



PROCESSO VERBALE ADUNANZA X

DELIBERAZIONE CONSIGLIO METROPOLITANO DI TORINO

22 dicembre 2022

Presidenza: Stefano LO RUSSO

Il giorno 22 del mese di dicembre duemilaventidue alle ore 16,00 in Torino, Aula Consiliare - Piazza castello, 205, sotto la Presidenza del Sindaco Metropolitan Stefano LO RUSSO e con la partecipazione del Segretario Generale Giuseppe FORMICHELLA, si è riunito il Consiglio Metropolitan come dall'avviso del 16 dicembre 2022 recapitato nel termine legale - insieme con l'Ordine del Giorno - ai singoli Consiglieri.

Sono intervenuti il Sindaco Metropolitan Stefano LO RUSSO e i Consiglieri:
Alessandro SICCHIERO - Caterina GRECO - Daniel CANNATI - Davide D'AGOSTINO - Enrico DELMIRANI - Gianfranco GUERRINI - Jacopo SUPPO - Luca SALVAI - Marco COGNO - Pasquale Mario MAZZA - Roberto GHIO - Rossana SCHILLACI - Silvano COSTANTINO - Valentina CERA

Sono assenti i Consiglieri:
Andrea TRAGAIOLI - Fabio GIULIVI - Nadia CONTICELLI - Sonia CAMBURSANO

OGGETTO: Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile- approvazione delle linee di indirizzo per l'assegnazione dei finanziamenti per il rinnovo delle flotte di TPL urbane e di conurbazione e dello schema di convenzione.
CUP J19J21014280001

ATTO N. DEL_CONS 67

~~~~~

## IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Premesso che:

Una parte consistente del parco rotabile italiano si caratterizza per livelli emissivi non in linea con i più recenti standard ambientali e comunque inadeguati considerato il loro impiego prevalente, quando destinati ai servizi urbani e suburbani, o parziale, quando destinati ai servizi interurbani; il rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di trasporto pubblico locale è prioritario per ridurre l'età media dello stesso, con conseguenti benefici in termini di qualità, sicurezza, efficienza e attrattività del servizio offerto, e per migliorarne la qualità ambientale con conseguente riduzione delle emissioni direttamente prodotte;

L'art. 1, commi da 613 a 615 della Legge 232/2016 (Legge di bilancio 2017), prevede la predisposizione di un Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, da adottare mediante un D.P.C.M. su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM; il Piano è 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; per tali finalità è previsto uno stanziamento statale complessivo di 3.700 Mil€ a valere sulle annualità dal 2019 al 2033;

il D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360, su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM, ai sensi dell'art. 1, comma 613 della Legge 232/2016, approva il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), ne disciplina le modalità di attuazione, prevedendo che con decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, siano ripartite ed assegnate le risorse dello stanziamento statale complessivo di 3.700 Mil€ :

- per 2.200 Mil€ alle Regioni
- per 398 Mil€ ai Comuni capoluogo di Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo delle Province ad alto inquinamento
- per 1.200 Mil€ ai Comuni e alle Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti.

Il suddetto D.P.C.M. all'articolo 7 (Modalità di attuazione) prevede, in particolare, che le relative risorse siano assegnate per programmi di investimento finanziati, nel rispetto delle graduatorie di cui al medesimo Decreto, integralmente per quinquenni a decorrere dal 2019;

con Decreto Interministeriale n° 71 del 09.02.2021 in attuazione del PSNMS, sono state ripartite ed assegnate ai Comuni e alle Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti, risorse statali per complessivi 1.200 Mil€, a valere sugli anni 2019-2033, destinate all'acquisto di veicoli dedicati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture di ricarica, ed in particolare ha assegnato alla Città Metropolitana di Torino una somma complessiva per il periodo 2019-2033 pari a 72.947.118,00 €, di cui una quota pari a 8.654.923,00 € a valere sul quinquennio 2019-2023;

Considerato che:

Occorre procedere a definire le linee di indirizzo per l'assegnazione delle risorse relative al primo quinquennio attraverso il presente provvedimento, nonché criteri e procedure per l'erogazione di contributi per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale, anche in linea con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019;

Con Decreto del consigliere delegato n° 134 del 17.08.2021 è già stata approvata la scheda di ripartizione complessiva delle risorse assegnate suddivisa per tipologia utilizzo (urbano e extraurbano) e di motorizzazione;

La Città metropolitana di Torino, in particolare, ha distribuito le risorse relative al periodo 2019/2023 secondo la seguente suddivisione e percentuale massima di finanziamento dell'acquisto del veicolo:

Urbano elettrico € 4.250.000,00 con finanziamento massimo al 90%

Extraurbano diesel € 4.167.429,75 con finanziamento massimo al 60%

Infrastrutture di ricarica elettrica € 237.673,75 con finanziamento massimo del 50%

Per quanto riguarda il finanziamento massimo degli accessori al veicolo, non essendo specificato nella scheda di ripartizione l'importo, si ritiene opportuno procedere in analogia in a quanto indicato nell'allegato A alla DGR n° 5-2912 del 26.02.2021 che disciplina l'erogazione degli analoghi contributi assegnati alla Regione Piemonte per il rinnovo del parco autobus dedicato al TPL.

Il medesimo allegato verrà utilizzato, per quanto applicabile, in merito alle modalità di rendicontazione per l'erogazione del contributo.

Per quanto riguarda gli autobus elettrici urbani, il finanziamento verrà utilizzato per il rinnovo delle flotte dei servizi urbani e di conurbazione presenti nel territorio della Città Metropolitana di Torino, con l'esclusione del servizio urbano di Torino, in quanto sul medesimo sono previsti finanziamenti sia assegnati direttamente alla Città, sia ad esso destinati dalla Regione Piemonte.

I servizi interessati sono i seguenti:

Comune di Bardonecchia

Comune di Carmagnola

Comune di Chivasso

Comune di Giaveno

Conurbazione di Ivrea

Comune di Pinerolo

Comune di Settimo T.se

Rispetto ai mezzi da sostituire, si privilegeranno quelli di classe Euro più bassa, garantendo comunque il finanziamento per la sostituzione di almeno un mezzo per Conurbazione/Comune;

Utilizzando questo criterio le risorse assegnate risultano essere le seguenti:

| Comuni<br>Conurbazioni | e<br>contributo (k€) | azienda            |
|------------------------|----------------------|--------------------|
| Bardonecchia           | 276                  | Bellando           |
| Carmagnola             | 706                  | Chiesa             |
| Chivasso               | 625                  | Comune             |
| Giaveno                | 254                  | Cavourese          |
| Ivrea                  | 1029                 | GTT                |
| Pinerolo               | 1106                 | Arriva e Cavourese |
| Settimo                | 254                  | Demarchi           |

Per quanto riguarda i mezzi extraurbani a gasolio, le linee di indirizzo verranno indicate con successivo apposito atto;

Dato atto che:

con Deliberazione Consiliare n. 5 del 30.03.2022 è stato approvato il Bilancio di Previsione 2022-2023-2024 e relativi allegati;

con Decreto del Sindaco Metropolitan n. 58 del 24 maggio 2022 è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione per l'anno 2022;

Dato atto che il presente provvedimento è stato esaminato dalla 3a Commissione Consiliare in data 14 dicembre 2022;

Accertato che il programma dei pagamenti conseguente al presente provvedimento è compatibile con gli stanziamenti di cassa e con le regole dei vincoli di finanza pubblica;

Rilevato che la somma di Euro 4.250.000,00 trova copertura come segue:

Entrata: mediante applicazione a Tipologia 402 Categoria E. 4.02.01.01 Titolo 2 capitolo 21630 Codice Piano dei Conti integrato V livello E. 2.01.01.01.001 T.F.: TV di cui:

Euro 2.288.746,00 - Bilancio di Previsione 2022-2023-2024 anno 2022 – PEG anno 2022

Euro 1.961.254,00 - Bilancio di Previsione 2022-2023-2024 anno 2023 - dotazioni finanziarie anno 2023

Uscita: mediante applicazione a Missione/Programma 10.02 Titolo 2 capitolo 21631 Macroaggregazione 02 COFOG: 04.5 Transazione Europea 8 Codice Piano dei Conti integrato V livello U. 2.03.03.03.999 T.F. TV di cui:

Euro 2.288.746,00 - Bilancio di Previsione 2022-2023-2024 anno 2022 – PEG anno 2022

Euro 1.961.254,00 - Bilancio di Previsione 2022-2023-2024 anno 2023 - dotazioni finanziarie anno 2023

Preso atto che il Responsabile del Procedimento ai sensi dell'art. 31 del D.lgs. 50/2016, è la Responsabile dell'Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Elena Pedon;

Vista la Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;

Visto l'art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all'art. 4 Legge 5 giugno 2003, n. 131;

Acquisiti pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile del Servizio interessato, nonché del Dirigente responsabile finanziario in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 48, comma 1, dello Statuto metropolitano;

Visto l'articolo 16 dello Statuto Metropolitano che disciplina la nomina e le attribuzioni del Vicesindaco, dei Consiglieri Delegati e dell'Organismo di Coordinamento dei Consiglieri Delegati;

Visti gli articoli 20 e 48 dello Statuto Metropolitano;

Visto l'art. 134, comma 4 del TUEL, limitatamente all'immediata esecutività, richiesta dal Sindaco sull'atto e ricompresa nell'approvazione della delibera, salvo diversa volontà esplicitamente espressa dai Consiglieri.

### **DELIBERA**

1. di approvare le linee di indirizzo in premessa riportate per l'assegnazione dei finanziamenti per il rinnovo delle flotte di TPL urbane e di conurbazione;
2. di approvare, alla luce di quanto illustrato in premessa, lo schema di convenzione tra la Città Metropolitana di Torino e le società di trasporto nella loro qualità di affidataria di Servizio di Trasporto Pubblico Locale allegato alla presente deliberazione per costituirne parte integrante e sostanziale (Allegato 1);
3. di demandare al Dirigente della Direzione Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità, arch. Claudio Schiari, la sottoscrizione della convenzione oggetto del presente provvedimento, con autorizzazione ad apportare eventuali modifiche di carattere non sostanziale che si rendessero necessarie;
4. di dare mandato all'UdP Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile del Dipartimento Territorio Edilizia Viabilità per l'effettuazione di tutti gli adempimenti successivi;
5. di dare atto che il Responsabile Unico del Procedimento è la Responsabile dell'Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile, dott.ssa Elena Pedon;
6. di dare atto che il provvedimento è immediatamente eseguibile.

~~~~~

(Segue l'illustrazione del Consigliere Delegato Mazza (5 min) per il cui testo si rinvia alla registrazione integrale audio su supporto digitale e conservata agli atti e che qui si dà come integralmente riportata).

~~~~~

Il **Sindaco Metropolitano** non essendovi più alcuno che domandi la parola, pone ai voti la deliberazione e la sua immediata esecutività, il cui oggetto è sottoriportato:

**OGGETTO:** Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile- approvazione delle linee di indirizzo per l'assegnazione dei finanziamenti per il rinnovo delle flotte di TPL urbane e di conurbazione e dello schema di convenzione. CUP J19J21014280001

**ATTO N. DEL\_CONS 67**

La votazione avviene in modo palese, mediante voto elettronico:

Presenti: 15

Votanti: 15

Favorevoli 15

(Cannati - Cera - Cagno - Costantino - D'Agostino - Delmirani - Ghio - Greco - Guerrini - Lo Russo - Mazza - Salvai - Schillaci - Sicchiero - Suppo)

**La deliberazione risulta approvata e immediatamente eseguibile.**

~~~~~

Letto, confermato e sottoscritto.

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE
Claudio Schiari

Si esprime parere favorevole sulla regolarità contabile.

IL DIRIGENTE
Enrico Miniotti

IL SEGRETARIO GENERALE
Firmato digitalmente
Giuseppe Formichella

IL SINDACO METROPOLITANO
Firmato digitalmente
Stefano Lo Russo

Convenzione per l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate alle Città metropolitane per l'acquisto di veicoli per il trasporto pubblico locale e delle relative infrastrutture

Premesso che:

- L'art. 1, commi da 613 a 615 della Legge 232/2016 (Legge di bilancio 2017), prevede la predisposizione di un Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, da adottare mediante un D.P.C.M. su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM; il Piano è 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; per tali finalità è previsto uno stanziamento statale complessivo di 3.700 Mil€ a valere sulle annualità dal 2019 al 2033;
- il D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360, su proposta del MIT, di concerto con MEF, MISE e MATTM, ai sensi dell'art. 1, comma 613 della Legge 232/2016, approva il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), ne disciplina le modalità di attuazione, prevedendo che con decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, siano ripartite ed assegnate le risorse dello stanziamento statale complessivo di 3.700 Mil€ :
 - per 2.200 Mil€ alle Regioni
 - per 398 Mil€ ai Comuni capoluogo di Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo delle Province ad alto inquinamento
 - per 1.200 Mil€ ai Comuni con più di 100.000 abitanti e alle Città Metropolitane .
- Il suddetto D.P.C.M. all'articolo 7 (Modalità di attuazione) prevede, in particolare, che le relative risorse siano assegnate per programmi di investimento finanziati, nel rispetto delle graduatorie di cui al medesimo Decreto, integralmente per quinquenni a decorrere dal 2019;
- con Decreto Interministeriale n° 71 del 09.02.2021 in attuazione del PSNMS, sono state ripartite ed assegnate ai Comuni con più di 100.000 abitanti e alle Città Metropolitane, risorse statali per complessivi 1.200 Mil€, a valere sugli anni 2019-2033, destinate all'acquisto di veicoli dedicati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture di ricarica, ed in particolare alla Città metropolitana di Torino è stata assegnata una somma complessiva per il periodo 2019-2033 pari a 72.947.118,00 €, di cui una quota pari a 8.654.923,00 € a valere sul quinquennio 2019-2023;

- Con Decreto dirigenziale n. 175 del 22/6/2021 sono state approvate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili - Direzione generale per il Trasporto Pubblico, la Mobilità sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale - le modalità operative per l'utilizzo e l'erogazione delle risorse assegnate ai beneficiari;
- Con Decreto del consigliere delegato della Città metropolitana di Torino n° 134 del 17.08.2021 è stata approvata la scheda di ripartizione complessiva delle risorse assegnate suddivisa per tipologia utilizzo (urbano e extraurbano) e di motorizzazione;
- La Città metropolitana di Torino, in particolare, ha distribuito le risorse relative al periodo 2019/2023 secondo la seguente suddivisione e percentuale massima di finanziamento dell'acquisto del veicolo e delle infrastrutture:
 - Urbano elettrico € 4.250.000,00 con finanziamento massimo al 90%
 - Extraurbano diesel € 4.167.429,75 con finanziamento massimo al 60%
 - Infrastrutture di ricarica elettrica € 237.673,75 con finanziamento massimo del 50%
- Il PSNMS prevede che le risorse stanziare nel primo quinquennio, ripartite in base a parametri specificamente definiti, siano destinate all'erogazione di un contributo per la fornitura di veicoli ad alimentazione elettrica, a metano e ad idrogeno per i servizi urbani ed a metano, idrogeno e gasolio per i servizi extraurbani;
- Gli autobus oggetto di finanziamento sono di proprietà dell'ente pubblico istituzionalmente competente per il servizio a cui sono destinati oppure di un soggetto terzo con vincolo di reversibilità a favore del medesimo ente pubblico o dei successivi soggetti affidatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo determinato sulla base dei criteri di cui alla misura 9 dell'Allegato A alla delibera 29 novembre 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico;
- la destinazione vincolata del finanziamento fa sì che esso possa essere trasferito al concessionario del servizio con l'onere di:
 - a) utilizzare le risorse esclusivamente per l'acquisto di autobus, attrezzaggi ed infrastrutture aventi caratteristiche confacenti alla destinazione del finanziamento;
 - b) acquistare i mezzi attraverso procedure concorsuali previste dalle disposizioni in tema di contratti pubblici;
 - c) allo spirare del contratto di servizio per l'erogazione del servizio, trasferire la proprietà dei mezzi al concessionario subentrante, senza oneri né per quest'ultimo né per i soggetti firmatari del presente accordo, senza alcun ristoro o indennizzo a proprio favore (fatta salva la quota non ammortizzata del cofinanziamento da parte della società), posto che i mezzi in questione sono stati acquistati con risorse

pubbliche;

Con la presente Convenzione si intende disciplinare quanto sin qui esposto

tra

la Città metropolitana di Torino, di seguito denominata "CMTo", con sede in Torino, Corso Inghilterra 7, P. I.V.A. n. 01907990012 , nella sua qualità di destinataria del finanziamento, legalmente rappresentata da _____ , domiciliato per la carica presso la sede di Torino, Corso Inghilterra 7, – 10128 Torino;

e

La società _____ nella sua qualità di affidataria di SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE come diretta affidataria/membro del consorzio ExtraTo, legalmente rappresentata dall'Amministratore Delegato pro-tempore _____ , domiciliato per la carica in _____ , autorizzato dal Consiglio di Amministrazione della società con deliberazione n° _____ (di seguito congiuntamente anche solo le "Parti" o, singolarmente, la "Parte")

Si conviene quanto segue

1.

Le Parti riconoscono quali finalità comuni la necessità di contribuire sinergicamente al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile orientato al potenziamento e rinnovamento del Trasporto Pubblico Locale secondo processi volti all'introduzione di forme innovative di alimentazione e pertanto ad un incremento dei livelli qualitativi urbani.

2.

Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente atto negoziale.

Per quanto non espressamente richiamato nella presente convenzione, si fa riferimento a quanto contenuto nel Decreto ministeriale n. 234 del 06.06.2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e col Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito Decreto 234/2020), nel Decreto Interministeriale n° 71 del 09/02/2021, nel Decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) - Direzione generale per il trasporto Pubblico, la Mobilità sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale n. 175 del 22.6.2021 (di seguito Decreto 175/2021) e ai successivi decreti emanati dai suddetti Ministeri competenti.

3.

3.1. Le parti danno atto che la CMTo è beneficiaria, a valere sulle risorse di cui al Decreto Interministeriale 175/2021, del finanziamento di complessivi € 8.654.923,00 destinati all'acquisto di veicoli adibiti esclusivamente al trasporto pubblico locale, relativi attrezzaggi ed infrastrutture. Tale finanziamento è suddiviso in due *tranche*, erogate in due distinti periodi:

€ 3.204.245,00 per il biennio 2019-2020

€ 5.450.678,00 per il triennio 2021-2023

L'importo del finanziamento assegnato alla società _____ per l'acquisto di autobus urbani/extraurbani ammonta ad € _____, da destinare a mezzi ad alimentazione elettrica/ diesel e/o ibrido. La percentuale massima di cofinanziamento sarà pari al 90% / 60% del costo totale;

L'importo assegnato alla società _____ per la realizzazione di stazioni di ricarica elettrica ammonta ad € _____. La percentuale massima di cofinanziamento sarà pari al 50% del costo totale.

Eventuali ulteriori attrezzaggi, ivi comprese le strutture porta biciclette o quanto altro sia necessario a garantire la piena integrazione sulla filiera della mobilità, siano altri dispositivi di mobilità attiva o dispositivi ITS, possono essere ammessi al finanziamento nella misura massima del 50% dell'attrezzatura e del 10% del costo complessivo del veicolo.

L'importo assegnato alla società _____ per la realizzazione di strutture porta biciclette ammonta ad € _____. La percentuale massima di cofinanziamento sarà pari al 50% del costo dell'attrezzatura e del 10% del costo complessivo del veicolo.

3.2 I mezzi acquistati con i fondi suddetti devono appartenere alle categorie e alle tipologie idonee all'utilizzo per il servizio di TPL urbano e/o extraurbano.

Gli autobus da acquistare devono essere obbligatoriamente corredati da:

- idonee attrezzature per l'accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta;
- conta-passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio; o dispositivi per la localizzazione;
- predisposizione per la validazione elettronica;
- videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente secondo le modalità previste dalla Regione Piemonte;
- Sistemi di areazione e climatizzazione dei veicoli.

Le tipologie e l'entità delle forniture dei mezzi e delle infrastrutture di supporto, oggetto del finanziamento di cui alla presente convenzione, sono subordinate ai vincoli imposti

dagli art. 5 e 6 del Decreto dirigenziale 175/2021.

3.3. Con riferimento alle risorse relative al biennio 2019-2020 la società _____ si obbliga, nel rispetto della normativa vigente, ad acquistare e destinare all'erogazione del servizio di trasporto pubblico su strada urbano/extraurbano, effettuato nel territorio della CMT0, n. _____ autobus elettrici/diesel/ibridi ad emissione di gas di scarico della classe più recente, per la sostituzione degli attuali autobus in esercizio con età media elevata ed appartenenti alle classi Euro 2 o Euro 3.

L'ordine di acquisto relativo alla prima tranche deve essere ultimato entro 60 giorni dalla data di stipula della presente convenzione e la messa in esercizio, a valle dell'autorizzazione alla immatricolazione, deve essere completata nei successivi 180 più 60 giorni dall'ordine (tempi massimi di consegna e tempi per l'immatricolazione), secondo un cronoprogramma di fornitura che deve essere trasmesso dalla società _____ e approvato da CMT0, e che confluisce nel Piano di Investimento esecutivo della società.

3.4. Gli acquisti hanno luogo utilizzando procedure concorsuali previste nelle norme sui contratti pubblici.

4.

4.1. CMT0 trasferisce a _____ l'importo del finanziamento assegnato, di cui al punto 3.1, in forza di quanto previsto dal Decreto n. 234 del 06.06.2020 e del Decreto 175/2021, nei limiti dell'importo totale effettivamente fatturato per l'acquisto dei mezzi, degli attrezzaggi e delle relative infrastrutture.

4.2. La società si impegna a cofinanziare l'acquisto: - degli autobus per un minimo del 10% in caso di mezzi elettrici, un minimo del 40% in caso di mezzi diesel o ibridi; - delle opere per un minimo del 50%, come da presente convenzione; CMT0 non erogherà fondi ulteriori rispetto a quelli ministeriali.

5.

Il trasferimento da parte di CMT0, indicato al punto 4.1, ha destinazione vincolata. La società _____ è pertanto obbligata a utilizzarlo esclusivamente per detta finalità e a rispettare quanto previsto dei Decreti che ne regolano l'erogazione.

6.

Il trasferimento delle risorse finanziarie indicate al punto 4.1 ha luogo in seguito al ricevimento da parte della CMT0 delle somme che verranno erogate dal Ministero.

In particolare le erogazioni al gestore sono divise in:

- 1) anticipazione: Il trasferimento dell'anticipazione, pari al 20% dell'importo del finanziamento sul quinquennio, avverrà:

- per il 50%, nei limiti dell'importo effettivamente fatturato, entro 60 giorni dal ricevimento della Città metropolitana da parte del Ministero, previa presentazione da parte della società delle fatture di acquisto emesse dal fornitore a seguito di verifica della conformità della fornitura;
 - per il successivo 50%, al raggiungimento del 20% della spesa totale sostenuta, dietro istanza della società corredata della documentazione di cui all'art 9.2 del decreto 175/2021, entro 30 giorni dal ricevimento dell'istanza correttamente presentata; documento indispensabile per le erogazioni dei contributi alla società, a partire dalla seconda tranche dell'anticipazione è il Piano di Investimento Esecutivo (PIE) relativo alle forniture e alle infrastrutture, di cui all'art. 7 della presente Convenzione;
- 2) erogazioni successive in misura corrispondente alla spesa progressivamente rendicontata a step del 10% e fino al 90% del finanziamento totale, entro 30 giorni dal ricevimento delle somme erogate dal Ministero;
 - 3) erogazione finale a saldo nella misura massima del 10% entro 60 giorni dal ricevimento delle somme erogate dal Ministero, previa trasmissione da parte del gestore delle fatture di spesa quietanzate.

7. La società _____ redige il Piano di Investimento Esecutivo (PIE) relativo alle forniture e alle infrastrutture, di cui all'art 9.2 del Decreto 175/2021, dettagliando il numero di autobus distinti per tipologia e le infrastrutture da realizzare.

Nel PIE vengono recepite le indicazioni contenute nei cronoprogrammi di cui al punto 3, volti all'acquisto delle forniture e alla realizzazione delle infrastrutture, con relativo avanzamento della spesa in riferimento al finanziamento di cui CMT0 è beneficiaria.

Fermo restando il finanziamento statale attribuito, il PIE può subire le variazioni autorizzate dalle norme Ministeriali che regolano i trasferimenti.

Il PIE iniziale è presentato dal gestore entro 30 giorni dalla stipula della presente convenzione ed è documento indispensabile per le erogazioni dei contributi alla società, a partire dalla seconda tranche dell'anticipazione, come si evince dal punto 6 della presente convenzione.

Il PIE e le sue variazioni, nei limiti autorizzati dai suddetti Decreti, sono approvati con nota scritta da CMT0 entro 30 giorni dal ricevimento, ove non ricorrano eccezioni in merito.

In caso di richiesta di integrazioni da parte di CMT0, la società dovrà presentarle entro 10 giorni dal ricevimento via PEC delle stesse.

8.

Gli autobus e le relative infrastrutture di supporto finanziate sono acquistati in proprietà della società _____ con vincolo di reversibilità a favore di CMT0 o dei successivi soggetti affidatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo, fermo restando il subentro dei nuovi affidatari sulla base dei criteri stabiliti dalla Misura 9 dell'Allegato A alla deliberazione ART n. 154/2019, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

9.

Gli autobus e le relative infrastrutture di supporto finanziati con le risorse di cui alla presente convenzione sono destinati esclusivamente ai servizi di TPL del territorio di CMT0, almeno fino alla scadenza dell'intera vita tecnica degli stessi. È fatto divieto di alienazione, permuta o di altre operazioni di compravendita dei mezzi nonché di locazione o noleggio. Alla scadenza della vita tecnica l'eventuale valore residuo relativo alle risorse pubbliche derivanti da alienazioni è utilizzato per le medesime finalità di rinnovo del parco mezzi.

Nel caso in cui il mezzo di cui trattasi venga distolto anticipatamente dal servizio, dovrà essere restituito il finanziamento incamerato per le quote non ancora ammortizzate.

10,

L'art. 18, comma 10 della legge regionale n. 1/2000 prevede che la Regione, al fine di costituire e mantenere le basi dati necessarie a supportare le proprie funzioni di pianificazione e di monitoraggio del sistema di trasporto pubblico e di garantire l'interoperabilità del sistema di bigliettazione integrata a livello regionale BIP, istituisce, realizza e gestisce il Sistema Informativo Regionale Trasporti (SIRT), che si fonda sulle infrastrutture tecnologiche del Biglietto Integrato Piemonte (BIP) e del Sistema Piemonte a cui l'Agenzia della Mobilità Piemontese, gli altri enti affidanti, i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i gestori delle infrastrutture a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a fare riferimento.

L'art. 18, comma 11 della legge regionale n. 1/2000 prevede che i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i gestori delle infrastrutture a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale forniscano alla Regione i dati e le informazioni sui servizi e sulle infrastrutture di trasporto necessari all'alimentazione del SIRT di cui al comma 10 e che i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sono tenuti a dotarsi del sistema di bigliettazione elettronica BIP e a trasferire i dati raccolti al SIRT.

L'art 19, comma 2 bis della legge regionale n. 1/2000 prevede, infine, che ai gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale che non forniscono alla Regione informazioni o dati nei termini e con le modalità stabiliti con provvedimento della Giunta regionale o che forniscono informazioni o dati non veritieri, inesatti o incompleti, ferme restando le disposizioni di carattere penale, si applichino sanzioni amministrative pecuniarie in relazione alla gravità dell'inadempimento.

Il Piano Regionale dell'Infomobilità (PRIM), approvato con D.G.R. n. 11-8449 del 27/03/2008, prevede tra gli interventi di carattere generale e di accompagnamento, la definizione di standard per l'interoperabilità del sistema (punto 5).

La D.G.R. n. 15-8164 del 11/2/2008 di approvazione del Capitolato Tecnico di Base del progetto BIP prevede, per raggiungere gli obiettivi che la norma si pone, che le Aziende dotate di sistema BIP trasmettano i dati relativi all'esercizio (programmato ed effettuato), di bigliettazione (venduto e validato) e di geolocalizzazione dei mezzi in tempo reale, raccolti a livello di Centro di Controllo Aziendale (CCA), al Centro Servizi Regionale (CSR-BIP), gestito dalla società partecipata regionale 5T.

La D.G.R. n. 23-1609 del 23/6/2015 ha reso obbligatoria, per tutte le aziende di trasporto pubblico locale (TPL) dotate di sistema BIP, la trasmissione al CSR-BIP tramite il protocollo di scambio dati BIPEX, di tutti i dati necessari per raggiungere gli obiettivi di pianificazione e monitoraggio previsti dalla L.R. 1/2000 e s.m.i., da definirsi in dettaglio con un apposito documento tecnico approvato con successiva determinazione dirigenziale.

La D.D. n. 542/A1809A del 8/3/2016 ha approvato il documento tecnico "CSR-BIP – Protocollo di scambio dati TPL" nella versione 1.0, che descrive, in sintesi, il protocollo di comunicazione (denominato BIPEX) da utilizzare per lo scambio di dati strutturati tra i CCA e il CSR-BIP, rimandando a successivi atti dirigenziali l'approvazione di modifiche e/o integrazioni al protocollo e la definizione dei punti ancora aperti, previo confronto con i soggetti attuatori del progetto BIP nell'ambito di specifici tavoli tecnici.

La D.G.R. n. 7-4621 del 6/2/2017 la Regione Piemonte ha provveduto ad istituire, ai sensi dell'art. 18 della l.r. n. 1/2000 allora vigente, il "Sistema Informativo Regionale Trasporti" (SIRT), identificandone le basi dati ed istituendo il "Debito Informativo Trasporti" (DIT) in capo ai soggetti gestori dei servizi di TPL, specificandone puntualmente i flussi di alimentazione, nonché le relative modalità e tempistiche di trasmissione.

La D.G.R. n. 7-4621 del 6 febbraio 2017 identifica tra i flussi soggetti al Debito Informativo Trasporti anche quelli relativi a:- "Preventivato/consuntivato": per il monitoraggio puntuale del servizio programmato e realmente effettuato dai soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale- "Tariffazione": per la raccolta dei dati relativi sia a tutte le operazioni aziendali afferenti a emissioni, vendite biglietti e validazioni sia a tutte le dotazioni tecnologiche dei sistemi aziendali di bigliettazione elettronica del sistema BIP (apparati, moduli SAM). Il succitato provvedimento, dispone, inoltre, che il conferimento dei flussi dati "Preventivato/consuntivato" e "Tariffazione" al SIRT avvenga attraverso la trasmissione automatica al Centro Servizi Regionale BIP, secondo le tempistiche e le modalità individuate del protocollo BIPEX nella sua versione 1.0.1 (allegato 1, sezione 2), a partire dal 1° gennaio 2018, incaricando la Direzione "Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica" di formalizzare e mantenere, anche in chiave evolutiva, la documentazione tecnica del SIRT e del SIT.

Con D.G.R. n. 7-1782 del 31/7/2020, la Giunta Regionale ha approvato il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2019 – 2021 che, tra le varie misure, istituisce in affiancamento al sistema tariffario vigente, una nuova tariffa a consumo (pay-per-use) integrata, multi-operatore e senza alcun vincolo di destinazione, ponendosi l'obiettivo di fidelizzare al TPL utenti che non trovano oggi nei tradizionali abbonamenti origine-destinazione la loro risposta.

Con D.G.R. n. 22-7210 del 13/7/2018 la Giunta Regionale, nell'ambito del POR FESR 2014-20 - Asse II. AGENDA DIGITALE, ha approvato il progetto BIP4MaaS che ha l'obiettivo di fare crescere ed evolvere l'infrastruttura digitale del sistema di bigliettazione elettronica

BIP, andando a costituire la piattaforma pubblica abilitante per consentire il passaggio ad un nuovo sistema tariffario regionale integrato, basato su logiche di best fare e pay-per-use, in grado di garantire una gestione sempre più integrata, interoperabile e multimodale dei differenti servizi di mobilità, a partire dai servizi di TPL, nonché dei relativi titoli di viaggio, secondo il paradigma del "Mobility as a Service" (MaaS).

Tutto ciò premesso, ai fini dell'ottimale esercizio delle funzioni istituzionali di pianificazione, programmazione, monitoraggio e controllo in materia di TPL attraverso il SIRT, in particolare mediante i sistemi di reportistica basati sugli strumenti di Business Intelligence del CSR-BIP e sulla infrastrutture del Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei Trasporti, è necessario garantire che anche gli autobus di nuovo acquisto siano dotati di tutte le tecnologie di bordo e necessarie per consentire la raccolta dei dati citati sopra.

La società _____ garantisce pertanto che gli autobus siano dotati, in particolare di:

- apparati di geolocalizzazione del mezzo sul territorio e sul servizio (AVM) con trasmissione dei dati raccolti in tempo reale al Centro di Controllo Aziendale dell'operatore TPL o del consorzio a cui l'operatore TPL appartiene;
- apparati di validazione e vendita dei titoli di viaggio a bordo per abilitare il sistema BIP a bordo mezzo con trasmissione dei dati in tempo reale e/o differita al rientro in deposito al Centro di Controllo Aziendale dell'operatore TPL o del consorzio a cui l'operatore TPL appartiene;
- apparati conta-passeggeri con trasmissione dei dati in tempo reale e/o differita al rientro in deposito al Centro di Controllo Aziendale dell'operatore TPL o del consorzio a cui l'operatore TPL appartiene.

11.

Le parti danno espressamente atto che in caso di indizione di nuova procedura di gara ad evidenza pubblica, di cui alla L.R. n.6/2012 "Disciplina del settore dei Trasporti", gli autobus oggetto del presente accordo negoziale sono catalogati fra i beni c.d. "indispensabili" ai sensi della Misura 4 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154 del 29 novembre 2019 e saranno pertanto resi disponibili all'impresa affidataria nelle modalità di legge previste.

12.

Sugli autobus dovrà essere resa visibile la fonte del finanziamento assegnato a CMT0 e trasferito alla società _____ mediante apposito pannello apposto e mantenuto in ogni unità di autobus sulle pareti esterne ai due lati; verranno riportati sui medesimi il logo dello Stato italiano, in successione lo stemma con la denominazione della CMT0 e l'espressione "Finanziato con risorse del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili", come da ulteriori indicazioni fornite successivamente da CMT0. La livrea del mezzo dovrà osservare le norme regionali in materia di identità visiva del trasporto pubblico locale e riportare l'indicazione del concessionario e dell'amministrazione concedente, in coerenza con le disposizioni già previste per altri finanziamenti regionali o nazionali per il materiale rotabile automobilistico.

13.

Tutti gli oneri di gestione (immatricolazione, tasse, consumi, manutenzioni) dei mezzi lungo tutto il ciclo di vita utile sono a carico della società _____, che, in particolare, accetta e si impegna a svolgere le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria previste dalle norme vigenti in materia nonché specificatamente indicate dalla casa costruttrice ed allineare gli interventi di manutenzione alle migliori pratiche previste dalle norme di buona tecnica.

14.

Per l'utilizzo delle economie e la revoca delle risorse si fa riferimento all'art. 10 del decreto 175/2021.

15.

È espressamente accettato il potere di vigilanza che l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) potrà esercitare sulla corretta attuazione della presente convenzione nonché sull'emissione degli atti autorizzativi specifici lungo l'intero ciclo di vita utile dei mezzi, quali a titolo esemplificativo non esaustivo, l'autorizzazione alla immatricolazione, alla distrazione d'uso ovvero all'alienazione dei mezzi. AMP, così come CMT0, potrà verificare in ogni momento la corretta ottemperanza da parte della società _____ alle previsioni del presente accordo.

16.

In caso di mancato rispetto del termine previsto al punto 3 in ordine a:

- l'emissione dell'ordine di acquisto al fornitore, individuato per effetto di procedura negoziale esperita a termine di legge, ovvero a
- la consegna dei mezzi, secondo il cronoprogramma trasmesso e approvato da CMT0,

è prevista, salvo il caso di comprovata forza maggiore motivata con relazione del Legale Rappresentante _____ e autorizzata da CMT0, una penale pari allo 0,25% (zero virgola venticinque per cento) sul valore di ogni autobus, IVA esclusa, per ogni settimana di ritardo, oltre le prime due, maturata fino alla quinta settimana. Oltre la quinta settimana di ritardo verrà applicata una penale pari allo 0,50% del valore di ogni autobus consegnato in ritardo, IVA esclusa.

La somma delle penali così applicate non potrà essere superiore al 10,0% (dieci virgola zero per cento) del valore del presente accordo.

17.

In caso di inadempimento contrattuale, trova applicazione l'articolo 1454 del codice civile. Trova comunque applicazione, in questo caso, l'articolo 16.

18.

La presente convenzione ha efficacia a far data dalla propria stipulazione e sino alla data in cui la società _____ mantiene continuativamente la titolarità del contratto per il servizio di Trasporto Pubblico Locale per il territorio di CMT0. Sono fatti salvi gli obblighi contrattuali il cui adempimento, per propria naturale scadenza o per

ritardo di una delle parti, ha luogo oltre il termine di vigenza della stessa. Fatto salvo quanto indicato nel periodo precedente, il titolare del contratto decade dalla presente convenzione in ogni caso perda, nel corso della sua vigenza, la posizione di titolare del contratto per il servizio di trasporto pubblico locale per il territorio di CMT0.

19.

1. Per ogni controversia che possa sorgere relativamente alla esecuzione o alla interpretazione del presente contratto la competenza è del Foro di Torino.
2. E' esclusa la competenza arbitrale.

20.

Per le caratteristiche tecniche degli autobus si demanda alle indicazioni date dalla Regione Piemonte.