

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 26 marzo 2018, n. 279.

Decreto interministeriale n. 345 del 28 ottobre 2016 del MIT di concerto con il MEF - Piano biennale di finanziamento 2015-2016 per rinnovo del materiale rotabile su gomma per servizi di TPL - Rimodulazione del Piano investimenti 2015-2016 e approvazione dei criteri e delle modalità per la concessione dei contributi.

LA GIUNTA REGIONALE

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto: **“Decreto interministeriale n. 345 del 28 ottobre 2016 del MIT di concerto con il MEF - Piano biennale di finanziamento 2015-2016 per rinnovo del materiale rotabile su gomma per servizi di TPL - Rimodulazione del Piano investimenti 2015-2016 e approvazione dei criteri e delle modalità per la concessione dei contributi.”** e la conseguente proposta dell'assessore Giuseppe Chianella;

Preso atto:

- a) del parere favorevole di regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;
- b) del parere favorevole sotto il profilo della legittimità espresso dal dirigente competente;
- c) del parere favorevole del direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il regolamento interno di questa Giunta;

Visto l'articolo 17, comma 2 del regolamento interno di questa Giunta;

A voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

per le motivazioni contenute nel documento istruttorio che è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione

1. di stabilire che il metodo di assegnazione dei contributi è fissato:

a) attivando un atto pubblico per la concessione di contributi finalizzati al rinnovo del materiale rotabile su gomma tramite l'acquisto di veicoli a basse emissioni in sostituzione di automezzi di scarse prestazioni ambientali utilizzati per il TPL, per servizi pubblici, ai sensi del decreto interministeriale 345/2016;

b) concedendo i contributi alle Società/Aziende che svolgono i servizi di trasporto pubblico locale, che sono sottoposti all'obbligo di servizio e che i rapporti tra il concedente e le medesime Società/Aziende sono regolati in specifici contratti di servizio;

2. di stabilire che il criterio per la concessione dei contributi è volto a garantire che il rinnovo del parco veicolare del TPL avvenga con nuovi mezzi che:

a) rispettino le normative in materia di emissioni (Euro 6, GNL, GNC, elettrici);

b) siano dotati di sistemi e tecnologie di bordo in grado di permettere la raccolta e la successiva fornitura di informazioni e dati;

c) vengano destinati unicamente ai servizi di TPL;

d) che tali acquisti siano coerenti con il Piano regionale dei trasporti, Piano regionale della qualità dell'aria, con particolare riferimento alle linee programmatiche di intervento nell'area A7 “Interventi sul trasporto passeggeri” (azione 3 C: “Svecchiamento parco mezzi mobilità collettiva”);

3. di stabilire che le Società/Aziende, ai fini della partecipazione e accesso ai contributi, dovranno ottemperare alle seguenti prescrizioni:

a) di impegnarsi a rispettare il divieto di cumulo tra diverse fonti di finanziamento pubbliche e, pertanto, a rinunciare alle provvidenze comunitarie, nazionali o regionali richieste per la stessa finalità qualora la domanda sia ammessa alle agevolazioni richieste;

b) di impegnarsi a utilizzare il contributo eventualmente assentito unicamente per le finalità in ordine alle quali lo stesso è stato concesso;

c) a cofinanziare gli interventi oggetto della presente domanda di contributo a garanzia della realizzazione degli stessi, per la quota non inferiore al sessanta per cento (60%) delle spese ammissibili a finanziamento effettivamente sostenute dai soggetti beneficiari;

d) che il materiale rotabile sarà di nuova fabbricazione;

e) a non alienare i veicoli acquistati con gli eventuali contributi concessi per tutta la vita tecnica del mezzo (fino a rottamazione che deve comunque essere autorizzata dall'ente concedente il contributo);

f) ad assicurare il vincolo di destinazione d'uso dei mezzi per tutta la vita tecnica (inserito nella carta di circolazione, che si traduce in esclusivo uso degli stessi per il trasporto pubblico locale e regionale, quindi associati alle linee contrattualizzate);

g) a cedere i mezzi acquistati con contributo pubblico qualora, a seguito di gara ad evidenza pubblica dei servizi su gomma (urbano, extraurbano e interregionale), il subentrante sia diverso dall'uscente (fatto salvo che il subentrante liquida la quota residua dell'ammortamento rimasto della parte autofinanziata dalle aziende);

h) a fornire all'ente concedente la risorsa pubblica, tutta la documentazione riferita ad ogni singolo autobus,

compresa le fatture quietanzate e le caratteristiche tecniche specifiche di ogni mezzo;

- i) a provvedere alla gestione e alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi;
- j) a provvedere a tutte le spese di immatricolazione, di registrazione al PRA e quant'altro necessario per la loro messa in esercizio;
- k) a stipulare una polizza fideiussoria che garantisca il capitale pubblico investito, nei casi in cui il mezzo si deperisca in modo anomalo e/o subisca incidenti tali che ne richiedano la rottamazione prematuramente, e a provvedere al pagamento dell'eventuale parcella dell'incaricato della perizia;
- l) ad impegnarsi a far effettuare a propria cura le spese e il collaudo dei nuovi mezzi acquistati da parte di un tecnico abilitato (soggetto terzo);
- m) a provvedere a tutte le spese per la rottamazione dei mezzi da sostituire;
- n) a provvedere affinché gli acquisti dei nuovi mezzi siano effettuati con procedura ad evidenza pubblica nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria comunque secondo la formula dell'"offerta economicamente più vantaggiosa";
- o) di procedere ai fini della rendicontazione degli interventi eventualmente ammessi a contributo, così come definito nell'atto pubblico di accesso ai contributi;
- p) a provvedere alla reversibilità della proprietà dei mezzi acquistati con risorse pubbliche, anche se inferiori al 50%, consapevole che in caso di reversibilità al concedente il contributo pubblico, il rimborso riguarderà la quota residua di investimento autofinanziato dalla azienda, non ancora ammortizzato, senza nessun plus valore rispetto al costo dell'autofinanziamento effettivamente sostenuto, e la reversibilità all'Ente erogante le risorse pubbliche, anche se minoritarie, dovrà essere trascritta presso il PRA e indicata nella Carta di circolazione;

4. di stabilire che la dotazione finanziaria destinata alle finalità previste dal presente atto è quantificata in € 9.195.812,56, suddivisi in € 5.313.978,04 per il 2015, e € 3.881.834,52 per il 2016, che trova copertura finanziaria a valere sulle risorse del decreto MIT-MEF 345/2016;

5. di incaricare la Direzione regionale Risorse finanziarie e strumentali. Affari generali e rapporti con i livelli di governo a provvedere, per quanto di competenza, alla dotazione finanziaria suddetta al fine di consentire l'avvio della procedura prevista, nonché ad istituire un apposito capitolo di bilancio a destinazione vincolata;

6. che il contributo concedibile, fino a disponibilità della dotazione finanziaria, non può essere superiore al quaranta per cento (40%) delle spese ammissibili a finanziamento effettivamente sostenute dai soggetti beneficiari;

7. di stabilire che le risorse verranno ripartite tra le 3 Società consortili, affidatarie dei servizi di TPL per i 3 distinti bacini, in misura percentuale ai servizi urbani ed extraurbani affidati per il biennio 2015-2016 (km-bus), all'atto del trasferimento delle risorse dallo Stato;

8. di prendere atto che il responsabile del procedimento per le attività di cui alla presente deliberazione, ai sensi dell'art. 28, comma 1, della L.R. 8/2011, è lo stesso dirigente p.t. del Servizio Infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico e che il medesimo svolgerà i compiti di cui all'art. 29 della summenzionata L.R.;

9. di trasmettere il presente atto al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per il seguito di competenza;

10. di pubblicare il presente atto nel *Bollettino Ufficiale* della Regione Umbria;

11. di pubblicare il presente atto nel sito web regionale all'indirizzo: <http://www.regione.umbria.it/infrastrutture-e-trasporti>;

12. di dichiarare che l'atto acquista efficacia con la pubblicazione nel sito istituzionale ai sensi dell'art. 26, comma 1 D.Lgs. n. 33/2013.

Il Presidente di seduta
CHIANELLA

(su proposta dell'assessore Chianella)

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Oggetto: Decreto interministeriale n. 345 del 28 ottobre 2016 del MIT di concerto con il MEF - Piano biennale di finanziamento 2015-2016 per rinnovo del materiale rotabile su gomma per servizi di TPL - Rimodulazione del Piano investimenti 2015-2016 e approvazione dei criteri e delle modalità per la concessione dei contributi.

Premesso che:

— con l'art. 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 viene istituito presso il Ministero dei Trasporti un fondo per gli investimenti destinato all'acquisto di veicoli da adibirsi a servizi di trasporto pubblico locale;

— l'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, prevede, ai fini di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, nonché della flotta destinata ai servizi di trasporto pubblico locale e lagunare, l'incremento della dotazione del fondo istituito dal comma 1031 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

— la tabella E, annessa alla legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha rifinanziato gli interventi previsti dall'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147;

— il comma 223 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, finalizza le risorse di cui al comma 83 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147 al rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale, mediante l'acquisto di materiale rotabile su gomma;

— il comma 224 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, definisce i criteri per il riparto delle risorse di cui al comma 83 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e ne rinvia l'applicazione ad un decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano;

— il comma 866 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, istituisce presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti un fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale nel quale confluiscono, previa intesa con le regioni, le risorse disponibili di cui al comma 83 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti;

— il comma 11 quater dell'articolo 7 del D.L. 30 dicembre 2015, n. 210 convertito con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2016, n. 21 differisce al 1° gennaio 2017 l'entrata in vigore delle misure di cui al citato comma 866, articolo 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, prevedendo, specificatamente, che per le risorse di cui comma 83, articolo 1, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti, relative alle annualità 2015 e 2016 si applicano le modalità e le procedure di cui al citato comma 83 dell'articolo 1 della legge n. 147 del 2013, e di cui al comma 223 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

— la materia in oggetto è altresì regolata dalla normativa regionale, e specificamente dalla legge regionale del 18 novembre 1998, n. 37 e s.m.i;

— fra le misure tecniche di indirizzo definite dal Piano regionale per la qualità dell'aria, così come sintetizzato all'interno del capitolo 2.4.4 del Piano regionale dei trasporti 2014-2020, approvato con delibera dell'Assemblea legislativa n. 42 del 15 dicembre 2015, è prevista l'azione **M2F01** "Miglioramento del trasporto pubblico regionale", secondo la quale l'amministrazione regionale e gli enti locali promuovono:

- la sostituzione degli autobus del TPL con mezzi a basse emissioni di particolato e di NO_x;
- il potenziamento del trasporto pubblico urbano con mezzi elettrici (su rotaia e su gomma) o a basse emissioni di inquinanti;

— anche l'Accordo di partenariato 2014-2020, prevede all'interno dell'obiettivo tematico 4 - "SOSTENERE LA TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO IN TUTTI I SETTORI", l'azione specifica 4.6.2 - Rinnovo del materiale rotabile volta al raggiungimento del più ampio risultato atteso (RA 4.6) aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane;

— lo stesso POR-FESR 2014-2020 recepisce le indicazioni dell'AdP con la definizione dell'azione specifica 4.4.1, attuata unicamente all'interno delle aree urbane dei centri individuati in seno all'asse VI dello stesso POR;

— l'Agenzia per la Coesione territoriale, in coerenza strategica con quanto definito dall'AdP, ha emanato delle linee guida relative agli interventi sul materiale rotabile (maggio 2017), le quali, richiamando chiaramente al punto 2.1 le varie linee di finanziamento per l'acquisto del materiale rotabile, definiscono come fondamentale la necessità di considerare tale azione in un più ampio approccio integrato fra le varie fonti di finanziamento nonché con interventi infrastrutturali di potenziamento in una logica dunque di miglioramento della qualità e sicurezza del sistema trasportistico, di riduzione delle emissioni e della congestione del traffico. *"Tale approccio integrato concorre all'obiettivo di rinnovare il parco veicolare del TPL con nuovi mezzi che rispettino le normative in materia di emissioni (Euro 6, GNL, GNC, elettrici) e siano dotati di sistemi e tecnologie di bordo in grado di permettere la raccolta e la successiva fornitura di informazioni utili alle aziende di TPL per programmare meglio il servizio e agli utenti per pianificare il proprio viaggio e supportare le scelte durante il viaggio stesso"*;

— nella D.G.R. 1046/2015 - *"Programma pluriennale di investimento per materiale rotabile destinato al trasporto pubblico regionale e locale,"* già trasmessa al Ministero Infrastrutture e trasporti - viene redatto e approvato il Piano quinquennale degli investimenti, definito da parte delle Società consortili attuali affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale (proposta operativa di ipotesi di rinnovo, allegata alla D.G.R. quale parte integrante e sostanziale - nota prot. n. 392/Z4 del 27 agosto 2015 - Prot. Reg. n. 122668 del 31 agosto 2015), così come richiesto alle Regioni dal decreto interministeriale (a sua volta previsto dal comma 224, dell'art. 1, della L. 23 dicembre 2014, n. 190). Lo stesso Piano quinquennale viene recepito all'interno del decreto interministeriale 345/2016 per il riparto del fondo per il biennio 2015/2016, tanto che viene considerato *"quale riferimento rispetto ad un importo all'epoca presunto di finanziamento, e ... una volta stabilito in via definitiva detto importo, Il programma di investimento regionale verrà riproporzionato sulle risorse effettivamente disponibili"*.

Visti:

— la D.G.R. 1004/2013 *"Investimenti per l'acquisto di veicoli (materiale rotabile, autobus) da destinare ai servizi di trasporto pubblico locale."*;

— il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, n. 209 del 10 giugno 2016, per la ripartizione delle risorse su base regionale destinate al rinnovo dei parchi automobilistici per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

— il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, n. 345 del 28 ottobre 2016, che:

- a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 211 del 2016 relativa alla parziale illegittimità dell'art. 1, comma 224, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha annullato il decreto interministeriale n. 209/2016 sopra richiamato, facendo salvi gli effetti prodotti dallo stesso alla data di entrata in vigore del medesimo decreto interministeriale n. 345/2016;

- ha definito le regole, le procedure e la quantificazione definitiva delle risorse da destinare all'acquisto di materiale rotabile su strada da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale regionale e interregionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, come rifinanziato dalla Tabella E annessa alla legge 23 dicembre 2014, n. 190, per le annualità 2015 e 2016;

- ha previsto, all'Allegato 7, foglio 17, la quota del piano di riparto nazionale attribuita alla Regione Umbria, che ammonta a complessivi euro 9.195.812,56, riferita alle due annualità 2015 e 2016. In particolare, per l'annualità 2015 sono stati assegnati € 5.313.978,04 mentre, per l'annualità 2016, € 3.881.834,52.

Tenuto conto che:

— dalla lettura dei dati, forniti dalle attuali aziende titolari dei Contratti di Servizio (ISHTAR S.C. A R.L. - TPL MOBILITÀ S.C. A R.L. - ATC & PARTNERS S.C. A R.L.) allegati in risposta alla nota MIT n. 7033 del 31 dicembre 2014 (acquisita al prot. Reg. il 1° gennaio 2015, n. 411), relativi alla "quantità degli autobus effettivamente utilizzati per il servizio e suddivisi per classe di emissione e relative anzianità medie dell'anno di prima immatricolazione", se ne deduce che a quella data il parco bus adibito ai servizi di TPL urbani interurbani, pari a circa 850 mezzi, risulta con un'anzianità media superiore ai 12 anni;

— già la legge n. 190 del 23 dicembre 2014 all'art. 1, c. 232 stabilisce che "a decorrere dal 1° gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0. Con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati ad usi particolari";

— il successivo decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017 all'art. 27 comma 11-bis stabilisce che "i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 232, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal divieto di cui al primo periodo per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi specifici";

— il presente atto è volto in prima istanza a rimodulare il programma di investimento regionale, già recepito ed approvato dal D.M. 345/2016. Nel preambolo dello stesso decreto viene chiarito infatti che "il programma di investimento pluriennale, comunicato dalla Regione al Ministero ..., è da intendersi di riferimento rispetto ad un importo all'epoca presunto di finanziamento; una volta stabilito in via definitiva detto importo, il Programma di investimento regionale si riproporzionerà su esso ovvero sulle risorse effettivamente disponibili così come è previsto avvenga in caso di incremento o decremento delle complessive risorse statali";

— nel caso specifico l'importo di riferimento iniziale, posto a base di calcolo per la definizione del Programma regionale di investimento, risulta essere pari a € 19.700.000,00 corrispondenti ad una "Quantità di bus" di 96 unità (distinto in € 10.080.000,00/49 bus per il 2015 e in € 9.620.000,00/47 bus per il 2016, così come chiaramente deducibile dallo stesso Allegato n. 7, foglio n. 17 del decreto 345/2016). Tale importo risulta inferiore rispetto a quello effettivamente disponibile a seguito della ripartizione effettuata dal decreto in oggetto, ovvero pari a € 22.989.531,14, suddivisi in € 13.284.945,10 per l'annualità 2015 e in € 9.704.586,30 per il 2016. La rimodulazione qui proposta viene effettuata a partire dalle stesse percentuali risultanti dal riparto effettuato dal decreto. Il piano di investimenti così riaggiornato permette di incrementare il numero totale di autobus acquistabili, come esplicitato nella seguente **Tabella A** riepilogativa:

Tabella A. Rimodulazione del Piano di investimenti 2015-2016

	Finanziamento complessivo: Riparto (40%) + Cofinanziamento (60%)	annualità		N° bus	
Previsione ante decreto	€ 19.700.000,00	€ 10.080.000,00	2015	96	49
		€ 9.620.000,00	2016		47
Riparto definitivo ex decreto	€ 22.989.531,40	€ 13.284.945,10	2015	110	62
		€ 9.704.586,30	2016		48
Differenze	+€ 3.289.531,40	+€ 3.204.945,10	2015	+14	+13
		+€ 84.586,30	2016		+1

— il presente atto è teso altresì a definire le modalità di riparto e di utilizzo di tali risorse in due programmi di investimento, chiamati "**Piano di investimento 2015 - Tabella B**" e "**Piano di investimento 2016 - Tabella C**", e la relativa ripartizione fra i "3 bacini", di seguito chiaramente delineati:

Tabella B. Piano di investimento 2015

Investimento complessivo 2015	100%	€ 13.284.945,10
Finanziamento MIT-MEF 2015	40%	€ 5.313.978,04
Cofinanziamento assicurato 2015	60%	€ 7.970.967,06

Aziende	TOT KM 2017	% Km	€ Finanziamento	N. Bus
BACINO1	14.481.474	52,85	7.021.680,03	33
BACINO2	5.338.665	19,49	2.588.576,08	12
BACINO3	7.578.658	27,66	3.674.688,98	17
TOT	27.398.798	100,00	13.284.945,10	62

Tabella C. Piano di investimento 2016

Finanziamento complessivo 2016	100%	€ 9.704.586,30
Finanziamento MIT-MEF 2016	40%	€ 3.881.834,52
Cofinanziamento assicurato 2016	60%	€ 5.822.751,78

Aziende	TOT KM 2017	% Km	€ Finanziamento	N. Bus
BACINO1	14.481.474	52,85	5.129.302,33	25
BACINO2	5.338.665	19,49	1.890.941,95	10
BACINO3	7.578.658	27,66	2.684.342,02	13
TOT	27.398.798	100,00	9.704.586,30	48

— i dati dei Km, riportati nelle tabelle, base di calcolo di redistribuzione delle effettive risorse, sono stati forniti dalle aziende, attuali affidatarie del servizio di TPL, ai sensi del comma 2, lettera f-bis, art. 24 della L.R. 37/1998;

— il calcolo è stato condotto considerando un “prezzo medio bus” comprensivo di sistemi bordo (extraurbano-urbano) gasolio 7mt - 8mt - 10mt - 12mt - 14mt, pari a: € 214.200,00 (riferimento anno 2015) - € 202.200,00 (riferimento anno 2016);

— lo stesso decreto interministeriale 345/2016 impone alla Regione Umbria di assicurare un cofinanziamento non inferiore al 60% della spesa complessiva, così come dalla stessa enunciato nella nota regionale di risposta e integrazione al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, prot. n. 0113058 del 4 agosto 2015;

— da quanto sopra precede, in riferimento alla rimodulazione dell’investimento, il presente atto è volto altresì a definire per i “3 bacini di traffico” la redistribuzione percentuale in relazione alle quantità, alla tipologia di servizio da effettuare e alla tipologia di autobus da utilizzare, rispetto ai km/anno percorsi, così come meglio indicato nella successiva **Tabella D**:

Tabella D. Ripartizione per tipologie e bacini

Annualità	Quantità bus	n. per tipologia servizio	n. per tipologia autobus	Bacino 1	Bacino 2	Bacino 3
2015/2016	110			33+25= 58	12+10= 22	17+13= 30
2015	62	17 urbano	10 grandi	5	2	3
			7 piccoli	4	1	2
		45 interurbano	30 grandi	16	6	8
			15 medio/piccoli	8	3	4
2016	48	15 urbano	8 grandi	4	2	2
			7 piccoli	4	1	2
		33 interurbano	23 grandi	12	5	6
			10 medio/piccoli	5	2	3

Ritenuto:

— di dover destinare le risorse in questione alle aziende affidatarie dei servizi di TPL, sotto lo stretto vincolo di destinazione dei nuovi mezzi all'uso per servizi di trasporto pubblico locale (TPL) e della reversibilità della proprietà, secondo le disposizioni meglio specificate ai successivi punti;

— di vincolare le aziende destinatarie dei contributi ad assumersi l'onere del cofinanziamento;

— di finalizzare i fondi all'acquisto di veicoli appartenenti alla più recente classe di emissione di gas di scarico o privi di emissioni, assoggettando l'acquisto degli stessi alla sostituzione di altrettanti mezzi già impiegati nel servizio di trasporto pubblico locale. L'avvio di una tale iniziativa risulta infatti altresì coerente con gli obiettivi ben più ampi delle azioni programmate per il periodo 2014-2020 dal POR FESR (in linea quindi con il comma 1, art. 1 della L.R. 37/1998, secondo il quale "La Regione dell'Umbria assume come riferimenti programmatici di politica regionale della mobilità gli atti di indirizzo adottati dalle istituzioni comunitarie"), dal Piano regionale della qualità dell'aria (come sopra già richiamato), e dal Piano regionale dei trasporti 2014-2024;

— che prima dell'erogazione del contributo sarà pertanto necessario, per ogni autobus acquistato, la dismissione di un mezzo, se esistente nel parco veicolare della società consortile e delle relative società consorziate, con normativa antinquinamento Euro 0 o Euro 1. Gli autobus da sostituire dovranno essere radiati dal pubblico registro automobilistico (P.R.A.), secondo le seguenti prescrizioni:

- qualora il parco mezzi abbia autobus di classe EURO 0, EURO 1 o EURO 2, l'azienda radierà gli autobus a partire da quelli appartenenti alla classe di emissione più bassa;
- qualora il parco mezzi non abbia autobus EURO 0, EURO 1 o EURO 2, l'azienda radierà gli autobus a partire dai più vecchi, in termini di anno di immatricolazione, chilometri percorsi, nonché stato di manutenzione;
- in ogni caso, gli autobus radiati avranno data di radiazione successiva a quella del presente atto;

— che le Aziende affidatarie dei servizi di TPL provvederanno a redigere una relazione tecnica sulle specifiche dell'intervento di rinnovo del parco veicolare ammesso al contributo dando correlata evidenza della riduzione delle emissioni conseguenti l'intervento;

— che è ammessa la deroga alla sostituzione - e quindi la possibilità di acquisto di mezzi nuovi senza procedere alla radiazione di mezzi esistenti - in caso di potenziamento dell'offerta di servizio (che implichi ad esempio un incremento di percorrenze), previa presentazione di motivata istanza da parte dell'azienda affidataria, da inoltrare al momento dell'accoglimento della domanda di contributo.

Dato atto che:

— non sono ammissibili al finanziamento gli autobus la cui data di ordine sia anteriore alla data di pubblicazione del decreto interministeriale 345/2016 ovvero 14 dicembre 2016, e comunque non conformi alle specifiche tecniche ivi previste e nel seguito specificate;

— in conformità a quanto previsto dall'art. 2 del decreto interministeriale n. 345/2016 gli autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilistici di cui trattasi dovranno possedere le seguenti caratteristiche tecniche:

- più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni;
- sistemi e tecnologie di bordo - cd ITS (intelligent Transport System) - in grado di permettere la raccolta e la successiva elaborazione di informazioni utili alle aziende di TPL per monitorare e programmare meglio il servizio, e agli utenti stessi per pianificare il proprio viaggio;
- impianto di climatizzazione dell'aria sul veicolo;
- postazione disabili con adeguato sistema di incarrozzamento con opportuno impianto di sollevamento della carrozzina, oppure pedana o scivolo, con portata massima garantita corrispondente alle specifiche tecniche di riferimento; la dotazione è opportuna anche sulle tipologie di autobus da destinare al servizio "interurbano cortissimo"

ed "interurbano corto";

- dispositivo di conteggio passeggeri e videosorveglianza;
- dispositivo per il rilevamento posizione durante la corsa;
- dispositivo per la validazione elettronica a bordo dei titoli di viaggio;
- dispositivi per l'installazione di modem/router wi-fi;

— restano comunque ferme le disposizioni contrattuali e le ulteriori disposizioni regionali in merito all'obbligatorietà dei dispositivi di rilevamento della posizione durante la corsa;

— in conformità all'art. 25 della L.R. 37/1998, il cofinanziamento a qualsiasi titolo di beni strumentali in favore degli operatori affidatari dei servizi di trasporto pubblico comporta:

• il vincolo di destinazione d'uso per autobus destinati al trasporto pubblico locale regionale per l'intera vita tecnica del mezzo (quanto a beni immobili funzionali al servizio, per un periodo di vent'anni); in particolare ai sensi dell'art. 33-ter "*gli autobus acquistati con contributi pubblici non possono essere distratti dal servizio di linea e mantengono per l'intera vita tecnica tale vincolo di destinazione d'uso*";

• l'obbligo di cessione della proprietà di tali beni al subentrante, o, qualora ciò non avvenga, la restituzione alla Regione della quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tal caso decade il vincolo di destinazione;

• il materiale rotabile assegnato a vario titolo alle società di gestione dei servizi regionali torna nella disponibilità della Regione o in quella del nuovo aggiudicatario del servizio di TPL quando, a seguito di gara ad evidenza pubblica, il precedente gestore non risulta assegnatario della nuova aggiudicazione. Il rapporto è regolato con il contratto di servizio e con il bando di gara ad evidenza pubblica;

— è vietato l'utilizzo, anche temporaneo, dei beni cofinanziati per servizi a libero mercato, così come espressamente previsto all'art. 18 del D.M. 345/2016;

— in conformità all'art. 17 del D.M. n. 345/2016, i veicoli acquistati con le risorse assegnate dovranno essere di proprietà della Regione, potranno altresì essere di proprietà delle aziende, purché ricorra un vincolo di reversibilità alla Regione stessa, ossia all'Ente pubblico istituzionalmente competente per il servizio, ovvero ai nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto della eventuale quota residua di ammortamento da parte dell'impresa stessa, o, nei casi di cui al punto 1 della misura 5 dell'Allegato A alla deliberazione n. 49 del 2015 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, del valore di subentro di cui al punto 4 della medesima misura;

— l'ammontare complessivo del finanziamento statale disponibile, di cui al decreto interministeriale n. 345 del 28 ottobre 2016, è pari a euro 9.195.812,56, suddiviso in € 5.313.978,04 per il 2015, e € 3.881.834,52 per il 2016. Ai sensi degli artt. 8 e 9 del decreto suddetto, le risorse stanziare a seguito del riparto, vengono erogate alla Regione con le seguenti modalità:

• 40%, a titolo di anticipazione, a seguito del resoconto da parte della Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sull'avvenuta stipula di contratti di fornitura degli autobus del Piano di investimento per il 2015/2016 da inoltrare entro diciotto mesi (per il piano 2015) e ventiquattro mesi (per il piano 2016), dalla data della nota di comunicazione del Ministero del decreto stesso in oggetto;

• 30%, a seguito della rendicontazione del completamento di almeno il 50% del Piano di investimento relativo all'anno 2015/2016, da inoltrare entro ventiquattro/trenta mesi dalla data della medesima nota di comunicazione;

• 30%, a seguito della rendicontazione di completamento del 100% del Piano di investimento relativo all'anno 2015/2016, da inoltrare entro trenta/trentasei mesi dalla data della medesima nota di comunicazione;

— le risorse verranno ripartite tra le 3 Società consortili, affidatarie dei servizi di TPL per i 3 distinti bacini, in misura percentuale ai servizi urbani ed extraurbani affidati per il biennio 2015-2016 (km-bus) e così come definiti alle precedenti tabelle;

— il cofinanziamento del gestore dovrà essere in misura non inferiore al 60% (ad integrazione delle risorse pubbliche che saranno in misura non superiore a quelle assegnate), e comunque dovrà rispettare quanto previsto dal Piano investimenti secondo il D.M. n. 345/2016 o eventuale sua rimodulazione;

— ai sensi dell'art. 19 del D.M. n. 345/2016, l'istanza dell'eventuale rimodulazione da inoltrare al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti non sarà necessaria se il piano di investimento regionale del singolo anno, in riferimento alla quantità degli autobus, verrà modificato limitatamente ad una quota percentuale non superiore al 10%, ovvero, in riferimento alle quantità degli autobus destinati alle diverse tipologie di servizio di TPL, verrà modificato limitatamente ad una quota percentuale non superiore al 20%, previa comunicazione al Ministero;

— le risorse dovranno essere utilizzate ed erogate in conformità a quanto previsto dal D.M. 345/2016, in particolare dall'art. 10, c. 2 e dall'art. 19, c. 3;

— l'erogazione avverrà all'atto del trasferimento delle risorse dallo Stato, ripartendole proporzionalmente fra i soggetti che hanno completato l'investimento. Questo si intende completato all'atto dell'immatricolazione dell'autobus rispettando tutte le condizioni previste dalla legge e dal D.M. 345/2016, e dell'iscrizione di ipoteca di primo grado in favore della Regione, ovvero di altro vincolo equivalente;

— per ciascuna società consortile sarà necessario rispettare i termini temporali di seguito definiti onde permettere alla Regione di rispettare le scadenze previste dagli artt. 8 e 9 del D.M. 345/2016. Le risorse finanziarie non utilizzate per la scadenza dei termini verranno ridistribuite fra le società consortili che hanno provveduto ad effettuare un maggiore investimento, se compatibile con quanto previsto dal D.M. 345/2016 e dagli indirizzi forniti con il presente atto, in quota parte proporzionale ai servizi urbani ed extraurbani affidati per le annualità 2015-2016;

— a fronte delle tempistiche fissate dal citato decreto interministeriale n. 345/2016 agli artt. 8 e 9, si stabiliscono le

seguenti scadenze per il **Piano di investimento 2015**:

• **21 maggio 2018**: termine entro il quale le aziende beneficiarie dovranno stipulare i contratti di fornitura degli autobus relativi al Piano di investimento 2015 e comunicare alla Regione l'avvenuta stipula dei contratti, dichiarando l'eventuale quota di contributo che non sarà riconosciuta, valutata a fronte dell'effettiva spesa ammissibile, così come risultante dai contratti di fornitura;

• **21 novembre 2018**: termine entro il quale le aziende beneficiarie dovranno aver completato (ai sensi del precedente punto 15) almeno il 50% delle operazioni ammesse a contributo relativi al Piano di investimento 2015 e inoltrare la relativa rendicontazione e istanza di erogazione del contributo al competente Servizio Infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico;

• **21 maggio 2019**: le aziende beneficiarie dovranno aver completato (secondo il precedente punto 15) almeno il 100% delle operazioni ammesse a contributo relativi al Piano di investimento 2015 e inoltrare la relativa rendicontazione e istanza di erogazione del contributo al competente Servizio Infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico;

— quanto al **Piano di investimento 2016**, si stabiliscono le seguenti scadenze:

• **14 novembre 2018**: termine entro il quale le aziende beneficiarie dovranno stipulare i contratti di fornitura degli autobus relativi al Piano di investimento 2016 e comunicare alla Regione l'avvenuta stipula dei contratti, dichiarando l'eventuale quota di contributo che non sarà riconosciuta, valutata a fronte dell'effettiva spesa ammissibile, così come risultante dai contratti di fornitura;

• **14 maggio 2019**: termine entro il quale le aziende beneficiarie dovranno aver completato (ai sensi del precedente punto 15) almeno il 50% delle operazioni ammesse a contributo relativi al Piano di investimento 2016 e inoltrare la relativa rendicontazione e istanza di erogazione del contributo al competente Servizio Infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico;

• **14 novembre 2019**: le aziende beneficiarie dovranno aver completato (secondo il precedente punto 15) almeno il 100% delle operazioni ammesse a contributo relativi al Piano di investimento 2016 e inoltrare la relativa rendicontazione e istanza di erogazione del contributo al competente Servizio Infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico;

— il mancato rispetto dei termini "21 maggio 2018 per l'annualità 2015" e "14 novembre 2018 per l'annualità 2016", concernenti le stipule dei contratti di fornitura, comporterà la revoca del contributo, fermo restando che la Giunta regionale, sentito il MIT potrà concedere, nei limiti massimi del cronoprogramma previsto dagli artt. 8 e 9 del decreto interministeriale n. 345/2016, eventuali proroghe ad hoc, da valutarsi caso per caso su specifica istanza motivata. Questa dovrà essere presentata dall'azienda affidataria perentoriamente prima della scadenza del termine per il quale si chiede la proroga stessa;

— il mancato rispetto dei termini 21 novembre 2018 e 21 maggio 2019 per l'annualità 2015 nonché 14 maggio 2019 e 14 novembre 2019 per l'annualità 2016 comporterà la revoca del contributo, fatte salva la possibilità qualora venga presentata dall'azienda affidataria, perentoriamente prima della scadenza del termine, un'istanza motivata di proroga del termine stesso, di concedere la proroga, fissando nuovi termini;

— nel caso in cui vengano concesse proroghe, qualora si verificano le condizioni di cui al comma 2 dell'art. 11 del decreto interministeriale n. 345/2016, che comportino una riduzione delle risorse complessive assegnate alla Regione Umbria, il dirigente del Servizio Infrastrutture per la mobilità e politiche del trasporto pubblico, contestualmente alla concessione della proroga, applicherà una decurtazione del contributo del 20%, pari alla riduzione di risorse applicata alla Regione stessa;

— ai fini dell'erogazione dei predetti contributi le imprese destinatarie degli stessi dovranno provvedere all'acquisto dei beni mediante l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica ai sensi del decreto legislativo n. 50 del 18 aprile 2016 e s.m.e.i. "Attuazione delle Direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture";

— per le procedure di cui al punto precedente:

• è ammessa una unica procedura per società consortile;

• è fatto salvo l'utilizzo di procedure già avviate successivamente alla data di pubblicazione del decreto interministeriale 345/2016 ovvero il 14 dicembre 2016, qualora il gestore a proprie spese adegui i veicoli a quanto previsto dallo stesso decreto o dal presente atto, se necessario.

Si propone alla Giunta di adottare ai sensi dell'art. 17, comma 2 del vigente regolamento interno della Giunta le determinazioni di competenza in merito a quanto sopra esposto.

Perugia, li 26 marzo 2018

Il responsabile del procedimento
F.TO MAURIZIO ANGELICI