

## **ALLEGATO 1) ALLA D.G.R. N. 14957 DEL 7 NOVEMBRE 2003**

### **SCHEMA DI ACCORDO TRA LA REGIONE LOMBARDIA, LE PROVINCE E I COMUNI CAPOLUOGO PER L'ASSEGNAZIONE DI RISORSE FINANZIARIE VOLTE A SOSTENERE GLI INVESTIMENTI PER LA QUALIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AI SENSI DELL'ART. 4 COMMI 1 E 2 DELLA L.R. 1/2002.**

**Vista** la l.r. 29 ottobre 1998 n.22 “Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia” e successive modificazioni ed integrazioni, con la quale è stato attuato il conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che non richiedono l’unitario esercizio a livello regionale;

**Vista** la l.r. 12 gennaio 2002 n. 1 “Interventi per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale”;

**Richiamato** in particolare l’art. 4 della l.r. 1/2002, il quale stabilisce espressamente che con apposito accordo la Regione assegna alle Province e ai Comuni capoluogo di provincia le risorse finanziarie volte a sostenere gli investimenti di rinnovo del materiale rotabile e di miglioramento delle strutture funzionali al servizio per la riqualificazione del trasporto pubblico locale;

**Richiamato** l’Accordo sottoscritto in data 21 novembre 2001 dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Milano e dal Comune di Milano per la messa in atto di iniziative dirette alla riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera;

**Richiamato** altresì l’Accordo sottoscritto in data 27 febbraio 2002 dal Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e dalla Regione Lombardia in attuazione dell’Accordo di programma Quadro in materia di Ambiente ed Energia;

**Atteso** che a fronte dei suddetti accordi sono stati definiti dalla Regione nel “Libro azzurro” gli interventi qualificanti per il rispetto ambientale che comportano, per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, l’attivazione di azioni per il rinnovo e la qualificazione del parco veicoli e delle relative tecnologie che trovano applicazione nel presente Accordo;

**Dato Atto** che le Azioni previste nel “Libro azzurro” regionale riguardano, in particolare, le aree critiche per la qualità dell’aria di cui alla D.G.R. n. VII/6501 del 19/10/2001, per le quali è stata prevista una graduale diffusione del metano nei servizi di trasporto pubblico locale mediante specifici interventi per la realizzazione di infrastrutture e per il rinnovo e la riqualificazione del parco autobus;

**Visto** lo schema di accordo recante modalità di monitoraggio dei finanziamenti accordati dallo Stato alle Regioni a statuto ordinario nonché alle Regioni a statuto speciale e alle Province

autonome di Trento e di Bolzano per investimenti nel settore del trasporto pubblico locale automobilistico, approvato dalla Conferenza Unificata in data 9 settembre 2003;

**Considerato** che la legge 194/1998 e successive leggi di rifinanziamento prevede, per lo sviluppo del trasporto pubblico locale, il finanziamento per investimenti diretti a:

- a) acquisto di nuovo materiale mobile per la qualificazione e il potenziamento del parco autobus anche con mezzi elettrici ed ecologici a basso impatto ambientale;
- b) acquisto di mezzi di trasporto filoviario, tranviario e metropolitano;
- c) realizzazione e ammodernamento di impianti a fune;
- d) realizzazione di sistemi tecnologici per la qualificazione e razionalizzazione della gestione delle infrastrutture e dei veicoli;

**Considerato**, inoltre, che per l'acquisto di mezzi ecologici e a basso impatto ambientale la legge 194/1998 prevede di destinare una percentuale delle risorse pari almeno al 5%, mentre per gli interventi riguardanti i sistemi tecnologici, potrà essere destinata una percentuale delle risorse non superiore al 5%;

**Considerato** che, in base al comma 2 dell'art. 4 della citata l.r.1/2002, la Regione e gli Enti Locali, anche con riferimento ai Programmi Triennali dei servizi di trasporto pubblico degli Enti Locali ed allo stato di attuazione della riforma del trasporto pubblico locale, devono definire con apposito accordo:

- i criteri, i tempi e le modalità di assegnazione e di liquidazione dei finanziamenti per gli investimenti;
- i vincoli di destinazione e di inalienabilità;

**Richiamata** altresì la delibera CIPE del 9 maggio 2003 "Risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate 2003-2005", che prevede l'assegnazione alla Regione Lombardia di specifiche risorse finanziarie da destinarsi, tra l'altro, agli investimenti per la realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture;

**Tutto ciò premesso**, tra i soggetti interessati all'accordo a sostegno degli investimenti per la qualificazione del trasporto pubblico locale, come sopra individuati, si conviene e si stipula quanto segue

## **PARTE PRIMA DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Articolo 1 Premesse**

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.
2. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.

## **Articolo 2**

### **Finalità**

1. Scopo del presente Accordo è il sostegno agli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile ed il miglioramento delle strutture funzionali al servizio per la riqualificazione del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla riduzione dell'inquinamento, al riequilibrio territoriale e modale dei servizi nonché al recupero di efficienza ed efficacia del sistema del trasporto pubblico locale, anche sulla base degli interventi individuati nei programmi triennali dei servizi delle Province e dei Comuni capoluogo, di seguito denominati Enti Locali.
2. Per il perseguimento delle finalità di cui al comma 1, gli Enti Locali determinano specifiche azioni nei seguenti ambiti prioritari di intervento:
  - a) rinnovo del parco veicoli ed immissione in servizio di mezzi di trasporto tecnologicamente innovativi e a basse o nulle emissioni inquinanti, con particolare riguardo ai mezzi alimentati a gas metano, da utilizzare per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale nelle zone critiche di cui al comma 4, dell'articolo 9 del presente Accordo per il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria e dell'ambiente;
  - b) riqualificazione del parco mezzi circolante mediante l'applicazione di tecnologie atte a trasformare o integrare l'alimentazione a gasolio con gas metano;
  - c) realizzazione di impianti di distribuzione del metano per i servizi di trasporto pubblico locale;
  - d) implementazione di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi per la realizzazione dell'integrazione tariffaria;
  - e) sviluppo di tecnologie e sistemi tecnologici a sostegno e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale.
3. Gli Enti Locali provvedono ad individuare e ad effettuare gli interventi a sostegno del trasporto pubblico locale, tenendo conto della disponibilità finanziaria, dei vincoli e delle priorità definiti dagli atti normativi e programmatici dello Stato, della Regione e degli Enti medesimi.
4. Le Province, ai sensi dell'art. 4, comma 2, lett. e) della l.r. 22/1998, nell'assegnazione delle risorse finanziarie per il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione del trasporto pubblico locale di cui al comma 1, tengono conto dei servizi di competenza dei Comuni regolatori.
5. Il presente Accordo definisce, altresì, i criteri, le modalità e i vincoli per l'assegnazione agli Enti Locali delle risorse finanziarie per le finalità sopra individuate, in conformità all'art. 4, commi 1 e 2 della l.r. 1/2002.

## **Articolo 3**

### **Impegni delle parti**

1. Nello svolgimento delle attività di rispettiva competenza, ciascun soggetto sottoscrittore si impegna a:
  - a) utilizzare idonee forme di collaborazione e di stretto coordinamento tra gli Enti, anche mediante il ricorso agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti;
  - b) verificare periodicamente l'accordo;

- c) utilizzare nei tempi definiti nel presente accordo le risorse finanziarie individuate e assegnate;
- d) individuare, anche attraverso il coinvolgimento di altri soggetti pubblici e privati; ulteriori risorse finanziarie che si rendesse necessario reperire.

## **PARTE SECONDA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI**

### **Articolo 4 Quantificazione delle risorse**

1. Le risorse finanziarie da assegnare agli Enti Locali per gli interventi oggetto del presente accordo sono quelle derivanti dalla legge 194/1998 (D.M. 17 maggio 2001 del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro del Tesoro, del Bilancio e delle Programmazione economica) relative alle annualità 2003-2017, risorse che a seguito di operazione finanziaria di attualizzazione da parte della Regione ammontano complessivamente a 142.200.000 Euro.
2. Ulteriori risorse sono assegnate agli Enti Locali con riferimento alla legge n.166 del 1 agosto 2002 “Collegato Infrastrutture” che, all’art. 13 comma 2, prevede un rifinanziamento della legge 194/1998 per una somma stimata e attualizzata pari a 100.000.000 di Euro (D.M. 5 maggio 2003 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) per le annualità 2003-2018.
3. Le risorse di cui ai commi 1 e 2 sono assegnate agli Enti Locali con provvedimento del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale.
4. Eventuali ed ulteriori risorse trasferite dallo Stato per le medesime finalità indicate ai commi 1 e 2 sono assegnate agli Enti Locali con apposito provvedimento del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale sulla base dei criteri, procedure e priorità definite nel presente Accordo.

### **Articolo 5 Categorie di intervento**

1. La Regione e gli Enti Locali, nell’ambito delle rispettive competenze, assumono l’impegno di destinare le risorse di cui alla legge 194/1998 indicate all’art. 4 per:
  - l’acquisto di autobus ecologici, rispondenti alle prescrizioni tecniche e funzionali di cui alla successiva PARTE SESTA del presente Accordo;
  - l’acquisto di altri mezzi di trasporto (filobus, tram, treni metropolitani);
  - l’acquisto di tecnologie e sistemi tecnologici;
  - la realizzazione e l’ammodernamento di impianti a fune.
2. La ripartizione dei finanziamenti per le categorie di cui al comma 1 è definita nelle seguenti quote percentuali:
  - a) Autobus ecologici e a basso impatto ambientale.....80%
  - b) Mezzi di trasporto filoviario, tranviario  
e metropolitano .....13%
  - c) Tecnologie e sistemi tecnologici per la qualificazione

della gestione, delle infrastrutture e dei veicoli adibiti al trasporto pubblico locale .....	5%
d) Impianti a fune .....	2%

## **PARTE TERZA**

### **CRITERI E PROCEDURE PER L'ASSEGNAZIONE DEI FINANZIAMENTI**

#### **Articolo 6**

#### **Soggetti destinatari delle risorse**

1. Ai sensi dell'art. 4, comma 2, della l.r. 1/2002, le risorse finanziarie di cui al precedente articolo 4 sono attribuite agli Enti Locali che hanno avviato le procedure per l'affidamento dei servizi nel rispetto della vigente normativa di attuazione della riforma del trasporto pubblico locale.
2. Gli Enti Locali possono assegnare le risorse finanziarie per gli investimenti di cui al presente Accordo ai soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale, oppure ai soggetti proprietari delle infrastrutture, delle reti, impianti e materiale rotabile.
3. Decorsi sei mesi dall'emanazione del provvedimento regionale di assegnazione delle risorse finanziarie di cui all'art.9 del presente Accordo, qualora gli Enti Locali non abbiano provveduto all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di cui al comma 1 è disposta con decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale la revoca delle risorse assegnate.
4. Le risorse revocate o comunque non utilizzate dagli Enti Locali sono riassegnate con provvedimento del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale, tenuto conto dei programmi di rinnovo e qualificazione del parco autobus presentati dagli Enti Locali nonché dei criteri e parametri di cui all'articolo 9, commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 del presente Accordo.
5. Anche in deroga a quanto previsto ai precedenti commi, per perfezionare i progetti di rilevanza regionale inerenti il potenziamento delle linee metropolitane, una quota delle risorse finanziarie previste dall'articolo 5, comma 2, lett.b), fino ad un limite massimo del 60%, possono essere assegnate agli Enti Locali per l'acquisizione di materiale rotabile per l'esercizio delle linee metropolitane, sulla base di uno specifico piano di potenziamento.

#### **Articolo 7**

#### **Entità del finanziamento regionale per gli investimenti**

1. L'entità del finanziamento regionale per le categorie di intervento di cui al precedente art. 5 non può essere superiore alla quota prevista dalla vigente normativa regionale in materia riferita alla spesa ritenuta ammissibile, desunta dagli atti di gara di fornitura posti in essere dai soggetti indicati all'articolo 6, comma 2.
2. Gli Enti Locali assegnano a loro volta le risorse ai soggetti beneficiari dei finanziamenti nella quota indicata al precedente comma 1.

## **Articolo 8**

### **Interventi per il rinnovo e la qualificazione del parco autobus**

1. Gli Enti Locali, in coerenza a quanto previsto dalla DGR n. VII/7698/2001, presentano alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità entro 90 gg. dalla sottoscrizione del presente Accordo, il programma di rinnovo e qualificazione del parco autobus, con l'obiettivo di assicurare nel periodo di vigenza dei contratti di servizio:
  - l'immissione in servizio di nuovi autobus ecologici di cui alla PARTE SESTA del presente Accordo (autobus elettrici/ibridi, alimentati con carburanti alternativi al gasolio, alimentati a gasolio a basso tenore di zolfo);
  - la sostituzione degli autobus con oltre 15 anni di anzianità;
  - l'attestazione dell'età media del parco circolante ad un livello non superiore a 8,5 anni per gli autobus urbani ed a 9,5 anni per gli autobus extraurbani (suburbani e interurbani);
  - la dotazione di almeno il 50% degli autobus adibiti ai servizi di area urbana e di almeno il 40% per quelli extraurbani con le caratteristiche di cui alla l.r. 6/1989 sull'abbattimento delle barriere architettoniche;
  
2. I programmi di rinnovo di cui al comma 1 devono contenere:
  - la descrizione degli obiettivi di miglioramento qualitativo e tecnologico del parco mezzi che ciascun Ente Locale, con riferimento alle proprie reti, intende raggiungere nell'arco di vigenza dei contratti di servizio, con particolare riguardo all'abbattimento delle emissioni inquinanti (mediante motori rispondenti alla normativa Euro 3 e Euro 4 o sistemi di alimentazione con carburanti ecologici);
  - l'individuazione dei nuovi autobus alimentati a metano, da adibire al servizio in relazione ai vincoli per le aree critiche di cui all'articolo 9, comma 4 del presente Accordo;
  - la descrizione, da parte delle Province, delle esigenze di rinnovo del parco mezzi dei Comuni non capoluogo di provincia (regolatori dei servizi di trasporto pubblico comunale) non inseriti nelle reti o sotto-reti provinciali;
  - la definizione dell'entità degli autobus elettrici/ibridi, o alimentati con carburanti alternativi al gasolio (gpl o idrogeno) per i quali gli Enti Locali intendono richiedere il finanziamento;
  - la definizione dei criteri, dei parametri e delle modalità – riferiti in particolare alle percorrenze, all'anzianità del parco mezzi ed alle sue caratteristiche ecologiche - per ripartire le risorse assegnate tra i diversi soggetti affidatari delle reti e sotto-reti e tra i Comuni non capoluogo di Provincia (regolatori di servizi di trasporto pubblico comunale);
  - il progetto indicativo/di massima per la realizzazione dei servizi innovativi e/o a domanda debole che si intendono realizzare con l'indicazione dell'entità dei minibus da utilizzare. Il progetto dettagliato è presentato da parte degli Enti Locali successivamente all'affidamento dei suddetti servizi.
  - i tempi di attuazione del programma di rinnovo e riqualificazione del parco autobus, relativo a circa 114.000.000 di euro (80% di 142.200.000 di euro di cui alla l. n. 194/98) oltre a circa 80.000.000 di euro (80% di 100.000.000 di euro di cui alla l. n. 166/2002) di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, da concludersi, comunque, entro il 31/12/2005 con la stipula dei contratti di acquisto degli autobus finanziati. A fronte di particolari esigenze relative agli investimenti da parte dei soggetti destinatari delle risorse, debitamente motivate dagli Enti Locali affidanti, gli stessi Enti Locali possono valutare la possibilità di prorogare il termine sopra indicato, purché entro il 31/12/2005 siano stati stipulati contratti d'acquisto per almeno il 40% delle risorse assegnate.

3. Agli effetti delle operazioni di rinnovo dell'attuale parco mezzi adibito ai servizi di trasporto pubblico locale di cui al comma 1 l'anzianità degli autobus si intende convenzionalmente così conteggiata per interventi da realizzarsi nel 2004:
- riferimento della anzianità del parco aziendale in dotazione al 31.12.2002,
  - anzianità anno di prima immatricolazione = 0 anni
  - anzianità autobus immatricolati nel 1987 = 15 anni
  - anzianità autobus immatricolati nel 1986 e precedenti = oltre 15 anni.

## **Articolo 9**

### **Procedure e modalità di assegnazione delle risorse destinate agli autobus**

1. I programmi di rinnovo degli Enti Locali di cui all'articolo 8 comma 1 sono approvati dalla Regione con decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa entro il termine di 60 giorni dalla data di presentazione.
2. L'assegnazione delle risorse di cui all'art. 5, comma 2, lett. a) agli Enti Locali è effettuata con decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale entro il termine di 30 giorni dalla data di approvazione dei programmi di rinnovo sulla base dei seguenti criteri e parametri:
  - a) per il 97% in relazione alle richieste formulate dagli Enti Locali nell'ambito dei rispettivi programmi di rinnovo per l'acquisto di autobus ecologici di cui alla PARTE SESTA del presente Accordo;
  - b) per il 3% in relazione alle richieste formulate dagli Enti Locali nei propri programmi di rinnovo concernenti l'acquisto di minibus da utilizzare per l'effettuazione dei servizi innovativi e/o a domanda debole.
3. Le risorse di cui al precedente comma 2 sono assegnate agli Enti Locali, nel rispetto dei vincoli e delle procedure di cui ai successivi commi 4, 5, 6 e 7, sulla base delle percorrenze (bus\*Km) dei servizi espletati, desumibili dai contratti di servizio stipulati a seguito dell'affidamento dei servizi o, qualora le procedure di affidamento fossero ancora in corso di svolgimento, dagli atti di programmazione delle Province e dei Comuni Capoluogo, nonché in relazione alle percorrenze dei Comuni non capoluogo regolatori dei servizi di trasporto pubblico comunale attestate dalle Province.
4. Le risorse di cui al precedente comma 2, relative agli investimenti di cui al D.M. 17 maggio 2001 per le annualità 2003-2017 e destinate ai comuni di Bergamo, Brescia, Como, Milano, Pavia e Varese per i rispettivi servizi urbani e di area urbana nonché alle province di Milano e Varese per i servizi interurbani e urbani svolti nei comuni ubicati nell'area critica del Sempione di cui alla D.G.R. n. VII/6501 del 19/10/2001, sono assegnate nella misura del 60% esclusivamente per l'acquisto di autobus e minibus alimentati a metano. La restante quota del 40% delle risorse spettanti ai suddetti Enti Locali può essere destinata all'acquisto di autobus ecologici di cui alla PARTE SESTA del presente Accordo, con l'impegno ad impiegare carburanti che la Regione individuerà come più rispondenti allo scopo di ridurre i fattori di emissione.
5. Gli Enti Locali di cui al comma 4, entro 6 mesi dall'avvenuta approvazione da parte della Regione dei programmi di rinnovo, devono attestare che i soggetti affidatari dei servizi abbiano provveduto all'attivazione delle procedure di gara per l'acquisto degli autobus a

metano, nel rispetto della vigente normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti di forniture.

6. A seguito dell'avvenuto adempimento da parte degli Enti Locali degli obblighi previsti al precedente comma 5, è disposta dalla Regione con Decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa la conferma dell'assegnazione di tutte le risorse agli Enti stessi.
7. In caso di mancato adempimento da parte degli Enti Locali degli obblighi di cui al comma 5, è disposta con Decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale la revoca di tutte le risorse assegnate di cui al comma 4.
8. Gli Enti Locali non indicati al precedente comma 4 hanno la facoltà di scegliere, nell'ambito dei rispettivi programmi di rinnovo del parco autobus, la tipologia dei mezzi ecologici finanziabili dalla Regione di cui alla PARTE SESTA del presente Accordo, compresi quelli alimentati a metano.
9. La liquidazione delle risorse agli Enti Locali è disposta con decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale come di seguito specificato:
  - a. il 70% alla presentazione da parte degli Enti Locali di un'attestazione riepilogativa dei dati essenziali dei contratti stipulati tra i soggetti di cui all'art. 6, comma 2 ed i fornitori di autobus, previa valutazione di congruità da parte degli Enti Locali dei prezzi previsti nei contratti d'acquisto stipulati, secondo le indicazioni riportate nello schema-tipo regionale che sarà trasmesso agli Enti Locali;
  - b. il 30% all'avvenuta esecuzione da parte degli Enti Locali dei seguenti adempimenti:
    - invio alla Regione di copia della carta di circolazione e della scheda tecnica contenente gli elementi identificativi e caratteristici degli autobus finanziati, allegata al contratto di acquisto;
    - inserimento nell'applicativo "Parco Autobus" disponibile in rete su "Lombardia Integrata" dei dati contenuti nella scheda sopra citata.
10. Le risorse finanziarie previste dalla l. 166/2002 ed eventuali successive risorse destinate agli Enti Locali di cui al comma 4, sono assegnate esclusivamente per l'acquisto di autobus e minibus alimentati a metano, nel rispetto dei criteri, parametri e procedure previste nei commi precedenti.
11. L'importo massimo del finanziamento regionale, relativo alle singole tipologie di autobus, è indicato nella Tabella "1" della PARTE SESTA del presente Accordo.
12. La Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità verifica la congruità della spesa oggetto di finanziamento in relazione alle singole tipologie di autobus, anche in riferimento agli importi di cui alla Tabella "1", e il rispetto delle caratteristiche tecnico-funzionali descritte alla successiva PARTE SESTA del presente Accordo.

## **Articolo 10**

### **Mezzi di trasporto filoviario, tramviario e metropolitano**

1. Gli investimenti per l'acquisto di mezzi per i servizi filoviari, tramviari e metropolitani sono ammissibili in relazione ai sistemi di trasporto previsti negli atti di programmazione degli Enti Locali interessati.
2. Le domande di finanziamento devono essere presentate alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità entro 150 gg. dalla sottoscrizione del presente Accordo.
3. Gli Enti Locali possono destinare una quota sino al 25% delle risorse agli stessi assegnate per l'acquisto di autobus ecologici, al completamento dei progetti di potenziamento delle linee metropolitane di cui all'art. 6, comma 5 del presente Accordo, ad eccezione di quelle vincolate per l'acquisto di autobus e minibus a metano di cui all'art. 9, comma 4 del presente Accordo.

## **Articolo 11**

### **Impianti a fune, sistemi tecnologici**

1. Le risorse per la realizzazione di impianti a fune sono destinate al sostegno di interventi significativi, con spiccate caratteristiche di trasporto pubblico locale, previsti nei Programmi triennali dei Servizi nonché per l'ammodernamento degli impianti dichiarati di trasporto pubblico locale già esistenti.
2. I finanziamenti a sostegno degli investimenti per i sistemi tecnologici sono destinati alla realizzazione di qualificati e significativi progetti, con priorità per:
  - impianti di distribuzione per gli autobus a metano
  - sistemi di bigliettazione a supporto dell'integrazione tariffaria, rispondenti agli indirizzi ed alle specifiche tecniche definite dalla Giunta Regionale;
3. Gli Enti locali interessati a richiedere il finanziamento per le categorie Impianti a fune e Sistemi tecnologici, devono presentare alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità il relativo progetto entro 150 gg. dalla sottoscrizione del presente Accordo, evidenziando:
  - il riferimento all'ambito di intervento,
  - gli obiettivi e i risultati attesi,
  - la coerenza e compatibilità con gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale e locale nonché con gli indirizzi e le specifiche tecniche definite dalla Giunta Regionale in materia di bigliettazione elettronica;
  - la descrizione dell'intervento ed eventuali collegamenti ad altri progetti avviati o da avviare in ambito locale e/o regionale;
  - il quadro economico di previsione che definisca il costo totale dell'intervento e le quote di finanziamento pubbliche e private;
  - le modalità e i tempi di realizzazione;
  - i metodi e i parametri per il monitoraggio e il controllo dei risultati attesi.

## **Articolo 12**

### **Approvazione dei progetti e assegnazione dei finanziamenti**

1. I progetti presentati, di cui agli articoli 10 e 11, sono esaminati da una Commissione interna alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità composta dal Direttore generale, dal Dirigente dell'Unità Organizzativa Trasporto Pubblico Locale, dal Dirigente dell'Unità Organizzativa Infrastrutture ferroviarie, dal Dirigente dell'Unità Organizzativa Servizio Ferroviario regionale e da due funzionari che si occupano della materia individuati di volta in volta per gli interventi specifici oggetto di valutazione.  
La Commissione individua i progetti da finanziare e la quota delle risorse da attribuire.
2. Per l'assegnazione dei finanziamenti la Commissione tiene conto dei seguenti parametri:
  - coerenza con le priorità regionali,
  - coerenza con i programmi triennali dei servizi,
  - prosecuzione di progetti già avviati,
  - collegamento con progetti intercomunali, interprovinciali e regionali,
  - numero dei progetti presentati rispetto alla totalità dei progetti presentati dagli Enti locali, anche in relazione alle necessità di riequilibrio territoriale dei servizi,
  - entità della quota di cofinanziamento pubblico e privato,
  - cantierabilità del progetto.
3. Con decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale, è disposta l'approvazione dei progetti, la definizione dell'ammontare del finanziamento da assegnare agli Enti Locali proponenti nonché delle procedure per la liquidazione.

## **Articolo 13**

### **Vincoli di destinazione e di inalienabilità**

1. I beni mobili e immobili finanziati ai sensi del presente accordo non possono essere destinati ad uso diverso dal trasporto pubblico di linea (sulla rete affidata in esercizio a seguito di gara dallo stesso ente che ha erogato il finanziamento) e non possono essere alienati, salvo specifiche autorizzazioni da parte degli Enti Locali prima di:
  - a) 8 anni per gli autobus urbani;
  - b) 10 anni per gli autobus suburbani ed interurbani;
  - c) 15 anni per i filobus;
  - d) 30 anni per gli altri mezzi di trasporto;
  - e) 30 anni per infrastrutture e impianti a fune;
  - f) 7 anni per tecnologie e sistemi tecnologici.
2. Per i beni di cui al comma 1 trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 20, commi 3 e 5 della l.r. 22/1998 e successive modificazioni e d integrazioni.

## **PARTE QUARTA**

### **AZIONI PER LA RIDUZIONE DI INQUINANTI**

#### **Articolo 14**

##### **Contenimento emissioni gas di scarico autobus**

1. Gli Enti Locali, il cui territorio ricade nelle aree critiche previste dalla D.G.R. n. VII/6501 del 19/10/2001, predispongono specifici programmi per il finanziamento regionale di tecnologie dirette alla trasformazione del sistema di alimentazione del motore da gasolio a gas metano nonché all'applicazione di sistemi di doppia alimentazione che consentono l'uso contestuale di gasolio ecologico e gas metano degli autobus già circolanti.
2. Gli Enti Locali non ricompresi nelle aree critiche di cui al comma 1, per favorire la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, predispongono specifici programmi per il finanziamento regionale degli interventi indicati al comma 1 nonché per il finanziamento di sistemi tecnologici volti al contenimento dei gas di scarico, da applicarsi agli autobus alimentati a gasolio, di nuova costruzione o già circolanti.
3. Gli interventi di cui ai commi 1 e 2 sono finanziati con specifiche risorse stanziare sul bilancio regionale, secondo tempi e modalità da definirsi con apposita deliberazione della Giunta regionale, nonché con le risorse derivanti dalla legge 194/1998 per le tecnologie e sistemi tecnologici per la qualificazione del trasporto pubblico locale.
4. Il finanziamento regionale per gli interventi di cui ai commi 1 e 2 può essere assegnato anche agli attuali soggetti gestori dei servizi di trasporto pubblico locale.

#### **Articolo 15**

##### **Combustibili a basso impatto ambientale**

1. Gli Enti Locali si impegnano a definire specifici programmi per l'utilizzo, da parte dei soggetti affidatari dei servizi dotati di autobus con motorizzazione diesel già circolanti, di gasolio a basso tenore di zolfo.
2. La Giunta regionale, in relazione ai programmi degli Enti Locali di cui al comma 1 e alle disponibilità finanziarie, definisce con apposito provvedimento i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario. Nell'assegnazione delle risorse per gli interventi di cui al comma 1 sono favoriti i programmi destinati alle aree critiche previste dalla D.G.R. n. VII/6501 del 19/10/2001.

#### **Articolo 16**

##### **Sperimentazione di autobus ad idrogeno**

1. La Regione, sentiti gli Enti Locali affidanti i servizi di trasporto pubblico di area urbana, promuove iniziative per la realizzazione sperimentale di autobus urbani con sistemi di trazione alimentati ad idrogeno.
2. La Regione, in relazione alle iniziative di cui al comma 1 e alle disponibilità finanziarie, definisce con apposito provvedimento i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione dei finanziamenti.

## **PARTE QUINTA VIGILANZA SULL'ACCORDO E NORME FINALI**

### **Articolo 17 Responsabile regionale dell'accordo**

1. Per il coordinamento e la vigilanza sull'attuazione del presente Accordo, il Responsabile regionale è individuato nella persona del Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità o suo delegato.
2. Il responsabile di cui al presente articolo svolge le seguenti funzioni:
  - a) governa il processo di realizzazione degli interventi individuati nell'Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie;
  - b) promuove le eventuali azioni ed iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni da parte dei soggetti sottoscrittori;
  - c) coordina le attività di monitoraggio svolte dagli Enti sui singoli interventi finanziati;
  - d) trasmette con frequenza annuale al Comitato tecnico di gestione dell'Accordo di cui al successivo art.19 le schede del monitoraggio relative a ciascun intervento.

### **Articolo 18 Responsabile dell'accordo degli Enti**

1. Ciascun Ente Locale provvede all'individuazione ed alla nomina del responsabile per la realizzazione dell'Accordo.
2. Il responsabile dell'Accordo svolge le seguenti funzioni:
  - a) programma il processo operativo per la realizzazione di ciascun intervento, definendo in particolare i tempi, le fasi e le relative modalità;
  - b) vigila sullo stato d'attuazione degli impegni assunti dai soggetti beneficiari intervenendo, se necessario, per garantirne la realizzazione nei termini previsti e segnalando al responsabile regionale dell'Accordo le eventuali criticità;
  - c) trasmette con frequenza semestrale al responsabile regionale dell'Accordo la scheda di monitoraggio dell'intervento evidenziando eventuali criticità, per l'assunzione di eventuali iniziative correttive o di rimodulazione degli interventi stessi.

### **Articolo 19 Comitato tecnico di gestione dell'Accordo**

1. I soggetti sottoscrittori dell'Accordo concordano di costituire un apposito Comitato tecnico di gestione, composto dal Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità, o suo delegato, in qualità di Presidente e composto dai responsabili degli Enti Locali.
2. Il Comitato tecnico di gestione di cui al comma 1 svolge in particolare le seguenti funzioni:
  - a) rappresenta in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
  - b) vigila sullo stato di attuazione dell'Accordo;

- c) verifica con cadenza annuale il processo di realizzazione degli interventi compresi nell'Accordo attraverso l'esame delle schede di monitoraggio fornite dal responsabile regionale dell'Accordo;
- d) dirime in via bonaria le controversie che dovessero insorgere in ordine all'interpretazione del presente Accordo;
- e) esprime parere in ordine alle richieste di adesione al presente Accordo di altri soggetti istituzionali.

## **Articolo 20**

### **Sanzioni per inadempimento**

1. In caso di comprovata e perdurante inerzia da parte degli Enti Locali, in merito agli adempimenti connessi al finanziamento delle categorie di intervento di cui all'art. 5, comma 2 del presente Accordo, è disposta la revoca dei finanziamenti con decreto del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale.
2. Resta fermo quanto disposto all'art. 6, comma 3 in merito all'affidamento dei servizi e all'art. 9, comma 7 relativamente all'acquisto di autobus alimentati a metano.

## **Articolo 21**

### **Controversie**

1. Ogni controversia derivante dall'interpretazione e dall'esecuzione del presente Accordo, che non venga definita dal Comitato tecnico di gestione ai sensi dell'art. 19, è di competenza dell'Autorità Giudiziaria ordinaria.
2. Foro esclusivo è quello di Milano.

## **Articolo 22**

### **Disposizioni finali**

1. Possono aderire al presente Accordo altri soggetti istituzionali, la cui partecipazione ed azione sia necessaria per favorire la realizzazione degli interventi previsti dallo stesso Accordo, previo parere favorevole del Comitato tecnico di gestione.
2. Il presente Accordo conserva la sua efficacia sino alla realizzazione dei progetti e delle iniziative in esso previste e può essere modificato o integrato solo per concorde volontà degli Enti sottoscrittori qualora, in conformità a verifiche effettuate, ne sia ravvisata l'opportunità.

## **PARTE SESTA PRESCRIZIONI TECNICHE E FUNZIONALI PER GLI AUTOBUS**

### ***Oggetto.***

La tipologia degli autobus da finanziare sulla base di quanto previsto all'art. 8 del presente Accordo sono:

- A. autobus elettrici o ibridi,
- B. autobus ecologici.

### ***A. Autobus elettrici o ibridi.***

Si intendono autobus elettrici o ibridi quelli rispondenti alle seguenti caratteristiche principali agli effetti del sistema di trazione:

- 1) a propulsione elettrica da batteria – con energia esclusivamente elettrica e completamente immagazzinata a bordo (Z.E.V.);
- 2) a propulsione ibrida – dotata di almeno una motorizzazione elettrica per la trazione e di motogeneratore termico finalizzato alla sola generazione di energia elettrica;
- 3) a propulsione ibrida bimodale – dotata di almeno una motorizzazione elettrica per la trazione e di motorizzazione termica finalizzata direttamente alla trazione, con possibilità di funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti;
- 4) a propulsione ibrida bimodale – dotata di almeno una motorizzazione elettrica per la trazione e di una motorizzazione di tipo termico finalizzata sia alla trazione che alla produzione di energia elettrica con possibilità sia di funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni esistenti sia di funzionamento di una sola di queste.

Gli autobus a propulsione ibrida, quando funzionano con trazione elettrica devono garantire una autonomia di almeno 20 km alla velocità commerciale analoga a quella di esercizio con funzionamento a motorizzazione termica.

### ***B. Autobus ecologici a trazione termica.***

Per ecologici si intendono:

- 1) gli autobus alimentati con carburanti alternativi al gasolio (metano,/gpl, idrogeno);
- 2) gli autobus diesel e diesel/elettrico, alimentati con gasolio a basso tenore di zolfo (10 parti per milione).

Gli autobus alimentati con gasolio a basso tenore di zolfo (10 ppm) devono garantire una riduzione del livello complessivo delle emissioni degli inquinanti regolamentati entro i limiti previsti dalla norma EURO IV, (ad eccezione degli Nox).

Con successivo provvedimento del Dirigente della competente Unità Organizzativa regionale si provvederà a definire le caratteristiche dei carburanti anche in ordine ai risultati attesi e alla durata nel tempo dei risultati certificati relativi alle emissioni.

## **PRESCRIZIONI GENERALI**

### ***1. Identificazione dei mezzi.***

Gli autobus oggetto del finanziamento hanno colorazione esterna conforme alla normativa in materia definita dalla Regione.

Tale colorazione assicura in particolare:

- la immagine unitaria del servizio alla dimensione regionale nella continuità della attuale colorazione, pur nella articolazione fra servizi di area urbana e servizi extraurbani,
- la facile e immediata identificazione sia da parte degli utenti del servizio che da quelli della strada,
- la percezione del veicolo anche in condizioni di ridotta visibilità mediante la dotazione di fasce rifrangenti laterali e posteriori di delimitazione di sagoma secondo quanto previsto dalla norma ONU ECE 104 del 15 gennaio 1998, recepita con circolare n. 23/1998 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione,
- l'utilizzo degli spazi per la pubblicità senza snaturare le suddette caratteristiche.

### ***2. Identificazione del servizio.***

Salvo eventuali ulteriori diverse prescrizioni indicate nei capitolati di gara, gli autobus finanziati devono essere dotati almeno dei sottoindicati sistemi elettronici di informazione del servizio all'utenza:

- autobus per servizi urbani = indicatore elettronico di percorso dimensione minima 120x20 cm., in posizione anteriore superiore, indicatore elettronico posteriore superiore numerico dimensione minima 20x20 cm.,
- autobus per servizi di area urbana = indicatore elettronico di percorso dimensione minima 120x20 cm., in posizione anteriore superiore.
- autobus per servizi extraurbani = indicatore elettronico di percorso dimensione minima 100x15 cm., in posizione anteriore superiore.

### ***3. Eliminazione delle barriere architettoniche.***

Tutti i veicoli dovranno essere allestiti per il trasporto di passeggeri con ridotta mobilità in conformità alla normativa vigente, nel rispetto delle finalità e indicazioni di cui alla l.r. 6/1989 sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

In particolare gli autobus dovranno avere un piano di calpestio il più basso possibile (compatibilmente con le esigenze di esercizio) ed essere dotati dei necessari ausili tecnici che consentano alla sedia a ruote di superare agevolmente il dislivello tra il piano di fermata e il pavimento del veicolo (quali ad esempio scivoli estraibili o pedane elevatrici).

Inoltre tutti i veicoli dovranno essere predisposti con soluzioni tecniche atte a consentire la installazione dei sistemi audiovisivi interni.

### ***4. Caratteristiche dimensionali degli autobus da finanziare.***

Convenzionalmente gli autobus da finanziare si suddividono agli effetti della lunghezza nelle sottoindicate classi:

corto	fino a 8,00 m.
medio	da 8,01 a 9,00 m.
mediano	da 9,01 a 10,00 m.
normale	da 10,01 a 11,00 m.
lungo	da 11,01 a 12,00 m.
superlungo	da 12,01 a 15,00 m.
snodato	da 15,01 a 18,00 m.
due piani	da 11,01 a 12,00 m.

In relazione all'altezza del piano di calpestio ed alla tipologia, i veicoli si distinguono in:

- Rialzato = - interurbano, con accessi a due o tre gradini, pianale ad un massimo di 87 cm;
- Ribassato parzialmente = - suburbano con almeno un accesso ad un gradino (attrezzato con scivolo per sedia a ruote) con esclusione di gradino trasversale sul corridoio,  
- interurbano con almeno un accesso ad un gradino (attrezzato con scivolo per sedia a ruote) con gradino trasversale sul corridoio;
- Ribassato totalmente = - autobus con tutti gli accessi ad un gradino,  
- interurbano due piani: parte posteriore (inferiore) allestita con posti a sedere.

## ***5. Aerazione e riscaldamento.***

Ogni autobus dovrà essere fornito:

- di un efficace impianto di riscaldamento a servizio dell'autista e dei passeggeri;
- di un efficace sistema di aria condizionata o climatizzazione dell'intero volume del veicolo;
- di due botole di aerazione a soffitto (una per i veicoli fino a 8 m.).

## ***6. Livelli di rumorosità.***

Ogni autobus deve garantire i seguenti livelli massimi di rumorosità:

- rumorosità esterna con riferimento alla Direttiva CEE 92/97:
  - 79 dB per motori di potenza uguale o superiore a 150 KW
  - 77 dB per motori di potenza inferiore a 150 KW
- rumorosità interna con riferimento alla norma CUNA 504.02:
  - 72 dB risultante dalla media delle 3 rilevazioni anteriore, centrale, posteriore.

Tabella "1": Entità del finanziamento regionale per tipologie di autobus diesel per acquisti nell'anno 2004

Tipologia	(Importi in €)		
	Rialzato (87 cm.)	Ribassato parzialmente	Ribassato totalmente
<i>- urbano/suburbano</i>			
corto	n.p.	71.000,00	73.000,00
medio	n.p.	83.000,00	88.000,00
mediano	n.p.	87.000,00	94.000,00
normale	n.p.	91.000,00	99.000,00
lungo	n.p.	97.000,00	105.000,00
superlungo	n.p.	115.000,00	123.000,00
snodato	n.p.	157.000,00	166.000,00
due piani	n.p.	n.p.	168.000,00
<i>- interurbano</i>			
corto	46.000,00	48.000,00	54.000,00
medio	75.000,00	83.000,00	91.000,00
mediano	85.000,00	88.000,00	94.000,00
normale	86.000,00	92.000,00	97.000,00
lungo	94.000,00	97.000,00	108.000,00
superlungo	112.000,00	120.000,00	128.000,00
snodato	n.p.	160.000,00	168.000,00
due piani	n.p.	157.000,00	168.000,00

Nota : - n.p. = non previsto,

- per le terminologie utilizzate in tabella vedi definizioni nel precedente punto 4 (Caratteristiche dimensionali degli autobus da finanziare)

Per gli acquisti successivi all'anno 2004, gli importi sopra indicati potranno essere aumentati in misura non superiore al 50% del tasso di inflazione programmata.

La quota del contributo regionale per l'acquisto di autobus a metano, GPL, idrogeno o ibridi/elettrici è pari a quella indicata nell'art. 7 del presente Accordo, riferita al costo di acquisto dei mezzi a seguito di apposita gara per la relativa fornitura, fermo restando la verifica da parte della Regione della congruità della spesa prevista all'art. 9, comma 12.