

Deliberazione della Giunta Regionale 8 novembre 2024, n. 12-345

Disposizioni per il periodo 2024-2033 relative agli investimenti sul trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse del FSC 2021-2027, del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, (PSNMS) 2° quinquennio (annualità 2024-2028) e del DM n. 223 del 29 maggio 2020, come modificato dal DM n. 80 del 31 marzo 2022, in sostituzione dell'Allegato C alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 ...



Seduta N° 26

Adunanza 08 NOVEMBRE 2024

Il giorno 08 del mese di novembre duemilaventiquattro alle ore 10:10 si è svolta la seduta della Giunta regionale in via ordinaria, presso la sede della Regione Piemonte, Piazza Piemonte 1 - Torino con l'intervento di Elena Chiorino Presidente e degli Assessori Paolo Bongioanni, Enrico Bussalino, Marco Gallo, Matteo Marnati, Maurizio Raffaello Marrone, Federico Riboldi con l'assistenza di Guido Odicino nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Assenti, per giustificati motivi: il Presidente Alberto CIRIO, gli Assessori Marina CHIARELLI - Marco GABUSI - Andrea TRONZANO - Gian Luca VIGNALE

DGR 12-345/2024/XII

OGGETTO:

Disposizioni per il periodo 2024-2033 relative agli investimenti sul trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse del FSC 2021-2027, del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, (PSNMS) 2° quinquennio (annualità 2024-2028) e del DM n. 223 del 29 maggio 2020, come modificato dal DM n. 80 del 31 marzo 2022, in sostituzione dell'Allegato C alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021, come modificata e integrata dalla D.G.R. n. 78-4445 del 22 dicembre 2021.

A relazione di: (Gabusi), Marnati

Premesso che:

- il decreto legislativo n. 422/1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, conferisce alle Regioni e agli enti locali le funzioni e i compiti in materia di trasporto pubblico locale (TPL), a norma dell'articolo 4, comma 4, Legge 15 marzo 1997, n. 59 "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa";
- la legge regionale n. 1/2000 disciplina il sistema di trasporto pubblico locale regionale (TPL) al fine di raggiungere, tra l'altro, una migliore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e il rumore derivante dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini, attraverso una politica di rinnovo e potenziamento del materiale rotabile definita attraverso specifici provvedimenti di attuazione dei piani di investimento;
- l'articolo 8 della citata legge regionale n.1/2000 prevede, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale, la costituzione di un ente pubblico di interesse regionale denominato "Agenzia della mobilità piemontese" (AMP); l'ente assume forma di consorzio costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di

TPL ed in particolare gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti soggetto di delega ai sensi della medesima legge regionale;

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

- il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 256-2458 del 16 gennaio 2018, delinea le strategie a lungo termine per lo sviluppo della mobilità e pone, tra gli obiettivi principali, il miglioramento dell'affidabilità ed efficacia dei servizi di TPL, la razionalizzazione della spesa, l'attenzione agli impatti energetici e ambientali;

- in attuazione al PRMT, con D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023, è stato approvato il "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030" che delinea le politiche di medio termine, funzionali al raggiungimento degli obiettivi previsti dal PRMT, e, in materia di TPL, propone Azioni per migliorare la qualità dei servizi (Macroazione MC1) e ottimizzare la spesa (Macroazione MD1);

- il suddetto Piano prevede, in particolare, l'Azione 35 "Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale" che si propone di assicurare l'efficienza e l'efficacia dei servizi di TPL migliorando la qualità del parco circolante attraverso un consistente rinnovo e potenziamento del materiale rotabile dedicato aumentando l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti, nonché la loro sicurezza, reale e percepita, riducendo in modo significativo le emissioni di gas a effetto serra e dei principali inquinanti atmosferici su strada, e, in generale, i rischi per l'ambiente, sostenendo scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita dei mezzi.

Premesso, inoltre, che:

- ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615 della legge n. 232/2016 e nell'ambito dello stanziamento statale complessivo di 3.700 Meuro a valere sulle annualità dal 2019 al 2033, il D.P.C.M. n. 1360 del 17 aprile 2019, ha approvato il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), diretto al rinnovo del parco autobus, destinato al servizio di trasporto pubblico locale e regionale, anche al fine di promuovere il miglioramento della qualità dell'aria, ricorrendo a tecnologie innovative in linea con gli accordi internazionali e con le disposizioni normative dell'Unione Europea;

- il suddetto D.P.C.M. n. 1360/2019, all'articolo 7, disciplina le modalità di assegnazione delle risorse, prevedendo, in particolare, che:

- le risorse sono da assegnare in quindici anni per programmi di investimento finanziati, nel rispetto delle graduatorie di cui al medesimo decreto, integralmente per quinquenni a decorrere dal 2019;

- i programmi di investimento sono aggiornati dalle Regioni ogni cinque anni in relazione alle eventuali innovazioni tecnologiche intervenute e agli eventuali aggiornamenti normativi in materia di emissioni ambientali;

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

- il decreto n. 134 del 27 maggio 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili definisce, tra l'altro, le modalità di erogazione, rendicontazione, monitoraggio delle risorse di cui al DPCM n. 1360/2019, ai sensi di quanto previsto dal decreto n. 81/2020, relativamente al

quinquennio 2019-2033;

- il decreto ministeriale n. 223 del 29 maggio 2020, come modificato dal DM n. 80 del 31 marzo 2022, assegna alla Regione Piemonte la somma complessiva di euro 23.027.518,06 per il rinnovo del parco autobus utilizzato per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale nel periodo 2018-2033, definendo quote annuali di assegnazione aggregate in un primo quadriennio 2018-2021 e in successivi trienni dal 2022 al 2033, indicando che l'acquisto dei mezzi sia effettuato, con il relativo ordine, non oltre il 31 ottobre dell'anno di inizio di ciascuno dei triennio e prevedendo, altresì, l'erogazione delle risorse in base alle disponibilità di bilancio;
- con la deliberazione n. 5-2912 del 26 febbraio 2021 la Giunta regionale ha approvato il "Programma regionale 2019-2023 degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma" ed i relativi criteri generali e le modalità di attuazione e contribuzione (Allegato C), prevedendo anche l'impiego di parte delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e delle risorse di cui al suddetto DM n. 223/2020 (annualità 2022-2023-2024), e stabilendo altresì le percentuali di cofinanziamento a carico delle aziende di trasporto, soggetti attuatori degli investimenti, fatto che assolve agli obblighi di cofinanziamento regionale nei confronti dello Stato rispetto alle risorse di che trattasi;
- la D.G.R. n. 78-4445 del 22 dicembre 2021 ha approvato il nuovo documento "Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - criteri generali e delle modalità di attuazione e contribuzione", in sostituzione di quello approvato (Allegato C) con la suddetta D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021;
- con la D.G.R. n. 16-3684 del 6 agosto 2021 è stata approvata, nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, la "Scheda tecnica per l'erogazione dei contributi di cui al D.P.C.M. n. 1360/2019, relativa alle modalità di utilizzo delle risorse statali assegnate alla Regione Piemonte con decreti n. 81/2020 e n. 134/2021, ed in particolare della loro ripartizione fra le diverse tipologie di alimentazione dei mezzi in acquisto destinati al rinnovo dei parchi autobus ad uso urbano ed extraurbano;
- in attuazione al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, con D.G.R. n. 28-210 del 27 settembre 2024 e D.G.R. n. 29-211 del 27 settembre 2024 sono state approvate, in sostituzione di quelle approvate con D.G.R. n. 16-3684 del 6 agosto 2021, le schede tecniche per l'erogazione dei contributi per il rinnovo del parco rotabile automobilistico destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, rispettivamente, per i due quinquenni 2024-2028 e 2029-2033, e per il quinquennio 2019-2023.

Premesso, altresì, che:

- il decreto legislativo n. 155/2010, di attuazione della direttiva 2008/50/CE del 21 maggio 2008, "relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" stabilisce che, qualora in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati si registrino superamenti dei valori limite di qualità dell'aria, le regioni e province autonome adottano un piano che preveda le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza sulle aree di superamento, per rientrare nei valori limite nei termini prescritti;
- la legge regionale n. 43/2000 delinea gli obiettivi e le procedure per l'approvazione del Piano per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, ora Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), ai sensi del decreto legislativo n. 155/2010, prevedendo nel suo ambito la predisposizione e attuazione di piani stralcio finalizzati alla riduzione e controllo delle emissioni in atmosfera per ambiti di intervento, tra cui la mobilità e i trasporti;
- la D.G.R. n. 1-156 del 12 settembre 2024, ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 152/2006 e del decreto-legge n. 121/2023, ha, tra l'altro, adottato la proposta di aggiornamento del Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA), in esito alla procedura di VAS, da presentare al Consiglio regionale per la sua approvazione, con una spesa complessiva regionale massima pari ad euro 5.091,65 Meuro;
- il decreto-legge n. 124/2023, convertito, con modificazioni, nella legge n. 162/2023, definisce le

regole per la programmazione e l'utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) per il periodo 2021-2027;

- la DGR n. 30-7794 del 27 novembre 2023, che modifica la D.G.R. n. 48-7761 del 20 novembre 2023, approva, ai sensi del decreto legge n. 124/2023, lo schema di “Accordo per la Coesione”: strumento di attuazione per gli interventi finanziati con risorse FSC 21/27 in sostituzione dei Piani di Sviluppo e Coesione;

- il Presidente della Regione Piemonte e la Presidente del Consiglio dei Ministri hanno sottoscritto il suddetto Accordo in data 7 dicembre 2023;

- la delibera CIPESS n. 27 del 23 aprile 2024 ha assegnato le risorse FSC 2021-2027, ai sensi dell'articolo 1, comma 178, lettera e), della legge n. 178/2020, imputando sul bilancio dello Stato le risorse FSC 2021-2027, pari ad euro 694.215.368,32, articolate per anno in base al piano finanziario di cui al suddetto Accordo per la Coesione e della disponibilità di cassa;

- l'Accordo per la Coesione prevede, tra gli altri, un intervento specifico da euro 40.000.000,00, interamente finanziato con risorse FSC 2021-2027, denominato “Attuazione Piano regionale di qualità dell'aria: incentivi per rinnovo flotte delle imprese piemontesi”, destinato a incentivare il rinnovo delle flotte aziendali piemontesi nell'ambito del piano regionale per la qualità dell'aria, con un cronoprogramma di spesa su quattro annualità dal 2025 al 2028 (€ 8.000.000,00 nel 2025, € 12.000.000,00 nel 2026, € 12.000.000,00 nel 2027 e € 8.000.000,00 nel 2028), con l'obiettivo di contribuire al miglioramento della qualità dell'aria del territorio.

- la D.G.R. n. 8-220 del 4 ottobre 2024, ai fini di ottemperare alle previsioni della vigente proposta del Piano Regionale di Qualità dell'Aria, ha disposto di procedere, utilizzando i criteri ed i metodi di cui alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021, come modificata e integrata dalla D.G.R. n. 78-4445 del 22 dicembre 2021, alla sostituzione di almeno 100 autobus di classe emissiva fino a Euro 3 entro il 2025, destinando le risorse, pari a euro 40.000.000,00, assegnate alla Regione Piemonte dalla delibera CIPESS n. 27/2024.

Richiamato che la D.G.R. n. 5-8133 del 2 febbraio 2024, nell'ambito dell'Azione 35 “Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale” del “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030”, di cui alla D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023, ha definito la “Metodologia per l'aggiornamento dei limiti massimi dei prezzi di acquisto degli autobus da adibire al servizio di trasporto pubblico locale”, per la determinazione oggettiva e trasparente dei limiti massimi di prezzo per l'acquisto di autobus adibiti al servizio di trasporto pubblico locale sui quali calcolare il contributo regionale massimo erogabile nell'ambito dei programmi regionali di contribuzione degli investimenti di settore, stabilendo di demandare alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, deputata all'applicazione della metodologia per la determinazione dei limiti massimi di prezzo, il suo aggiornamento tecnico a seguito di novità introdotte da CONSIP S.p.A.

Dato atto che, in esito all'istruttoria della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, alla luce dei sopra citati provvedimenti relativi all'acquisto di materiale rotabile da adibire al trasporto pubblico locale su gomma, al fine di condurre a regia la loro attuazione a fronte della pluralità delle fonti di finanziamento richiamati dai medesimi provvedimenti, risulta necessario:

- aggiornare i vigenti criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale, prevedendo di sostituire le percentuali di contribuzione previste dall'Allegato C alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021, come modificata e integrata dalla D.G.R. n. 78-4445 del 22 dicembre 2021, uniformandole a quelle previste per tipologie di alimentazione dei mezzi ammessi a finanziamento dalla D.G.R. n. 8-220 del 4 ottobre 2024, che, in attuazione alla vigente proposta del Piano Regionale di Qualità dell'Aria, dispone la sostituzione di almeno 100 autobus di classe emissiva fino a Euro 3 entro il 2025;

- predisporre i criteri ai fini dell'adozione di una metodologia semplificata contenente indicazioni tecnico-operative per la gestione dei "piani attuativi di investimento", in merito alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, per l'erogazione dei contributi a favore dei beneficiari e per la rendicontabilità delle spese in relazione alle specifiche regole previste per ogni fonte di finanziamento;

Attestato che, ai sensi della D.G.R. n. 8-8111 del 25 gennaio 2024, il presente provvedimento non comporta effetti contabili diretti né effetti prospettici sulla gestione finanziaria, economica e patrimoniale della Regione Piemonte, in quanto di mero indirizzo.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 8-8111 del 25 gennaio 2024.

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

viste le Linee Guida dell'Agenzia per la Coesione Territoriale per interventi materiale rotabile - Accordo di Partenariato 2014-2020;

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

visto il D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360;

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

vista la D.C.R. 16 gennaio 2018, n. 256-2458 (PRMT);

visto il D.I. 14 febbraio 2020, n. 81;

visto il DM 29 maggio 2020, n. 223;

vista la D.G.R. n. 6-7459 del 25.09.2023 (PrMop e PrLog);

vista la D.G.R. 12 settembre 2024, n. 1-156 (adozione del PRQA);

vista la D.G.R. 4 ottobre 2024, n. 8-220.

Tutto ciò premesso,

la Giunta regionale, unanime,

delibera

di approvare, per il periodo 2024-2033, le disposizioni relative agli investimenti sul trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse del FSC 2021-2027, del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, (PSNMS) 2° quinquennio (annualità 2024-2028) e del decreto ministeriale n. 223 del 29 maggio 2020, come modificato dal DM n. 80 del 31 marzo 2022, contenenti i criteri generali e le modalità di attuazione e contribuzione, come riportate nell'Allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, in sostituzione dell'Allegato C alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021, come modificata e integrata dalla D.G.R. n. 78-4445 del 22 dicembre 2021;

di approvare i criteri di cui all'Allegato B parte integrante e sostanziale della presente deliberazione ai fini della predisposizione di una metodologia semplificata di verifica per l'immissione in servizio dei nuovi mezzi;

di demandare alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione anche in riferimento alla definizione operativa di una metodologia semplificata di verifica per l'immissione in servizio dei nuovi mezzi in conformità con i criteri di cui al suddetto Allegato B;

che il presente provvedimento non comporta effetti contabili diretti né effetti prospettici sulla gestione finanziaria, economica e patrimoniale della Regione Piemonte, come in premessa attestato.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale avanti al TAR entro 60 giorni

dalla data di comunicazione o piena conoscenza dell'atto, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla suddetta data, ovvero l'azione innanzi al Giudice Ordinario, per tutelare un diritto soggettivo, entro il termine prescritto dal Codice civile.

Il presente provvedimento sarà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'articolo 61 dello Statuto e dell'articolo 5 della legge regionale 22/2010, nonché ai sensi dell'articolo 26, comma 1, del decreto legislativo 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente, nella Sezione "Amministrazione Trasparente".

Sono parte integrante del presente provvedimento gli allegati riportati a seguire ¹, archiviati come file separati dal testo del provvedimento sopra riportato:

1. DGR-345-2024-All_1-AllegatoA.pdf



DGR-345-2024-All_2-AllegatoB.pdf

2.



Allegato

¹ L'impronta degli allegati rappresentata nel timbro digitale QRCode in elenco è quella dei file pre-esistenti alla firma digitale con cui è stato adottato il provvedimento

DISPOSIZIONI PER IL PERIODO 2024-2033 RELATIVE AGLI INVESTIMENTI SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA A VALERE SULLE RISORSE FSC 2021-2027, PSNMS 2° QUINQUENNIO (annualità 2024-2028) E DM N. 223/2020. CRITERI GENERALI E MODALITÀ DI ATTUAZIONE E CONTRIBUZIONE

SOMMARIO

Oggetto e finalità.....	2
Massimo Impegno Veicoli e scorte.....	2
Parco suscettibile di rinnovo.....	2
Programma degli investimenti e risorse finanziarie.....	2
Entità del contributo.....	2
Modalità di riparto delle risorse.....	3
Interventi soggetti a finanziamento e relativi vincoli.....	4
Dotazioni e predisposizioni.....	5
Caratterizzazioni.....	5
Vincoli di destinazione e reversibilità.....	6
Modalità e termini di esecuzione dei piani attuativi.....	6
Modalità e termini di erogazione dei contributi.....	6
Rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione.....	7
Garanzie ex art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 e s.m.i.....	8
Obblighi di tracciabilità.....	9
Monitoraggio delle misure Piano Regionale di Qualità dell’Aria.....	9

Oggetto e finalità

Il presente documento definisce i criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale, quale strumento incentivante al fine accelerare l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici, sia in termini di emissioni sia di qualità nel comfort offerto agli utenti del trasporto pubblico, in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con l'aggiornamento del Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), adottato con D.G.R. n. 1-156/2024/XII del 12 settembre 2024.

Massimo Impegno Veicoli e scorte

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

Il MIV aumentato delle scorte, valutate nella misura del 20% dello stesso MIV, costituisce il parco autobus ottimale (PAO) necessario per la produzione del servizio nel bacino di trasporto considerato. Il dettaglio delle modalità di definizione e rideterminazione del MIV, delle scorte, e conseguentemente del PAO, è rinvenibile in specifico allegato alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021.

Parco suscettibile di rinnovo

L'anagrafica di riferimento per l'identificazione dei mezzi suscettibili di sostituzione nell'ambito del programma di rinnovo qui disciplinato è quella regionale, consultabile all'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE", aggiornata con i dati degli autobus costituenti il PAO a seguito delle ultime sostituzioni di mezzi conseguenti ai finanziamenti a disposizione anche degli altri enti locali territorialmente competenti come resi disponibili da Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) con aggiornamento settembre 2024.

Gli autobus suscettibili di sostituzione nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato saranno individuati, prioritariamente, tra i mezzi costituenti il PAO e alimentati con combustibili fossili con classe di omologazione ambientale euro III o inferiore per i quali è richiesta la rottamazione.

Programma degli investimenti e risorse finanziarie

Il programma di investimenti qui disciplinato sarà realizzato attraverso piani attuativi dettagliati, conformi ai target e ai vincoli specificati da ciascuna fonte di finanziamento attraverso una programmazione operativa che associ ogni autobus alla pertinente risorsa contributiva a valere sulle risorse del FSC 2021-2027 assegnate con delibera CIPESS n.27, del PSNMS - 2° quinquennio (annualità 2024-2028) e del DM 29 maggio 2020, n. 223 – annualità 2025-2027 integrate dalle risorse non utilizzate nel precedente triennio 2022-2024 disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale.

Entità del contributo

La percentuale di contribuzione dei mezzi distinta per tipologia di servizio, fonte di finanziamento e alimentazione è definita dalla sottostante tabella 1 dove con l'acronimo "n.a." è evidenziata la tipologia di alimentazione non ammissibile a contribuzione:

Tabella 1: % di contribuzione degli autobus per fonte di finanziamento, tipologia di utilizzo e alimentazione

Tipologia servizio	Classe di lunghezza	Alimentazione	Classe emissiva minima	FSC 2021-2027 % contribuzione	PSNMS 2°q % contribuzione	DM223 % contribuzione
Urbano/ Suburbano	tutte	Elettrica o Idrogeno	-	90	90	90
		Metano (CNG/LNG)	Euro VI-E	70	70	70
		Ibrida (Elettrica + Metano)		70	n.a.	70
		Gasolio (ibrido/ bifuel/ dualfuel)		n.a.	n.a.	50
		Trasformazione da motore termico a elettrico, metano (esclusivo) o idrogeno	Euro VI-E (ove applicabile)	90	n.a.	n.a.
Interurbano	tutte	Elettrica o Idrogeno	-	90	90	90
		Metano (CNG/LNG)	Euro VI-E	70	70	70
		Ibrida (Elettrica + Metano)		70	n.a.	70
		HVO (esclusiva)		70	n.a.	70
		Gasolio (ibrido/ bifuel/ dualfuel)		50	n.a.	50
		Trasformazione da motore termico a elettrico, metano (esclusivo) o idrogeno	Euro VI-E (ove applicabile)	90	n.a.	n.a.

Si precisa che l'IVA costituisce una spesa ammissibile per le amministrazioni locali e, pertanto, se sostenuta e non recuperabile sarà riconosciuta. Le amministrazioni locali, se risulteranno beneficiarie del contributo, dovranno presentare, entro 15 giorni dalla pubblicazione della determina dirigenziale di assegnazione del contributo, idonea dichiarazione relativamente alla detraibilità o meno dell'IVA.

Assegnatario delle risorse e beneficiari dei contributi

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

Le modalità della gestione delle risorse di che trattasi per l'attuazione del programma degli investimenti saranno regolate in apposite indicazioni tecnico-operative sia per AMP sia per i beneficiari finali.

Beneficiari finali dei contributi in conto capitale, a valere sulle risorse destinate al programma degli investimenti qui disciplinato, sono i consorzi di aziende e le aziende singole titolari di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale e gli Enti Locali che effettuano servizi di TPL in economia (enti locali di trasporto) per le risorse derivanti dal secondo quinquennio (annualità 2024-2028) del PSNMS e dal DM 223/2020 annualità 2025-2027, integrate dalle risorse non utilizzate nel precedente triennio 2022/2024 e i consorzi di aziende e le aziende singole titolari di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale per le risorse derivanti dal FSC 2021-2027.

Modalità di riparto delle risorse

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

- nel limite del 50% delle risorse disponibili in ragione alla vetustà del parco ottimale (PAO), ovvero in misura direttamente proporzionale alla somma dei prodotti delle quantità di autobus

di ogni classe di età moltiplicate per la relativa anzianità misurata rispetto alla data di prima immatricolazione;

- nel limite del 50% delle risorse disponibili in misura proporzionale alla produzione di servizi, secondo l'ultimo dato a consuntivo certificabile, indicata in bus×chilometro, al netto di corse tecniche, interruzioni, soppressioni e scioperi. Al fine di considerare la maggior usura patita dagli autobus nella produzione di servizi di tipo urbano/suburbano rispetto a quella patita nella produzione di servizi di tipo interurbano, a parità di percorrenza, la produzione di servizi urbani/suburbani, misurata in bus×chilometro, è incrementata in ragione di un coefficiente moltiplicativo di 1,2.

A seguito delle operazioni di riparto su descritte ai consorzi di aziende e alle aziende singole titolari di affidamenti di servizi di TPL nonché agli Enti Locali che effettuano servizi di TPL in economia saranno assegnati limiti di spesa per la contribuzione di investimenti nell'ambito del programma regionale di rinnovo qui disciplinato. Si precisa che, nel caso in cui i titolari dei CdS siano consorzi o raggruppamenti di imprese si provvederà all'assegnazione dei limiti di spesa alle singole aziende costituenti il consorzio o il raggruppamento di imprese a seguito di un ulteriore livello di riparto, con gli stessi criteri.

Al fine di favorire la sostituzione di almeno un autobus anche alle imprese più piccole, preservando la qualità e la sicurezza del servizio, si stabilisce che ogni impresa riceverà un'assegnazione pari al contributo unitario per autobus interurbano lungo (12 m) alimentato a gasolio, o per autobus urbano/suburbano lungo (12 m) alimentato a metano, a condizione che l'importo assegnato nel primo riparto superi la metà più un euro del contributo massimo previsto per tali veicoli; in caso contrario, l'assegnazione non avrà luogo. Il saldo tra le maggiori e minori assegnazioni sarà ripartito proporzionalmente tra tutti i beneficiari

Le quote di riparto riconducibili a servizi eserciti in subappalto saranno assegnate alle aziende e/o ai consorzi/raggruppamenti di imprese titolari di CdS ovvero, nell'ipotesi di consorzio/raggruppamento di imprese, oggetto di ulteriore riparto fra le imprese componenti in misura proporzionale al relativo peso nell'ambito del bacino.

Le quote di riparto riconducibili a soggetti esercenti servizi di trasporto di modesta entità, assegnabili al bacino, saranno ripartite fra le aziende e/o consorzi/raggruppamenti di aziende titolari di CdS e gli enti di trasporto esercenti servizi nel medesimo bacino in misura proporzionale alle relative assegnazioni.

Interventi soggetti a finanziamento e relativi vincoli

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

I contributi sono destinati al cofinanziamento di autobus acquistati dalle aziende singole, e dagli enti locali di trasporto attraverso ordini effettuati verso fornitori individuati in esito a procedure in conformità con la normativa vigente.

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

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

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

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

L'ammissibilità al finanziamento degli autobus acquistati sarà comunque condizionata al rispetto delle disposizioni relative a dotazioni, predisposizioni e caratterizzazioni, nonché ai vincoli di cui ai paragrafi "Dotazioni e predisposizioni" e "Caratterizzazioni".

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

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

Non saranno ammessi a contributo, o la quota di finanziamento già concesso sarà recuperata/revocata, i mezzi per i quali:

- sia utilizzata, quale forma di pagamento parziale o totale, una permuta o una compensazione;
- la documentazione amministrativa risulti incompleta o priva delle informazioni essenziali, quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, il Codice Unico di Progetto (CUP) e il Codice Identificativo Gara (CIG), che devono essere riportati in ogni documento.

Dotazioni e predisposizioni

Gli autobus oggetto di contribuzione dovranno essere dotati di:

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

Caratterizzazioni

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

Sulle fiancate in posizione visibile, attraverso idoneo pannello, applicato e mantenuto a spese del beneficiario del contributo, sarà data informazione al pubblico dell'origine della fonte del finanziamento, anche secondo modalità specificamente individuate per ogni fonte di finanziamento

dai relativi provvedimenti di regolazione dell'uso, ed evidenza dello stemma della Regione Piemonte.

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

Vincoli di destinazione e reversibilità

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

Gli autobus finanziati secondo i presenti criteri sono di proprietà della Regione o di soggetti designati dalla Regione, imprese o consorzi di imprese titolari di CdS, purché ricorra il vincolo di reversibilità in favore della Regione Piemonte stessa previo riscatto del valore residuo, e fermo restando il subentro dei nuovi affidatari sulla base dei criteri stabiliti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e definiti dalla misura 9, Allegato A, delibera n. 154/2019 dell'11 novembre 2019 s.m.i., al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

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

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

Modalità e termini di esecuzione dei piani attuativi

I consorzi di aziende, le aziende singole e gli enti locali di trasporto che, all'esito delle operazioni di riparto ed assegnazione delle risorse disponibili, risultino assegnatarie di limiti di spesa riferibili alle diverse fonti, dovranno avviare le procedure di affidamento per le relative forniture ed effettuare gli ordinativi di acquisto in tempi utili al fine di ottemperare all'obiettivo di procedere alla sostituzione di almeno 100 autobus di classe emissiva fino a euro 3 entro il 2025 e nel rispetto delle scadenze previste delle singole fonti di finanziamento.

Qualora il beneficiario, proprietario di veicoli di classe emissiva fino a euro 3 non sostituisca un numero di veicoli minimo delle citate classi emmissive, come individuato e comunicato successivamente alla presente deliberazione dagli Uffici della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, con veicoli a maggiore compatibilità ambientale conformemente con quelli ammessi a finanziamento e riportati nella tabella 1 per fonte di finanziamento la quota di contribuzione assegnata al beneficiario stesso, nella sua interezza, verrà revocata e ridistribuita agli altri beneficiari, nel rispetto dei criteri di riparto definiti nel presente documento e compatibilmente con le disposizioni della fonte di finanziamento.

Modalità e termini di erogazione dei contributi

L'AMP, eroga i contributi relativi al programma regionale di rinnovo qui disciplinato, ai consorzi di aziende, alle aziende e agli enti locali di trasporto, nei limiti e nei tempi consentiti dal rispetto degli equilibri di bilancio come definiti dalle norme vigenti, nonché nei limiti e nei tempi consentiti dalla effettiva disponibilità delle risorse ministeriali, tenuto conto delle disponibilità del bilancio regionale, alla presente deliberazione riconoscendo:

- una quota, pari all'80% del contributo, all'esito positivo delle verifiche documentali, ivi incluse le autocertificazioni ai sensi del D.P.R. n. 445/2000 relative al corretto caricamento dei dati sulla

- piattaforma regionale/nazionale, agli attrezzaggi obbligatori dei mezzi, e preordinate all'erogazione del contributo;
- il saldo, pari al 20% del contributo, entro 60 giorni dall'erogazione dell'anticipo, all'esito positivo della verifica del corretto caricamento sulla piattaforma regionale da parte di AMP e nazionale da parte di Regione, secondo quanto previsto dalle diverse fonti di finanziamento, della documentazione tecnico amministrativa comprensiva di:
 - o fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione del singolo autobus e della fornitura in oggetto al contratto (ad es. CUP), con evidenza degli equipaggiamenti non oggetto delle dotazioni specifiche prescritte il cui importo è quindi da riportare nella fattura in modo separato, per ogni esemplare di autobus;
 - o (eventuale) fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, relativa alle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, oggetto di fornitura separata ma univocamente riconducibili all'autobus oggetto di rendicontazione, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto (ad es. CUP);
 - o copia della copertura assicurativa RC e della revisione tecnica in corso di validità;
 - qualora, in esito alle verifiche documentali e di caricamento dei dati sulle piattaforme nazionali e regionali o nel corso dei sopralluoghi sul campo per gli autobus oggetto di sorteggio venissero riscontrate da AMP, Regione o Ministero difformità rispetto a quanto previsto dalle fonti di finanziamento, si procederà con l'avvio della procedura di recupero del contributo erogato.

Rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione

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

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

- numero dell'ordine di acquisto;
- fornitore/costruttore;
- date di aggiudicazione definitiva e di effettiva sottoscrizione dell'ordine;
- numero Codice Unico del Progetto (CUP di ogni intervento finanziato);
- numero Codice Identificativo di Gara (CIG ed eventuali CIG derivati);
- numero di autobus acquistati, caratteristiche tipologiche (urbano/suburbano: classe I o classe A; interurbano: classe II, classe A o classe B) e lunghezza;
- alimentazione e classe di omologazione ambientale;
- importo dell'ordine di acquisto degli autobus, con esclusione dei valori relativi:
 - o all'IVA;
 - o agli oneri per lo smaltimento degli pneumatici fuori uso, agli ulteriori costi di rottamazione e smaltimento;
 - o a permuta;
 - o alla presenza di oneri accessori non facenti parte della fornitura fisica della vettura (es. corsi di formazione);
 - o alla presenza di oneri derivanti da contratti di full service;

- o alla presenza di dotazioni aggiuntive rispetto a quelle obbligatoriamente o opzionalmente previste;
- o alle condizioni di pagamento ed infine alla estensione di garanzia;
- importo dell'ordine di acquisto con il dettaglio dei valori riferiti alle dotazioni e alle predisposizioni esplicitate al paragrafo "Dotazioni e predisposizioni" e "Caratterizzazioni";

Ai fini delle verifiche preordinate all'immissione in servizio e alla contribuzione dei mezzi i soggetti ammessi ad usufruire del contributo dovranno trasmettere ad AMP, anche attraverso il caricamento di quanto richiesto sulla piattaforma regionale, per ogni mezzo:

- a) documentazione relativa alle forme di garanzia ex art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 e s.m.i.;
- b) documento unico;
- c) fattura d'acquisto riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto con evidenza separata del costo dell'autobus, delle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, nonché di eventuali ulteriori equipaggiamenti il cui importo è comunque da riportare nella fattura in modo separato, il CUP e il CIG;
- d) eventuale fattura d'acquisto delle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, oggetto di fornitura separata ma univocamente riconducibili al mezzo oggetto di rendicontazione, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto compreso il CUP;
- e) autocertificazione, ai sensi della normativa vigente, relativa ai veicoli sostituiti in relazione a versamento tassa di proprietà, copertura assicurativa RC e revisione tecnica in corso di validità o scadute da non oltre un anno;
- f) documentazione relativa alla rottamazione dei veicoli sostituiti con classe emissiva euro III o inferiore e all'alienazione dal Parco Aziendale degli altri veicoli sostituiti;
- g) copertura assicurativa RC e della revisione tecnica in corso di validità;
- h) contratto di fornitura del veicolo in copia ovvero copia dell'accordo quadro e dei relativi contratti applicativi con capitolato tecnico organizzativo e della fornitura;
- i) atto d'obbligo sottoscritto dal beneficiario del contributo;

Ai fini dell'erogazione della quota di contributo a saldo si fa riferimento alla metodologia riportata nell'allegato B alla presente deliberazione.

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

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

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

Obblighi di tracciabilità

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

Monitoraggio delle misure Piano Regionale di Qualità dell'Aria

Il presente documento definisce i criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con la proposta di aggiornamento del Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), adottato con D.G.R. n. 1-156/2024/XII del 12 settembre 2024.

La misura del PRQA a valere sulle risorse FSC 2021-2027 prevede la sostituzione di almeno 100 autobus con classe emissiva fino a euro 3 entro il 2025 pertanto il monitoraggio della stessa si potrà effettuare attraverso gli ordinativi dei mezzi effettuati dalle imprese beneficiarie della misura e dell'indicazione (targa) del correlato autobus che verrà sostituito.

CRITERI PER LA VERIFICA DEI REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ' AL FINANZIAMENTO DEGLI AUTOBUS ACQUISTATI CON FINANZIAMENTI REGIONALI, NAZIONALI, EUROPEI, FINALIZZATI AL RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS ADIBITO AI SERVIZI DI TPL.

Indice generale

Oggetto e finalità.....	2
Riferimenti normativi.....	2
Base dati.....	2
Modalità di verifica.....	2
Aggiornamento dei modelli di autocertificazione e delle schede di verifica.....	3

Oggetto e finalità

Il presente documento definisce i criteri da adottare ai fini della procedura di verifica dei requisiti di ammissibilità al finanziamento degli autobus acquistati con finanziamenti regionali, nazionali, europei, nelle disponibilità della Regione Piemonte e finalizzati al rinnovo delle flotte del trasporto pubblico locale (TPL) automobilistico.

Riferimenti normativi

- la L.R. 1/2000 che all'art. 8 prevede, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale, la costituzione di un ente pubblico di interesse regionale denominato "Agenzia della mobilità piemontese"; l'ente assume forma di consorzio costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di TPL ed in particolare gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000 quali, tra le altre, la programmazione del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;
- il Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 agli articoli 46 «Dichiarazioni sostitutive di certificazioni», 47 «Dichiarazioni sostitutive dell'atto di notorietà» e 71 «Modalità dei controlli»;
- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 come modificata dal D.L. 16 luglio 2020, n. 76 (convertita nella legge 11 settembre 2020 n. 120 c.d. decreto semplificazioni) che ha disposto l'introduzione del comma 3-bis all'art.18 relativo alle autocertificazioni. Tale articolo dispone che *«Nei procedimenti avviati su istanza di parte, che hanno ad oggetto l'erogazione di benefici economici comunque denominati, indennità, prestazioni previdenziali e assistenziali, erogazioni, contributi, sovvenzioni, finanziamenti, prestiti, agevolazioni, da parte di pubbliche amministrazioni ovvero il rilascio di autorizzazioni e nulla osta comunque denominati, **le dichiarazioni di cui agli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, [...] sostituiscono ogni tipo di documentazione comprovante tutti i requisiti soggettivi e oggettivi richiesti dalla normativa di riferimento**, fatto comunque salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159.»*

Base dati

I dati di riferimento per l'identificazione dei mezzi oggetto di sostituzione nell'ambito del programma di rinnovo qui disciplinato sono quelli disponibili dall'applicativo regionale "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE", sezione "RENDICONTAZIONE" (piattaforma regionale) come aggiornati con i dati degli autobus costituenti il Massimo Impegno Veicoli (MIV), aumentato delle scorte valutate nella misura del 20%, a seguito delle ultime sostituzioni di mezzi conseguenti ai finanziamenti a disposizione anche degli altri enti locali territorialmente competenti.

Modalità di verifica

Le modalità di verifica seguono diverse fasi operative:

- 1) inserimento dati: l'azienda beneficiaria dei finanziamenti (di seguito azienda) inserisce all'interno della piattaforma nazionale, individuata dalla fonte di finanziamento (ove prevista), e regionale tutti i dati e tutta la documentazione necessaria per la rendicontazione (anticipazione se prevista, stati avanzamenti della spesa - se previsti - e

- saldo) acquisita durante tutte le fasi del processo di acquisto (ordine, eventuali pagamenti intermedi, saldo) in conformità a quanto previsto dalla fonte di finanziamento;
- 2) erogazione anticipo: l'azienda presenta istanza di erogazione del contributo tramite PEC, inserendo, nel testo l'elenco dei mezzi con numero di telaio e targhe oggetto di contribuzione e le relative autocertificazioni ai sensi del DM 445/2000 in conformità con i modelli resi disponibili dalla struttura regionale referente per la fonte di finanziamento;
 - 3) verifiche documentali: all'esito positivo dei controlli documentali sulla piattaforma regionale e nazionale (ove prevista), tenuto conto della disponibilità del bilancio regionale e di quanto disciplinato dalle singole fonti di finanziamento si procederà con l'erogazione della % di contribuzione prevista dalla fase di avanzamento della spesa;
 - 4) erogazione saldo: all'esito positivo della verifica effettuata su tutta la documentazione tecnico-amministrativa caricata sulla piattaforma regionale e nazionale comprensiva di:
 - a. fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione del singolo autobus e della fornitura in oggetto al contratto (ad es. CUP), con evidenza degli equipaggiamenti non oggetto delle dotazioni specifiche prescritte il cui importo è quindi da riportare nella fattura in modo separato, per ogni esemplare di autobus;
 - b. (eventuale) fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, relativa alle attrezzature e delle dotazioni ammissibili a finanziamento, oggetto di fornitura separata ma univocamente riconducibili all'autobus oggetto di rendicontazione, riportante tutti gli elementi necessari all'individuazione della fornitura in oggetto al contratto (ad es. CUP);
 - c. copia della copertura assicurativa RC, della revisione tecnica in corso di validità e della avvenuta alienazione/rottamazione del mezzo;tenuto conto delle disponibilità del bilancio regionale e sulla base dell'istanza presentata dall'azienda si procederà con l'erogazione del saldo;
 - 5) verifiche sul campo: a seguito di sorteggio di un campione si procederà con la verifica diretta "sul campo", in contraddittorio con l'azienda, dei mezzi oggetto di contribuzione;
 - 6) inadempienze: qualora l'esito delle verifiche di cui ai punti precedenti non sia positivo o qualora dalle verifiche effettuate dal Ministero competente si evidenziassero discrepanze tra la documentazione fornita dall'azienda attraverso i portali nazionali e i requisiti previsti dalle fonti di finanziamento tali da comportare il mancato riconoscimento di risorse assegnate alla Regione Piemonte, verranno avviati i procedimenti di recupero dei contributi erogati.

Aggiornamento dei modelli di autocertificazione e delle schede di verifica

Considerato che ogni fonte di finanziamento potrebbe prevedere sistemi di rendicontazione e allestimenti obbligatori diversi per gli autobus adibiti al servizio di TPL, il modello di autocertificazione dell'avvenuto inserimento della documentazione nei portali e delle schede di verifica degli allestimenti sarà di volta in volta integrato/modificato/aggiornato e rese disponibili dai competenti uffici Regionali.