

Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Proposta N.: **DC/PRO/2024/41**

OGGETTO: INDIRIZZI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI LINEA DEL BACINO BOLOGNESE, DELLE LINEE TRANVIARIE ROSSA E VERDE (TRATTO NORD) E DI QUELLI AFFERENTI AL PIANO SOSTA DEL COMUNE DI BOLOGNA E DEI SERVIZI AD ESSO COMPLEMENTARI. PROROGHE.

La Giunta propone al Consiglio la presente deliberazione

IL CONSIGLIO

Visti:

il D.Lgs. 422/97 recante “Conferimento alle Regioni e agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4 comma 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59”;

la L.R. Emilia Romagna 30/98 recante “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”;

il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

le comunicazioni della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

il Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con modificazioni dalla legge 28 marzo 2022, n.25, contenente misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all’emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico;

il D.Lgs. 201/2022 avente ad oggetto “Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”;

il Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 avente ad oggetto “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici”.

Premesso che:

secondo quanto approvato con deliberazione consiliare P.G. 26199/2003 è stata costituita l'Agenzia della Mobilità S.R.M., per lo svolgimento delle funzioni di cui agli artt. 19, 32, 33 e 34 della L.R. 30/98, con riferimento ai servizi urbani, di bacino e interbacino di Trasporto Pubblico Locale (TPL) autofiloviari

affendenti alla città di Bologna e al suo bacino provinciale;

la Città Metropolitana di Bologna e il Comune di Bologna esercitano congiuntamente sulla Società sopra richiamata, organizzata ed operante in conformità al modello *in house providing*, un controllo analogo a quello esercitato sui propri uffici, in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente per le società che svolgono in forma esternalizzata funzioni amministrative di competenza di pubbliche amministrazioni;

all'Agenzia SRM, mediante apposita Convenzione sottoscritta in data 16 dicembre 2003 e successivamente mediante Accordi attuativi sottoscritti in data 27 febbraio 2004 e in data 19 dicembre 2007, sono state delegate tutte le funzioni inerenti il TPL provinciale, con l'eccezione della pianificazione e dell'istituzione dei servizi;

attualmente il rapporto tra SRM e gli Enti soci - Comune e Città Metropolitana - è regolato dalla convenzione approvata con delibera di Consiglio P.G. 313631/2013 e stipulata il 23 aprile 2014;

all'Agenzia SRM sono state altresì delegate, dal Comune di Bologna, le attività connesse all'affidamento della gestione del Piano Sosta e di servizi/attività complementari alla mobilità, attualmente regolate da Convenzione Rep. 4797 del 23 gennaio 2020 con scadenza 31 dicembre 2024, approvata con Delibera di Consiglio P.G. 15653/2020.

Rilevato che:

a seguito di espletamento di procedura ad evidenza pubblica secondo gli indirizzi forniti dal Consiglio con Delibera P.G. 17905/2010, fu aggiudicata da S.R.M. la gara per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, alla società consortile a responsabilità limitata denominata TPB, con la quale è stato stipulato relativo contratto in data 4 marzo 2011;

TPB S.c.a rl., che è soggetta a direzione e coordinamento di TPER S.p.a., è incaricata, a seguito dell'espletamento della citata procedura di gara ad evidenza pubblica, "*della gestione dei servizi di Tpl autofiloviari di linea regolari, minimi e aggiuntivi, affendenti alla città di Bologna e al suo bacino provinciale, nonché di un servizio di TPGV (trasporto pubblico a guida vincolata – Civis)*" (così nel contratto di servizio del 4 marzo 2011, al relativo art. 2, comma 1, rubricato "Oggetto dell'affidamento"); il citato contratto di servizio indica, quale durata dell'affidamento, un periodo di nove anni così articolato: sei anni a decorrere dalla data di effettiva attivazione del servizio (e cioè 1° marzo 2011) con la possibilità dell'estensione temporale per ulteriori tre anni (così art. 3, commi 1 e 2 del contratto di servizio) nel rispetto di quanto previsto dall'art. 14-ter della legge reg. 2 ottobre 1998, n. 30;

l'Agenzia SRM, sulla base degli indirizzi approvati dagli organi competenti dal Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna (rispettivamente delibera del Consiglio comunale del 16 settembre 2019 P.G. 409771 e delibera del Consiglio metropolitano del 25 settembre 2019, n. 2852), ha disposto, come espressamente contemplato dall'art. 3, comma 3 del contratto di servizio, la proroga della durata dell'affidamento fino alla data del 31 agosto 2024 in applicazione dell'art. 4, par. 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e subordinatamente agli importanti investimenti ivi prescritti;

a seguito di espletamento di procedura ad evidenza pubblica secondo gli indirizzi forniti dal Consiglio con la citata Delibera P.G. 409771/2019, è stata aggiudicata da S.R.M. la gara per la gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari alla mobilità, a BoMob Srl, avente durata pari alla scadenza della proroga del contratto di TPL, ovvero fino al 31 agosto 2024, al fine di consentire ad S.R.M. di avviare, prima di detta scadenza, una gara unica per l'affidamento dei servizi di TPL e del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità.

1 - La pianificazione del PUMS e del PGTU 2019

Il Comune di Bologna ha assunto quale impegno prioritario il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione urbana che puntano alla neutralità climatica di Bologna entro il 2030; in tal senso la

città di Bologna è stata già inserita tra le 100 città europee a impatto climatico zero nell'ambito della missione Horizon Europe della Commissione Europea.

I sopra menzionati obiettivi di neutralità climatica entro il 2030 vedono quale passaggio fondamentale e strutturale il concreto sviluppo della pianificazione della mobilità locale che le Amministrazioni competenti hanno determinato nei propri atti di programmazione (in particolare delibera di Consiglio P.G. 540417/2019 con la quale il Comune di Bologna ha approvato il nuovo PGTU, e parallela delibera con la quale la Città Metropolitana ha approvato il PUMS) e che prevede una rilevante modifica dei servizi di trasporto pubblico locale da realizzare entro il 2030.

La strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali del PUMS è stata individuata nella definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano), in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata, anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro, di completare la rete portante metropolitana, il tutto in un unico sistema tariffario integrato metropolitano e con una chiara riconoscibilità del servizio di Tpl nel suo complesso per i cittadini, i city-users e i turisti.

Il PUMS struttura quindi la rete di trasporto collettivo in tre componenti fondamentali:

- la Rete portante, costituita dal SFM, dalla nuova rete tranviaria di Bologna e dal Metrobus sulle linee extraurbane/suburbane ad alto traffico;
- la Rete complementare, costituita da tutte le autolinee urbane di Bologna e di Imola, nonché da quelle sub/extraurbane;
- la Rete integrativa, costituita dai cosiddetti "servizi locali", cioè a bassa frequenza e/o da servizi "finalizzati" e/o flessibili.

È previsto dal PUMS che l'esercizio del tram sia integrato con la rete di trasporto pubblico metropolitano mediante la realizzazione di un sistema di Centri di mobilità (complessivamente in ambito metropolitano 30, di cui 9 a Bologna) che facilitino infrastrutturalmente e tecnologicamente l'interscambio.

Le nuove linee tranviarie si inseriranno dentro questa visione; il progetto della Linea Rossa prevede infatti la realizzazione di due importanti nuovi nodi di interscambio (Terminal Marco Emilio Lepido e Fiera) e il potenziamento del nodo della Stazione centrale. La Linea Rossa interscambierà con la rete SFM presso le stazioni di Borgo Panigale e di Bologna Centrale. Parallelamente, è previsto il completamento del sistema SFM, già avviato.

L'integrazione fra i vari sistemi in nodi specifici di interscambio, in questo modo, ottimizzerà la funzionalità del sistema di trasporto pubblico e determinerà l'alleggerimento di autobus urbani e sub/extraurbani sulle stesse direttrici percorse dalla tranvia, diminuendo così il traffico veicolare su strada.

Il PUMS prevede che l'affidamento del TPL metropolitano, al 2030 - tempistica del tutto sovrapposta con quella di affidamento da regolare - dovrà poter contare su una componente della base d'asta, riferita alle compensazioni per obbligo di servizio, sensibilmente incrementata. Poiché dovrà essere redatto, con la documentazione di gara, un piano economico-finanziario della gestione, è opportuno che la formalizzazione del bando di gara avvenga con tempistiche che abbiano reso certe le risorse regionali e locali, tenendo anche conto che l'affidamento dell'esercizio delle linee di tram deve essere ricompreso nell'oggetto della gara di cui si parla.

Il ruolo futuro del TPL metropolitano su gomma, di adduzione al SFM e alla rete tranviaria urbana, immaginato nell'ottica di incrementare significativamente il numero di passeggeri trasportati dal sistema nel suo complesso, determinerà una redistribuzione delle entrate da traffico che deve essere tenuta in debita considerazione nel nuovo affidamento comprensivo del sistema tranviario, auspicabilmente essa dovrà essere considerata anche con riferimento al contratto ferroviario regionale.

La rimodulazione effettiva e complessiva del servizio di Tpl metropolitano entro il 2030, nei termini di cui ai citati atti di pianificazione e agli impegni ambientali presi con l'Unione europea, determina dunque una situazione straordinaria rispetto alla quale emergono oggettivi elementi di rilevante complessità e problematicità.

Le predette criticità si riferiscono da un lato alla futura rimodulazione tra i differenti servizi modali (tranvia, bus su gomma, filovie, altri servizi) con un'incertezza circa la determinazione concreta dei flussi dei passeggeri rispetto ai diversi servizi, e dall'altro alla necessità di garantire nei tempi previsti l'attivazione delle nuove linee tranviarie.

Le ragioni di carattere straordinario e oggettivo che riguardano la rimodulazione complessiva del Tpl metropolitano entro il 2030 e gli elementi di oggettiva incertezza che riguardano l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto (in particolare rete tranviaria e rete su gomma, come evoluzione parziale la prima della seconda) possono dunque determinare concreti scenari di criticità emergenziale per la gestione del servizio integrato di Tpl.

Si aggiunga, inoltre, la situazione di pericolo, recentemente verificatasi, per la stabilità della Torre Garisenda che ha determinato l'immediato avvio di lavori per la messa in sicurezza della Torre e dell'area circostante e che richiede necessariamente la realizzazione di interventi di consolidamento e ristrutturazione che si protrarranno per vari anni e misure che scongiurino interruzioni del servizio e pericoli di interruzioni imminente o prospetticamente già ipotizzabile del servizio. Tali lavorazioni incideranno in modo molto cospicuo e gravoso sulla viabilità urbana e sull'assetto di circolazione delle linee di trasporto pubblico di attraversamento della città di Bologna, che nel nodo centrale concentra allo stato attuale un grande snodo di trasbordo fra linee urbane e di attestamento di linee suburbane, con conseguente necessità di riformulare i percorsi di linea, le fermate e tutti gli altri aspetti gestionali connessi, determinando una situazione specifica di emergenza nella quale, per garantire la non interruzione e la permanenza della qualità nel servizio pubblico, sono necessarie misure e azioni incompatibili con cambiamenti gestionali nel medio periodo.

Si tenga infine conto, in termini pianificatori, dell'avvenuta entrata a regime da inizio 2024 del progetto "Bologna città 30", destinato ad affrontare il delicato tema della sicurezza stradale e quello della valorizzazione degli spazi pubblici.

In relazione coi provvedimenti che saranno presi al contorno del Tpl (corsie riservate, preferenziazione semaforica, revisione e ottimizzazione di percorsi e fermate...) e con quelli riferiti al sistema del Tpl nella sua configurazione di offerta (velocità commerciale, frequenza, attese ai capolinea...), il provvedimento "Bologna città 30" è destinato a impattare significativamente sugli equilibri consolidati, ma soprattutto si registreranno assestamenti progressivi e modulari, che dipenderanno anche da fattori esterni al Tpl, fra i quali i controlli condotti sul rispetto della nuova velocità massima imposta.

2- Progetto integrato per la mobilità bolognese - P.I.M.BO.

Di particolare importanza l'impatto degli investimenti relativi allo sviluppo della rete filoviaria di trasporto pubblico nell'ambito del Progetto Integrato per la Mobilità Bolognese (P.I.M.BO.). Si tratta di un impegno già rientrante nel Piano degli investimenti sottoscritto tra le parti nel contratto del 4/3/2011 che regola l'attuale affidamento del complessivo servizio di TPL, e successivamente confermato nel progetto denominato P.I.M.BO., attuato in forza di apposito Accordo di programma del 17/07/2012 successivamente sostituito in data 2 agosto 2021 - Rep. 612 (Delibera di Consiglio P.G. 276684/2021) in conseguenza delle nuove statuizioni contenute nella Delibera CIPE 65/2020.

In particolare, la quota a carico del bacino di Bologna, pari a 8 milioni di euro, è oggetto del Piano degli investimenti allegato al contratto di affitto di ramo d'azienda in essere. I cronoprogrammi forniti dal soggetto attuatore individuano una durata complessiva di realizzazione del progetto quantificata in 7 anni, con una possibile durata dei soli lavori legati alla realizzazione della quota di infrastruttura di 49 mesi, già considerata nei piani di investimento del gestore del TPL presente nell'attuale contratto di affidamento. Il progetto P.I.M.BO. ha registrato la necessità di una revisione progettuale che rende necessario, altresì, un riallineamento dell'investimento previsto sulla rete filoviaria con quello regolato dal contratto d'affitto di ramo d'azienda già citato.

Stanti i tempi di messa a disposizione del finanziamento al Comune di Bologna, il progetto prevede ora una tempistica destinata a impattare sul sistema del Tpl bolognese con la fase dei cantieri prima e con quella di avvio dell'esercizio successivamente, destinata a concretizzarsi tra il 2026 e il 2027 a seconda

delle linee coinvolte. Infine, il progetto nel suo complesso deve essere verificato rispetto alla revisione della rete del Tpl entro il centro storico innescata dagli interventi sulla torre Garisenda per come saranno andati a regime.

3 - Esecuzione o integrazione degli interventi afferenti al PNRR e ad altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale

Un'altra azione fondamentale per perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Tpl è la progressiva de-carbonizzazione delle flotte autobus. Il PUMS prevede quindi:

- il rinnovo della flotta urbana, in modo da arrivare alla totale eliminazione dei mezzi più inquinanti entro il 2030;
- il rinnovo della flotta extraurbana operante in contesto suburbano (servizio Metrobus) ed extraurbano in modo da avere al 2030 una flotta in esercizio composta di soli mezzi a metano (liquido e compresso), ibridi a metano e a zero emissioni.

Il disegno del riassetto del sistema di trasporto bolognese del PUMS/PGTU prevede dunque una serie di interventi coordinati e integrati, i cui tempi di realizzazione non sono rapidi e contestuali, per cui il loro apporto alla crescita e alla stabilizzazione del complesso del Tpl e il loro impatto sui flussi di viaggiatori sarà evidentemente graduale.

È previsto l'acquisto di 127 autobus alimentati a idrogeno entro il 30 giugno 2026, di cui almeno 34 entro fine 2024, e la realizzazione delle relative infrastrutture di supporto per un investimento di oltre 90 milioni di euro di fondi PNRR ottenuti dal Comune di Bologna.

Tper gestisce le procedure per l'acquisto dei veicoli e sta procedendo ai lavori per le stazioni di ricarica di idrogeno presso i depositi cittadini. I nuovi mezzi a idrogeno andranno a sostituire prioritariamente autobus alimentati a gasolio di classe Euro II e III, quindi successivamente bus a gasolio e metano di classe Euro IV, V ed Euro V EEV.

La convenzione all'uopo sottoscritta (Rep. 7363 del 1.12.2022) prevede che l'Agenzia SRM, proprietaria delle reti essenziali per il trasporto pubblico, abbia il compito di vigilare sul rispetto delle scadenze, in particolare sulle infrastrutture, e che effettui periodicamente dei controlli sullo stato di avanzamento degli interventi.

Questo investimento di 90 milioni completa gli indirizzi della Giunta che con Delibera P.G. 79483/2022 del 15/2/2022 aveva approvato altri due finanziamenti, destinati sempre al rinnovo parco bus: 11,66 milioni per l'acquisto di 17 mezzi elettrici e relative infrastrutture di ricarica (fondi PSNMS "alto inquinamento") entro fine 2025 e 20,23 milioni per altri 24 mezzi elettrici (fondo PON-REACT EU), in servizio entro il 31/12/2023.

I 127 bus a idrogeno che prenderanno servizio nei prossimi quattro anni andranno quindi ad aggiungersi agli altri mezzi a emissioni zero previsti e a quelli già in funzione in città - tra cui filobus ed e-bus - e rappresenteranno un tassello fondamentale nel percorso di decarbonizzazione urbana che punta alla neutralità climatica entro il 2030 di Bologna, come già indicato in precedenza.

4 - Sistema tranviario

Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)

Con Delibera di Giunta P.G. 344906/2021, è stato approvato il Progetto Definitivo della prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa) comportante l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e contestuale dichiarazione di pubblica utilità.

con Determina P.G. 229556/2022 del 13/05/2022 è stato aggiudicato l'appalto congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori per la realizzazione della prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa) e con Determina Dirigenziale P.G. 296373/2023 del 24/04/2023 è stato approvato il progetto esecutivo dell'opera; in data 26/04/2023 è avvenuto l'avvio dei lavori.

Tenuto conto che una parte dei finanziamenti ricevuti a copertura della realizzazione dell'opera è

costituita da risorse facenti parte del PNRR, è fatto obbligo che la conclusione dei lavori di costruzione della linea avvenga entro il termine del 30/06/2026, previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 448/2021. Con tempistiche coerenti a garantire la piena funzionalità delle opere finanziate dovrà essere disponibile anche il materiale rotabile. Occorre pertanto che, entro l'inizio del 2025, venga individuato il Gestore del sistema tranviario affinché esso possa acquisire conoscenza e familiarità con le infrastrutture che compongono il sistema tranviario, tra le quali la linea, il sistema di alimentazione e le sottostazioni elettriche, i depositi, le officine per la manutenzione e il posto centrale di controllo e per consentire al medesimo gestore di nominare tempestivamente il Direttore di esercizio, che ricopre un ruolo nella fase di prove e collaudi della linea e dei tram, di dotarsi del personale necessario, formandolo per le attività previste, e svolgere in ogni caso tutti gli adempimenti richiesti dalla normativa di settore.

Seconda linea tranviaria di Bologna (Tratto Nord Linea Verde)

Con Determinazione Dirigenziale P.G. 563132/2019 è stata affidata l'attività di progettazione di fattibilità tecnica ed economica della realizzazione della diramazione verso Corticella della Linea Rossa (cosiddetta Linea Verde).

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 448/2021 del 16/11/2021 di assegnazione delle risorse PNRR che finanziano integralmente il progetto stabilisce, tra gli altri, l'obbligo di assumere l'obbligazione giuridicamente vincolante, relativa all'affidamento dei lavori anche in forma di appalto integrato, entro il 31 dicembre 2023 pena la revoca del finanziamento.

Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche di cui sopra si è proceduto ad affidare con atto dirigenziale P.G.286635/2023 l'attività di redazione del progetto definitivo della seconda linea tramviaria di Bologna (Linea Verde).

Con atto dirigenziale P.G. P.G. N.: 815933/2023 si è proceduto ad affidare i lavori di realizzazione della seconda linea tramviaria di Bologna (Linea Verde).

In data 01 febbraio 2024 si è conclusa la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo; con Delibera di Giunta, in procinto di essere adottata, verrà approvato il progetto definitivo, con contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

Poiché anche il Tratto Nord della Linea Verde è stato finanziato con fondi del PNRR dal sopra richiamato D.M. 448/2021, il progetto deve rispettare le medesime scadenze della Linea Rossa. Quindi sussiste la medesima urgenza di avere il Gestore in efficace attività a partire dal 2025 anche riguardo a questa opera.

Cantieri

È costantemente in aggiornamento la pianificazione e gestione dei cantieri tranviari, volta a superare le criticità presenti nel dare coerenza agli assetti di occupazione e modifica della viabilità e ai servizi di Tpl che continuano a servire la popolazione e i city-users di Bologna. Esistono inoltre diverse situazioni complesse a Bologna dove qualsiasi ipotesi di riprogrammazione dei servizi dovrà necessariamente essere testata in fase di implementazione.

Vi sono numerose e importanti linee sub/extraurbane che hanno percorsi in ingresso/uscita dal centro o passaggi ai capolinea in sovrapposizione con le linee tranviarie. Una modifica strutturale del sistema può causare, almeno nella fase iniziale di assestamento, criticità per superare le quali è opportuno procedere contestualmente, con gradualità e flessibilità di soluzioni, con i lavori infrastrutturali per l'interscambio esterno (stazioni/fermate, pensiline, parcheggi scambiatori, ...) e l'occupazione delle sedi stradali oggi impegnate dai mezzi, al fine di garantire gli spostamenti consolidati dei viaggiatori, in particolare della Città metropolitana.

Esigenze gestionali del sistema tranviario

In esito a specifici approfondimenti, condotti nell'ottica dell'affidamento dei servizi di Tpl, si è stabilita l'assoluta opportunità di un contratto unico che abbia per oggetto il Tpl su ferro e il Tpl su gomma:

i servizi tranviari non sono aggiuntivi, essi si configurano necessariamente come modificativi di quelli di Tpl urbani e sub/extraurbani in essere. Le dinamiche di avvicendamento fra offerte di servizi saranno quindi determinate dagli enti locali con un solo interlocutore, che non subisce migrazioni di entrate da tariffa, nell'ambito di un unico contratto di servizio;

da tempo, i contributi regionali per il Tpl sono assegnati a Bologna in maniera indifferenziata fra servizi autofiloviari di competenza dei diversi enti (e svolti con mezzi diversi), la ripartizione a livello provinciale segue criteri storici consolidati. Una loro dinamica fra servizi a livello locale è gestita da anni col contratto in essere;

l'affidatario del Tpl oggi è interlocutore privilegiato degli enti locali per il coordinamento e l'attuazione di progetti infrastrutturali (es. TPGV/Crealis, PIMBO, PNRR, ...), anche all'interno del contratto di affitto di ramo d'azienda. La sua dotazione di personale – e coerentemente quella dell'Agenzia, piuttosto contenuta, che infatti concede il suo patrimonio – costituito dai beni essenziali per l'esercizio del Tpl – in affitto di ramo d'azienda, rispecchia quest'organizzazione consolidata. La gestione dei beni della SRM (depositi, linee aeree, fermate, ...) è in capo a un solo soggetto, che ne può disporre in modo integrato e che lo mantiene con economie organizzative e di scala su affidamenti e materiali;

il regime "net-cost" indicato dalla Regione obbliga all'allocazione del rischio commerciale in capo all'operatore economico affidatario; un solo PEF consente di monitorare il rischio, non di doverlo definire e ripartire fra più affidamenti;

l'integrazione tra le tariffe (ferroviario/automobilistico, in futuro tranviario) è stata affidata dalla Regione ad accordi presi fra imprese affidatarie, avere un numero contenuto di interlocutori è favorevole. Le manovre di adeguamento inflativo dei prezzi dei titoli di viaggio sarebbero complesse in presenza di titoli intestati a operatori diversi;

il personale – coperto e garantito dalla clausola sociale – è destinato a essere un elemento di forte continuità rispetto al presente. Così come gli autisti hanno condotto, in passato, attraverso processi di formazione, filobus e treni, essi potranno nel futuro essere accompagnati a condurre veicoli tranviari. Dovranno essere gestite le premialità, le residenze e tutta una serie di altri elementi contrattuali, anche di secondo livello, che sono oggetto di grande attenzione.

Va infine evidenziato che l'esercizio di un moderno sistema tranviario, che utilizza specifiche tecnologie, è caratterizzato da peculiari modalità operative, sia per l'effettuazione del servizio sia per la manutenzione dell'infrastruttura e dei rotabili, che lo differenziano nettamente dall'esercizio dei mezzi su gomma e richiedono quindi particolari capacità ed esperienze. Risulta quindi necessario che il gestore al quale affidare l'esercizio di moderni sistemi tranviari sia specializzato negli stessi, ovvero, nel caso di un gestore multimodale, che lo stesso disponga, nell'ambito dell'organizzazione aziendale, di una struttura dedicata, dotata delle necessarie risorse e competenze.

5 - Messa in sicurezza e restauro Torre Garisenda

Fra venerdì 20 e sabato 21 ottobre 2023 il tratto di via San Vitale che collega piazza Aldrovandi a via Rizzoli è stato chiuso alla circolazione di tutte le tipologie di veicoli per il rischio di crollo della torre Garisenda.

Da quel momento e nei giorni immediatamente successivi sono state deviate le linee del Tpl che interessavano quel tratto di strada; si tratta di sette linee, di cui quattro portanti (di dieci regolate dal PGTU), per complessivi 645 passaggi/giorno feriale.

A causa delle deviazioni delle linee sono stati immediatamente intrapresi interventi di manutenzione straordinaria della pavimentazione di alcune strade (via Santo Stefano, via Farini) e della fasatura di alcuni impianti semaforici (viale Filopanti / via Irnerio) interessati dai flussi variati dei mezzi del Tpl (prevalentemente si tratta di mezzi lunghi 18 metri).

Allo stato attuale, stante lo scarso intervallo di tempo passato e la tempistica di monitoraggio e rendicontazione contrattuale, non è ancora possibile quantificare, nemmeno stimare, l'impatto di tale revisione del piano di esercizio sui parametri di qualità del servizio né sulla sua efficacia, misurata in termini di passeggeri trasportati.

Fra novembre e dicembre sono andati a regime diversi provvedimenti conseguenti a tale emergenza. È allo studio il piano di "nuova mobilità" nell'area del centro storico interessata dai cantieri del tram. L'assetto modificato è destinato a consolidarsi per un lungo tempo – dell'ordine di anni – necessario per la manutenzione della torre Garisenda, andandosi a sovrapporre con altre evoluzioni della viabilità e della rete già pianificate, concorrendo a creare elementi di variabilità sui servizi e sulla dinamica di abitudine progressiva, in uscita dall'emergenza pandemica, degli utenti alla nuova offerta di Tpl.

6 - Normative applicabili

Tenuto conto di tutto quanto sopra esposto è opportuno evidenziare i contenuti del D.L. 4/2022 convertito in L. 25/2022 che all'art. 24, comma 5 bis, recita *“Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonche' al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento”*.

Vista la Delibera della Giunta Regionale Num. 1828 del 02/11/2022 avente ad oggetto **“ATTUAZIONE DEL COMMA 5-BIS DELL'ART. 24 D.L. N. 4/2022 CONVERTITO CON LEGGE 28 MARZO 2022 N. 25 - PROROGA DEI CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AI SENSI DELL'ART. 4, PAR. 4 REG. CE N. 1370/2007”** che in particolare ha disposto:

di prendere atto che la citata normativa nazionale derogatoria prevede che la proroga dei contratti di servizio sia necessaria fino al 31 dicembre 2026, nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare significativi investimenti, in autofinanziamento anche parziale, in esecuzione del PNRR o di altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento;

di indicare alle Agenzie di procedere alla verifica dei presupposti e condizioni necessarie alla proroga dei contratti di servizio in essere dando atto che il termine del 31 dicembre 2026 per la scadenza della proroga, nel rispetto degli indirizzi normativi e regolatori vigenti di affidamento dei servizi tramite gara pubblica, e in funzione della stabilizzazione dello scenario di riferimento, sia utile per consentire nel frattempo, alle competenti Agenzie, di predisporre quanto necessario ai prossimi affidamenti;

che nel periodo di decorrenza della proroga al 31/12/2026, le Agenzie predispongano la documentazione di gara, dando adeguato riscontro rispetto alla determinazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza, tenendo conto della pianificazione degli investimenti, dell'attuazione e gestione dei processi di innovazione e cambiamento strutturale, di una flessibilità gestionale che possa rendere trasparente e premiante l'attribuzione di contributi pubblici finalizzati agli investimenti operati dai gestori anche in relazione alla calibrata durata dei periodi regolatori contrattuali, tutti elementi resi trasparentemente coerenti nel piano economico-finanziario;

di sostenere il completamento del percorso previsto nell'Atto di indirizzo 2021-2023 e nel Patto 2022-2024, con riferimento alle strategie di sviluppo e per l'evoluzione della governance del Trasporto

Pubblico Locale in Emilia-Romagna, confermando l'opportuno sviluppo del modello di holding regionale tra le aziende auto filoviarie di TP a maggioranza pubblica, per realizzare sinergie industriali volte a accrescere comuni competenze e professionalità, maggiori processi di efficientamento, industrializzazione e di qualificazione aziendale e di sistema, per valorizzare pienamente il presidio e le conoscenze del territorio nel livello di servizio all'utenza.

Vista altresì la nota ART avente per oggetto "Art. 24, comma 5-bis del d.l. 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25. Applicazione della regolazione dell'Autorità" ricevuta dalla Regione Emilia-Romagna e da questa trasmessa alle Agenzie in data 7 febbraio 2023, evidenziando, nel caso di proroga, le modalità di applicazione della norma e dei conseguenti adempimenti che dovranno essere attuati per la definizione del PEF, il cui schema previsto con delibera ART n. 154/2019 rappresenta l'unico strumento previsto dalla regolazione vigente per la determinazione della compensazione per tutti gli anni di vigenza contrattuale, nonché lo strumento utile per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di efficienza nell'erogazione dei servizi di TPL affidati.

TPB s.c.a. r.l., in ragione dei significativi investimenti da realizzare per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e per il miglioramento della qualità dei servizi ed aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla data di scadenza dell'affidamento in questione, ha chiesto, con nota del 25 novembre 2022, a SRM- Reti e Mobilità s.r.l. di disporre la proroga ai sensi del sopra riportato comma 5-bis dell'art. 24 del d.l. n. 4/2022.

Questa Amministrazione valuta corrispondente all'interesse pubblico permettere il completamento degli investimenti programmati dal gestore del servizio pubblico, anche in esecuzione del PNRR e di altri piani strategici, al fine del raggiungimento degli obiettivi relativi alla promozione della mobilità sostenibile, allo sviluppo della transizione ecologica e al miglioramento della qualità dei servizi erogati agli utenti e dunque prevedere una proroga dell'affidamento del Tpl fino al limite massimo consentito dei 15 anni (dunque al 28 febbraio 2026), così come già emerso in occasione di numerosi confronti, fra i quali quelli con le organizzazioni sindacali di settore.

Considerato altresì che il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 all'art.4, parr.3 e 4, ed all'art.5, par.5, prevede quanto segue:

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi.

4. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

Sussiste, come sopra descritto, l'imprescindibile necessità di coordinare l'attuale gestione del Tpl su gomma, la lunga fase emergenziale legata alla messa in sicurezza e successivo restauro della Torre Garisenda, l'entrata in funzione della rete tranviaria, le modifiche connesse agli interventi previsti nel

progetto PIMBO, a causa delle reciproche influenze con soppressione e/o spostamento di linee esistenti e conseguente esigenza di coordinamento complessivo per un periodo presumibile di due anni, equivalente alla durata prevista per ogni proroga emergenziale dal Reg. 1370/07, corrispondenti all'arco temporale di allineamento e definizione delle condizioni tecniche gestionali.

Al fine di consentire la migliore integrazione possibile tra i differenti sistemi modali e in particolare la rimodulazione dei servizi su gomma, si valuta corrispondente all'interesse pubblico affidare a TPB s.cons. a r.l. anche la gestione del servizio di trasporto a mezzo delle nuove linee Tram Rossa e Verde – i cui lavori sono previsti terminare a giugno 2026 e delle quali dev'essere definito il regime proprietario e di messa in disponibilità a regime – per il periodo di proroga e per quello di emergenza, fino alla data di scadenza dell'affidamento del trasporto pubblico locale, così come da prorogare ai sensi dell'art. 24, comma 5-bis del d.l. n. 4/2022 e ai sensi dell'art. 5, par. 5 del regolamento CE n. 1370/2007.

La predetta integrazione di servizi pubblici è altresì diretta attuazione delle disposizioni di cui all'art.5 del D.Lgs. 201 del 23/12/2022 ove si prevede che:

1. Ferme restando le disposizioni regionali, nelle città metropolitane è sviluppata e potenziata la gestione integrata sul territorio dei servizi pubblici locali di rilevanza economica ivi compresa la realizzazione e gestione delle reti e degli impianti funzionali. A tal fine, il comune capoluogo può essere delegato dai comuni ricompresi nella città metropolitana a esercitare le funzioni comunali in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica per conto e nell'interesse degli altri comuni.

2. Le regioni incentivano, con il coinvolgimento degli enti locali interessati, la riorganizzazione degli ambiti o bacini di riferimento dei servizi pubblici locali a rete di propria competenza, anche tramite aggregazioni volontarie, superando l'attuale assetto e rientandone l'organizzazione preferibilmente su scala regionale o comunque in modo da consentire economie di scala o di scopo idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.

Ciò anche in considerazione della circostanza che il D.M. Ministero dell'Economia e delle Finanze 28 aprile 2023 stabilisce misure incentivanti per gli enti locali che aderiscono alle riorganizzazioni e alle aggregazioni di servizi pubblici locali attuate ai sensi del sopra riportato art. 5 del D.Lgs. 201/2022.

Tenuto conto del complesso quadro regolatorio, pianificatorio e contrattuale come evolutosi nel tempo e sopra esposto, il Comune di Bologna, d'intesa con la Città Metropolitana di Bologna, ha posto in essere gli approfondimenti di carattere tecnico, giuridico ed economico opportuni in ordine ai contenuti del presente provvedimento: ai sensi dell'art.4 dell'attuale convenzione in essere tra gli Enti soci (approvata con delibera di Consiglio P.G. 313631/2013 e stipulata il 23 aprile 2014) è stato richiesto all'Agenzia SRM di accertare le corrispondenze relative alla sussistenza degli investimenti previsti e già convenzionati fra le parti interessate, per la contrattualizzazione della proroga ai sensi dell'art. 24, comma 5-bis del d.l. n. 4/2022 (al 28 febbraio 2026) e di ogni altro elemento utile ai fini della proroga emergenziale ai sensi dell'art. 5, par. 5 del regolamento CE n. 1370/2007 (al 29 febbraio 2028) - Delibera di Giunta Comunale P.G. 820069/2023 e parallelo Atto del Sindaco Metropolitano.

Per le motivazioni espone in premessa, e viste le risultanze positive dell'istruttoria condotta da SRM e trasmessa agli Enti soci (in atti) risultano sussistere i presupposti per l'adozione di un atto di proroga del servizio di TPL all'attuale gestore, che comprenda anche la gestione delle linee tranviarie in corso di realizzazione (Linea Rossa e Linea Verde tratto Nord), fino al 29 febbraio 2028, ai sensi dell'art. 24, comma 5-bis del d.l. n. 4/2022 e dell'art. 5, par. 5 del regolamento CE n. 1370/2007.

E' opportuno evidenziare che la proroga del TPL, comprensiva della gestione delle linee tranviarie in corso di realizzazione (Linea Rossa e Linea Verde tratto Nord), impone al gestore di definire un articolato Piano economico e finanziario (PEF), redatto sull'intera durata del contratto e accompagnato da una corretta identificazione e allocazione dei rischi – come richiesto dall'ART, con nota trasmessa dalla Regione Emilia-Romagna alla SRM a febbraio 2023, di cui alle premesse – che dovrà essere oggetto di verifica ed approvazione da parte di SRM, con il coinvolgimento degli Enti in sede istruttoria da parte dell'Agenzia, al fine di consentire la verifica degli obiettivi ed aspetti salienti;

Si ritiene, in virtù di quanto specificato, che il PEF di proroga dovrà tra l'altro regolare:

- il canone d'uso relativo all'infrastruttura di trasporto pubblico a guida vincolata (TPGV Crealis) di cui all'Accordo tra il Comune di Bologna, la Città metropolitana di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena, l'Agenzia della Mobilità SRM Srl e TPER SpA, approvato con la delibera di giunta del Comune di Bologna PG 42668/2021 del 26 gennaio 2021 e con l'Atto del Sindaco metropolitano n. 11, I.P. 189/2021, Tit./Fasc./Anno 7.4.1.0.0.0/1/2015 del 27 gennaio 2021;

- l'esercizio dei servizi tranviari urbani bolognesi come evoluzione dei servizi oggetto di affidamento;

- l'investimento di risorse proprie (autofinanziamento TPB e suoi soci) da destinare all'acquisto di veicoli tranviari e dotazioni funzionali all'esercizio del sistema.

Infine, esso dovrà ricomprendere e quantificare i costi di ogni azione necessaria per l'avvio della gestione dei sistemi innovativi di erogazione dei servizi quali il tram, e i mezzi alimentati a idrogeno ed elettrici, inserendo le voci relative alle innovazioni organizzative, tecniche e di comunicazione all'utenza, la formazione di tutto il personale, lo sviluppo di nuove interfacce di gestione dati e di comunicazione all'utenza, ecc.

Il Piano Sosta ed i servizi complementari alla mobilità

In vista dell'affidamento congiunto di TPL e sosta in virtù degli indirizzi contenuti nella delibera del Consiglio Comunale P.G. 409771/2019, che con il presente atto si confermano, S.R.M. ha verificato se sussistano le condizioni per l'adozione di un atto di proroga della gestione del Piano sosta e servizi complementari alla mobilità.

L'art. 5 del contratto di servizio sottoscritto in data 27/07/21 prevede che, per ragioni di interesse pubblico, sia possibile prorogare il contratto stesso per la durata di un anno a condizioni invariate.

Visto l'avanzato stato di definizione dell'impegno di BOMOB a sostenere un consistente investimento volto ad ampliare la disponibilità di parcheggio dell'area STAVECO, attraverso la realizzazione di una struttura sopraelevata in carpenteria metallica con sistemi modulari prefabbricati e assemblati direttamente sul posto che comporta un importante investimento.

Dato atto della valutazione in corso circa la replicabilità di tale soluzione anche in altri contesti e pertanto che vi siano le condizioni per disporre la proroga citata.

Ritenuto quindi opportuno, visto tutto quanto sopra esplicitato che qui si intende integralmente richiamato, fornire i seguenti indirizzi all'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl:

1) prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, includendovi la gestione delle linee tranviarie Rossa e Verde (Tratto Nord), fino alla data del 29 febbraio 2028 a condizione che venga sviluppato un PEF, accompagnato da un Piano Industriale, fortemente innovativo che dia precise garanzie in termini di miglioramento del servizio, innovazione tecnologica, riduzione delle emissioni e maggiore attenzione all'utenza;

2) nel PEF, accompagnato dal Piano Industriale, dovranno in particolare essere garantiti il recupero dei ritardi dovuti ai fattori esterni e agli investimenti sul progetto P.I.M.BO., i nuovi investimenti da condurre sul ramo d'azienda concesso in affitto in coerenza con gli strumenti di pianificazione vigente (principalmente, l'avvio dell'infrastrutturazione di alimentazione elettrica e la realizzazione di impianti di conservazione e distribuzione di metano liquido), nonché la gestione delle linee tranviarie Rossa e Verde (Tratto Nord), da indicarsi puntualmente in apposito atto integrativo del contratto di servizio (ai sensi di quanto ivi previsto, ai commi 13 e 19 dell'art. 4) e del contratto di affitto di ramo d'azienda con conseguente assunzione di obbligo da parte del gestore in relazione e con riferimento all'equilibrio economico-finanziario degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei servizi oggetto della concessione;

3) stabilire che il complesso di impianti e rotabili tranviari sarà gestito in separazione dagli altri impianti e

rotabili aziendali e che il gestore dovrà tempestivamente dare luogo a una specifica struttura operativa dedicata all'esercizio del sistema tranviario, dotata delle risorse umane con le necessarie qualificazioni e comprovata esperienza sui vari fronti che lo stesso comporta: pianificazione e gestione dell'esercizio, manutenzione dell'infrastruttura, degli impianti e del materiale rotabile, ecc.

4) verificare che in generale vengano proposte significative modifiche organizzative che garantiscano un deciso miglioramento nella gestione e restituzione delle informazioni relative al servizio erogato;

5) prevedere con frequenza minima semestrale una verifica dello stato di attuazione del PEF per consentire agli Enti di conoscere il pieno e tempestivo rispetto di quanto proposto dal Gestore.

6) valutare la possibilità di inserire fin d'ora negli atti di proroga, e successivamente negli atti di gara, la previsione che i gestori forniscano dati sui titoli venduti con distinzione di genere e generazionali (fasce d'età), secondo gli indirizzi e le finalità contenuti nel DUP 2024-2026 del Comune di Bologna, nonché i dati, nei formati e con gli standard riconosciuti dal mercato internazionale, necessari allo sviluppo di sistemi MaaS e di applicazioni terze per la fruizione completa dei servizi di mobilità da parte dell'utente (pianificazione dei viaggi - anche multimodali, acquisto del titolo, informazioni durante il viaggio).

7) relativamente alla gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari alla mobilità di fare ricorso alla proroga nella misura necessaria e in ogni caso di durata non superiore ad un anno (31/08/2025), predisponendo ed avviando una nuova gara specifica, per il periodo 01/09/2025-29/02/2028, che consentirà quindi una gara unica alla scadenza della sopra citata proroga del TPL comprensiva del sistema tranviario.

8) confermare, in relazione alla gara di cui al punto precedente, gli indirizzi di cui alla Delibera di Consiglio P.G. 409771/2019 e pertanto la struttura del contratto di concessione dei servizi vigente.

Dato atto che la Città Metropolitana sta procedendo ad adottare analogo provvedimento, per quanto di specifica competenza, con solo riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese.

Dato atto, infine, che il contenuto del presente provvedimento potrà comportare scostamenti sui canoni mensilmente spettanti al Comune ai sensi del contratto di servizio avente ad oggetto la gestione del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità (allocati in bilancio sui Cap. E33890-000 e E31465-000), la cui esatta definizione potrà avvenire solo a seguito dell'aggiudicazione della gara da parte di S.R.M. Srl, a valle della quale saranno apportati gli eventuali adeguamenti alle previsioni di entrata degli strumenti di programmazione economico-finanziaria del Comune.

Ritenuto, inoltre, di procedere al rinnovo della convenzione tra SRM e il Comune di Bologna regolante il dettaglio delle specifiche attività da svolgersi da parte dell'Agenzia in relazione alla gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari e la relativa copertura economica ordinaria, fino al 31/12/2028 (tenuto conto che la convenzione in essere approvata con Delibera di Consiglio P.G. 15653/2020 ha scadenza il 31 dicembre 2024).

Dato atto che il quadro di spesa complessivo per dare copertura contabile di quanto sopra a partire dal 1 gennaio 2025 fino al 31 dicembre 2028, corrisponde a 600.000,00 euro (comprensivo di IVA al 22%), secondo la seguente ripartizione:

quanto a 150.000,00 euro, al Bilancio 2025

quanto a 150.000,00 euro, al Bilancio 2026

quanto a 150.000,00 euro, al Bilancio 2027

quanto a 150.000,00 euro, al Bilancio 2028

Rilevato che:

nel Bilancio di previsione 2024 - 2026 e, coerentemente, nel Piano Esecutivo di Gestione è prevista la spesa per il servizio in oggetto per l'anno 2025 e 2026, al Cap. U36620-055 "Corrispettivo ad SRM per la gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità - Servizio rilevante

agli effetti dell'IVA");

occorre invece autorizzare la spesa per gli anni 2027, 2028 ai sensi dell'art. 42 co.2 lett. I) D.Lgs. 267/2000;

Inteso quindi autorizzare ed attribuire al direttore del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture la spesa complessiva di euro 300.000,00 oneri fiscali compresi a carico dei Bilanci 2027, 2028.

Dato atto che la suddetta convenzione avente ad oggetto la delega di funzioni amministrative, non è inserita nel programma triennale dei beni e servizi di cui all'art. 37 del D.Lgs. 36/2023 in quanto non si applica tale disciplina ma la normativa regionale speciale sopra richiamata attinente le funzioni delle Agenzie della mobilità (L.R. 30/98).

Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture e del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie.

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici, Verde e Mobilità.

Sentite le Commissioni Consiliari competenti

DELIBERA

per le motivazioni e secondo gli indirizzi esposti in premessa, che qui si intendono integralmente richiamati:

- 1) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di prorogare la durata dell'attuale contratto di servizio avente per oggetto i servizi di trasporto pubblico locale di linea del bacino bolognese, includendovi la gestione delle linee tranviarie Rossa e Verde (Tratto Nord), fino alla data del 29 febbraio 2028.
- 2) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. di concedere la proroga a condizione che venga presentato dal gestore un PEF, accompagnato da un Piano Industriale, da cui si evinca l'impegno a garantire un miglioramento in termini di efficienza del servizio, innovazione tecnologica, riduzione delle emissioni e rapporto con l'utenza.
- 3) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl relativamente alla gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari alla mobilità di fare ricorso alla proroga nella misura necessaria e in ogni caso di durata non superiore ad un anno (31/08/2025), predisponendo ed avviando una nuova gara specifica, per il periodo 01/09/2025-29/02/2028, che consentirà quindi una gara unica alla scadenza della sopra citata proroga del TPL comprensivo del sistema tranviario.
- 4) DI DARE MANDATO all'Agenzia della mobilità S.R.M. Srl di avviare con il dovuto anticipo l'elaborazione dei documenti che consentiranno di procedere con la gara integrata, TPL e sosta, in modo da avere la certezza di individuare il futuro gestore entro la scadenza della proroga al 29 febbraio 2028.
- 5) DI APPROVARE il rinnovo della convenzione tra SRM e il Comune regolante il dettaglio delle specifiche attività svolte dall'Agenzia in relazione alla gestione del Piano Sosta e dei servizi complementari e la relativa copertura economica (testo allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale), con durata dal 1 gennaio 2025 e fino al 31 dicembre 2028, dando atto che alla stipula procederà, per il Comune, il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture il quale potrà integrarne e modificarne il contenuto per le finalità connesse alle attività puntuali da svolgersi da parte dell'Agenzia stessa.
- 6) DI AUTORIZZARE la spesa complessiva di euro 300.000,00 (comprensiva di IVA al 22%) di cui euro 150.000,00 per l'anno 2027, euro 150.000,00 per l'anno 2028 al Cap. U36620-055 "Corrispettivo ad SRM

per la gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA", per attività connesse all'affidamento della gestione del Piano Sosta e dei servizi/attività complementari alla mobilità e di dare mandato al Dirigente competente di effettuare l'impegno di spesa al capitolo sopra citato.

7) DI DARE ATTO che per garantire quanto sopra indicato, la spesa per gli anni 2025 e 2026 ammonta ad euro 300.000,00 e trova copertura nel Bilancio di previsione 2024 - 2026 e nel Piano Esecutivo di Gestione 2024 - 2026 come segue: Missione 10, Programma 02, Titolo 01, Macroaggregato 03, corrispondente al Cap. U36620-055 "Corrispettivo ad SRM per la gestione del contratto di servizio Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità - Servizio rilevante agli effetti dell'IVA".

La Presidente del Consiglio
Maria Caterina Manca

La Segretaria Generale
Maria Riva

- Documento informatico predisposto, firmato digitalmente e conservato ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. -