

## 3° CORSO – 2° MODULO

*I dati per il TPL e la revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP*



# Esperienza nella procedura di acquisto del materiale rotabile

EVENTI  
INFORMATIVI  
2025

Ing. Ciro Marciano – ACaMIR Regione Campania



Con il contributo tecnico-scientifico di



Con il patrocinio di



PROVINCIA  
DI COSENZA



si ringraziano per il loro importante contributo

Nel corso di questo incontro in teleconferenza si intende illustrare le attività svolte nel processo di rinnovamento della flotta autobus regionale utilizzata per l'espletamento dei Servizi Minimi di Linea da parte dell'ACaMIR (Agenzia Campana per la Mobilità sostenibile, le Infrastrutture e le Reti), dalla predisposizione del programma regionale di investimento per l'acquisto di autobus fino alla rendicontazione della spesa sostenuta.

Il processo di programmazione degli investimenti nella pubblica amministrazione punta al raggiungimento in modo efficiente ed efficace degli obiettivi prefissati dall'organo politico. Le principali fasi del processo sono, in generale:

- Analisi preliminare e pianificazione strategica
- Elaborazione del Programma generale degli investimenti
- Valutazione e selezione dei progetti su cui investire prioritariamente
- Definizione del quadro finanziario generale e dei Quadri Economici per lotto
- Approvazione e attuazione del Programma

Il processo di rinnovamento della flotta di autobus regionali, in particolare, comprende:

- l'acquisizione dei finanziamenti;
- la progettazione e lo svolgimento della procedura d'acquisto;
- la gestione della fase di realizzazione dei veicoli;
- l'assegnazione degli autobus alle Aziende di TPL;
- la consegna materiale degli autobus alle Aziende;
- il pagamento dei Fornitori;
- la rendicontazione della spesa sostenuta.

# Esperienza nella procedura di acquisto del materiale rotabile

Per il rinnovo del parco veicolare utilizzato per i servizi minimi di TPL la Regione Campania si serve del supporto dell'ACaMIR, Agenzia Campana per la mobilità sostenibile, le Infrastrutture e le Reti, Ente strumentale della Giunta Regionale, che opera in sinergia con gli uffici della Direzione Generale per la Mobilità.

Per l'impiego di ciascun finanziamento viene stipulata una specifica Convenzione tra ACaMIR e Regione Campania per disciplinare i reciproci compiti ed obblighi.

Tra i compiti dell'Agenzia si segnalano:

- analisi preliminare del fabbisogno;
- pianificazione strategica degli impieghi;
- monitoraggio dell'evoluzione nel tempo del fabbisogno di autobus (=domanda);
- monitoraggio dell'evoluzione delle gamme di autobus dei Costruttori presenti nel mercato europeo (=offerta);
- adeguamento degli atti agli aggiornamenti della normativa di settore;
- monitoraggio dei finanziamenti pubblici in conto investimento destinabili all'acquisto di autobus;
- implementazione del Sistema Regionale di Monitoraggio della flotta;
- implementazione del Sistema Regionale di Monitoraggio dei servizi effettuati;

*Segue a pag. 6*

*Continua da pag. 5*

- elaborazione del Programma Generale di Investimenti per il rinnovo delle flotte autobus;
- assegnazione concorsuale degli autobus alle Aziende di TPL, su base non discriminatoria;
- acquisto degli autobus, o mediante gara aperta o mediante adesione ad Accordo Quadro CONSIP;
- gestione della fase di realizzazione degli autobus;
- esecuzione delle verifiche di conformità sulle forniture;
- pagamento dei Fornitori\*;
- rendicontazione della spesa.

## Programmazione

Per il processo di rinnovo delle flotte autobus, generalmente gli Enti Pubblici adottano 2 approcci alternativi.

Primo tipo di approccio: distribuire le risorse agli operatori del settore sottoforma di sovvenzioni per l'acquisto.

### PRO

- la singola Azienda ottiene gli autobus con le caratteristiche tecniche che rispondono alle proprie esigenze;
- gli uffici pubblici sono sollevati di gran parte dell'attività istruttoria che concerne la pianificazione, programmazione e progettazione delle procedure di acquisto.

### CONTRO

- l'analisi del fabbisogno resta frammentata tra le diverse Aziende di TPL;
- manca l'elaborazione di un piano degli investimenti da proporre alla fonte di finanziamento primaria, possibile solo a consuntivo;
- il programma triennale degli acquisti dell'Ente rischia di essere aggiornato "a posteriori" per "adeguarsi";
- non si riesce ad impiegare tempestivamente ed efficacemente le ulteriori risorse che dovessero sopravvenire;
- gli uffici pubblici sono gravati di una grossa mole di lavoro per la rendicontazione della spesa, con il rischio di perdita dei finanziamenti (irregolarità degli atti, ritardi delle Aziende).

## Programmazione

L'approccio di riconoscere alle Aziende di TPL il rimborso di una percentuale del valore imponibile degli autobus acquistati risulta sufficientemente efficace ed efficiente in contesti caratterizzati dalla presenza di poche Aziende di TPL adeguatamente strutturate oppure nella condizione di fabbisogni contenuti che trovino riscontro in CONSIP. \*

## Programmazione

Secondo tipo di approccio, utilizzato dalla Regione Campania: eseguire direttamente tutte le fasi del processo

### PRO

- viene redatto un programma organico di investimento;
- è possibile allocare in modo veloce, efficace ed efficiente le risorse sopravvenienti;
- è garantita a monte la regolarità di tutti gli atti;
- il programma è indipendente dalle vicissitudini delle Aziende di TPL (fusioni, fallimenti, modifiche dei CdS);
- viene semplificate l'istruttoria di rendicontazione della spesa.

### CONTRO

- il modello di autobus acquistato ha caratteristiche tecniche “intermedie” tra le esigenze delle Aziende interessate;
- gli uffici pubblici sono gravati da una maggior mole di lavoro nella fase di pianificazione, programmazione e progettazione delle procedure d’acquisto.

In Campania, le Aziende che nel 2014 avevano un contratto di servizio per l’erogazione di servizi minimi di TPL erano 94; oggi, nell’imminenza della stipula dei contratti di servizio di bacino con i 4 Operatori aggiudicatari della gara Net Cost, sono attive 82 Aziende di TPL.

Nel 2017 la flotta di autobus utilizzati per i servizi minimi di TPL aveva la consistenza di 2.857 veicoli.

## Programmazione

Le fonti di finanziamento hanno carattere pluriennale, più o meno esteso, e nel corso della loro validità i termini di erogazione possono cambiare per varie cause:

- richieste di deroghe e/o di proroghe da parte della Conferenza delle Regioni;
- segnalazione di criticità nei processi industriali da parte delle associazioni dei produttori;
- aggiornamenti normativi sovraordinati;
- eventi esterni capaci di influenzare ed indirizzare la politica economica degli stati oppure di condizionare l'attività delle industrie del settore automotive.

### **Raggruppamento degli autobus rispetto ai servizi:**

- Servizi urbani - Servizi suburbani - Servizi interurbani

### **Categorizzazione degli autobus rispetto alla MTT (MTPC):**

- Sotto le 5t (M2) - Sopra le 5t (M3)

### **Classamento degli autobus rispetto alla capacità di trasporto:**

- Meno di 22 passeggeri (A opp. B) - Più di 22 passeggeri (I opp. II opp. III)

### **Caratteristiche tecniche:**

- Possibilità di trasporto bagagli
- Motorizzazione
- ...
- Velocità di incarrozzamento
- Cambio

# Esperienza nella procedura di acquisto del materiale rotabile

## Programmazione

Le possibili combinazioni teoriche dei diversi fattori sono oltre 200.

Le tipologie di autobus realmente utilizzate in Campania sono "solo" una cinquantina.

Il programma elaborato da ACaMIR, rispetto al quale le Aziende di TPL possono candidarsi all'assegnazione di autobus, è articolato in 33 tipologie di autobus.

| Classe I - Allestimento Urbano |           |     |         |           |                |     |         |           |                |     |
|--------------------------------|-----------|-----|---------|-----------|----------------|-----|---------|-----------|----------------|-----|
| Codice                         | C1        | C2  | C3      | C4        | C5             | C6  | C7      | C8        | C9             | C10 |
| lung. indic. [m]               | 7         | 7   | 8       | 8         | 10             | 10  | 12      | 12        | 12             | 12  |
| Alimentazione                  | Elettrica | CNG | gasolio | elettrica | diesel-elettr. | CNG | gasolio | elettrica | diesel-elettr. | CNG |
| Disp in CONSIP                 | NO        | NO  | Sì      | Sì        | NO             | Sì  | Sì      | NO        | Sì             | Sì  |

| Classe I - Allestimento Suburbano |     |        |     |         |                |     |           |                |     |
|-----------------------------------|-----|--------|-----|---------|----------------|-----|-----------|----------------|-----|
| Codice                            | C11 | C12    | C13 | C14     | C15            | C16 | C17       | C18            | C19 |
| lung. indic. [m]                  | 7   | 8      | 8   | 10      | 10             | 10  | 12        | 12             | 12  |
| Alimentazione                     | CNG | diesel | CNG | gasolio | diesel-elettr. | CNG | elettrica | diesel-elettr. | CNG |
| Disp in CONSIP                    | NO  | NO     | NO  | NO      | NO             | NO  | NO        | NO             | NO  |

| Classe II - Allestimento Low Entry oppure Low Floor |         |         |     |     |         |         |         |         |         |
|-----------------------------------------------------|---------|---------|-----|-----|---------|---------|---------|---------|---------|
| Codice                                              | C20     | C21     | C22 | C23 | C24     | C25     | C26     | C27     | C28     |
| lung. indic. [m]                                    | 10      | 12      | 12  | 12  | 13      | 14      | 12 DD   | 13 DD   | 14DD    |
| Alimentazione                                       | gasolio | Gasolio | CNG | LNG | gasolio | gasolio | gasolio | gasolio | gasolio |
| Disp in CONSIP                                      | NO      | Sì      | NO  | NO  | NO      | NO      | NO      | NO      | NO      |

| Classe II - Allestimento Normal Floor |         |         |         |     |     |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|-----|-----|
| Codice                                | C29     | C30     | C31     | C32 | C33 |
| lung. indic. [m]                      | 7       | 10      | 12      | 12  | 12  |
| Alimentazione                         | gasolio | gasolio | gasolio | CNG | LNG |
| Disp in CONSIP                        | Sì      | Sì      | Sì      | Sì  | Sì* |

Programma Generale di Investimento 2022-2025 per l'acquisto di autobus destinati ai Servizi Minimi di TPL  
Determinazione 99/2022

51 Aziende di TPL hanno espresso richieste per assegnazione di autobus

Le tipologie oggetto di interesse sono state 26 su 33

In totale sono stati richiesti 1.231 autobus: 557 in classe I e 674 in classe II

| Classe I  |           |        | Classe II |           |        |
|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|
| trazione  | richiesti | incid. | trazione  | richiesti | incid. |
| Diesel    | 56        | 10,1%  | Diesel    | 481       | 71,4%  |
| CNG       | 354       | 63,6%  | CNG       | 152       | 22,6%  |
| Elettrica | 135       | 24,2%  | LNG       | 41        | 6,1%   |
| Ibrida    | 12        | 2,2%   |           |           |        |
|           | 557       | 100,0% |           | 674       | 100,0% |

### Servizi urbani/suburbani

- Maggior facilità di accesso alle fonti energetiche alternative
- Profili di missione meno gravosi
- Percorrenze giornaliere relativamente contenute
- Ampia offerta di veicoli con motorizzazioni alternative

### Servizi interurbani

- Difficoltà di accesso alle fonti energetiche alternative
- Profili di missione più gravosi
- Percorrenze giornaliere maggiori di 350km
- Scarsità di modelli con motorizzazioni alternative

21 tipologie programmate rispetto alle 26 richieste

Per un totale di 1.188 autobus da acquistare

Riepilogo fabbisogno bus di classe I in allestimento urbano  
eligibili per il Programma 2022-2025

| tipologia        | C1        | C3      | C4        | C6    | C10   |        |
|------------------|-----------|---------|-----------|-------|-------|--------|
| lung. indic. [m] | 7         | 8       | 8         | 10    | 12    |        |
| alimentazione    | elettrica | gasolio | Elettrica | CNG   | CNG   | totali |
| richieste        | 44        | 31      | 67        | 55    | 48    | 245    |
| incidenza        | 18,0%     | 12,7%   | 27,3%     | 22,4% | 19,6% | 100%   |

Riepilogo fabbisogno bus di classe I in allestimento suburbano  
eligibili per il Programma 2022-2025

| tipologia        | C11   | C12     | C13   | C16   | C17       | C19  |        |
|------------------|-------|---------|-------|-------|-----------|------|--------|
| lung. indic. [m] | 7     | 8       | 8     | 10    | 12        | 12   |        |
| alimentazione    | CNG   | gasolio | CNG   | CNG   | Elettrica | CNG  | totali |
| richieste        | 39    | 22      | 92    | 93    | 23        | 27   | 296    |
| incidenza        | 13,2% | 7,4%    | 31,1% | 31,4% | 7,8%      | 9,1% | 100%   |

Riepilogo fabbisogno bus di classe II in allestimento Low Entry  
eligibili per il Programma 2022-2025

| tipologia        | C20     | C21     | C22   | C26     | C27     |        |
|------------------|---------|---------|-------|---------|---------|--------|
| lung. indic. [m] | 10      | 12      | 12    | 12 DD   | 13 DD   |        |
| alimentazione    | gasolio | gasolio | CNG   | gasolio | gasolio | totali |
| richieste        | 74      | 146     | 141   | 32      | 51      | 444    |
| incidenza        | 16,7%   | 32,9%   | 31,8% | 7,2%    | 11,5%   | 100%   |

Riepilogo fabbisogno bus di classe II in allestimento Normal Floor  
eligibili per il Programma 2022-2025

| tipologia        | C29     | C30     | C31     | C32  | C33   |        |
|------------------|---------|---------|---------|------|-------|--------|
| lung. indic. [m] | 7       | 10      | 12      | 12   | 12    |        |
| alimentazione    | Gasolio | gasolio | gasolio | CNG  | LNG   | totali |
| richieste        | 34      | 80      | 57      | 11   | 21    | 203    |
| incidenza        | 16,7%   | 39,4%   | 28,1%   | 5,4% | 10,3% | 100%   |

## Programmazione

Tenuto conto del costo medio di un autobus, influenzato principalmente dal tipo di trazione, (endotermica a gasolio opp. a metano, elettrica a batteria) occorrono circa 475M€ per il soddisfacimento dell'intero fabbisogno programmato di autobus.

|                         |                                              |
|-------------------------|----------------------------------------------|
| Dotazione iniziale:     | 250,2M€ di cui già impiegabili 140,2M€       |
| Dotazione sopravvenuta: | 96,3M€ di cui già impiegabili 87,9M€         |
| Dotazione totale:       | 346,5M€ (73% delle risorse occorrenti)       |
| Risorse impiegabili:    | 228,1M€ (48% circa delle risorse occorrenti) |

# Esperienza nella procedura di acquisto del materiale rotabile

## Programmazione

| Fonte di Finanziamento  | Importo totale [M€] | Arco temporale totale di erogazione | Importo Impiegato al 2024 [M€] | Importo Residuo [M€] |
|-------------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------|
| DM 81/2020              | 161,3               | 2019-2033                           | 51,3                           | 110,0                |
| DM 223/2020             | 24,8                | 2018-2033                           | 24,8                           | 0                    |
| DM 315/2021             | 64,1                | 2022-2026                           | 64,1                           | 0                    |
| PON IeR 2014-2020       | 50,9                | 2022-2023                           | 50,9                           | 0                    |
| PSC 2014-2020 ripr      | 11,4                | 2014-2020                           | 11,4                           | 0                    |
| POR FESR 2014-2020 ripr | 10,0                | 2014-2020                           | 10,0                           | 0                    |
| PR FESR 2021-2027       | 24,0                | 2021-2027                           | 15,6                           | 8,4                  |
|                         | 346,5               |                                     | 228,1                          | 118,4                |

## Assegnazione

Con la DGR 255/2016 la Regione Campania ha stabilito, tra l'altro, che l'assegnazione del materiale rotabile acquistato con fondi pubblici sia disposta a seguito di procedura ad evidenza pubblica da rivolgere alle Aziende, pubbliche e private, esercenti servizi minimi TPL sul territorio regionale, individuando l'ACaMIR come soggetto attuatore della procedura.

L'attribuzione degli autobus assegnati è stabilita mediante costituzione di usufrutto a titolo oneroso di durata decennale e comunque non oltre la durata del contratto di servizio in corso al momento della consegna degli autobus stessi.

## Assegnazione

Con DGR della Campania n. 793/2017 è stato, tra l'altro, aggiornato ed integrato il *“Piano dei servizi minimi relativi ai lotti del bacino unico regionale individuati con DGR 763/2016 e 806/2016”* redatto da ACaMIR ed è stata disposta l'indizione della gara per l'affidamento in concessione dei servizi minimi TPL su gomma del Bacino regionale.

ACaMIR è stata individuata quale stazione appaltante per la gestione della procedura di gara.

## Assegnazione

Con Determinazione del Commissario ACaMIR n. 249/2017 è stata indetta una gara a procedura ristretta sopra soglia comunitaria, per l'affidamento in concessione "net cost", per anni 10, dei servizi minimi di Trasporto Pubblico Locale su gomma del Bacino regionale, suddiviso in 4 lotti articolati come segue:

Lotto 1: servizi minimi di TPL su gomma nella Provincia di Salerno

Lotto 2: servizi minimi di TPL su gomma nelle Province di Avellino e Benevento

Lotto 3: servizi minimi di TPL su gomma nella Provincia di Caserta

Lotto 4: servizi minimi di TPL su gomma nella Città Metropolitana di Napoli, ad esclusione della città capoluogo.

I servizi minimi nella Città di Napoli costituiscono un quinto lotto, affidato dall'Amministrazione Comunale.

## Assegnazione

Gli autobus che sono stati acquistati nel corso degli anni sono stati associati ai bacini elementari di traffico, tenendo conto anche del Lotto 5, corrispondente alla Città Capoluogo, i cui Servizi Minimi non sono stati oggetto della gara regionale.

All'interno di ciascun lotto, gli autobus sono stati ripartiti, su richiesta di parte, tra le Aziende esercenti servizi di TPL nel lotto in funzione dei seguenti parametri:

- produzione chilometrica annua contrattualizzata;
- velocità commerciale;
- vetustà del parco;
- dati del bilancio aziendale.

## Assegnazione

In definitiva, gli autobus che sono oggetto del Programma di investimento vengono assegnati alle Aziende esercenti i servizi minimi di TPL in funzione delle graduatorie redatte dall'ACaMIR in riferimento a ciascun lotto di autobus da acquistare ed a ciascun lotto di servizi minimi di TPL.

L'assegnazione è soggetta ad aggiornamenti nel corso del tempo perché:

- l'Azienda di TPL perde il diritto all'assegnazione;
- l'Azienda di TPL rinuncia all'assegnazione.

In tali casi, si procede con ogni possibile urgenza a ri-assegnare gli autobus scorrendo la graduatoria vigente.

## Assegnazione

Gli autobus possono essere immatricolati solo a Soggetti iscritti al REN (Registro Elettronico Nazionale dei soggetti abilitati all'esercizio del trasporto persone).

Nel caso degli autobus acquistati dalla Regione, viene effettuata una doppia trascrizione nel PRA in quanto gli autobus risultano in proprietà alla Regione ed in usufrutto ad una Azienda di TPL in possesso del REN. Quest'ultima deve anche possedere la capacità finanziaria (uno dei parametri del bilancio aziendale) sufficiente per l'aumento della flotta.

## Esecuzione

Con i circa 228M€ che è stato possibile impiegare dal 2022 al 2025, sono stati acquistati 699 autobus, di cui:

- 447 in classe I, per servizi urbani/suburbani (83% degli acquisti programmati nel segmento)
- 252 in classe II, per servizi interurbani (39% degli acquisti programmati nel segmento)

Se dal fabbisogno di autobus di Classe II si escludessero le tipologie con motorizzazione a gasolio (per le quali non sono più disponibili fonti di finanziamento e, dunque, non è stato possibile attivare procedure d'acquisto), il valore totale del fabbisogno da soddisfare scenderebbe da 647 a 290 autobus, e risulterebbe essere stato soddisfatto per l'87%.

## Esecuzione

Per l'attuazione del Programma Generale di investimento 2022-2025, ACaMIR ha fatto ricorso a diverse procedure, compatibilmente con i vincoli dei finanziamenti disponibili.

13 autobus di Classe I su 447 totali (3% del totale) sono stati acquistati mediante estensione di forniture già in corso al momento dell'approvazione del programma; analogamente per 30 autobus di Classe II su 252 totali (12% del totale).

115 autobus in Classe I (26% del totale) e 144 autobus in Classe II (57% del totale) sono stati acquistati mediante il ricorso agli Accordi Quadro CONSIP o BIC

319 autobus in Classe I (71% del totale) e 78 autobus in Classe II (31% del totale) sono stati acquistati mediante procedure di gara aperta

## Esecuzione

Per l'impiego dei 118,4M€ di finanziamenti residui già programmati a favore della Regione Campania dal 2025 al 2033 andrà aggiornato il Programma Generale di Investimento ripetendo, in sinergia con gli Operatori Economici aggiudicatari dei nuovi Contratti di Servizi Minimi di bacino, l'iter che è stato illustrato.

## Esecuzione

A partire dal Programma di investimento e dalle priorità in esso definite, si procede alla redazione dei documenti di gara; attesi gli importi dei finanziamenti disponibili, le gare sono sempre sopra soglia e di evidenza europea.

Oltre a definire le caratteristiche tecniche e prestazionali desiderate per i veicoli da fornire, si procede ad aggiornare la parte normativa per tener conto dell'evoluzione della medesima (Codice dei Contratti, norme omologative, CAM, ...).

La documentazione è redatta cercando di favorire la massima partecipazione possibile da parte degli operatori, salvaguardando al contempo gli interessi della Stazione Appaltante, che riguardano: l'affidabilità del Fornitore, la qualità intrinseca del prodotto, il rispetto delle scadenze imposte dalla fonte di finanziamento,...

## Esecuzione

Quando le scadenze fissate dalla fonte di finanziamento sono tali da non poter essere rispettate con gli ordinari tempi di una gara aperta di fornitura, si verifica la possibilità di ricorrere ad un Accordo Quadro CONSIP in vigore.

Tale scelta presenta il vantaggio di contenere, generalmente, i tempi complessivi della fornitura ma presenta anche alcuni svantaggi, quali:

- un costo di acquisto maggiore rispetto al caso di una gara di fornitura;
- l'impossibilità di avere un veicolo aderente al 100% alle esigenze della Regione Campania, soprattutto sotto il profilo del successivo completamento con gli apparati elettronici di bordo per l'ITS-C;
- la difficoltà di rendicontare la spesa secondo le norme dei finanziamenti europei.

## Esecuzione

A valle della stipula del contratto di fornitura, vengono messi a punto di concerto con il Fornitore i dettagli di allestimento degli autobus. Alcuni aspetti, infatti, non possono essere definiti se non in riferimento allo specifico modello di autobus: livrea esterna, colori degli interni, organizzazione dei posti fissi, posizione degli apparati elettronici di bordo occorrenti per l'implementazione del sistema ITS-C, rapporti al cambio, ...

La fornitura viene quindi seguita man mano per prevenire, se possibile, l'insorgenza di cause di ritardo nell'esecuzione. Quando è pronto il primo veicolo del lotto di produzione acquistato da ACaMIR (veicolo protoserie), si procede in contraddittorio con il Fornitore all'effettuazione di una verifica di conformità della produzione, nel corso della quale si accerta l'esatta rispondenza del veicolo a quanto contrattualmente stabilito. In caso contrario, vengono rilevate le non conformità e definiti i correttivi da apportare.

## Esecuzione

Ciascun veicolo, poi, è sottoposto a verifiche di conformità di accettazione in contraddittorio con il Fornitore per verificare che non si sia verificato accidentalmente qualche scostamento rispetto all'allestimento verificato sul veicolo protoserie.

A valle dell'accettazione, il Fornitore viene autorizzato ad immatricolare gli autobus e, se del caso, ad attivare i cronotachigrafi.

Nelle gare di acquisto gestite per la Regione Campania, infatti, gli autobus sono consegnati dal Fornitore in modalità «chiavi in mano, pronti all'uso» e le spese amministrative sono a carico del Fornitore.

A partire dalla data di consegna, inizio il periodo di garanzia dell'autobus (coperto da specifica polizza fideiussoria a favore della Regione Campania) e decorre l'obbligo di pagamento del canone di usufrutto da parte dell'Azienda assegnataria.

## Esecuzione

I passi successivi alla consegna sono:

- la certificazione da parte del DEC, in contraddittorio con il Fornitore, dell'avvenuta consegna, nei termini contrattuali oppure con eventuale ritardo;
- se del caso, viene calcolata la penale per ritardata esecuzione da applicare al valore imponibile della fornitura;
- il RUP redige il Certificato di Pagamento ed autorizza la fatturazione;
- il Fornitore emette le fatture associate a ciascun autobus.

A partire dalle ultime due gare esperite dall'ACaMIR, con gli autobus in consegna già a partire dal corrente mese di Ottobre, le fatture sono intestate alla Regione Campania, che effettua materialmente il pagamento.

## Esecuzione

Precedentemente, le fatture erano emesse a carico di ACaMIR, che procedeva ad effettuare le liquidazioni previo trasferimento delle risorse finanziarie occorrenti da parte della Regione Campania.

A seguito della riforma nella gestione dei cespiti, per l'inserimento nell'inventario dei beni regionali gli autobus devono essere accompagnati da fatture intestate direttamente alla Regione Campania.

## Rendicontazione

Ad avvenuta liquidazione finale, l'intervento si completa con la rendicontazione delle spese sostenute, sia quelle direttamente connesse alla fornitura, sia quelle accessorie (ANAC, organi tecnici, commissione di gara, ...).

Generalmente, occorre esibire tutta la documentazione tecnica che sottende la fornitura, a partire dalla determinazione di approvazione della documentazione di gara ed indizione della procedura fino alla certificazione di conformità finale. Sono comprese le nomine dei commissari di gara ed i relativi curriculum, le nomine degli organi tecnici ed i relativi curriculum, le determinazioni di assegnazione alle Aziende di TPL, i verbali delle verifiche di conformità, i Documenti Unici di circolazione degli autobus, i verbali di consegna.

## Rendicontazione

Dal punto di vista contabile, occorre esibire: le determinazioni di impegno della spesa, le fatture e le note di credito emesse dal Fornitore, i SAL ed i CdP, le determinazioni di liquidazione delle competenze (imponibile della fornitura, IVA, onorari della commissione di gara, incentivi degli organi tecnici, ...), i mandati di pagamento e le relative quietanze.

La rendicontazione comprende, inoltre, il popolamento della specifica piattaforma informatica prevista dalla fonte di finanziamento (ad esempio, per i fondi PNRR e PNC la piattaforma BDAP/MOP, per i fondi regionali la piattaforma SURF, ...) nonché, per i finanziamenti governativi, la compilazione delle tabelle riepilogative dell'investimento predisposte dai funzionari ministeriali.

Le cifre dei veicoli elettrici venduti in Europa nel 2024 sono:

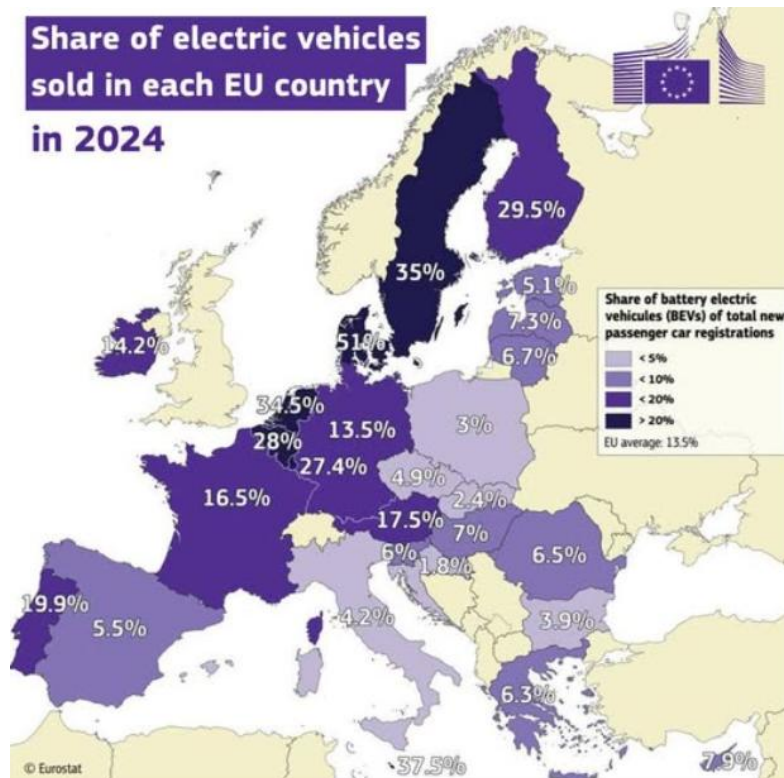
- 1,45 milioni di immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria;
- aumento del 32% della flotta di veicoli elettrici totali;
- quasi 6 milioni di veicoli elettrici in circolazione;
- il 13,6% di tutte le autovetture immatricolate è a trazione elettrica.

L'Europa sta accelerando a tavoletta verso un futuro pulito – senza lasciarsi dietro una nuvoletta di gas di scarico.

*Fonte: Commissione Europea*

*Su dati Eurostat*

# Esperienza nella procedura di acquisto del materiale rotabile



**Fonte: Commissione Europea**  
**Su dati Eurostat**

# Esperienza nella procedura di acquisto del materiale rotabile

*Grazie per l'attenzione*