esigenze correlate a caratteristiche di lunghezza e sagoma, ecc. Il parametro di riferimento per la determinazione degli autobus suscettibili di sostituzione è costituito dal Massimo Impegno Veicoli (MIV) ovvero dal numero di mezzi strettamente necessario alla produzione del servizio nell'ambito territoriale di riferimento (Regione, Ambito ottimale, bacino oggetto del contratto di servizio) nelle "punte". Il parco è poi incrementato delle scorte, valutate nella percentuale del 20% del MIV, percentuale giustificabile con la vetustà del parco e la sua suscettività di frequenti e prolungati fermo macchina.

La definizione del MIV e relative scorte sono oggetto di un provvedimento della Giunta regionale.

Caratteristiche dei mezzi finanziabili e limiti di contribuzione

Vista la contingenza della pandemia connessa all'emergenza sanitaria e per dare una forte connotazione ambientale al programma, anticipando l'applicazione del dettato del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, in relazione a tipologia, alimentazione e classe di lunghezza dei veicoli, si sono individuate due fasi temporali di finanziamento in cui la prima è caratterizzata da tempi di attuazione rapidi e percentuali di cofinanziamento maggiore, la seconda, a regime, allinea le percentuali di cofinanziamento al PSNMS e non prevede autobus diesel nell'area urbana e suburbana.

I criteri di ripartizione dei finanziamenti sui 4 bacini ottimali di trasporto sono individuati nella DGR n. 40-5004/2017.

La tipologia dei mezzi finanziabili e il dettaglio delle percentuali di cofinanziamento è riportato in uno specifico provvedimento della Giunta regionale in corso di definizione.

Inoltre, si chiederà, in fase di ammissione al contributo, di dotare i veicoli di sistemi di trasporto anche di velocipedi e di effettuare campagne di monitoraggio sulle emissioni degli stessi al fine di poter rendicontare gli effetti positivi degli investimenti, secondo i criteri definiti in uno specifico provvedimento della Giunta regionale. La suddetta attrezzatura sarà anch'essa oggetto di cofinanziamento.

Contestualmente, si raccoglieranno, inoltre, dati sulle caratteristiche ambientali dei territori e delle linee su cui saranno impiegati i mezzi sostituiti come previsto dal PRQA e finalizzati a una successiva rimodulazione dei criteri.

Si evidenzia che è intenzione dell'amministrazione adottare i suddetti criteri anche per la gestione delle ulteriori risorse che saranno messe a disposizione nei successivi quinquenni dal Piano

Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e delle eventuali ulteriori risorse che si renderanno disponibili, salvo che emergano nuovi elementi tecnici che modifichino le politiche regionali.

Costo complessivo, ivi inclusi gli importi richiesti al MATTM

Le risorse disponibili per l'intervento 1 ammontano ad euro 186.821.392,00 derivanti dalle seguenti fonti di finanziamento:

- euro 36.000.000,00, contributi a fondo perduto, D.P.C.M. 28 novembre 2018 e oggetto del presente progetto;
- euro 24.000.000,00, FSC
- euro 23.027.518,00 Fondo Investimenti
- euro € 103.793.873,94, PSNMS primo quinquennio.

Gli importi richiesti al Ministero dell'Ambiente sono pari a euro 36.000.000,00, indipendentemente dall'investimento complessivo di risorse sul territorio regionale.

Risultati ambientali attesi

Considerate le sole risorse messe a disposizione con il fondo oggetto del presente progetto, si ipotizza di poter sostituire circa 177 mezzi.

Tale numero, visto il quadro attuale della flotta adibita al trasporto pubblico locale, sarà suddiviso tra mezzi utilizzati per l'area urbana e per l'area extraurbana così suddivisi:

- circa 74 mezzi urbani per un contributo medio pari a 281.000 euro/autobus così ripartiti corti 14%, lunghi 54%, snodati 32%;
- circa 103 mezzi interurbani per un contributo pari a 146.000,00 euro/autobus così ripartiti lunghi 90% e corti 10%.

La sostituzione di un numero di autobus interurbani superiore rispetto al numero di urbani con il fondo oggetto del presente progetto è conseguenza del fatto che le risorse destinate ai comuni dal PSNMS verranno impiegate in modo preponderante per la sostituzione degli autobus urbani più obsoleti.

In ultimo, si evidenzia che le percentuali di ripartizione degli autobus urbani e interurbani sono stimate ipotizzando di sostituire autobus urbani ed interurbani con più di 18 anni, mantenere inalterata la distribuzione attuale, che vengano acquistati autobus urbani lunghi elettrici e snodati CNG.

Le suddette percentuali potrebbero pertanto modificarsi in funzione delle scelte aziendali delle singole aziende TPL stimando una possibile variazione fino al 25% che comporterebbe anche una variazione del numero di autobus sostituiti*.

*La percentuale di sostituzione tiene conto degli obblighi normativi e degli indirizzi comunitari quali:

- d.lgs. 257/2016 -art. 18, c.10 che recita "Le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità per le attività svolte nelle province ad alto inquinamento di particolato PM10 di cui all'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, ivi compresi quelli per la raccolta dei rifiuti urbani, sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici e veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale entrambi con ricarica esterna, nonché ibridi nel caso degli

autobus. Nel caso di rinnovo dei parchi utilizzati per il trasporto pubblico locale tale vincolo e' riferito solo ai servizi urbani.

- *“Direttiva (UE) 2019/1161 che prevede all’art. 5, par. 1, come illustrato in Figura 1, che l’Italia deve ridurre gli autobus adibiti a TPL di categoria M3 del 45% nel quinquennio 2021-2025 e del 65% nel quinquennio 2021-2026, individuando anche che “metà dell'obiettivo minimo per la quota di autobus puliti deve essere realizzata acquistando autobus a emissioni zero, come definito all'articolo 4, paragrafo 5, ovvero “veicolo pesante a emissioni zero: un veicolo pulito come definito al punto 4, lettera b), del presente articolo, privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna che emette meno di 1 g CO₂/kWh misurato a norma del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (***) e delle relative misure di attuazione, o che emette meno di 1 g CO₂/km misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (***) e delle relative misure di attuazione”.*

Tempistiche previste per la rendicontazione delle spese sostenute al Ministero

Considerato il Cronoprogramma di esecuzione e il Quadro finanziario, suddiviso per annualità, riportati nel seguito, costruiti sulla base delle precedenti esperienze di rendicontazione dell’acquisto degli autobus per il TPL con l’utilizzo di combustibili alternativi, e ipotizzando di chiedere analoga documentazione a supporto della rendicontazione, si stima di sostenere le spese nelle 2 annualità 2022 e 2023, e quindi rendicontare tutta la cifra nel 2023.

Cronoprogramma temporale di esecuzione

	2021/02	2021/03	2021/04	2021/05	2021/06	2021/07	2021/08	2021/09	2021/10	2021/11	2021/12	2022/01	2022/02	2022/03	2022/04	2022/05	2022/06	2022/07	2022/08	2022/09	2022/10	2022/11	2022/12	2023/01	2023/02	2023/03	2023/04	2023/05	2023/06	2023/07	2023/08	2023/09	2023/10	2023/11	2023/12			
Approvazione progetto regionale																																						
Predisposizione provvedimento regionale con criteri per la misura																																						
Convenzione con Agenzia Mobilità Piemontese																																						
Pubblicazione e gestione gare da parte delle aziende TPL																																						
Acquisizione documentazione di supporto alla rendicontazione																																						

Quadro finanziario, suddiviso per annualità

Tabella n. 4 -Riparto spese per annualità

Risorse per anno (€)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Assegnate (fondo MATTM)	2.292.014,00	5.534.693,00	10.852.339,00	10.852.339	9.537.035,00	-
Spese (fondo MATTM)	-	-	-	-	24.000.000,00	12.000.000,00
Rendicontazione						36.000.000,00

Scheda Intervento n. 2

Descrizione sintetica

L'intervento n. 2 prevede l'acquisto e posa in opera di sistemi e dispositivi per il monitoraggio e controllo automatico della circolazione dei veicoli nelle aree a controllo del traffico ai fini ambientali.

L'idea di fondo è quella di connettere i sistemi di controllo dei singoli Comuni con la Centrale regionale di controllo (gestita di 5T) per avere un monitoraggio e una regia generale della situazione di enforcement della limitazione della circolazione veicolare, sia relativamente alle misure strutturali che temporanee, stabilite dalla DGR n. 8-199 del 9/08/2019 di cui alle premesse del presente documento.

L'intervento è coerente con le politiche regionali (Piano regionale della mobilità e dei trasporti - PRMT e Piano regionale della qualità dell'aria - PRQA), nello specifico è in attuazione della misura TR21 "I Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)" del PRQA ed è complementare alle misure che il medesimo PRQA assume per i centri urbani (misura TR02 "Logistica in ambito urbano"; la misura TR09 "Estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle aree pedonali"; la misura TR13 "Limitazione della circolazione in ambito urbano per veicoli alimentati a gasolio"; la misura TR14 "Introduzione della Congestion Charge"; la misura TR15 "Low Emission Zone").

L'intervento 2 sarà gestito attraverso l'istituzione di un programma di finanziamento e il relativo bando.

Criteri per il riparto delle risorse regionali

La Regione Piemonte, durante l'estate 2019, ha svolto un'indagine sulla presenza o necessità di aree di limitazione del traffico nei principali Comuni piemontesi e sulle modalità di funzionamento di quelle esistenti (<http://sondaggi.regione.piemonte.it/sondaggi/index.php/457338/lang-it>).

Tenuto conto delle analisi sui risultati del sondaggio, è emersa la necessità di un coordinamento nella definizione e nella gestione dei dati derivanti dalle aree a limitazione del traffico a fini ambientali e pertanto il progetto svilupperà le seguenti attività:

- A) Piattaforma regionale per il controllo ambientale: adeguamento del sistema regionale di monitoraggio e controllo del traffico al fine di consentire la ricezione e la gestione dei dati trasmessi in modo automatico dai Comuni. Questo intervento sarà gestito direttamente da Regione Piemonte per un importo pari a 1.000.000,00 euro;
- B) Acquisto e installazione di un primo set di sistemi e dispositivi per il monitoraggio e controllo automatico della circolazione dei veicoli per testare il sistema di monitoraggio regionale. Questo intervento sarà gestito direttamente da Regione Piemonte per un importo pari a 2.068.420,00 euro.

Requisiti di ammissibilità

La Piattaforma Regionale per il Controllo Ambientale (attività A) costituirà un modulo dell'attuale Piattaforma Regionale del Traffico (TOC), a beneficio e a servizio di tutti i comuni del territorio piemontese.

Da una prima analisi, le funzionalità della piattaforma da sviluppare possono essere sintetizzate come segue:

- Modulo funzionale per la raccolta dei flussi dati e l'integrazione con i sistemi di controllo periferici (ovvero telecamere installate dai comuni sulle strade di competenza) ovvero con sistemi di tracciamento in tempo reale a bordo del veicolo, per l'analisi e l'elaborazione dei dati;

- Modulo centralizzato per il confronto con le black-list predisposte dal Ministero dei Trasporti e con i perimetri delle aree soggette a limitazioni ambientali e la contestuale esposizione di servizi verso i sistemi gestionali delle singole amministrazioni comunali aderenti;
- Modulo centralizzato per la predisposizione e la gestione di un data base del parco veicolare circolante (se compatibile con la normativa vigente);
- Modulo di gestione che consente alle amministrazioni comunali di personalizzare gli scenari di funzionamento del sistema sulla base delle specifiche esigenze e di scenari predefiniti;
- Cruscotto di monitoraggio del funzionamento e di KPI e sistema di reportistica per Regione Piemonte e per le amministrazioni locali;
- Modulo informativo per i cittadini per la registrazione e la consultazione via web dei dati dei veicoli e del rispetto delle regole e dei limiti alla circolazione;
- Definizione di un framework di adesione alla piattaforma regionale, quale strumento abilitante per le amministrazioni territoriali con linee guida e atti normativi, specifiche tecniche e protocolli di interfacciamento, modalità operative, processi, ecc.;
- Installazione di un primo set di telecamere di monitoraggio e controllo/sistemi di tracciamento a bordo dei veicoli (attività B) come implementazione pilota per validare il sistema e coinvolgere le amministrazioni comunali in un percorso di partecipazione, condivisione e collaborazione.

Per quanto riguarda l'attività B è possibile individuare i seguenti requisiti per gli interventi oggetto della suddetta prima implementazione

- tipologia beneficiario: i Comuni piemontesi individuati per soglia di popolazione e per numero di giorni di sfioramento di uno o più valori limite PM10 e del biossido di azoto. Si pensa di diversificare la quota di cofinanziamento individuando gli interventi più urgenti;
- caratteristiche del progetto: il progetto dovrà evidenziare gli aspetti di funzionalità per l'azione di controllo della limitazione del traffico ai fini ambientali ovvero indicare l'area oggetto di limitazione e dimostrare che i punti individuati consentono di intercettare la maggior parte del traffico (es. un ponte, un sottopasso, l'ingresso al comune, da cui chi si muove nel comune deve necessariamente passare);
- specifiche tecniche: consentire la connessione con la Centrale regionale di controllo, l'acquisto degli apparati dovrà essere fatto secondo le specifiche tecniche fornite da Regione Piemonte;
- obblighi di trasmissione dati: i dati rilevati verranno acquisiti, periodicamente e in modo automatico, dal sistema della Centrale della mobilità piemontese al fine di poter stimare gli effetti ambientali delle misure relative alla limitazione della circolazione veicolare.

Procedure per l'assegnazione dei fondi

Gli interventi gestiti direttamente da Regione Piemonte saranno assegnati al soggetto tecnico gestore dell'attuale sistema di gestione del Traffico e dell'infomobilità, 5T s.r.l..

I destinatari dei sistemi e dispositivi per il monitoraggio e controllo automatico della circolazione dei veicoli saranno individuati sulla base di una manifestazione di interesse gestita da Regione Piemonte con il supporto tecnico di 5T s.r.l.

Il procedimento di valutazione delle istanze si comporrà di una fase di verifica di ammissibilità formale e di una fase di istruttoria tecnica dell'intervento.

Il progetto dovrebbe mettere in campo da un lato attività di tipo tecnico (progettazione, implementazione e test della piattaforma regionale) e dall'altro attività di governance (definizione di processi e regole, sia a livello locale che come interfacciamento verso il livello nazionale).

Costo complessivo, ivi inclusi gli importi richiesti al MATTM

Le risorse disponibili per l'intervento 2 sono pari a euro 3.068.420,00, pari all'importo richiesto al Ministero dell'Ambiente.

Quadro finanziario, suddiviso per annualità

Tabella n. 4 -Riparto spese per annualità

Risorse per anno (€)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
assegnate	2.292.014,00	5.534.693,00	10.852.339,00	10.852.339,00	9.537.035,00	-
spese	-	-	-	-	1.000.000,00	2.068.420,00
rendicontazione						3.068.420,00

Tempistiche previste per la rendicontazione delle spese sostenute al Ministero

Considerato il cronoprogramma di esecuzione, si stima di trasmettere la rendicontazione e quindi richiedere i contributi nel 2023 come illustrato nella precedente tabella.

Cronoprogramma temporale di esecuzione

	2021/02	2021/03	2021/04	2021/05	2021/06	2021/07	2021/08	2021/09	2021/10	2021/11	2021/12	2022/01	2022/02	2022/03	2022/04	2022/05	2022/06	2022/07	2022/08	2022/09	2022/10	2022/11	2022/12	2023/01	2023/02	2023/03	2023/04	2023/05	2023/06	2023/07	2023/08	2023/09	2023/10	2023/11	2023/12				
SISTEMI CONTROLLO TRAFFICO																																							
Approvazione progetto regionale																																							
Predisposizione provvedimenti regionali per affidamento diretto e per predisposizione bando																																							
A) PIATTAFORMA REGIONALE CONTROLLO AMBIENTALE																																							
Progettazione																																							
Implementazione																																							
Test																																							
B) ACQUISIZIONE SISTEMI DI CONTROLLO																																							
Pubblicazione manifestazione di interesse																																							
Pubblicazione gara e aggiudicazione fornitura																																							
Fornitura, posa e assistenza																																							
Fornitura e Installazione software di gestione																																							
Ripristini, finiture e test																																							
Acquisizione documentazione di supporto alla rendicontazione																																							

**IL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA,
Ex DIREZIONE GENERALE PER IL CLIMA, L'ENERGIA E L'ARIA
(di seguito anche Direzione Generale)**

E

**LA REGIONE PIEMONTE
(di seguito anche Regione)**

VISTA la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, che prevede obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, nonché mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi;

VISTO il Decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante attuazione della Direttiva 2008/50/CE, che ha istituito un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente;

VISTO l'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016, concernente il "Bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio triennale 2017-2019", come modificato dall'articolo 13 comma 1, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, il quale ha istituito un apposito fondo da ripartire nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese;

VISTO l'art. 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017, concernente "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio triennale 2018-2020" con il quale è stato disposto il rifinanziamento del fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232;

VISTO il D.P.C.M. 28 novembre 2018, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale S.G. n. 28 del 20 febbraio 2019, che ha stabilito la ripartizione del fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della citata legge n. 205 del 2017, prevedendo nell'allegato 1, lettera b), l'assegnazione, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di una quota di euro 10.560.000 per l'anno 2018, di euro 25.500.000 per l'anno 2019, 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021 e 43.940.000 euro per il 2022, per un totale di 180.000.000,00 euro (settore di spesa di cui all'allegato 1, lettera b) mobilità sostenibile e sicurezza stradale);

VISTA la Legge 8 luglio 1986, n. 349 che ha istituito il Ministero dell'Ambiente e ne ha definito le funzioni;

VISTO il Decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante "Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", ed in particolare l'articolo 35, che individua le funzioni e i compiti attribuiti al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;

VISTO il DPCM 19 giugno 2019 n. 97 recante il “Regolamento di organizzazione del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dell’Organismo Indipendente di Valutazione della performance e degli Uffici di diretta collaborazione”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 201 del 28 agosto 2019, così come modificato dal DPCM 6 novembre 2019, n.138 recante “Regolamento di organizzazione del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare”;

CONSIDERATO che a seguito del citato D.P.C.M. 19 giugno 2019, n. 97 le competenze in materia di inquinamento atmosferico sono transitate dall’ex Direzione Generale per i Rifiuti e l’Inquinamento alla Direzione Generale per il Clima, l’Energia e l’Aria (di seguito anche Direzione Generale);

VISTO il D.M. n. 363 del 24 dicembre 2019, registrato dalla Corte dei Conti il 13 gennaio 2020 Reg. 1 Fog. 118 recante “Individuazione e definizione dei compiti degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

VISTO il DPCM del 15 gennaio 2020, registrato dalla Corte dei Conti il 19 febbraio 2020 Reg.1 Fog. 498, relativo al conferimento dell’incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Dott.ssa Giusy Lombardi, Direttore Generale della Direzione per il clima, l’energia e l’aria;

VISTO il Decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22 recante “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri” convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2021, n. 55, che modifica tra l’altro la denominazione del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in Ministero della Transizione Ecologica;

VISTO il Decreto Direttoriale n. 112/MATTM del 7 aprile 2021, registrato presso l’Ufficio Centrale del Bilancio il 13 aprile 2021 al n. 96, che ha emanato la Direttiva di III livello della Direzione CLEA assegnando ai Dirigenti di seconda fascia gli obiettivi operativi annuali definiti per il 2021 e le risorse umane, strumentali e finanziarie per il loro raggiungimento;

VISTO il D.P.C.M. 29 luglio 2021 n. 128 recante il “Regolamento di organizzazione del Ministero della Transizione ecologica”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 228 del 23 settembre 2021;

VISTO il Decreto Direttoriale RINDEC-2019-0000207 del 27 dicembre 2019 (di seguito Decreto n. 207/2019) con il quale, ai fini dell’utilizzo delle risorse destinate al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare previste dall’allegato 1, lettera b) “mobilità sostenibile e sicurezza stradale” del D.P.C.M. 28 novembre 2018, è stato istituito un programma di finanziamento, pari ad euro 180.000.000,00, volto a promuovere il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e conseguentemente la qualità dell’aria nel territorio delle Regioni del Bacino Padano (Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto);

VISTO il Decreto Direttoriale MATTM-CLEA-371 del 30 novembre 2020 (di seguito Decreto n. 371/2020) che ha rettificato ed integrato il citato Decreto n. 207/2019;

VISTO l’articolo 2, comma 2 del Decreto n. 207/2019 e s.m.i. che, nel prevedere la ripartizione delle risorse del programma di finanziamento tra le Regioni del Bacino Padano, dispone l’assegnazione, alla Regione Piemonte, di una somma pari ad euro 39.068.420,00;

VISTO l’articolo 3, comma 1 del Decreto n. 207/2019 e s.m.i. il quale prevede, ai fini dell’adesione al programma di finanziamento, che ciascuna delle Regioni del Bacino Padano elabori e presenti

alla Direzione Generale per il clima, l'energia e l'aria un progetto che illustri gli interventi da attuare con i relativi costi e tempistiche di attuazione e rendicontazione;

VISTO l'articolo 3, comma 3 del Decreto n. 207/2019 e s.m.i. il quale prevede, in capo alla Direzione Generale per il clima, l'energia e l'aria, l'obbligo di sottoscrivere, dopo l'approvazione del progetto presentato ai fini dell'adesione al programma di finanziamento, uno specifico Accordo con ciascuna delle Regioni del Bacino Padano, avente ad oggetto la disciplina dei tempi e delle modalità relativi all'attuazione degli interventi previsti nel progetto e all'erogazione delle risorse;

CONSIDERATO che l'adempimento degli impegni previsti negli Accordi stipulati ai sensi dell'articolo 3, comma 3 del Decreto n.207/2019 e s.m.i. costituisce condizione per il trasferimento dei finanziamenti;

VISTO il progetto originario presentato dalla Regione Piemonte con nota prot. n. 74789 dell'11 agosto 2020, integrato con nota prot. n. 101226 del 27 ottobre 2020 e con mail del 30 ottobre 2020 (acquisiti dalla Direzione CLEA rispettivamente con prot. n. 63368/MATTM dell'11 agosto 2020, prot. n. 86637/MATTM del 27 ottobre 2020 e prot. n.88287 del 30 ottobre 2020), approvato dalla Direzione Generale con nota prot. n. 89577/MATTM del 4 novembre 2020;

VISTO che il progetto originario è stato sostituito integralmente da un 'progetto rimodulato' inviato su iniziativa della Regione con nota prot. n. 20586 del 22 febbraio 2021, acquisito agli atti della Direzione Generale con prot. n. 18498/MATTM del 22 febbraio 2021 il quale è stato successivamente integrato, all'esito di interlocuzioni tecniche con la Direzione Generale, con mail del 31 maggio 2021 acquisita al prot. n. 59020/MATTM del 1° giugno 2021;

VISTO che il progetto rimodulato così come integrato è stato approvato con nota della Direzione Generale prot. n. 65033/MATTM del 16 giugno 2021;

VISTO che il progetto rimodulato risulta articolato in due sub progetti "Sub progetto 1" e "Sub progetto 2" riconducibili rispettivamente ad interventi di adeguamento del parco degli autobus destinati al trasporto pubblico (per un importo di € 36.000.000,00) e ad interventi per il controllo della circolazione (per un importo di € 3.068.420,00), entrambi riconducibili alle fattispecie di interventi finanziabili ai sensi dell'articolo 4 del decreto n. 207/2019 e s.m.i.;

VISTA la D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021 della Regione Piemonte avente ad oggetto "D.P.C.M. 1360/2019 – Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Approvazione del Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma. Revoca D.G.R. n. 8-7501 del 07.09.2018 e D.G.R. n. 14-1033 del 21.02.2020" la quale definisce i criteri e le procedure regionali per l'erogazione di contributi per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale sul territorio della Regione Piemonte;

CONSIDERATO che si sono determinate le condizioni previste dal decreto n. 207/2019 e s.m.i. per la stipulazione di un Accordo tra la Direzione Generale e la Regione Piemonte nel quadro della procedura di finanziamento ivi disciplinata;

VISTA la Legge 7 agosto 1990, n. 241, ed in particolare l'articolo 15;

VISTO il Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

stipulano il seguente Accordo

Articolo 1 (Oggetto dell'Accordo)

1. Il presente Accordo, stipulato ai sensi dell'articolo 3, comma 3 del decreto n. 207 del 27/12/2019 e s.m.i., individua, per la Direzione Generale e per la Regione, destinataria dei finanziamenti previsti dal medesimo decreto, i rispettivi impegni, disciplinando i tempi e le modalità relativi all'attuazione degli interventi previsti e all'erogazione delle risorse.
2. Gli interventi per cui la Regione é destinataria dei finanziamenti, ricompresi nell'elenco di cui all'articolo 4 del Decreto Direttoriale n. 207/2019 e s.m.i., sono individuati nell'allegato I al presente accordo, con l'indicazione dei relativi costi stimati e delle relative quote di finanziamento e sono realizzati nel rispetto delle tempistiche previste dall'allegato II.

Articolo 2 (Impegni della Regione)

1. Ai fini del presente Accordo e per l'attuazione degli interventi individuati nell'allegato I, secondo le tempistiche definite nell'allegato II, la Regione Piemonte rispetta gli impegni elencati nei commi 2 e 3 del presente articolo.
2. Con riferimento al "Sub progetto 1" riguardante la realizzazione degli interventi di cui alle lettere b) e d) del comma 1 dell'articolo 4 del Decreto n. 207/2019, la Regione si impegna a:
 - a) aggiornare entro dicembre 2021 la D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021, con riferimento alle modalità di utilizzo del programma di finanziamento di cui al Decreto n. 207/2019, prevedendo l'obbligo di copertura assicurativa e revisione annuale in corso di validità alla data di rottamazione per gli autobus sostituiti;
 - b) approvare, entro dicembre 2021, e successivamente trasmettere alla Direzione Generale, il provvedimento contenente il piano di riparto delle risorse per il finanziamento di autobus destinati al trasporto pubblico locale fra i quattro ambiti ottimali definiti dalla D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei contratti di servizio;
 - c) verificare l'avvio, entro gennaio 2023, per ogni ambito ottimale, delle procedure per l'affidamento delle forniture di autobus derivanti dal riparto delle risorse di cui alla lettera b) e trasmettere tempestivamente alla Direzione Generale gli esiti di tale verifica;
 - d) trasmettere alla Direzione Generale, entro luglio 2023, la comunicazione di avvenuta stipula dei contratti di acquisto degli autobus in ogni ambito ottimale all'esito delle procedure di affidamento di cui alla lettera c);
 - e) trasmettere alla Direzione Generale entro luglio 2023, per ogni ambito ottimale, l'elenco degli autobus acquistati con le procedure di affidamento discendenti dal provvedimento di cui alla lettera b), corredati dal dato aggregato riguardante la tipologia di alimentazione (ibrido, elettrico, etc.), la categoria (M2 o M3) e la tipologia d'uso (urbano/suburbano, extraurbano), con l'associazione di analoghe informazioni relative agli autobus sostituiti;

f) trasmettere alla Direzione Generale, entro il 31 marzo 2024, a corredo dell'istanza di pagamento, una relazione di monitoraggio sull'attuazione del sub progetto 1 comprovante l'avvenuta consegna degli autobus, l'erogazione, da parte della Regione, del totale del contributo spettante alle aziende titolari degli affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale per ogni ambito ottimale ed il rispetto del cronoprogramma di cui all'allegato II. La relazione contiene anche le fatture quietanzate relative alle spese di acquisto degli autobus e dei dispositivi tecnologici, le eventuali dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà nei casi di cui all'art. 3 comma 2 lettera b, copia delle carte di circolazione con l'indicazione del vincolo di destinazione d'uso al trasporto pubblico locale per la durata prevista dal vigente ordinamento della Regione Piemonte, nonché i certificati di rottamazione dei mezzi sostituiti, corredati da attestazione riguardante il versamento della tassa di proprietà, copertura assicurativa RC e revisione tecnica in corso di validità; la relazione contiene infine l'informazione della categoria di appartenenza (M2 o M3) sia per gli autobus rottamati che per quelli nuovi acquistati;

3. Con riferimento al "Sub progetto 2" (articolato in due attività modulari "modulo A" e "modulo B") riguardante gli interventi di cui alla lettera f), comma 1, dell'articolo 4 del decreto n. 207/2019, la Regione si impegna a:

- a) comunicare alla Direzione Generale, entro febbraio 2022, l'atto di avvio della procedura di affidamento diretto per la realizzazione della Piattaforma regionale per la ricezione e la gestione dei dati acquisiti dai sistemi comunali di controllo della circolazione dei veicoli, esistenti e da realizzare sul territorio regionale ("modulo A"), e della procedura di affidamento diretto per la gestione della manifestazione di interesse per l'individuazione degli Enti locali destinatari dei sistemi di controllo della circolazione dei veicoli ("modulo B");
- b) trasmettere alla Direzione Generale, entro giugno 2022, una relazione descrittiva della Piattaforma regionale prevista dal "modulo A";
- c) approvare, entro giugno 2022, e successivamente trasmettere alla Direzione Generale, l'avviso della manifestazione di interesse prevista dal "modulo B";
- d) pubblicare sul sito web della Regione, entro dicembre 2022, il piano di assegnazione dei contributi per l'attuazione dei progetti presentati dagli Enti locali in funzione degli esiti della manifestazione di interesse relativa al "modulo B" e notificare tale pubblicazione alla Direzione Generale;
- e) trasmettere alla Direzione Generale, entro agosto 2023, la comunicazione da parte dei Comuni interessati dalla realizzazione del "modulo B" dell'avvenuta fornitura, installazione e collaudo dei sistemi per il controllo automatico della circolazione dei veicoli;
- f) trasmettere alla Direzione Generale, entro il 31 ottobre 2023, a corredo dell'istanza di pagamento, una relazione di monitoraggio sull'attuazione del sub progetto e le copie dei documenti contabili a giustificazione dei pagamenti effettuati dalla Regione nei confronti del soggetto affidatario della realizzazione del "modulo A" e dei Comuni interessati dalla realizzazione del "modulo B". Dovranno essere prodotte anche le copie dei mandati quietanzati emessi dagli Enti locali attestanti le spese sostenute per l'acquisto e la posa in opera di impianti per il controllo della circolazione dei veicoli e le copie delle fatture intestate e quietanzate ai soggetti ultimi beneficiari del contributo statale.

4. Il rispetto degli impegni previsti dal presente articolo, commi 2 e 3 è condizione per il trasferimento del finanziamento, fatta salva la facoltà per la Regione di richiedere eventuali motivate proroghe dei termini ivi previsti. In caso di invio di dati non completi la Direzione Generale richiede le necessarie integrazioni.

Articolo 3

(Dispositivi tecnologici a bordo degli autobus)

1. Alla spesa ammissibile degli autobus acquistati concorrono le eventuali spese per l'acquisto, dei seguenti tipi di dispositivi tecnologici:
 - a. impianto di areazione e climatizzazione dell'aria sul veicolo;
 - b. idonee attrezzature per l'accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta (i dispositivi di accesso dovranno avere portata massima garantita di 350 kg);
 - c. conta passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio;
 - d. 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";
 - e. dispositivi per la localizzazione;
 - f. sistemi di videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente;
 - g. predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP);
 - h. strutture portabiciclette, possibilmente dotate di sensoristica.

2. Le condizioni alle quali i dispositivi di cui al comma 1 costituiscono spesa ammissibile a contributo sono:
 - a. i dispositivi devono essere installati sugli autobus oggetto di contributo;
 - b. se i dispositivi sono oggetto di fornitura separata rispetto al veicolo, le fatture riguardanti l'acquisto dei dispositivi devono contenere l'indicazione dei numeri di telaio degli autobus sui quali gli stessi sono stati installati o, qualora ciò non sia possibile, dovrà essere prodotta una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà a firma del legale rappresentante dell'azienda di trasporto che attesti che i dispositivi sono stati installati sugli autobus oggetto di contributo, precisando numero e tipologia di dispositivi di cui è dotato ciascun veicolo (sempre contraddistinto con il numero di telaio).
 - c. per i dispositivi di cui al comma 1 punto h) si applicano le ulteriori condizioni previste nell'allegato A, paragrafo "Dotazioni e predisposizioni" della D.G.R. Piemonte n. 5 – 2912.

3. Nel caso di fornitura dei dispositivi separata rispetto al veicolo non costituisce spesa ammissibile la spesa per la manodopera necessaria alla relativa installazione.

Articolo 4 (Impegni della Direzione Generale)

1. Ai fini del presente accordo la Direzione Generale provvede al trasferimento dei finanziamenti alla Regione, nella misura massima di euro 39.068.420,00, nei tempi, nei modi ed alle condizioni previsti dall'articolo 5 del Decreto n. 207/2019 e s.m.i. ed esplicitati nei commi 2 e 3 del presente articolo e nella menzionata nota prot. n. 65033/MATTM del 16 giugno 2021 di accettazione del progetto regionale.

2. Con riferimento al "Sub progetto 1", la Direzione Generale si impegna a:
 - a) corrispondere alla Regione, entro 60 giorni dall'avvenuta sottoscrizione del presente Accordo e su richiesta della Regione stessa, presentata entro e non oltre 45 giorni dalla predetta sottoscrizione, una anticipazione pari al 20% dell'importo assegnato;
 - b) ricevere, valutare e, ove nulla osti, approvare l'istanza di pagamento del saldo presentata dalla Regione;
 - c) segnalare tempestivamente, e comunque entro 45 giorni dalla ricezione, eventuali carenze dell'istanza di pagamento del saldo presentata dalla Regione, ostantive all'erogazione del saldo,

contestualmente assegnando alla stessa un opportuno termine per la presentazione delle necessarie integrazioni;

d) corrispondere alla Regione, nei limiti e nei tempi consentiti dalle disponibilità di bilancio, previa approvazione dell'istanza di pagamento del saldo dalla stessa presentata, e comunque non oltre giugno 2024, il saldo del contributo spettante.

3. Con riferimento al "Sub progetto 2", la Direzione Generale si impegna a:

a) ricevere, valutare e, ove nulla osti, approvare, l'istanza di pagamento presentata dalla Regione in una unica soluzione;

b) segnalare tempestivamente, e comunque entro 45 giorni dalla ricezione, eventuali carenze dell'istanza di pagamento in una unica soluzione presentata dalla Regione, ostante al trasferimento delle risorse spettanti, contestualmente assegnando alla stessa un opportuno termine per la presentazione delle necessarie integrazioni;

c) corrispondere alla Regione, in un'unica soluzione, nei limiti e nei tempi consentiti dalle disponibilità di bilancio, previa approvazione dell'istanza di pagamento dalla stessa presentata, e comunque non oltre giugno 2024, il contributo spettante;

d) avviare apposite interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine di favorire l'accesso alle banche dati per la verifica della tipologia di classe inquinante dei veicoli sottoposti a controllo da parte degli Enti locali affidatari del servizio di installazione di sistemi di controllo della circolazione dei veicoli sul territorio.

Articolo 5

(Poteri di monitoraggio, controllo e revoca)

1. La Direzione Generale assicura il monitoraggio dell'attuazione del presente accordo.

2. Per consentire alla Direzione Generale di monitorare l'attuazione del presente accordo, la Regione, con cadenza annuale, a partire da giugno 2022, trasmette una relazione descrittiva dello stato di avanzamento delle attività.

3. La Direzione Generale dispone la revoca anche parziale dei finanziamenti relativi agli interventi per i quali l'esecuzione non rispetti i tempi, anche prorogati ai sensi dell'articolo 5, comma 6 del Decreto n. 207/2019 e s.m.i., o le modalità previste da tale Decreto e dal presente Accordo.

Articolo 6

(Integrazioni e modifiche)

1. È fatta salva la facoltà per le Parti di integrare o modificare consensualmente in ogni momento il contenuto del presente Accordo.-

Articolo 7

(Comunicazioni)

1. Tutte le comunicazioni tra le Parti devono essere effettuate per posta elettronica certificata, utilizzando gli indirizzi CLEA@pec.minambiente.it e emissioni.rischi@cert.regione.piemonte.it.

Articolo 8
(Durata ed efficacia dell'accordo)

1. Il presente accordo ha una durata di trentasei mesi decorrenti dalla data di sottoscrizione ed è efficace tra le parti dalla data in cui la Direzione Generale comunica alla Regione l'avvenuta registrazione dello stesso da parte della Corte dei conti. La Direzione Generale provvede tempestivamente a tale comunicazione.

Articolo 9
(Rinvio)

1. Per tutto quanto non espressamente stabilito nel presente accordo si rinvia a quanto previsto nel decreto n. 207/2019 e s.m.i.

Articolo 10
(Informazione del pubblico)

1. Al fine di assicurare l'informazione del pubblico in merito ai contenuti del presente accordo, la Direzione Generale e la Regione provvedono a garantire il rispetto di quanto previsto dagli adempimenti in merito agli obblighi sulla trasparenza delle Pubbliche amministrazioni.

2. Le iniziative informative e i prodotti realizzati con il cofinanziamento di cui all'art. 4, comma 1, evidenziano la fonte del finanziamento ministeriale e riportano il logo del Ministero della Transizione Ecologica.

Ministero della Transizione Ecologica
Ex Direzione generale per il clima, l'energia e l'aria
Giusy Lombardi

Regione Piemonte
Direzione Ambiente, energia e territorio
Dott.sa Stefania Crotta

ALLEGATO I

Schema degli interventi ammessi al finanziamento

"Sub progetto 1"				
Descrizione dell'intervento	Numero di veicoli	Costo stimato complessivo dell'intervento euro	Quota finanziata dalla Direzione Generale euro	Date previste per la realizzazione dell'intervento
Acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano ad alimentazione elettrica o alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di classe di omologazione Euro VI con contestuale rottamazione di un eguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od inferiore e destinati al trasporto pubblico locale urbano e suburbano (Art. 4, comma 1, lettera b) D.D. 207/2019)	74	25.992.500,00	20.794.000,00*	Entro dicembre 2023
Acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 elettrici o di omologazione Euro VI destinati al trasporto pubblico interurbano con contestuale rottamazione di un uguale numero di veicoli di categoria M2 o M3, aventi classe di omologazione Euro IV od	103	21.288.400,00	15.206.000,00**	Entro dicembre 2023

inferiore e destinati al trasporto pubblico interurbano (Art. 4, comma 1, lettera d) D.D. 207/2019)				
TOTALE:	177	47.280.900,00	36.000.000,00	

* quota di costo stimato sulla base di una contribuzione media unitaria pari 281.000,00 € per autobus urbani

** quota di costo stimato sulla base di una contribuzione media unitaria pari a circa 147.631,07 € per autobus interurbani

“Sub progetto 2”				
Descrizione dell'intervento		Costo complessivo dell'intervento (€)	Quota finanziata dalla Direzione Generale (€)	Date previste per la realizzazione dell'intervento
Acquisto e posa in opera di impianti per il controllo della circolazione dei veicoli e relativi sistemi di informazione e gestione in zone a traffico limitato (di seguito ZTL) o nelle aree soggette a disposizioni di limitazioni della circolazione per motivi ambientali in base alle disposizioni delle singole regioni (Art. 4, comma 1, lettera f) D.D. 207/2019)	Piattaforma regionale per il controllo ambientale (modulo A)	1.000.000,00	1.000.000,00	Entro luglio 2023
	Acquisto e installazione di sistemi e per il monitoraggio e controllo automatico della circolazione dei veicoli (modulo B)	2.068.420,00	2.068.420,00	Entro agosto 2023
TOTALE:		3.068.420,00	3.068.420,00	

ALLEGATO II
CRONOPROGRAMMA

Anno:		2021	2022												2023												2024														
		12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
1	VEICOLI PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	A0/A1					Y								A2					Y	A3/A5										A6										
	IMPIANTI CONTROLLO CIRCOLAZIONE						B1/Y						B2						Y	B4/B5																					

Fasi Sub-progetto 1

- A0** Aggiornamento della D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021
- A1** Approvazione del piano di riparto delle risorse per il finanziamento di autobus destinati al TPL fra i 4 ambiti ottimali e fra i bacini di trasporto oggetto dei contratti di servizio e successiva trasmissione alla Direzione Generale
- A2** verificare l'avvio delle procedure per l'affidamento delle forniture di autobus derivanti dal riparto delle risorse da comunicare alla Direzione Generale
- A3** Trasmettere alla Direzione la comunicazione di avvenuta stipula dei contratti di acquisto degli autobus per ogni ambito ottimale all'esito delle procedure di affidamento
- A4** Istruttoria di Regione/Agenzia della mobilità piemontese sulle rendicontazioni presentate dai soggetti beneficiari delle risorse di cui al d.d. 207/2019 e liquidazione
- A5** Trasmettere alla Direzione Generale, per ogni ambito ottimale, l'elenco degli autobus acquistati e di quelli rottamati
- A6** La Regione presenta la rendicontazione del sub-progetto 1 alla Direzione Generale

Fasi Sub-progetto 2

- B0** Comunicare l'atto/atti di avvio della procedura di affidamento per la realizzazione dei moduli A e B del Subprogetto
- B1** Approvare l'avviso della manifestazione di interesse di cui al "modulo B" da trasmettere alla Direzione Generale
Pubblicare sul sito web della Regione il piano di assegnazione dei contributi ai Comuni che daranno attuazione alla
- B2** manifestazione di interesse di cui al "modulo B" da notificare alla Direzione Generale
- B3** Trasmettere alla Direzione Generale una relazione della Piattaforma di cui al "modulo A"
- B4** Il soggetto affidatario del "modulo A" presenta la rendicontazione alla Regione
- B5** I comuni affidatari del "modulo B" presentano la rendicontazione alla Regione
Trasmettere alla Direzione Generale la comunicazione per il "modulo B" dell'avvenuta fornitura installazione e collaudo dei sistemi per il controllo automatico della circolazione dei veicoli
- B6**
- B7** Istruttoria regionale sulle rendicontazioni e liquidazioni
- B8** La Regione presenta la rendicontazione del sub-progetto 2 alla Direzione Generale

Y Relazione descrittiva sullo stato di avanzamento delle attività dei sub-progetti 1 e 2