



AGENS

Agenzia federale dei Trasporti e Servizi

Roma, 5 luglio 2021
Prot. n. 092/21/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o s e d i

OGGETTO: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Decreto Dirigenziale n. 134 del 27 maggio 2021 - Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile - Modalità di erogazione delle risorse alle Regioni¹

Si informano le associate che sul sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato pubblicato il decreto in oggetto che **definisce le modalità di erogazione, rendicontazione, monitoraggio delle risorse² del Piano Strategico Nazionale di Mobilità Sostenibile**, relativamente al quinquennio 2019-2023.

Nel rispetto della normativa vigente, **le singole Regioni potranno utilizzare le risorse loro assegnate direttamente o per il tramite delle imprese affidatarie o esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale o soggetti individuati dalle norme regionali o soggetti affidatari della gestione di parchi rotabili e/o infrastrutture utilizzati per i medesimi servizi, opportunamente designate** (art. 2, comma 3).

La Regione o il soggetto attuatore dovranno assicurare che le forniture e le infrastrutture di supporto non siano oggetto, per la quota ammessa al contributo, di altri finanziamenti pubblici (art. 2, comma 4).

Le risorse assegnate nel quinquennio 2019–2023 relativamente alla fornitura di autobus, devono essere integralmente utilizzate entro il 2025 pena la revoca della quota di finanziamento non utilizzata, qualora il ritardo nell'utilizzo non sia imputabile a comprovati fattori esogeni all'ente beneficiario. L'utilizzo delle risorse destinate alle infrastrutture può essere invece posticipato al 2027 (art. 2, comma 5).

Le Regioni possono proporre nel 2023 e nel 2028 la rimodulazione dei piani di investimento ammessi al contributo rispettivamente per i quinquenni 2024–2028 e 2029–2033. La rimodulazione in relazione a innovazioni tecnologiche intervenute e ad eventuali mutate condizioni finanziarie, può riguardare il cofinanziamento, la tipologia di autobus nonché la quota di risorse da destinare alle infrastrutture di supporto (art. 2, commi 6 e 7).

Le **spese ammissibili** sono esclusivamente quelle per la copertura dei costi per le forniture di autobus, comprensive di specifici attrezzaggi ed eventualmente ulteriori attrezzaggi e relative infrastrutture di supporto (art. 3, comma 1).

¹ Si segnala che il Decreto n. 134 in oggetto, adottato il 27 maggio, è stato registrato in Corte dei Conti il 16 giugno e pubblicato il 25 giugno u.s.

² Risorse di cui all'art. 5 del DPCM 17/04/2019.



Non sono ammesse alla contribuzione, anche parziale, le spese amministrative di gestione gara e contratto o di manutenzione³ e le risorse non potranno essere utilizzate per la copertura di eventuali contenziosi che dovessero insorgere nell'affidamento ed esecuzione dell'appalto di lavori o forniture (art. 3, commi 2 e 3).

L'IVA è spesa ammissibile solo se realmente e definitivamente sostenuta e non recuperabile (art. 3, comma 4).

Sono inoltre ammesse a contributo le forniture dei mezzi e la realizzazione delle relative infrastrutture di trasporto le cui procedure siano iniziate in data successiva al 17 aprile 2019 con atti formali (determina a contrarre o assimilabili) e siano state eseguite nel rispetto di quanto stabilito dal decreto in oggetto e dal Codice dei contratti pubblici (art. 3, comma 5).

Le risorse potranno essere utilizzate per la copertura di quota del canone di un contratto di leasing con obbligo di riscatto per l'impegno di autobus, secondo le modalità indicate nel decreto in commento (art. 3, comma 6).

Gli autobus acquistabili con le risorse devono appartenere alle categorie e alle tipologie idonee all'utilizzo per il servizio di trasporto pubblico locale e regionale; esclusivamente con le risorse previste per il biennio 2019–2020, possono essere acquistati anche autobus ad alimentazione diesel o ibrida a condizione che siano ad emissione di gas di scarico della classe più recente (art. 5, commi 1 e 2).

L'acquisto di autobus ad alimentazione diesel e/o ibrida con risorse dal 2021 al 2023⁴ è consentito solo per l'acquisto di mezzi per il trasporto extraurbano nelle Regioni o Province non raggiunte dalla rete di distribuzione nazionale di metano, utile allo scopo, e per gli autobus che svolgano servizio di TPL in Comuni montani e che tutti gli autobus siano ad emissione di gas di scarico della classe più recente⁵ (art. 5, comma 3).

Dal 2024 è consentito l'acquisto esclusivamente di mezzi ad alimentazione a metano, elettrico ed idrogeno per il trasporto pubblico urbano ed a metano e idrogeno per il trasporto pubblico extraurbano (art. 5, comma 4).

Il decreto specifica che gli autobus devono essere obbligatoriamente corredati da:

- idonee attrezzature per l'accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta;

³ Ad esclusione delle spese ammissibili per la redazione dei piani di investimento esecutivi relativi alla realizzazione di infrastrutture di supporto.

⁴ Fermo restando quanto disposto dal comma 7 dell'art. 200 del d.l. 34/2020: " Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi stessi, per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi. Per le medesime finalità di cui al primo periodo non trovano applicazione fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi. E' autorizzato, fino alla data del 30 giugno 2021, l'acquisto di autobus tramite la convenzione ConsipAutobus 3 stipulata il 2 agosto 2018, nonché l'acquisto di materiale rotabile anche in leasing."

⁵ È richiesta idonea documentazione attestante la mancanza di rete di distribuzione di metano.



- conta-passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio;
- dispositivi per la localizzazione;
- predisposizione per la validazione elettronica;
- videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente secondo le modalità previste dalla Regione;
- sistemi di areazione e climatizzazione dei veicoli.

Inoltre, eventuali ulteriori attrezzaggi, possono essere ammessi al finanziamento nella misura massima del 5% del costo complessivo del veicolo, se ricompresi nella programmazione regionale (art. 5, commi 5 e 6).

Per quanto riguarda **le infrastrutture di supporto e i piani di investimento esecutivi**, il decreto prevede che, ai sensi di quanto previsto dal DPCM 17 aprile 2019, può essere destinato alla realizzazione delle infrastrutture di supporto un importo massimo del 50% del contributo previsto per il primo triennio di ciascun quinquennio per il rinnovo sostenibile dei parchi autobus, anche a complemento di altre risorse finanziarie destinate alle stesse infrastrutture di supporto (art. 6, comma 1).

Al suddetto finanziamento sono ammesse le opere strettamente connesse alla realizzazione dell'infrastruttura di supporto necessaria alla gestione delle tipologie di autobus ad alimentazione alternativa oggetto di contribuzione⁶. Sono inoltre ammesse le spese tecniche per la progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudo, previa certificazione regionale nel limite massimo fissato dal D.M. Giustizia del 17 giugno 2016 (art. 6, commi 4 e 5).

Per le aziende che si consorziano per la realizzazione di depositi con stazioni di rifornimento condivise⁷, è prevista la possibilità di un cofinanziamento al 100% di tali realizzazioni. Il provvedimento specifica che *“Tale fattispecie si ritiene già perfezionata anche nei casi in cui per la conduzione dei contratti di servizio di TPL in essere, più aziende siano già consorziate o raggruppate nelle forme ammesse alla gestione unitaria dei contratti medesimi. Restano parimenti validi i raggruppamenti costituiti allo scopo specifico anche da contraenti di contratti di servizio diversi ed operanti nelle medesime zone”* (art. 6, comma 6).

Le risorse sono erogate a seguito di istanza da parte della Regione interessata, secondo le modalità indicate dal decreto in commento, per il quinquennio 2019-2023 e nei limiti delle risorse disponibili, mediante trasferimento su conto corrente (art. 7, comma 1).

Prevedendo un vincolo di destinazione, il decreto dispone che gli autobus e le relative infrastrutture di supporto finanziati con le risorse di cui al decreto stesso, devono essere esclusivamente destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale della Regione beneficiaria, almeno fino alla scadenza dell'intera vita tecnica degli stessi; alla scadenza della vita tecnica, l'eventuale valore residuo relativo alle risorse pubbliche derivante da alienazioni deve essere utilizzato per le stesse finalità. È previsto inoltre che nel caso in

⁶ Sono riconosciute le spese per la predisposizione degli allacciamenti alla rete di erogazione della fonte di alimentazione, dei luoghi di ricarica e dei relativi apparati, dei siti e dei relativi dispositivi di stoccaggio e, se necessario, le opere di adeguamento dei depositi esistenti.

⁷ Come disposto ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. c) del DPCM 17/04/2019.



cui, per qualsiasi motivo, il mezzo venga distolto anticipatamente dal servizio, dovrà essere restituito il finanziamento incamerato per le quote non ancora imputate, ovvero trasferito tale valore ad un nuovo mezzo sul quale il vincolo d'uso permane (art. 11, comma 1).

Secondo quanto disposto dall'art. 15, *“In conformità alla normativa vigente ed ai fini della determinazione del corrispettivo dei contratti di servizio, nel conto economico aziendale delle imprese di cui all' articolo 2, comma 3, non sono ricompresi gli ammortamenti e gli oneri di locazione corrispondenti alla quota di costo delle forniture coperta con il contributo [...]”*.

È infine disposto che, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 81 del 14/02/2020, sono determinati i contributi alle Regioni per un importo complessivo di euro 2.171.208.280 di cui alla tabella allegata al decreto in oggetto, ripartiti in annualità dal 2019 al 2033 (art. 16, comma 1).

Il testo del provvedimento è disponibile al seguente [link](#).

Con riserva di fornire eventuali ulteriori approfondimenti, si inviano cordiali saluti.

p. AGENS