

REPUBBLICA ITALIANA

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO

PARTE PRIMA - PARTE SECONDA

Roma, 10 maggio 2003

Si pubblica normalmente il 10, 20 e 30 di ogni mese  
Registrazione Tribunale di Roma n. 569/1956

DIREZIONE REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE - VIA CRISTOFORO COLOMBO, 212 - 00147 ROMA

IL BOLLETTINO UFFICIALE si pubblica a Roma in due distinti fascicoli:

- 1) la Parte I (Atti della Regione) e la Parte II (Atti dello Stato e della U.E.)
- 2) la Parte III (Avvisi e concorsi)

**Modalità di abbonamento e punti vendita:**

L'abbonamento al fascicoli del Bollettino Ufficiale si effettua secondo le modalità e le condizioni specificate in appendice e mediante versamento dell'importo, esclusivamente sul c/c postale n. 42759001 intestato a Regione Lazio abbonamento annuale o semestrale alla Parte I e II; alla parte III; alle parti I, II e III al Bollettino Ufficiale. Per informazioni rivolgersi alla Regione Lazio - Servizio Promulgazione e Pubblicazione, Tel. 06-51685371 - 06-51685116/18.

Il Bollettino Ufficiale della Regione Lazio è ora consultabile anche in via telematica tramite Internet accedendo al sito [www.regione.lazio.it](http://www.regione.lazio.it)

Il Bollettino Ufficiale può essere visualizzato e/o stampato sia in forma testuale che grafica.

Gli utenti sono assistiti da un servizio di "help" telefonico (06-85084200).

Da Gennaio 2001 l'accesso alla consultazione del Bollettino in via telematica tramite INTERNET è gratuito al pubblico.

Si rinvia ugualmente all'appendice per le informazioni relative ai punti vendita dei fascicoli del Bollettino Ufficiale.

## S O M M A R I O

## PARTE I

## LEGGI REGIONALI

LEGGI REGIONALI 18 aprile 2003, n. 11.

Promozione e valorizzazione dei bacini lacustri ... Pag. 6

LEGGI REGIONALI 18 aprile 2003, n. 12.

Istituzione del Consiglio regionale dell'economia e del lavoro. Modifiche alla legge regionale 6 agosto 1999, n. 14 (Organizzazione delle funzioni a livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo) Pag. 9

## ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 21 febbraio 2003, n. 123.

Comune di Ferelle (FR). Piano regolatore generale. (Deliberazione consiliare n. 66 del 6 dicembre 1996) Pag. 13

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 14 marzo 2003, n. 217.

Rettifica ed integrazioni DGR n. 288 dell'8 marzo 2002, concernente legge regionale 18 luglio 1999 n. 33, e successive modifiche: disciplina relativa al settore commercio, art. 32, cc. e 23 «Comuni e località a prevalente economia turistica e città d'arte» ... Pag. 36

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 21 marzo 2003, n. 235.

Legge regionale 41/97 e successiva modifica. Legge regionale 6/99, n. 6, art. 60. Integrazione Albo degli Istituti Culturali regionali 2002-2004 ... Pag. 37

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 21 marzo 2003, n. 259.

Legge 18 giugno 1998 n. 194, D.M. 17 maggio 2001. Approvazione del progetto di intervento, nonché dei criteri per la destinazione, la ripartizione e l'attribuzione delle risorse finalizzate all'acquisto di mezzi da destinare al trasporto pubblico locale ... Pag. 38

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 marzo 2003, n. 267.

Rettifica documento tecnico allegato alla deliberazione della Giunta regionale n. 34 del 24 gennaio 2003 ... Pag. 46

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 marzo 2003, n. 276.

Legge regionale 3 settembre 2002, n. 30 «Ordinamento degli enti regionali operanti in materia di edilizia residenziale pubblica». Art. 17, comma 3, lettera b.3): ripartizione e attribuzione del personale, dei beni patrimoniali e di tutti i rapporti attivi e passivi dell'LA.C.P. di Roma alle aziende del Comune di Roma, della Provincia di Roma e del comprensorio di Civitavecchia ... Pag. 47

# GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

\*\*\*\*\*

21 MAR. 2003

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL \_\_\_\_\_

21 MAR. 2003

ADDI' NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, IN VIA CRISTOFORO COLOMBO, 212-  
ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE, COSI' COSTITUITA:

STORACE	Francesco	Presidente	GARGANO	Giulio	Assessore
SIMEONI	Giorgio	Vice Presidente	IANNARILLI	Antonello	"
ARACRI	Francesco	Assessore	ROBLOTTA	Donato	"
AUGELLO	Andrea	"	SAPONARO	Francesco	"
CIARAMELLETTI	Luigi	"	SARACENI	Vincenzo Maria	"
DIONISI	Arnando	"	VERZASCHI	Marco	"
FORMISANO	Anna Teresa	"			

ASSISTE IL SEGRETARIO Tommaso NARDINI  
.....OMISSIS

ASSENTI:

AUGELLO-FORMISANO.

DELIBERAZIONE N. -259-

OGGETTO: \_\_\_\_\_ Legge 18 giugno 1998 n. 194 - D.M. 17 maggio  
2001 - approvazione del progetto di intervento, nonché dei criteri per la determinazione, la  
ripartizione e l'attribuzione delle risorse finalizzate all'acquisto di mezzi da destinare al trasporto pubblico  
locale.



OGGETTO: Legge 18 giugno 1998 n.- 194 - D.M. 17 maggio 2001 - approvazione del progetto di intervento, nonché dei criteri per la determinazione, la ripartizione e l'attribuzione delle risorse finalizzate all'acquisto di mezzi da destinare al trasporto pubblico locale.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore ai Trasporti e Lavori Pubblici ;

VISTI:

la legge 10 aprile 1981 n. 151;  
 il decreto legislativo del 24 luglio 1992, n. 358 - Testo unico delle disposizioni in materia di appalti pubblici, di forniture, in attuazione della direttiva 77/62/CEE e 88/295/CEE;  
 la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante nuove norme sul procedimento amministrativo;  
 il decreto legislativo 8 agosto 1994, n. 490 concernente "Disposizioni attuative della legge 17 gennaio 1994, n. 47, in materia di comunicazioni e certificazioni previste dalla normativa antimafia;  
 il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 573 - Regolamento recante norme per l'aggiudicazione di appalti di pubbliche forniture di valore inferiore alla soglia comunitaria;  
 il decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalto nei settori esclusi;  
 la legge 31 dicembre 1996, n. 675 tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali;  
 la legge n. 676 del 31 dicembre 1996 "Delega al Governo in materia di tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali";  
 il decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 135 "Disposizioni integrative della legge 31 dicembre 1996, n. 675, sul trattamento di dati sensibili da parte dei soggetti pubblici";  
 il D.lgs 19 novembre 1997 n. 422 e successive modificazioni ed integrazioni;  
 la L. 18 giugno 1998, n. 194, recante "Interventi nel settore dei trasporti";  
 l'articolo 54 della legge 23 dicembre 1999, n. 488;  
 l'articolo 144 della legge 23 dicembre 2000, n. 388;  
 il decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica n. 3158 del 20 ottobre 1998;  
 il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 17 maggio 2001, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 14/09/2001, n. 214 serie generale parte I;  
 la Legge dicembre 2002, n.289 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)";  
 le leggi regionali n. 45 del 22 settembre 1982 e n. 48 del 26 agosto 1988;  
 la legge regionale del 22/10/93, n. 57 recante norme generali per lo svolgimento del procedimento amministrativo, l'esercizio del diritto di accesso ai documenti amministrativi e la migliore funzionalità dell'attività amministrativa;  
 la legge regionale 16 luglio 1998 n. 30 che detta norme sul trasporto pubblico locale;  
 la legge regionale del 19/12/2001, n. 35 ed in particolare l'art. 2;  
 la legge regionale del 16/04/02, n. 8 ed in particolare l'art. 44;  
 la legge regionale del 16/04/02, n. 9 con la quale è stato approvato il bilancio regionale 2002;  
 il regolamento regionale n. 1 del 6 settembre 2002 recante norme di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale.

PREMESSO

- a) che l'art. 16 della L.R. 30/98 prevede che la Giunta regionale predisponga gli investimenti distinti in base alle infrastrutture da realizzare ed ai mezzi di trasporto pubblico e relative attrezzature e beni strumentali da acquistare;

b) che per quanto riguarda i mezzi di trasporto, il comma 3 del citato art. 16 della L.R. 30/98 prevede che la Giunta regionale, previa intesa con le province e il Comune di Roma, approvi specifici piani di intervento contenenti:

1. l'individuazione della tipologia dei mezzi ed attrezzature per i servizi nella Regione, nelle province e nei comuni;
2. le risorse finanziarie necessarie e la loro fonte di finanziamento;
3. i soggetti assegnatari.

c) che la L. 8 giugno 1998, n. 194 recante "interventi nel settore dei trasporti", all'art. 2 comma 5, autorizza le regioni a contrarre mutui quindicennali o a porre in essere altre operazioni finanziarie finalizzate all'erogazione di contributi per la sostituzione di autobus destinati al Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.), e che la stessa legge è stata rifinanziata con le leggi n. 448/99 e n. 388/2000;

d) che, in attuazione delle suddette norme finanziarie, con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro del 17 maggio 2001, i contributi previsti dall'art. 54, comma 11, della legge 23 dicembre 1999 n. 488 e quelli di cui all'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 sono stati ripartiti tra le regioni a statuto ordinario;

e) che alla Regione Lazio è stata attribuito quale contributo quindicennale, l'importo di L. 9.284.190.000 per il 2001, di L. 12.748.440.000 per il 2002 e di L. 4.157.100.000 per il 2003, destinati all'ammortamento degli oneri derivanti dalle operazioni finanziarie di cui alla precedente lettera c);

f) che per quanto riguarda le risorse finanziarie disponibili per le finalità in epigrafe le stesse ammontano a complessivi € 137.130.631,15 stanziati sul cap. D44108 del bilancio regionale 2003;

g) che il comma 4 dell'art. 16 della L.R. 30/98 prevede che la Regione, ai fini del raggiungimento dell'intesa di cui al comma 3 del medesimo art. 16, convochi una apposita conferenza di servizi ex art. 14 e seguenti della legge 241/1990 e successive modificazioni;

h) che la Conferenza di servizi in questione si è svolta in data 8 e 29 ottobre 2002 presso la sede dell'Assessorato regionale ai Trasporti e Lavori Pubblici;

i) che la Conferenza ha raggiunto a maggioranza l'intesa relativa al "Progetto di intervento nel settore dei Trasporti: ripartizione delle risorse stanziata dalla L. 194/98, finalizzate all'acquisto di mezzi da destinare al T.P.L.", [Allegati A) e B)];

j) che, sulla base dell'intesa, occorre definire gli interventi finanziabili, la ripartizione delle risorse e i criteri per la determinazione ed attribuzione dei contributi ai singoli beneficiari, secondo le modalità sotto indicate:

1. il 95% delle risorse disponibili, per un complessivo importo di € 130.274.099,59 è utilizzato per le finalità di cui al n. 1) dell'art. 11, comma 4 della L. 151/1981 e di cui ai commi 5° e 6° dell'art 2 della L. 194/98 per acquisto autobus;
2. il 5% delle risorse disponibili corrispondenti ad € 6.856.531,56, è destinato al finanziamento per l'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e sviluppare il T.P.L., ai sensi del comma 7 dell'art. 2° della citata L. 194/98;
3. l'importo di € 130.274.099,59 è ripartito fra i soggetti aventi diritto secondo le seguenti percentuali:
 

3.1) ATAC s.p.a.	- 40%	corrispondente ad € 52.109.639,83;
3.2) CO.TRA.L. s.p.a.	- 40%	corrispondente ad € 52.109.639,83;
3.3) COMUNI ed altre AZIENDE	- 20%	corrispondente ad € 26.054.819,93;

k) che per i servizi urbani nei comuni con popolazione residente superiore a 30 mila abitanti almeno il 40% delle risorse di cui al punto 3.3 della lettera j) è destinato all'acquisto di autobus integralmente elettrici ovvero filobus, il 20% all'acquisto di autobus ibridi ed a basso impatto ambientale (metano, GPL), il residuo 40% all'acquisto di autobus in sostituzione di quelli da rottamare aventi almeno 15 anni di vetustà alla data del 31/12/2001. Nei comuni con caratteristiche orografiche tali da non consentire l'utilizzo di autobus integralmente elettrici, le risorse destinate a tale finalità possono essere utilizzate per finanziare l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale, ibridi ovvero convenzionali. Relativamente all'impiego dei mezzi elettrici, inoltre, l'erogazione del

contributo è subordinato alla dichiarazione dell'ente affidante, che l'utilizzo degli stessi è compatibile con le caratteristiche orografiche del territorio, in caso contrario, la quota parte di finanziamento per l'acquisto di autobus interamente elettrici è utilizzata per l'acquisto di autobus ibridi ovvero a basso impatto ambientale; qualora l'entità del finanziamento non consenta l'applicazione del criterio relativo alla ripartizione del contributo di cui alla presente lettera, i soggetti beneficiari possono chiedere di destinare il contributo all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale ovvero convenzionali;

- l) che per quanto concerne l'ATAC S.p.A., tenuto conto delle osservazioni del Comune di Roma e della successiva nota della medesima amministrazione protocollo n. 011399/2E/04 del 24 gennaio 2003, il 70% del contributo di cui al punto 3.1 della lettera j) e delle risorse aggiuntive derivanti da fondi non utilizzati dall'ATAC per finanziamenti concessi con le deliberazioni della Giunta regionale nn. 13622/1991 e 6187/92, ai sensi delle L.R. nn. 48/1988 e 1/1991, come specificato nel verbale di intesa del 29.10. 2002, sono destinati al finanziamento per l'acquisto di filobus da impiegare sulla rete urbana del comune medesimo, il restante 30% delle risorse sono destinate all'acquisto di autobus convenzionali;
- m) che relativamente alle risorse aggiuntive di cui alla lettera l) si procederà, con successivo provvedimento, alla loro determinazione ed erogazione in favore dell'ATAC S.p.A., come indicato nel verbale di intesa di cui sopra;
- n) che il contributo per l'acquisto degli autobus è subordinato alla rottamazione degli autobus con oltre 15 anni di vetustà alla data del 31 dicembre 2001, ad eccezione dell'acquisto degli autobus integralmente elettrici, ibridi ed a basso impatto ambientale;
- o) che la Regione ai fini della rottamazione può autorizzare l'esportazione degli autobus vetusti in paesi extracomunitari da destinarsi alla cooperazione senza fini di lucro;
- p) che gli autobus utilizzati sui servizi urbani devono essere dotati di climatizzatore, di pedane ed elevatore meccanici o elettrici per disabili, dell'aggancio interno per la carrozzina e di pianale ribassato, ad eccezione degli autobus fino a metri 8;
- q) che gli autobus interurbani compresi quelli acquistati dalla CO.TRA.L. S.p.A. devono essere dotati di climatizzatore, nonché nella misura del 10% di quelli finanziati di pedane ed elevatori per disabili con aggancio interno per la carrozzina;
- r) per gli autobus interurbani, per acquisti inferiori a cinque, è escluso l'obbligo di installazione delle pedane ed elevatori per disabili. In caso di acquisto fino a dieci autobus almeno un autobus deve possedere le caratteristiche anzidette per il trasporto di disabili;
- s) che per gli autobus adibiti ai servizi interregionali possono essere finanziati anche quelli da destinare a riserva;
- t) che i soggetti beneficiari del contributo sopra la soglia comunitaria di € 400.000,00 per l'acquisto dei mezzi finanziati devono effettuare procedure di gara ai sensi del decreto legislativo n. 158/1995. Le procedure di gara utilizzabili sono quelle di cui agli articoli 11 e 12, comma 2, lett. b) e comma 3, lett. b) del d.lgs. 158/1995 e dell'art. 24, comma 1, lett. b) per quanto concerne i criteri per l'aggiudicazione;
- u) che i soggetti beneficiari del contributo sotto la soglia comunitaria di € 400.000,00 per l'acquisto dei mezzi finanziati devono effettuare le procedure di gara in base ai principi di cui al d. lgs 158/1995;
- v) che i soggetti beneficiari del contributo sotto la soglia di € 50.000,00 per l'acquisto dei mezzi finanziati possono effettuare le gare mediante procedura negoziata con scelta del prezzo più basso, con comparazione di almeno tre offerte;
- w) che le aziende che esercitano il T.P.L. attraverso A.T.I., ai fini della ripartizione del contributo, devono, inoltre, indicare il numero dei chilometri esercitati da ciascuno dei soggetti partecipanti;
- x) che i soggetti beneficiari del contributo devono integrare le previsioni del comma 4° dell'art.7 della L.R. 45/1982, con un ulteriore atto di impegno da presentare alla Regione con il quale, in caso di distruzione o depauperamento del mezzo finanziato prima che sia decorso termine di cui all'art. 10 della L.R. 45/82, si obbligano a ripristinarlo o a sostituirlo con mezzo idoneo di analogo

6

valore oppure a restituire il contributo di acquisto ricevuto dalla Regione Lazio. In caso di sostituzione del mezzo con altro idoneo, le dichiarazioni di cui all'art. 10 della L.R. 45/82 dovranno essere iscritte sul certificato di proprietà del nuovo autobus;



y) che il contributo massimo concedibile relativamente ad ogni autobus sia ad alimentazione convenzionale acquistato in sostituzione di mezzi vetusti sia per l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale copre fino al 95% del prezzo di aggiudicazione, al netto dell'IVA e degli oneri di immatricolazione e trasporto, fermo restando che resta a carico del beneficiario ogni altro onere aggiuntivo, comprese le spese per il collaudo tecnico-amministrativo dei mezzi acquistati;

z) che con successivo provvedimento si provvederà alla predisposizione del piano di riparto, in favore dei soggetti di cui alla lettera j) numero 3.3 del contributo di € 26.054.819,92, secondo i seguenti criteri:

- 1. sono utilizzate le percorrenze chilometriche previste dai singoli contratti di servizio oltre quelli aggiuntivi svolti per il T.P.L. o comunque affidati alla data del 30 agosto 2002 ad esclusione di quelle svolte per il servizio esclusivamente scolastico, di quelle espletate per il servizio di gran turismo e di quelle esercitate con mezzi forniti dal soggetto affidante;
- 2. si provvede a determinare la quota di contributo legata alla vetustà del parco autobus di ogni singola gestione istante, secondo la formula:

$$\frac{\alpha \cdot \delta \cdot \pi}{\beta \cdot 2}$$

3. Gli elementi per il calcolo della quota del contributo sono:

- $\alpha$  - chilometraggio di cui alla lettera z) punto 1) relativo ad ogni singola azienda;
- $\beta$  - chilometraggio totale relativo a tutte le aziende istanti per i soli comuni o linee per i quali abbiano proposto istanza;
- $\delta$  = coefficiente di vetustà aziendale determinato dal rapporto tra il parco aziendale ammissibile a finanziamento ed il parco teorico aziendale;

3.1 il parco teorico aziendale è dato dal rapporto tra  $\alpha$  e 40.000 Km. (percorrenza teorica media annua ottimale di un autobus urbano). Tale valore è arrotondato all'unità superiore per i punti decimali maggiori dello 0,50;

3.2 il parco aziendale ammissibile a finanziamento è formato dal numero dei veicoli non vetusti in possesso del singolo gestore al quale va sommato quello degli autobus vetusti fino alla concorrenza del numero degli autobus costituenti il parco teorico. Il parco è determinato sulla base delle dichiarazioni rese dalle aziende a seguito della richiesta della Direzione Regionale Trasporti n. 6736 del 9 ottobre 2002. Sono esclusi dal parco ammissibile:

- 3.2.1) gli autobus vetusti acquistati dopo la data del 31/12/2001 o privi di revisione effettuata nell'arco del biennio 2001/2002;
- 3.2.2) gli autobus vetusti non destinati all'uso esclusivo per il servizio di linea di T.P.L. ad offerta indifferenziata nella Regione Lazio;
- 3.2.3) gli autobus vetusti immatricolati esclusivamente per il servizio di scuolabus ovvero di gran turismo;

$\pi$  = ammontare del fondo da ripartire;

4. quantificata la quota del contributo attribuibile in base ai criteri di cui al punto 3), si provvede a determinare ed a ripartire le disponibilità residue. Tale ripartizione è effettuata con il criterio fondato sulle percorrenze chilometriche, relativamente ad ogni singola gestione istante, secondo la seguente formula:

$$\frac{(a) \cdot (c)}{(b)}$$

Handwritten signature or mark at the bottom left.

Handwritten mark at the bottom right.

- (a)= il chilometraggio previsto di cui alla lettera z) punto 1 relativamente ad ogni singola azienda;
- (b)= il chilometraggio totale relativo a tutte le aziende istanti;
- (c)= le disponibilità residue conseguenti alla ripartizione effettuata ai fini della determinazione del contributo di vetustà.

5. i mezzi acquistati con il contributo regionale, devono essere posti in servizio nei comuni nei quali sono impiegati i mezzi vetusti sostituiti risultanti dalla carta di circolazione ovvero tenendo conto delle eventuali autorizzazioni degli enti affidanti denominati "allegati A";

6. il finanziamento all'acquisto degli autobus di tipologia interurbana ovvero suburbana è ammesso qualora detti mezzi vengano impiegati su linee individuate nel contratto di servizio come "interurbane";

- aa) l'erogazione del contributo per l'acquisto degli autobus ad alimentazione convenzionale è subordinata alla presentazione dei documenti comprovanti la rottamazione presso soggetti autorizzati, ai sensi della normativa vigente, dei mezzi vetusti sostituibili, ferma restando l'applicazione di quanto altro previsto dalle norme vigenti e dall'art. 6 della L.R. 48/88. Qualora alla data di erogazione del contributo i mezzi vetusti, indicati dalle aziende nelle dichiarazioni rese a seguito della richiesta della Direzione Regionale Trasporti Protocollo n. 6736 del 9 ottobre 2002 non siano più in esercizio e in proprietà delle singole gestioni, la Regione provvederà alla rideterminazione del contributo ed all'eventuale recupero dello stesso;
- bb) qualora l'ammontare del contributo attribuito non fosse sufficiente all'acquisto di almeno un autobus l'azienda ha facoltà di fruirne integrandone la spesa di acquisto;
- cc) qualora il contributo residuo rispetto a quello concesso all'azienda non fosse utilizzabile in quanto insufficiente all'acquisto di un ulteriore mezzo, l'azienda ha facoltà di fruirne integrandone la spesa d'acquisto.
- dd) qualora i soggetti beneficiari non avviano le procedure per l'utilizzazione dei contributi concessi entro sei mesi dalla data di pubblicazione del provvedimento di assegnazione dei contributi, gli stessi possono essere revocati dalla Regione e riassegnati in base ai criteri di cui alla presente deliberazione;
- ee) le economie derivanti dai ribassi d'asta di gara sono utilizzati da parte dei beneficiari, salvo rinuncia da comunicarsi entro 60 giorni dalla data di aggiudicazione della gara, per l'acquisto di ulteriori autobus da adibire al T.P.L. secondo le condizioni indicate nella presente deliberazione;

all'unanimità



259 2.10.2002

## DELIBERA

di approvare le premesse che formano parte integrante della presente deliberazione;

di approvare il progetto di intervento come definito dal verbale di intesa della Conferenza di servizi del 29 ottobre 2002 [Allegati A) e B)];

di destinare, attribuire e ripartire le risorse finanziarie disponibili come specificate in premessa secondo le modalità sotto indicate:

a) il 95% delle risorse finanziarie disponibili, corrispondenti ad € 130.274.099,59 sono riservate al finanziamento dell'acquisto di nuovi autobus ad alimentazione convenzionale e non, da utilizzare per il servizio di T.P.L. di linea indifferenziato nella Regione Lazio o per il servizio interregionale di competenza della stessa Regione Lazio, in ottemperanza a quanto previsto dai commi 5 e 6 dell'art 2 della citata L.194/98 ;

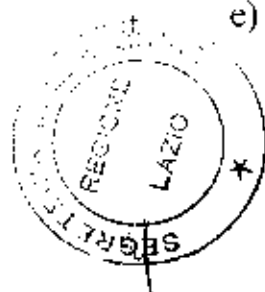
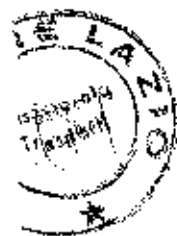
b) il 5% delle risorse finanziarie disponibili, corrispondenti ad € 6.856.531,56 sono riservate al finanziamento per l'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e sviluppare il T.P.L in ottemperanza a quanto previsto dal comma 7 dell'art. 2 della L. 194/98;

c) l'importo di € 130.274.099,59 è ripartito, secondo le seguenti percentuali:

ATAC s.pa.	40%, corrispondente ad € 52.109.639,83;
CO.TRA.L. s.p.a.	40%, corrispondente ad € 52.109.639,83;
COMUNI ed altre AZIENDE esercenti il T.P.L nel Lazio	20% corrispondente ad € 26.054.819,93;

d) per i servizi urbani nei comuni con popolazione residente superiore a 30 mila abitanti almeno il 40% delle risorse di cui al punto 3.3 della lettera j) è destinato all'acquisto di autobus integralmente elettrici ovvero filobus, il 20% all'acquisto di autobus ibridi ed a basso impatto ambientale (metano, GPL.), il residuo 40% all'acquisto di autobus in sostituzione di quelli da rottamare aventi almeno 15 anni di vetustà alla data del 31/12/2001. Nei comuni con caratteristiche orografiche tali da non consentire l'utilizzo di autobus integralmente elettrici, le risorse destinate a tale finalità possono essere utilizzate per finanziare l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale, ibridi ovvero convenzionali. Relativamente all'impiego dei mezzi elettrici, inoltre, l'erogazione del contributo è subordinato alla dichiarazione dell'ente affidante, che l'utilizzo degli stessi è compatibile con le caratteristiche orografiche del territorio, in caso contrario, la quota parte di finanziamento per l'acquisto di autobus integralmente elettrici è utilizzata per l'acquisto di autobus ibridi ovvero a basso impatto ambientale. Qualora l'entità del finanziamento non consenta l'applicazione del criterio di cui sopra relativo alla ripartizione del contributo, i soggetti beneficiari possono chiedere di destinare le risorse all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale ovvero convenzionali;

e) che per quanto concerne l'ATAC S.p.A., tenuto conto delle osservazioni del Comune di Roma e della successiva nota della medesima amministrazione protocollo n. 011399/2E/04 del 24 gennaio 2003, il 70% del contributo di cui al punto 3.1 della lettera j) e delle risorse aggiuntive derivanti da fondi non utilizzati dall'ATAC per finanziamenti concessi con le deliberazioni della Giunta regionale nn. 13622/1991 e 6187/92, ai sensi delle LL.RR. nn. 48/1988 e 1/1991, come specificato nel verbale di intesa del 29.10. 2002, sono destinati al finanziamento





per l'acquisto di filobus da impiegare sulla rete urbana del comune medesimo, il restante 30% delle risorse sono destinate all'acquisto di autobus convenzionali; relativamente alle risorse aggiuntive di cui alla presente lettera c) si procederà, con successivo provvedimento, alla loro determinazione ed erogazione in favore dell'ATAC S.p.A., come indicato nel verbale di intesa di cui sopra;

- f) che il contributo per l'acquisto degli autobus è subordinato alla rottamazione degli autobus con almeno 15 anni di vetustà alla data del 31 dicembre 2001, ad eccezione dell'acquisto degli autobus integralmente elettrici, ibridi ed a basso impatto ambientale;
- g) la Regione ai fini della rottamazione può autorizzare l'esportazione degli autobus vetusti in paesi extracomunitari da destinarsi alla cooperazione senza fini di lucro;
- h) gli autobus utilizzati sui servizi urbani devono essere dotati di climatizzatore, di pedane ed elevatore meccanici o elettrici per disabili, dell'aggancio interno per la carrozzina e di pianale ribassato, ad eccezione degli autobus fino a metri 8;
- i) gli autobus interurbani compresi quelli acquistati dalla CO.TRA.L. S.p.A. devono essere dotati di climatizzatore, nonché nella misura del 10% di quelli finanziati di pedane ed elevatori per disabili con aggancio interno per la carrozzina;
- j) per gli autobus interurbani, limitatamente ad acquisti inferiori a cinque mezzi, è escluso l'obbligo di installazione delle pedane ed elevatori per disabili. In caso di acquisti fino a dieci autobus almeno uno deve possedere le caratteristiche anzidette per il trasporto di disabili;
- k) per gli autobus adibiti ai servizi interregionali possono essere finanziati anche quelli da destinare a riserva di detto servizio di trasporto;
- l) i soggetti beneficiari del contributo sopra la soglia comunitaria di € 400.000,00 per l'acquisto dei mezzi finanziati devono effettuare procedure di gara ai sensi del decreto legislativo n. 158/1995. Le procedure di gara utilizzabili sono quelle di cui agli articoli 11 e 12, comma 2, lett. b) e comma 3, lett. b) del d.lgs. 158/1995 e dell'art. 24, comma 1, lett. b) per quanto concerne i criteri per l'aggiudicazione;
- m) i soggetti beneficiari del contributo sotto la soglia comunitaria di € 400.000,00 per l'acquisto dei mezzi finanziati devono effettuare le procedure di gara in base ai principi di cui al d. lgs 158/1995;
- n) i soggetti beneficiari del contributo sotto la soglia di € 50.000,00 per l'acquisto dei mezzi finanziati possono effettuare le gare mediante procedura negoziata con scelta del prezzo più basso, con comparazione di almeno tre offerte;
- o) le aziende che esercitano il T.P.L. attraverso Associazione Temporanea di Impresa, ai fini della ripartizione del contributo, devono, inoltre, indicare il numero dei chilometri svolti da ciascuno dei soggetti partecipanti;
- p) i soggetti beneficiari del contributo devono integrare le previsioni del comma 4° dell'art.7 della L.R. 45/1982, con un ulteriore atto di impegno da presentare alla Regione con il quale, in caso di distruzione o depauperamento del mezzo finanziato prima che sia decorso termine di cui all'art. 10 della L.R. 45/82, si obbligano a ripristinarlo o a sostituirlo con mezzo idoneo di analogo valore oppure a restituire il contributo di acquisto ricevuto dalla Regione Lazio. In caso di sostituzione del mezzo con altro idoneo, le dichiarazioni di cui all'art. 10 della L.R. 45/82 dovranno essere iscritte sul certificato di proprietà del nuovo autobus;
- q) che il contributo massimo concedibile relativamente ad ogni autobus sia ad alimentazione convenzionale acquistato in sostituzione di mezzi vetusti sia per l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale copre fino al 95% del prezzo di aggiudicazione, al netto dell'I.V.A. e degli oneri di immatricolazione e trasporto, fermo restando che resta a carico del beneficiario ogni altro onere aggiuntivo, comprese le spese per il collaudo tecnico-amministrativo dei mezzi



acquistati; con successivo provvedimento si provvederà alla predisposizione del piano di riparto, in favore dei soggetti di cui alla lettera j) numero 3.3 del contributo di € 26.054.819,92, secondo i criteri e le modalità di cui alla lettera z) della premessa;

- r) l'erogazione del contributo per l'acquisto degli autobus ad alimentazione convenzionale è subordinata alla presentazione dei documenti comprovanti la rottamazione presso soggetti autorizzati, ai sensi della normativa vigente, dei mezzi vetusti sostituibili, ferma restando l'applicazione di quanto altro previsto dalle norme vigenti e dall'art. 6 della L.R. 48/88. Qualora alla data di erogazione del contributo i mezzi vetusti, indicati dalle aziende nelle dichiarazioni rese a seguito della richiesta della Direzione Regionale Trasporti Protocollo n. 6736 del 9 ottobre 2002 non siano più in esercizio e in proprietà delle singole gestioni, la Regione provvederà alla rideterminazione del contributo ed all'eventuale recupero dello stesso;
- s) qualora l'ammontare del contributo attribuito non fosse sufficiente all'acquisto di almeno un autobus l'azienda ha facoltà di fruirne integrandone la spesa di acquisto;
- t) qualora il contributo residuo rispetto a quello concesso all'azienda non fosse utilizzabile in quanto insufficiente all'acquisto di un ulteriore mezzo, l'azienda ha facoltà di fruirne integrandone la spesa d'acquisto.
- u) qualora i soggetti beneficiari non avviano le procedure per l'utilizzazione dei contributi concessi entro sei mesi dalla data di pubblicazione del provvedimento di assegnazione dei contributi, gli stessi possono essere revocati dalla Regione e riassegnati in base ai criteri di cui alla presente deliberazione;
- v) le economiche derivanti dai ribassi d'asta di gara sono utilizzati da parte dei beneficiari, salvo rinuncia da comunicarsi entro 60 giorni dalla data di aggiudicazione della gara, per l'acquisto di ulteriori autobus da adibire al T.P.L. secondo le condizioni indicate nella presente deliberazione;
- w) la Direzione Regionale Trasporti provvede all'adozione ed alla pubblicazione degli atti per l'assegnazione e la ripartizione delle risorse in favore dei destinatari dei contributi ed a ogni ulteriore adempimento connesso;
- x) gli allegati alla presente deliberazione non sono pubblicati e sono visionabili presso la Direzione Regionale Trasporti;
- y) avverso la presente deliberazione ai sensi della legge regionale 22 ottobre 1993, n. 57 è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo del Lazio nel termine di 60 giorni ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni decorrenti dalla data di pubblicazione della presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione (B.U.R.).

La presente deliberazione è pubblicata sul B.U.R. .

IL PRESIDENTE: F.to Francesco STORACE  
IL SEGRETARIO: F.to Tommaso Nardini

24 MAR. 2003





VERBALE DI INTESA DEL 29 OTTOBRE 2002

Il giorno 29 ottobre 2002 alle ore 11,00 presso la sede dell'Assessorato ai Trasporti e Lavori Pubblici della Regione in Roma Via Capitan Bavastro, 108 si è tenuta la conferenza di servizi relativa al progetto per il finanziamento in favore delle aziende ed enti esercenti servizi di trasporto pubblico per il rinnovo degli autobus con oltre 15 anni di vetustà ai sensi della L.194/1998.

La conferenza è stata convocata con nota Prot. 3262/SP 18 ottobre 2002 in proseguimento della precedente seduta del 8 ottobre 2002.

Alla conferenza sono intervenuti:

l'Assessore ai Trasporti e Lavori Pubblici della Regione Avv. Francesco Aracri, in qualità di Presidente, giusta delega di cui al D.P.G.R. n. 436/2002 del 07/10/2002;

la Sig.ra Luciana Zaccari per la provincia di Frosinone, giusta delega Prot. 1259 del 24/10/2002;

l'Assessore ai Trasporti per la provincia di Viterbo Sig. Francesco Sterpa, giusta delega Prot. 426/INT del 28/10/2002;

l'Assessore ai Trasporti e Mobilità della provincia di Roma Sig. Mario Cacciotti e l'Ing. Giovanni Impecora, nella qualità di consulente tecnico, per la Provincia di Roma, giusta delega Prot. 152/P del 25 ottobre 2002;

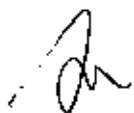
l'Arch Maurizio Fagioli per il Comune di Roma, giusta delega Prot. 35020 del 07/10/2002;

svolge le funzioni di segretario il funzionario regionale Sig.ra Fatima Petrilli.



*Ar*

Sono presenti altresì per la Regione Lazio, l'Ing. Alessandro D'Armini, direttore regionale della Direzione Trasporti, il Dott. Giuseppe Piras, dirigente dell'Area economica finanziaria, l'Avv. Aldo Basile, funzionario. Sono presenti quali uditori per il Comune di Roma l'Ing. Antonio Pendenza, per l'ATAC S.p.A. l'Ing. Giovanni Rovere. Il Dott. Piras, su incarico dell'Assessore Aracri, riepiloga quanto emerso nella precedente riunione a seguito della quale il Comune di Roma, con il parere, consegnato in copia ai presenti, ha meglio specificato le proprie posizioni. L'Architetto Fagioli illustra il contenuto del suddetto documento con particolare riferimento ai criteri riportati al punto 7) del progetto della Regione relativamente al riparto delle risorse tra ATAC e COTRAL. Al riguardo chiede che la ripartizione delle risorse venga effettuata attribuendo all'ATAC il 50% dell'intera disponibilità, riducendo contestualmente del 10% la somma attribuibile alla COTRAL. Chiede altresì che il Comune di Roma venga autorizzato ad impiegare il finanziamento di propria competenza per la realizzazione di un "sistema filoviario", comprensivo oltre che dei veicoli anche delle installazioni per la linea di contatto, dei relativi cavi interrati di alimentazione, sottostazioni, ecc. Il Dott. Piras osserva che i parametri ed i dati indicati nel documento presentato dal Comune di Roma non sono del tutto corrispondenti a quelli in possesso dell'Amministrazione Regionale riferiti al 31/12/2001 e richiesti alle aziende con nota n. 161607 del 18/12/2001: infatti il chilometraggio globale da prendere in considerazione è quello riferito ai servizi minimi; il costo dei mezzi interurbani risultante dalle precedenti forniture è superiore a




quello dei mezzi urbani ed il coefficiente di vetustà del parco macchine della COTRAL al 31/12/2001 è superiore a quello di ATAC. Dette precisazioni pertanto motivano ampiamente la scelta fatta dalla Regione di prevedere la ripartizione delle risorse disponibili tra ATAC e COTRAL in pari misura. Il Dott. Piras rileva inoltre, in riferimento alla richiesta di realizzazione di un "sistema filoviario" che la L. 194/98 finalizza le risorse esclusivamente all'acquisto di materiale rotabile, escludendo le infrastrutture. L'Architetto Fagioli ribadisce la propria posizione in merito alle percentuali di riparto ed esprime riserve anche in merito ai tempi di realizzazione dell'intervento contenuti nel progetto regionale. Interviene l'Ing. D'Armini che spiega la posizione della Regione rispetto alle osservazioni del Comune di Roma. Il Direttore dichiara di condividere le obiezioni del Comune di Roma per i soli aspetti tecnici contenuti nel parere; tuttavia i parametri indicati circa le percentuali di riparto sono da rettificare ma in ogni caso la ripartizione proposta dalla Regione è supportata da riscontri obiettivi. L'Assessore Aracri, ribadisce che la Regione ha realizzato il progetto nel pieno rispetto della L.194/1998, conseguentemente conferma la volontà di mantenere il riparto delle somme come specificato nel progetto. Tuttavia fa presente che la Regione Lazio, per favorire la scelta ecologica relativa all'acquisto di filobus e per venire comunque incontro alle esigenze rappresentate dal Comune di Roma, come già sostenuto dall'Ing. D'Armini, si impegna a reperire ulteriori fondi da mettere a disposizione dell'Amministrazione capitolina per sostenere la mobilità nel Comune. A tale scopo propone di incrementare la

quota dei fondi della L. 194/98 prevista nel progetto in questione con ulteriori 18 miliardi di lire recuperati per interventi non conclusi di cui alle LL.RR. 48/88 e 1/91. Pertanto l'intervento complessivo in favore di ATAC s.p.a. sarà di circa 118,8 miliardi di lire pari ad € 61.355.079,61 somma che, se non del tutto, in gran parte soddisfa le richieste del Comune di Roma. Per quanto concerne i tempi per il procedimento di acquisto delle forniture vengono accolte le proposte avanzate dallo stesso Comune. L'Assessore ai Trasporti della Provincia di Viterbo propone che, ai fini dell'impiego di mezzi elettrici nei Comuni, si tenga conto delle caratteristiche orografiche del territorio. L'Assessore Aracri assicura che il provvedimento conclusivo di adozione dei criteri per la ripartizione dei fondi disponibili, verrà integrato nel senso suddetto. Gli altri Enti intervenuti esprimono parere favorevole sull'intero progetto nonché sui tempi di realizzazione degli interventi sui cui c'è l'accordo di tutte le parti nel senso sopra riportato.

La conferenza all'unanimità approva il progetto di intervento ad esclusione della ripartizione delle risorse di ATAC s.p.a. e COTRAL s.p.a. su cui esprime riserva il Comune di Roma come in atti specificato.

Alle ore 12,10 la conferenza è chiusa.

Il Segretario

Fatima Petilli  


Il Presidente

Avv. Francesco Aracri  


REGIONE DEL LACIO  
Assessorato Regionale Infrastrutture e Trasporti  
PER IL TERRITORIO DI  
Roma, il 25/11/2010 IL FUNZIONARIO



2. Il rapporto ora accennato si ritrova pressoché identico relativamente al numero degli autobus utilizzato dalle due Società: la flotta ATAC conta 2800 esemplari (percorrenza media annua circa 49.000 Km); la flotta COTRAL risulta essere composta da 1.550 veicoli (percorrenza media annua 52.000 Km). Ammettendo che entrambe le tipologie di veicolo abbiano identico ciclo di vita utile di 12 anni (valore che si considera ottimale ai fini della qualità del veicolo e dei suoi costi di manutenzione) al cui termine deve essere radiato, la necessità di rinnovo assomma per le due Aziende a circa 360 esemplari anno: il 64 % per ATAC ed il 36% per COTRAL.
3. Le due Società utilizzano veicoli di differente tipologia: urbani ATAC, interurbani COTRAL. Per il fattore prezzo di acquisto non vi sono tra le due tipologie differenze tali da modificare rapporto 65% per ATAC e 35% per COTRAL. Infatti il prezzo medio, come da listino delle rispettive Case, di un autobus urbano è di 258.000 €, mentre l'analogo prezzo medio per un autobus interurbano è di 248.000 €.<sup>1</sup>
4. Peraltro i fabbisogni sopra espressi trovano – grosso modo – corrispondenza nella entità della popolazione residente. La popolazione residente nella intera Regione Lazio (dati anno 2000) è di 5.302.000 abitanti, dove il comune di Roma ne conta 2.656.000, quasi esattamente il 50%. Questo ancora senza considerare il fatto che, in generale, la percentuale di mobilità che utilizza il trasporto pubblico è più elevata nella capitale rispetto alle zone extraurbane.

Considerato che le osservazioni di cui sopra, fondate esclusivamente su dati oggettivi conducono ad una proporzione pari a circa 64 % ATAC e 36% COTRAL (identica sia per le vetture-Km/anno prodotte, che per numero di veicoli da rinnovare ogni anno) rispetto al montante assegnato alle due Aziende, pari a 104.219.279,66 €, ottenendo le seguenti assegnazioni: 65.137.049,79 € per ATAC e 39.082.229,87 € per COTRAL., senza quindi entrare nel merito della quota assegnata ai Comuni ed alle altre Aziende, si propone la seguente diversa ripartizione:

Destinatario	Percentuale sul montante	Quota spettante (€)
ATAC S.p.A	50%	65.137.049,79
CO.TRA.L S.p.A.	30%	39.082.229,87
COMUNI ed altre AZIENDE	20%	26.054.819,93
Totale	100%	130.274.099,59

## B. Tipologia dei veicoli

Al paragrafo 8, il Progetto prevede che nei comuni con popolazione residente superiore ai 30.000 abitanti il 40% delle risorse venga destinato all'acquisto di autobus

<sup>1</sup> Va ribadito che i valori indicati rappresentano il prezzo di listino, rispetto al quale è norma ottenere sconti in sede di gara. Resta comunque inalterata la sostanziale uguaglianza dell'impegno economico.



integralmente elettrici, il 20% all'acquisto di autobus ibridi ed a basso impatto ambientale (metano, GPL e filobus), il residuo 40% all'acquisto di autobus in sostituzione di quelli da rottamare ed aventi almeno 15 anni di vetustà alla data del 31/12/2001. Al successivo paragrafo 9, il progetto ammette la facoltà per i comuni (tutti, inclusi quelli con più di 30.000 abitanti) di destinare l'intero ammontare loro assegnato per l'acquisto di autobus integralmente elettrici.

Al riguardo, premesso che:

1. Il riferimento ad autobus "integralmente elettrici" presuppone veicoli dove la sorgente di energia è una batteria. ATAC, come noto, gestisce una consistente flotta di veicoli "integralmente elettrici" (52 minibus esemplari di cui 10 in fase di consegna + 36 mediobus per i quali deve rinnovare la gara di acquisto, andata deserta nel primo esperimento). L'esperienza maturata rileva come la possibilità di immettere in linea autobus del tipo indicato è ancora fortemente condizionata dalla tecnologia delle batterie che, oggi, consentono autonomie limitate e più aumentano le dimensioni del veicolo più diminuiscono pesi e volumi utilizzabili per il trasporto dei passeggeri<sup>2</sup>. Nel partecipare questi dati, richiamiamo l'attenzione sulla impossibilità pratica di utilizzare una quota così consistente (40%) dei fondi all'acquisto di autobus "integralmente elettrici".
2. Gli autobus ibridi ed i filobus sono per contro riuniti in una medesima categoria cui è riservata una quota del 20%. Dobbiamo ritenere questa riunione una "svista" tecnica. I due tipi sono profondamente differenti: l'autobus ibrido utilizza come fonte principale di energia un motore endotermico (non importa se a ciclo Diesel od a ciclo Otto) e solo per una parte del suo servizio fa ricorso a batterie che lo stesso motore endotermico provvede a caricare.<sup>3</sup> Il filobus è invece il veicolo elettrico per eccellenza, in quanto si vale solo di questa fonte, sia che l'energia venga prelevata da una linea di contatto, sia venga prelevata (come nei tipi richiesti per Roma) da una batteria, questo limitatamente ad alcuni tratti, onde non incorrere nelle soggezioni di peso e volume prima accennate.
3. Con questo si richiama alla attenzione di codesto Assessorato Regionale il progetto ZIL ad Inquinamento Zero (cui si è dato lo slogan di "Sogno dell'ATAC"). Il progetto, in buona sostanza, prevede:
  - di trasferire a linee di forza metropolitane e tranviarie le principali correnti di traffico;
  - di completare la relativa maglia con linee express periferia centro affidate a filobus, che, nella zona storica, saranno alimentati da batteria, così evitando l'impatto visivo delle linee bifilari;

<sup>2</sup> Non si deve dimenticare che, oltre la batteria, il veicolo deve essere equipaggiato con i circuiti di controllo del motore elettrico, lo stesso motore elettrico, con i motori elettrici che azionano i vari ausiliari: pompa idroguida, compressore aria, ecc., mentre, in un veicolo dotato di motore diesel, questi gruppi sono azionati da prese di potenza prelevata dallo stesso motore (di per sé più leggero di un motore elettrico di pari potenza)

<sup>3</sup> Il supporto della batteria può essere realizzato in due modi: trazione dalla sola batteria, spento il motore endotermico (ibrido seriale), ulteriore energia fornita al motore elettrico in occasione delle punte di richiesta di potenza, con motore endotermico sempre funzionante (ibrido parallelo)

- di infittire la trama con linee locali affidate ad autobus elettrici a batteria, le cui limitate prestazioni sono comunque coerenti con le funzioni che dovranno espletare.

Questo progetto è in fase di realizzazione con

- la prossima apertura dei cantieri per la linea metropolitana C;
- l'avvio dei lavori per la realizzazione dell'allacciamento Argentina - Termini, parte essenziale della futura linea tranviaria Termini - Vaticano - Aurelio;
- la realizzazione della prima linea express filoviaria, oggi linea 90, contratto in essere dall'inizio di Settembre u.s.
- l'incremento della flotta dei minibus elettrici da 42 a 52 unità, veicoli in consegna;

ed ulteriormente sviluppato con i seguenti progetti:

- il completamento della flotta di autobus elettrici con il rilancio della relativa gara, che, una volta conclusa, completerà quanto necessario per realizzare la maglia capillare all'interno della ZTL come precedentemente accennato;
- la trasformazione in linee filoviarie di altre due linee express, oggi n. 30 e n. 60, in altrettante linee filoviarie, anche queste, come la linea 90, dotate di veicoli alimentati da batterie nella sezione centrale del percorso, ed installando la linea di captazione dell'energia solo nelle sezioni esterne;
- più avanti, è prevista analogo trasformazione su altre direttrici sino a configurare un sistema composto da almeno da 8 linee.

Attesa la facoltà, prevista dallo stesso progetto regionale, di concentrare fino al 60 % dei fondi assegnati a veicoli "integralmente elettrici" si chiede di estendere tale principio e di concentrare l'intero stanziamento sulla realizzazione del sistema filoviario, richiamando l'attenzione sul concetto di sistema, quindi comprensivo dei veicoli, delle installazioni per la linea di contatto, relativi cavi interrati di alimentazione, sottostazioni per la conversione dell'energia, adeguamento dei depositi. Si propone quindi che il 60% dello stanziamento (€ 65.137.049,79 x 0,6 = € 39.082.229,87) venga destinato alla realizzazione di sistema filoviario, comprendente veicoli, installazioni per la linea di contatto, relativi cavi interrati di alimentazione, sottostazioni per la concessione dell'energia, adeguamento dei depositi e quant'altro necessario alla completa realizzazione delle linee.

Si precisa in proposito che l'investimento previsto per la trasformazione delle linee 30 e 60 assomma a 91,5 milioni di €.

### C. Tempi di realizzazione dell'intervento

Il paragrafo 15 del progetto, escludendo i primi due termini che fanno parte della fase istruttoria del procedimento, ipotizza la seguente scansione temporale:

- 120 giorni per l'aggiudicazione delle gare;
- 60 giorni inizio forniture e procedure liquidazione forniture
- 180 giorni per i collaudi e la conclusione del finanziamento, salvo impiego dei residui.

Al riguardo si osserva che:

1. I 120 giorni previsti per l'esaurimento delle procedure di gara, sono giusto quanto occorre per l'acquisto di veicoli standard, utilizzando metodologie di valutazione delle offerte altrettanto rapide e senza che si debba partire da zero per la definizione del corrispondente Capitolato (ad esempio mutuandone parte dal Capitolato Generale ASSTRA). Veicoli a tecnologia non standard, (categoria nella quale si debbono far rientrare: veicoli elettrici, filobus ed ibridi) richiedono un Capitolato da elaborare ex-novo, la formulazione da parte dell'offerente di progetti di sistema (e non semplicemente per un veicolo), metodi di aggiudicazione basati sulla individuazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il tutto comportando tempi che possono essere anche doppi del limite dei 120 giorni.
2. Ancora più improbabili sono i 60 giorni per l'inizio delle forniture. 60 giorni possono essere considerati solo nell'eccezionale caso di una commessa per pochi esemplari e rinunciando a qualsiasi personalizzazione del veicolo; può allora verificarsi che il fornitore abbia a disposizione i veicoli "pronti sul piazzale" ovvero riesca a dirottarli dalla linea delle costruzioni in corso. In generale invece la produzione di autobus è avviata su ordine ed il tempo di consegna, tra approvvigionamento di materiali e complessivi (motori, cambi, ecc.), costruzione vera e propria, prove e collaudi in fabbrica, supera abbondantemente il limite dei 120 giorni. Tale riflessione vale a maggior ragione per il sistema filobus (ma lo stesso potrebbe dirsi per autobus elettrici ed ibridi), per i quali non esiste una produzione continua e dove dal momento dell'ordine l'aggiudicatario deve addirittura completare una parte del progetto prima ancora di avviare la produzione. In questo caso sarebbe irragionevole pretendere un intervallo per la prima consegna inferiore a 360 giorni dall'ordine.
3. I 180 giorni ipotizzati per il completamento del processo fino alla liquidazione del corrispettivo dipendono dalla consistenza della commessa, dalle capacità produttive del costruttore e dalle capacità ricettive del cliente in termini di collaudi di accettazione, radiazione del "vecchio" ed immissione del "nuovo".

Si chiede di ampliare i tempi ipotizzati, e più specificatamente con riferimento alla precedente richiesta di concentrare la quota ATAC sul sistema filobus, per una loro articolazione così congegnata:

- procedura di gara (dalla definizione del Capitolato alla aggiudicazione) non inferiore a 270 giorni;
- intervallo per la prima consegna: non inferiore a 360 giorni;
- completamento della fornitura: non inferiore a 270 giorni.

Roma 29 ottobre 2002

Per il Comune di Roma  
Il Direttore del Dipartimento Politiche della Mobilità  
Arch. Maurizio Fagioli



1711. B/

ALLEGATO N. 259 FORM. 25 SET 2002

PROT. N° 6352/TE/00

DEL

PROGETTO DI INTERVENTO NEL SETTORE DEI TRASPORTI - RIPARTIZIONE DELLE RISORSE STANZIATE DALLA L. 194/98 FINALIZZATE ALL'ACQUISTO DI MEZZI, ATTREZZATURE E BENI STRUMENTALI DA DESTINARE AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

### FINALITA' E FONTI DI FINANZIAMENTO

1. La L. 8 giugno 1998, n. 194 recante "interventi nel settore dei trasporti", all'art. 2 comma 5, autorizza le regioni a contrarre mutui quindicennali o a porre in essere altre operazioni finanziarie finalizzate all'erogazione di contributi per la sostituzione di autobus destinati al Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.), e che la stessa legge è stata rifinanziata con le leggi n. 448/99 e n. 388/2000;
2. in attuazione delle suddette norme finanziarie, con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro del 17 maggio 2001, i contributi previsti dall'art. 54, comma 11, della legge 23 dicembre 1999 n. 488 e quelli di cui all'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 sono stati ripartiti tra le regioni a statuto ordinario;
3. alla Regione Lazio è stata attribuito quale contributo quindicennale, l'importo di L. 9.284.190.000 per il 2001, di L. 12.748.440.000 per il 2002 e di L. 4.157.100.000 per il 2003, destinati all'ammortamento degli oneri derivanti dalle operazioni finanziarie di cui sopra;
4. per quanto riguarda le risorse finanziarie derivanti dall'accensione del mutuo stipulato dalla Regione con la Cassa Depositi e Prestiti, le stesse ammontano a complessivi € 137.130.631,15 stanziati sul cap. D44108 del bilancio regionale 2002;
5. ai fini della definizione degli interventi finanziabili e della ripartizione delle risorse l'art. 7 della L. 194/1998 prevede che il 5% delle risorse disponibili corrispondenti ad € 6.856.531,56, è destinato al finanziamento per l'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e sviluppare il T.P.L.;
6. il restante 95% delle risorse disponibili, per un complessivo importo di € 130.274.099,59 è utilizzato per l'ammodernamento del parco autobus ai sensi dell'art. 11, comma 4 della L. 151/1981 e di cui ai commi 5° e 6° dell'art 2 della L. 194/98;
7. l'importo di € 130.274.099,59 è da ripartire fra i vari soggetti aventi diritto, analogamente a quanto stabilito dalle D.G.R. n. 9706 /1996 e n. 5665/99 adottate in seguito alla precedente conferenza di servizio con le Amministrazioni in indirizzo dell'otto giugno 1999, secondo le seguenti percentuali:

ATAC s.p.a.	- 40%	corrispondente ad € 52.109.639,83;
CO.TRA.L. s.p.a.	- 40%	corrispondente ad € 52.109.639,83;
COMUNI ed altre AZIENDE	- 20%	corrispondente ad € 26.054.819,93;

### TIPOLOGIA DEI MEZZI, CRITERI DI RIPARTIZIONE DEI FINANZIAMENTI

L'intervento della Regione è finalizzato all'ammodernamento del parco dei veicoli, favorendo i finanziamenti per l'acquisto di mezzi elettrici, ibridi ed a basso impatto ambientale, secondo le indicazioni di seguito riportate:



# Regione Lazio

ASSESSORATO AI TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI

DIREZIONE REGIONALE MOBILITA' E TRASPORTI

8. per i servizi urbani nei comuni con popolazione residente superiore a 30 mila abitanti il 40% delle risorse è destinato all'acquisto di autobus integralmente elettrici, il 20% all'acquisto di autobus ibridi ed a basso impatto ambientale (metano, GPL, e filobus), il residuo 40% all'acquisto di autobus in sostituzione di quelli da rottamare aventi almeno 15 anni di vetustà alla data del 31/12/2001. Nei comuni con caratteristiche orografiche tali da non consentire l'utilizzo degli autobus integralmente elettrici il 60% delle risorse è destinato comunque all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale ovvero ibridi;
9. i comuni, ivi compresi quelli con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, possono chiedere comunque di destinare l'intero ammontare del contributo assegnato all'affidatario del servizio nel proprio territorio al finanziamento per l'acquisto di autobus integralmente elettrici, ove impiegabili per le caratteristiche orografiche del territorio, o di autobus a basso impatto ambientale;
10. il contributo per l'acquisto degli autobus integralmente elettrici, ibridi ed a basso impatto ambientale non è subordinato alla rottamazione dei gli autobus vetusti, ciò proprio per favorire l'acquisizione di autobus ecologici;
11. per quanto riguarda la politica di tutela dei portatori di handicap e la qualità dei servizio in generale si prevede che gli autobus utilizzati sui servizi urbani devono essere dotati di climatizzatore, di pedane ed elevatore meccanici o elettrici per disabili, dell'aggancio interno per la carrozzina e di pianale ribassato, salvo eccezioni per specifiche categorie; gli autobus interurbani devono essere dotati di climatizzatore, nonché nella misura del 10% di quelli finanziati di pedane ed elevatori per disabili con aggancio interno per la carrozzina;
12. relativamente ai criteri di ripartizione si procederà analogamente a quanto stabilito con la precedente intesa con riferimento alla vetustà del parco autobus di ogni singola azienda ed alle percorrenze effettuate rispetto al totale dei servizi svolti nel Lazio;
13. Per l'acquisto degli autobus gli interessati provvederanno all'espletamento delle procedura di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria per i finanziamenti sopra soglia e procedure nazionali per gli altri finanziamenti
14. Alla conclusione dei procedimenti di gara ed acquisizione degli autobus si procederà alla erogazione dei contributi secondo la normativa vigente.
15. Per quanto concerne i tempi di realizzazione dell'intervento si può ipotizzare il seguente calendario:
  - 30 giorni per lo svolgimento della conferenza;
  - 90 giorni per la conclusione del procedimento relativo alle procedure per la predisposizione, pubblicazione e redazione degli elenchi degli interventi ammissibili;
  - 120 giorni per l'aggiudicazione delle gare sopra soglia, 90 giorni per le altre;
  - 60 giorni inizio forniture e procedure di liquidazione contributi;
  - 180 giorni per i collaudi e la conclusione del finanziamento, salvo reimpiego dei residui.

Il Dirigente dell'Area Economica e Finanziaria

(Dr. Giuseppe Piras)

Il Direttore Vicario  
(Dr. Guido Ferrari Tioi)

