



ACaMIR

Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

Piano Regionale degli Investimenti in nuovi autobus

Aggiornamento delle linee guida di cui alla DGR 255/2016
per l'assegnazione degli autobus alle imprese esercenti
servizi di TPL

Art. 1 Premessa ed obiettivi

Il presente documento aggiorna le "Linee guida per l'attuazione del Programma Generale di Investimento 2015/2019" approvate con DGR n. 255 del 07.06.2016 e ss.mm.ii., in coerenza con la strategia sottesa al nuovo piano di acquisto approvato con la DGR n. 267 del 08.05.2018 e tendo conto degli indirizzi della DGR n. 597 del 25.09.2018, e reca principi e modalità da seguire nel perfezionamento delle procedure per l'assegnazione del materiale rotabile su gomma di cui al nuovo piano.

Con la DGR n. 267 del 08.05.2018 la Giunta Regionale stabilisce che il materiale rotabile acquistato con i fondi di cui al nuovo piano di investimento dovrà essere di proprietà regionale, reso disponibile alle aziende esercenti servizi TPL su basi non discriminatorie e rinvia l'attuazione delle procedure per l'assegnazione del materiale rotabile su gomma di cui al nuovo piano, alle linee guida individuate con DGR n. 255/2016, dando mandato alla Direzione Generale per la Mobilità, previa istruttoria dell'ACaMIR, di adottare gli eventuali adeguamenti ed aggiornamenti che si dovessero rendere necessari ai fini applicativi.

Con DGR n. 597 del 25.09.2018 sono stati individuati i criteri per l'assegnazione del materiale rotabile su gomma ai lotti del Bacino unico regionale, già definiti in sede di Comitato di indirizzo e monitoraggio TPL del 17 settembre 2018, che vengono recepiti e riportati ad integrazione del presente aggiornamento alle linee guida di cui alla DGR n. 255/2016.

Art. 2 Ambiti

Le presenti linee guida individuano gli ambiti all'interno dei quali definire e delimitare le grandezze più significative ed in particolare:

- criteri di ripartizione dei nuovi acquisti in materiale rotabile su gomma, sui lotti del Bacino Unico Regionale;
- requisiti di partecipazione;
- condizioni di cessione del materiale rotabile;
- procedura di assegnazione alle varie aziende;
- indicatori, criteri e punteggi da utilizzare per determinare graduatorie di merito per l'assegnazione.

Art. 2.1 Criteri di ripartizione dei nuovi acquisti in materiale rotabile su gomma, sui lotti del Bacino Unico Regionale

Coerentemente con quanto riportato nella DGR n. 597/2018, gli autobus di cui all'allegato 2 del piano di investimenti approvato con DGR n. 267/2018 e successivi nuovi acquisti regionali di autobus saranno ripartiti, previa istruttoria tecnica di ACaMIR, tra i lotti del Bacino Unico Regionale, in termini numerici, sulla base della produzione chilometrica dei servizi su gomma di ciascun lotto (indicata nei documenti di programmazione regionale) corretta in funzione dell'età media del parco veicolare e della velocità commerciale di ciascun lotto. La definizione delle singole tipologie di autobus per ciascun lotto, terrà conto delle caratteristiche dei servizi di TPL, delle caratteristiche tecniche generali dell'attuale parco veicolare (lunghezza, larghezza, pianale, alimentazione, ecc), del fabbisogno aziendale.

Art. 3 Requisiti di partecipazione

Con riferimento a lotti omogenei di autobus da assegnare, ed in particolare agli ambiti territoriali di utilizzo (urbano, extraurbano) ed eventualmente a particolarità inerenti i percorsi dei servizi (centri storici, autostrade, ecc...), le imprese di trasporto dovranno dimostrare di esercire servizi congruenti con la tipologia di autobus da assegnare.

Oltre a tale criterio qualitativo, deducibile in generale dai contratti di servizio, sarà possibile introdurre requisiti quantitativi minimi inerenti la produzione del servizio, allo scopo di rinnovare prioritariamente i parchi veicolari per quelle linee e quei servizi che, rispetto all'ambito territoriale di utilizzo, presentano una produzione unitaria maggiore

Art. 4 Condizioni di cessione e di manutenzione del materiale

Gli autobus saranno ceduti alle imprese che si impegnano a soddisfare una quota di cofinanziamento equivalente (QCE) pari al 25% dell'importo di acquisto degli stessi (IVA esclusa).

Per il calcolo della QCE, dall'importo di acquisto dell'autobus non potranno essere decurtate, in alcun modo, somme riconducibili ad allestimenti opzionali.

Il valore massimo di acquisto dell'autobus che sarà considerato ai fini del calcolo della QCE è di € 300.000 (oltre IVA).

Gli autobus saranno ceduti alle imprese a titolo di usufrutto oneroso con una durata dell'usufrutto non superiore ai 10 anni. Questi ultimi rappresentano la vita utile del mezzo considerata per il calcolo della QCE.

Al termine dei 10 anni le imprese hanno la facoltà di riscattare gli autobus versando una quota calcolata nell'ambito del QCE. Per comodità di calcolo l'importo della rata di usufrutto sarà commisurato al valore di acquisto dell'autobus e potrà essere variabile nel corso degli anni.

La determinazione delle singole variabili (anni/importo rata, importo rata, riscatto) sarà calcolata tenendo conto della suddetta condizione:

$$QCE = \frac{VAN (autobus)}{valore_acquisto (autobus)} = 25\%$$

Dove:

$$VAN (autobus) = \frac{valore_riscatto}{(1 + tasso_interesse)^{10}} + \sum_{i=1}^{10} \frac{valore_usufrutto (i)}{(1 + tasso_interesse)^i}$$

E dove il "tasso_interesse" è pari al rendimento lordo dell'investimento istituzionale in BTP per una durata pari alla vita utile dell'autobus (10 anni). Nella stesura dei disciplinari per l'attribuzione si terrà conto dell'ultima asta del Ministero del Tesoro.

Il versamento della rata annuale potrà essere fatto direttamente dall'impresa o mediante la cessione del credito, a favore della Regione, relativa ai contratti di servizio.

Nei provvedimenti attuativi (disciplinari, bandi, schemi di contratto) saranno disciplinate, altresì, le forme di garanzia da parte della Regione rispetto al pagamento dell'usufrutto ed al mantenimento delle normali condizioni di uso del mezzo.

A tal proposito l'impresa si impegnerà al mantenimento del mezzo provvedendo sia alla manutenzione ordinaria e programmata, sia a quella straordinaria.

Art. 5 Procedura di assegnazione alle aziende

Qualora i servizi relativi ad uno dei lotti del Bacino Unico siano eserciti da una sola azienda, l'assegnazione degli autobus all'azienda è univoca. Nel caso in cui vi siano più aziende concorrenti che eserciscono i servizi del medesimo lotto, l'assegnazione degli autobus sarà effettuata seguendo le indicazioni di seguito riportate.

Nella procedura di assegnazione degli autobus, per consentire una distribuzione ad un numero più ampio possibile di imprese, si dovranno stabilire:

- tetti massimi di assegnazione;
- tetti relativi di assegnazioni rispetto a lotti omogenei ed alle flotte delle singole aziende;
- procedure iterative con tetti intermedi di assegnazione;
- adeguati meccanismi di turn over che tengano conto delle assegnazioni già effettuate.

In via sussidiaria gli autobus potranno essere assegnati anche in deroga ai punti precedenti.

Nel caso in cui gli autobus destinati ad uno specifico lotto non vengano completamente assegnati, è possibile prevedere una redistribuzione degli autobus sugli altri lotti.

Art. 6 Indicatori, criteri e punteggi da utilizzare per determinare graduatorie di merito per l'assegnazione alle aziende all'interno del medesimo lotto del Bacino Unico Regionale

In analogia alle modalità di ripartizione del fondo nazionale destinato al rinnovo dei parchi automobilistici a loro volta destinati al TPL su gomma, nel disciplinare l'attribuzione degli autobus alle imprese della regione Campania si terrà conto dei seguenti criteri:

- a) migliore rapporto tra passeggeri trasportati e posto/km prodotti o indicatori della stessa tipologia (con riferimento ai dati aziendali);
- b) condizioni di vetustà nonché classe di inquinamento degli attuali parchi veicolari;
- c) bus/km prodotti o, in alternativa, posti/km prodotti o numero bus utilizzati per la produzione dei servizi.

I tre criteri suddetti sono relativi, rispettivamente, all'ambito dell'efficienza, dell'inquinamento e dell'efficacia dell'impresa: gli indicatori numerici del criterio dovranno tenere conto della natura del criterio, dei dati disponibili per la concreta applicabilità e del contesto regionale di riferimento.

Nei criteri di assegnazione si dovrà, inoltre, tener conto dei vincoli normativi sulle classi di inquinamento che impongono divieti di circolazione con tempistiche definite per determinate categorie di veicoli.

Il peso relativo del punteggio associato al singolo criterio dovrà essere compreso tra il 20% ed il 50% del peso complessivo dei tre criteri.



ACaMIR

Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

La legge di distribuzione dei punteggi per il singolo criterio sarà definita, senza limitazioni sulla sua tipologia, per ogni singola procedura.

Per il calcolo dei punteggi relativi a ciascun indicatore si dovranno considerare solo autobus con regolare revisione ed assicurazione in corso di validità alla data di pubblicazione della procedura.

Sarà prevista la forma dell'autocertificazione da parte dell'impresa salvo verifiche di dettaglio, rispetto a tutte le fonti ufficiali disponibili, da parte del soggetto attuatore della procedura.