

Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2025, n. 21-2058

Legge regionale n. 1/2000. Approvazione, per il periodo 2025-2033, delle nuove disposizioni per la definizione e l'attuazione degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile per il trasporto pubblico locale su gomma delle aziende titolari di contratto di servizio.



Seduta N° 134

Adunanza 22 DICEMBRE 2025

Il giorno 22 del mese di dicembre duemilaventicinque alle ore 10:05 si è svolta la seduta della Giunta regionale in via ordinaria, in modalità mista, presso la sede del Consiglio regionale, Palazzo Lascaris, via Alfieri 15 - Torino con l'intervento di Alberto Cirio Presidente, Elena Chiorino Vice Presidente e degli Assessori Paolo Bongioanni, Enrico Bussalino, Marco Gabusi, Marco Gallo, Matteo Marnati, Maurizio Raffaello Marrone, Gian Luca Vignale con l'assistenza di Roberta Bufano nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Assenti, per giustificati motivi: gli Assessori

Marina CHIARELLI - Federico RIBOLDI - Andrea TRONZANO

DGR 21-2058/2025/XII

OGGETTO:

Legge regionale n. 1/2000. Approvazione, per il periodo 2025-2033, delle nuove disposizioni per la definizione e l'attuazione degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile per il trasporto pubblico locale su gomma delle aziende titolari di contratto di servizio.

A relazione di: Gabusi

Premesso che:

il decreto legislativo n. 422/1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, conferisce alle Regioni e agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale (TPL), a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge n. 59/1997, al fine di promuovere una gestione efficiente, trasparente e sostenibile dei servizi di mobilità;

la legge regionale n. 1/2000 disciplina il sistema di trasporto pubblico locale in Piemonte, perseguendo obiettivi di qualità ambientale, riduzione delle emissioni inquinanti, efficienza energetica e sicurezza, anche attraverso il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile dedicato ai servizi di TPL;

il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018, ed il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 18-28783 del 10 dicembre 2024, individuano tra le priorità, il miglioramento della qualità del parco circolante, la riduzione delle emissioni di gas serra e inquinanti atmosferici e l'ottimizzazione della spesa pubblica per il settore;

in attuazione del PRMT, la D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023 ha approvato il "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030", che definisce le politiche di medio termine per il raggiungimento degli obiettivi del PRMT;

il suddetto Piano include l'Azione 35, finalizzata al rinnovo del parco mezzi del TPL, per migliorare qualità, efficienza, affidabilità e sicurezza dei servizi, ridurre le emissioni di gas serra e

inquinanti, e promuovere scelte energetiche sostenibili;

la deliberazione della Giunta regionale n. 5-2912 del 26 febbraio 2021 ha approvato, per gli anni 2019-2023, i criteri generali e le modalità di attuazione e contribuzione per il rinnovo del parco autobus, in coerenza con i documenti di programmazione regionale e con le risorse rese disponibili da fonti nazionali, europee e regionali;

la deliberazione della Giunta regionale n. 78-4445 del 22 dicembre 2021 ha integrato ed aggiornato i suddetti criteri e modalità, introducendo nuove disposizioni per la gestione delle risorse, la rendicontazione ed il monitoraggio degli interventi, al fine di garantire maggiore trasparenza, efficienza e legalità nell'utilizzo delle risorse pubbliche;

la deliberazione della Giunta regionale n. 9-5232 del 21 giugno 2022 ha introdotto criteri e modalità specifici per la gestione delle risorse rese disponibili dal Piano Nazionale Complementare al PNRR (DM n. 315/2021 e decreto direttoriale n. 23/2022), destinate al rinnovo del parco rotabile;

la deliberazione della Giunta regionale n. 12-345 del 8 novembre 2024 ha approvato le disposizioni per il periodo 2024-2033 relative agli investimenti sul trasporto pubblico locale su gomma", a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027, del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) e del DM n. 223/2020 (modificato dal DM n. 80/2022), introducendo nuovi criteri di riparto, assegnazione e rendicontazione delle risorse, nonché modalità semplificate per la verifica dell'immissione in servizio dei nuovi mezzi;

in particolare, l'Allegato A della suddetta deliberazione aggiorna i criteri operativi per l'utilizzo delle risorse, garantendo maggiore trasparenza, efficienza, coerenza con gli obiettivi di mobilità sostenibile e qualità dell'aria.

Richiamato che l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), ai sensi dell'articolo 8 della legge regionale n. 1/2000, in qualità di soggetto attuatore dei programmi di investimento, è chiamata a gestire le risorse, verificare l'attuazione degli interventi e erogare i contributi alle aziende beneficiarie, in conformità ai criteri e alle modalità definite dagli atti regionali e dalle normative vigenti.

Dato atto che la Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, anche alla luce dell'esperienza finora maturata nell'attuazione dei provvedimenti sopra citati ha rinvenuto la necessità di individuare nuove procedure operative per la programmazione e l'attuazione degli investimenti di rinnovo del parco rotabile del trasporto pubblico locale:

- ha provveduto a delineare 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 di accelerare l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici, sia in termini di emissioni che di qualità del comfort offerto agli utenti del trasporto pubblico, con l'obiettivo di:

- garantire trasparenza, efficienza e legalità nell'utilizzo dei fondi pubblici;
- ottimizzare i processi di pre-assegnazione, assegnazione, attuazione e monitoraggio, con tempistiche certe per l'immissione in servizio dei mezzi;
- rafforzare il ruolo dell'AMP nella gestione delle risorse, nel monitoraggio delle procedure, nelle verifiche tecnico amministrative e nell'erogazione dei contributi;
- allineare gli interventi agli obiettivi di mobilità sostenibile (PRMT, PRQA) in coerenza con le norme di regolazione d'uso delle fonti di finanziamento e con i principi del Regolamento (CE) n. 1370/2007;

- ha tenuto conto che l'adozione di tali disposizioni non comporta nuovi oneri a carico del bilancio regionale, poiché le risorse risultano già stanziare negli strumenti di programmazione vigenti e che il coordinamento con l'AMP ed i soggetti beneficiari sia essenziale per assicurare l'efficace attuazione degli interventi e il rispetto delle tempistiche previste.

Attestato che, ai sensi della DGR n. 8-8111 del 25 gennaio 2024 ed in esito all'istruttoria sopra richiamata, 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.

Visti:

il Regolamento (CE) n. 1370/2007;

il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modifiche;

la Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1, e successive modifiche;

il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018;

il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 18-28783/2024;

il "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030", approvato con D.G.R. n. 6-7459/2023;

le Deliberazioni della Giunta Regionale n. 5-2912/2021, n. 78-4445/2021, n. 9-5232/2022, e n. 12-345/2024/XII.

Tutto ciò premesso,

la Giunta regionale, unanime,

delibera

di approvare, ai sensi della legge regionale n. 1/2000, le nuove disposizioni, per il periodo 2025-2033, per la definizione e l'attuazione degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile per il trasporto pubblico locale su gomma delle aziende titolari di contratto di servizio, di cui all'Allegato A quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, stabilendo che si applichino per il riparto e l'assegnazione di nuove risorse o di risorse rinvenienti da precedenti "programmazioni" ancora da utilizzare destinate al rinnovo del parco autobus per il TPL;

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;

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 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

DGR-2058-2025-All_1-Allegato_A_DGR_Criteri_Integrativi_finale.pdf

1.



Allegato

NUOVE DISPOSIZIONI, PER IL PERIODO 2025-2033, PER LA DEFINIZIONE E L'ATTUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL PARCO ROTABILE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA DELLE AZIENDE TITOLARI DI CONTRATTO DI SERVIZIO.

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 e limiti massimi di prezzo.....	2
Assegnatario delle risorse e beneficiari finali dei contributi.....	3
Modalità di riparto delle risorse.....	3
Fasi attuative delle assegnazioni di risorse alle aziende.....	4
Interventi soggetti a finanziamento e relativi vincoli.....	5
Dotazioni e predisposizioni.....	6
Caratterizzazioni.....	7
Vincoli di destinazione e reversibilità.....	7
Modalità e termini di esecuzione dei piani attuativi.....	7
Modalità e termini di erogazione dei contributi.....	8
Rendicontazione: documentazione e termini di trasmissione.....	8
Garanzie ex art. 16, comma 6 della L.R. 1/2000 e s.m.i.....	10
Obblighi di tracciabilità.....	10

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 di accelerare l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici, sia in termini di emissioni che di qualità del comfort offerto agli utenti del trasporto pubblico, in conformità con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 18-28783 del 10 dicembre 2024.

Massimo Impegno Veicoli e scorte

Il Massimo Impegno Veicoli (MIV) è il numero di mezzi necessari e sufficienti 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., o 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 nell'allegato B 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 dei programmi regionali di investimenti per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di TPL (nel seguito "programmi di rinnovo") è quella regionale, consultabile attraverso l'applicativo "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE", resa disponibile dal Settore "Monitoraggio e controllo sull'attuazione della programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto" della Regione Piemonte, aggiornata in coerenza con i dati quantitativi e qualitativi del PAO a seguito delle più recenti sostituzioni di mezzi conseguenti ad acquisti finanziati da Regione Piemonte, da altri Enti territorialmente competenti o autofinanziati dalle stesse Aziende esercenti i servizi TPL e titolari di contratti di servizio.

Gli autobus suscettibili di sostituzione nell'ambito dei programmi di rinnovo sono individuati tra i mezzi costituenti il PAO caratterizzati da maggiore vetustà dando maggiore priorità a quelli alimentati con combustibili fossili con la più bassa classe di omologazione ambientale per i quali, a seconda della fonte di finanziamento, potrebbe essere richiesta obbligatoriamente la rottamazione.

Programma degli investimenti e risorse finanziarie

I programmi di rinnovo sono costituiti dall'insieme dei piani attuativi dettagliati che ogni singola azienda beneficiaria redige, in conformità a target e vincoli specificati dalle norme di regolazione di ciascuna fonte di finanziamento, associando, per ogni mezzo che si prevede di acquistare, il corrispondente sostituto, l'associazione alla pertinente risorsa contributiva e la stima della data di consegna su strada.

Entità del contributo e limiti massimi di prezzo

La percentuale di contribuzione dei mezzi, distintamente per tipologia di servizio e alimentazione, e le relative dotazioni obbligatorie, oltre a quelle già definite da normativa primaria, sono stabilite dalla Giunta Regionale che approva e avvia i programmi di rinnovo relativi alle fonti di finanziamento disponibili in conformità con quanto disciplinato dalle stesse fonti.

I limiti massimi di prezzo degli autobus, e delle relative dotazioni obbligatorie, sono definiti distintamente per tipologia di servizio, alimentazione e classe di lunghezza degli stessi, secondo la "Metodologia per l'aggiornamento dei limiti massimi dei prezzi di acquisto degli autobus da adibire al servizio di trasporto pubblico locale oggetto di contribuzione regionale." di cui all'Allegato 1 alla D.G.R. n. 5-8133 del 2 febbraio 2024.

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 pena la decadenza dell'assegnazione del contributo stesso.

Assegnatario delle risorse e beneficiari finali dei contributi

Assegnataria delle risorse destinate ai programmi di rinnovo 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.

Beneficiari finali dei contributi in conto capitale, a valere sulle risorse destinate ai "programmi" di rinnovo, sono i consorzi di aziende e le aziende titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e gli Enti Locali se effettuano servizi di TPL in economia.

Le modalità di gestione e rendicontazione delle risorse per l'attuazione dei programmi di rinnovo sono regolate dalle diverse fonti di finanziamento e, eventualmente, da apposite indicazioni tecnico-operative regionali rivolte sia ad AMP sia ai beneficiari finali.

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 di 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 relativa ai servizi di tipo interurbano/extrurbano, a parità di percorrenza, la produzione di servizi urbani/suburbani, misurata in bus×chilometro, è incrementata in ragione di un coefficiente moltiplicativo pari a 1,2.

A seguito delle operazioni di riparto su descritte ai consorzi di aziende, alle aziende di TPL titolari di contratto di servizio 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 di rinnovo. 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, ogni impresa riceverà un'assegnazione pari al contributo unitario per autobus interurbano lungo (12 m) alimentato a metano (o HVO se ammesso dalla fonte di finanziamento), 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.

Fasi attuative delle assegnazioni di risorse alle aziende

L'assegnazione definitiva delle risorse alle aziende avviene attraverso le seguenti fasi:

a) assegnazione preliminare delle risorse

A seguito dell'applicazione delle modalità di riparto sopra riportate sarà definita un'assegnazione preliminare delle risorse alle aziende che rientrano nei requisiti previsti (ad es., a titolo esemplificativo e non esaustivo, il possesso di mezzi di categoria ambientale emissiva euro IV o inferiori inseriti nel PAO) dalla fonte di finanziamento (nel seguito, aziende beneficiarie).

L'assegnazione preliminare, approvata con determina dirigenziale (DD_{preliminare}), sarà comunicata alle aziende beneficiarie al fine di acquisire la loro manifestazione di interesse, relativa all'effettiva volontà di

utilizzo di tali risorse, inclusiva di una proposta di piano attuativo dettagliato sviluppato in conformità con quanto disciplinato dalla fonte di finanziamento assegnata.

b) acquisizione della volontà di utilizzo delle risorse

Entro 30 giorni lavorativi dalla ricezione della DD_{preliminare} (di cui al precedente punto a), i beneficiari sono tenuti a trasmettere alla Regione una dichiarazione formale con la quale:

- confermano l'intenzione di utilizzare integralmente o parzialmente l'importo preliminare assegnato indicando il numero di mezzi, distinti per tipologia di servizio (urbano/suburbano e interurbano), alimentazione e classe di lunghezza, che intendono acquistare, nonché la targa dei mezzi che obbligatoriamente sono sostituiti (o rottamati nel caso in cui la fonte di finanziamento lo preveda);
- dichiarano l'eventuale interesse all'acquisto di un numero di autobus maggiore di quello strettamente finanziabile con l'importo assegnato al precedente punto a) indicando il numero di mezzi aggiuntivi, distinti per tipologia di servizio (urbano/suburbano e extraurbano), alimentazione e classe di lunghezza che intenderebbero acquistare nonché la targa dei mezzi che andrebbero a sostituire.

Si precisa che la proposta di piano attuativo aziendale dovrà fornire chiaramente e distintamente l'indicazione dei mezzi in acquisto finanziabili con le risorse preliminarmente assegnate (punto a) e quelli finanziabili con eventuali risorse aggiuntive, anche relativamente all'indicazione delle targhe dei mezzi da sostituire.

La mancata trasmissione della predetta dichiarazione formale entro il termine stabilito sarà considerata come implicita rinuncia integrale all'assegnazione delle risorse e, pertanto, gli uffici, scaduto il termine, provvederanno a comunicare all'azienda (o alle aziende), tramite PEC, la formale presa d'atto della "rinuncia implicita" e che, trascorsi ulteriori 10 giorni lavorativi dalla comunicazione senza che l'azienda abbia riscontrato, tale rinuncia si considererà definitiva.

c) assegnazione definitiva delle risorse

All'esito della fase di cui al precedente punto b) relativa all'espressione della volontà di utilizzo, le risorse derivanti da rinunce integrali o parziali saranno ulteriormente ripartite, con le modalità di riparto sopra riportate, e riassegnate alle aziende beneficiarie che abbiano manifestato interesse all'acquisto di ulteriori mezzi rispetto all'assegnazione preliminare.

Tale assegnazione definitiva, approvata con atto dirigenziale (DD_{definitiva}) sarà trasmessa alle aziende beneficiarie che, entro 30 giorni lavorativi dalla ricezione della determinazione dovranno comunicare l'elenco definitivo degli autobus che saranno acquistati specificandone la tipologia di servizio, l'alimentazione e la classe di lunghezza, oltre all'indicazione, per ognuno dei mezzi in acquisto, delle targhe dei mezzi che obbligatoriamente saranno sostituiti (o rottamati se previsto dalla fonte di finanziamento), nonché il cronoprogramma attuativo degli investimenti (predisposizione gara, pubblicazione gara, aggiudicazione, firma contratto – assunzione OGV, presunta consegna) in coerenza con i termini fissati dalle norme di regolazione della fonte di finanziamento assegnata e il deposito aziendale nel quale verranno ricoverati.

La mancata attuazione del piano di dettaglio degli investimenti condiviso nelle modalità sopra definite, incluso il mancato acquisto e la mancata sostituzione o rottamazione (se prevista) del mezzo comunicato, a meno che non sia dovuta a fatti non dipendenti dall'azienda (danni irreparabili, incendio, ecc.), comporta la revoca integrale dell'assegnazione del contributo.

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 a evidenza pubblica 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 a contribuzione autobus per i quali siano stati sottoscritti contratti di leasing.

I nuovi autobus potranno essere ammessi a contributo esclusivamente a fronte della sostituzione di un numero corrispondente di autobus con revisione annuale e copertura assicurativa obbligatoria in corso di validità o scadute da meno di un anno (rapporto di sostituzione di 1 a 1) oltre al rispetto delle disposizioni relative a dotazioni, predisposizioni e caratterizzazioni, nonché ai vincoli di destinazione e reversibilità.

Le risorse assegnate alle aziende beneficiarie non potranno essere utilizzate per la copertura di:

- spese amministrative di gestione gara e contratto;
- spese di manutenzione dei mezzi o delle infrastrutture (se ammissibili a finanziamento);
- eventuali contenziosi che dovessero insorgere nell'affidamento ed esecuzione dell'appalto delle forniture.

Non è ammesso a finanziamento, o la quota già concessa sarà recuperata, il mezzo per il quale:

- il Codice Unico di Progetto (CUP) utilizzato per l'acquisto risulti diverso e sia stato acquisito in data successiva rispetto a quello acquisito e indicato da Regione, o da AMP, in coerenza con le norme di regolazione della fonte di finanziamento;
- sia utilizzata, quale forma di pagamento parziale o totale, una permuta o una compensazione;
- sia stata utilizzata una forma di pagamento non tracciabile o non vengano forniti i documenti relativi alla ricostruzione della tracciabilità anche delle sole dotazioni obbligatorie;
- 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;
- il portale "PARCO AUTOBUS TPL PIEMONTE" e l'applicativo "RENDICONTAZIONE" non risultino aggiornati a seguito di formale richiesta da parte di Regione/AMP;
- l'azienda non adempia agli obblighi di trasmissione di documenti nei termini indicati nelle rispettive richieste di Regione/AMP;
- siano trascorsi oltre 90 giorni dalla richiesta, da parte del personale di Regione/AMP, della disponibilità dello stesso per procedere con le verifiche sul campo;
- si determini un potenziamento del parco rotabile dell'azienda.

Dotazioni e predisposizioni

Gli autobus oggetto di contribuzione dovranno essere almeno 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 per garantire accessibilità anche a utenti con disabilità o con difficoltà motorie;
- conta-passeggeri attivo per monitorare il numero di persone a bordo 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 del veicolo in modo da poter tracciare la posizione degli autobus;
- sistemi di videosorveglianza;
- dispositivo di chiamata di emergenza e protezione del conducente conforme alle vigenti normative (Decreto Direttoriale 220/2025 del MIT);
- dispositivi per la validazione elettronica (standard BIP della Regione Piemonte);
- prese USB per la ricarica dei dispositivi elettronici;
- predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione di modem router Wi-Fi.

Ulteriori dotazioni potranno essere richieste in coerenza a quanto previsto da ulteriori disposizioni ministeriali o da normativa primaria.

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.

Ulteriori e diverse caratterizzazioni potranno essere richieste in coerenza a quanto previsto dalle norme di regolazione dalle diverse fonti di finanziamento o da disposizioni ministeriali.

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 e/o rispettare le scadenze previste delle singole fonti di finanziamento

Qualora, anche a seguito di controlli successivi all'immissione in linea del mezzo, risulti che il beneficiario non abbia dato esecuzione ai piani attuativi conformemente con quanto disposto dal presente documento, o dalle norme di regolazione dell'uso della specifica 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 ai programmi di rinnovo a consorzi di aziende, aziende e a 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, tenendo conto delle disponibilità del bilancio regionale, 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:
 - 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, CIG,

ecc.), con evidenza delle voci di spesa relative agli equipaggiamenti e alle dotazioni prescritte ed ammissibili a finanziamento, il cui importo è comunque da riportare nella fattura in modo separato, per ogni autobus;

- (eventuale) fattura d'acquisto, munita di quietanza del pagamento, relativa agli equipaggiamenti e alle dotazioni prescritte ed 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, CIG, ecc.);
- copia della revisione tecnica e della copertura assicurativa RC 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 AMP 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 a Regione/AMP dichiarazione relativa all'avvenuta stipula, in conformità con la vigente normativa, 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:
 - all'IVA;
 - agli oneri per lo smaltimento degli pneumatici fuori uso, agli ulteriori costi di rottamazione e smaltimento;
 - a permute;
 - alla presenza di oneri accessori non facenti parte della fornitura fisica della vettura (es. corsi di formazione);
 - alla presenza di oneri derivanti da contratti di full service;
 - alla presenza di dotazioni aggiuntive rispetto a quelle obbligatoriamente o opzionalmente previste;
 - 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";
- per ogni mezzo il deposito aziendale previsto di assegnazione.

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) revisione tecnica e copertura assicurativa RC 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 D.G.R. n. 12-345 dell'8 novembre 2024.

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.