



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 17 marzo 2017
Prot. n. 040/17/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o S e d i

OGGETTO: D.M. 23.01.2017, n. 25 - Individuazione di modalità innovative e sperimentali per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, in particolare per le persone a mobilità ridotta - Anni 2017, 2018 e 2019 (L. 28 dicembre 2015, n. 208).

Si rende noto che lo scorso 7 marzo è stato pubblicato, sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Decreto Ministeriale n. 25 del 23 gennaio 2017 relativo all'individuazione di modalità innovative e sperimentali per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, in particolare per le persone a mobilità ridotta, ai sensi della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (allegato).

Il decreto dà attuazione all'art. 1, co. 866, della L. n. 208/2015, di seguito riportato: *“Per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, e in particolare per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito 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. Al Fondo confluiscono, previa intesa con le regioni, le risorse disponibili di cui all'art. 1, co. 83, della L. 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti. Al Fondo sono altresì assegnati, per le medesime finalità, 210 mil. di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 mil. di euro per l'anno 2021 e 90 mil. di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate modalità innovative e sperimentali, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta, per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio.”*

Quindi, in applicazione del richiamato comma, è stato istituito presso il MIT un *“Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio, di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale”*, e col DM in oggetto sono individuate modalità innovative e sperimentali per il predetto acquisto e/o noleggio.

Aderente alla
CONFINDUSTRIA

Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 06/5903974
Telefax 06/5903825
e-mail: agens@agens.it
C.f. 04276771005



Più specificamente, sul menzionato Fondo sono state stanziare risorse - destinate esclusivamente all'acquisto di autobus urbani ed extraurbani - pari a 150 mil. di euro: 50 mil. di euro per l'esercizio 2017, 50 mil. di euro per l'esercizio 2018 e 50 mil. di euro per l'esercizio 2019.

Per quanto riguarda, invece, gli anni 2015 e 2016 - si precisa - le risorse, pari a 352 mil. di euro per l'acquisto di autobus, inizialmente confluite nel suddetto Fondo, con il co. 11-*quater* dell'art. 7 della L. n. 21/2016, sono state escluse dalle modalità di finanziamento centralizzate e ripartite con il tradizionale sistema di finanziamento, attraverso il DM n. 345 del 28 ottobre 2016 (si veda la circolare n. 29 del 2 marzo 2017).

Le tipologie e gli equipaggiamenti minimi degli autobus da acquistare mediante la centrale unica di committenza nazionale sono indicate nel sub-allegato 2.

Detto ciò, si evidenziano i punti principali dell'articolato del DM in esame:

➤ **Art. 2 – Ripartizione delle risorse**

Il decreto prevede un cofinanziamento minimo (35,6 mil. di euro) da parte di aziende, Regioni ed Enti locali, nei termini percentuali indicati nello stesso allegato, per un ammontare di investimento pari a 85,6 mil. di euro per anno e per un importo complessivo nel triennio 2017-2019 pari a 256,7 mil. di euro (sub-allegato 1).

Per il 2017, per poter usufruire del contributo le Regioni dovranno emettere l'ordinativo di fornitura entro 5 mesi dalla data di comunicazione del MIT dell'avvenuta stipula della convenzione tra Consip e soggetto fornitore, di cui all'art. 5 dello stesso DM; per gli anni 2018 e 2019, invece, l'emissione dell'ordinativo di fornitura da parte delle Regioni dovrà avvenire entro i primi tre mesi di ciascun anno.

Si rammenta che le risorse stanziare, ma non utilizzate dalle singole Regioni, sono ripartite tra le altre tenendo conto delle quote percentuali contenute nel medesimo sub-allegato 1.

➤ **Art. 3 – Centrale Unica di Committenza**

Il MIT ha stabilito di avviare, in via sperimentale e per queste prime risorse, l'acquisto centralizzato e, in base ai risultati ottenuti, valutare i possibili sviluppi futuri di tale modalità di approvvigionamento. Pertanto, il decreto stabilisce, in primis, che l'utilizzo delle risorse in oggetto avverrà mediante Centrale Unica di Committenza (CUC) nazionale, "*identificata in Consip S.p.A.*".

➤ **Art. 4 – Determinazione della tipologia di autobus da ammettere a contributo**

Le tipologie (e gli equipaggiamenti minimi) di autobus da ammettere a contributo sono quelle indicate nel sub-allegato 2; ulteriori equipaggiamenti, anche se quotati in sede di gara, sono a carico esclusivo delle Regioni e degli Enti locali e/o delle imprese che esercitano le relative opzioni.

➤ **Art. 5 – Procedura ad evidenza pubblica**

Come già accennato è la Consip S.p.A. che individua, mediante procedura ad evidenza pubblica, il soggetto fornitore per ciascuno dei lotti di autobus indicati nel sub-allegato 2, stipula con esso un'apposita convenzione e ne dà comunicazione al MIT. Le Regioni



e gli Enti locali si possono avvalere dello strumento contrattuale di cui sopra “anche nella forma del contratto a favore di terzo o del contratto con riserva di nomina del contraente, per i soggetti che esercitano servizi di trasporto pubblico locale o regionale sul territorio di propria competenza”.

La norma pone, infine, l’obbligo di utilizzo, degli autobus finanziati, esclusivamente per i servizi di trasporto pubblico locale o regionale di competenza delle Regioni interessate.

➤ **Art. 7 – Erogazione del contributo posto a carico del Fondo**

Il citato articolo fissa le scadenze e indica le comunicazioni che le Regioni devono effettuare per poter beneficiare, per ciascun anno, delle risorse stanziare.

In particolare, per quanto concerne l’esercizio 2017, l’erogazione delle risorse è effettuata:

- per il 40% “a titolo di anticipazione, a seguito della comunicazione, da parte di ciascuna Regione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti”, degli ordinativi di fornitura in applicazione della convenzione di cui all’art. 5 del DM in esame;
- per il 60% “a seguito della rendicontazione, da parte della Regione interessata, del completamento delle forniture” di cui sopra, da inoltrare al MIT entro 16 mesi dalla data di comunicazione di cui all’art. 2, co. 2, del DM in esame.

➤ **Art. 8 – Vincolo di reversibilità**

Gli autobus acquistati con le risorse erogate con il decreto in oggetto dovranno essere di proprietà di un’amministrazione pubblica o di un soggetto terzo, nei casi di cui all’articolo 5 comma 3, “*purché ricorra un vincolo di reversibilità in favore dell’amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei nuovi criteri stabiliti dalla misura 5, punti 4, 5, 6, e 7 dell’Allegato A alla deliberazione 17 giugno 2015, n. 49, dell’Autorità di regolamentazione dei trasporti, al netto della quota non ammortizzata di contributo pubblico*”.

➤ **Art. 13 – Entrata in vigore**

Da ultimo, si precisa che, ai sensi dell’art. 13 del DM in questione, quest’ultimo entra in vigore a far data dal 7 marzo 2017, giorno della sua pubblicazione sul sito istituzionale del Ministero.

Distinti saluti.

p. IL DIRETTORE GENERALE

All.