

ACCORDO DI PROGRAMMA

RELATIVO AL PROGETTO PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE, MEDIANTE INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E DELLA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO (P.I.M.BO.).

SOSTITUTIVO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 17 LUGLIO 2012

TRA

- Regione Emilia-Romagna
- Città Metropolitana di Bologna
- Comune di Bologna
- Comune di Casalecchio di Reno
- TPER S.p.A.
- Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl

PREMESSO CHE:

- in data 17.07.2012 Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e TPER S.p.A. sottoscrivevano un Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 (approvato con le delibere n. 992/2012 della Giunta Regionale, n.266 del 24.07.2012 della Giunta della Provincia di Bologna e O.d.g. 267 del 23.07.2012, P.G. 173613/2012 del Consiglio Comunale di Bologna e quindi formalizzato con Decreto del Presidente della Regione E.R. n. 176 del 3.08.2012) avente ad oggetto la definizione degli impegni degli stessi Enti per la realizzazione del “*Servizio di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano bolognese*” mediante interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (da ora in avanti denominato anche con l’acronimo “P.I.M.BO.” ossia Progetto Integrato della Mobilità Bolognese);
- l'Accordo di Programma citato individuava TPER - in qualità di gestore del servizio di trasporto pubblico su gomma delle province di Bologna e Ferrara, dei servizi ferroviari sulla rete ferroviaria regionale e di parte di quelli sulla rete di RFI, di competenza della Regione Emilia-Romagna - quale il soggetto beneficiario dei finanziamenti ministeriali, nonché soggetto attuatore per la parte prevalente degli interventi inseriti nel progetto preliminare presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attribuendo a TPER stessa le seguenti competenze:

1. coordinamento della progettazione degli interventi ad ogni livello;
2. attività preliminari, conseguenti e attuative del finanziamento e relativi rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed, in generale, con gli Enti competenti;
3. coordinamento di ogni attività tecnica ed amministrativa in ordine al buon esito del finanziamento ministeriale ed alla successiva realizzazione degli interventi.

- gli interventi previsti nel progetto P.I.M.BO. erano necessari per dare corso al *“Piano Generale di Sviluppo 2012-2016 Indirizzi per il triennio 2012-2014”* del Comune di Bologna (approvato dal Consiglio Comunale con Delibera P.G. 29907/2012) e segnatamente per realizzare un sistema di *“Servizio di trasporto Pubblico Integrato Metropolitano in grado di garantire un efficiente ed efficace sistema di connessioni interno all’area urbana e di collegamento della stessa con l’area metropolitana, in particolare mettendo in sinergia le reti del trasporto ferroviario e filoviario, già in larga parte presenti nel territorio”*;

- in particolare, le linee portanti e qualificanti del Servizio di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano - poggiante su un sistema integrato di mobilità pubblica gomma/ferro, sull’intermodalità e sull’integrazione tariffaria - risultavano dirette a completare e potenziare il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) all’interno del Comune di Bologna nonché a riorganizzare la rete del trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente, puntando sull’integrazione dello stesso con la rete ferroviaria, e con gli ulteriori interventi relativi al nodo ferroviario di Bologna (quali completamento e ammodernamento della rete, eliminazione delle interferenze, acquisto materiale rotabile);

- in concomitanza al perfezionamento dell’Accordo di Programma, il Comune di Bologna, dopo aver provveduto all’approvazione in linea tecnica (Delibera di Giunta P.G. 124257/2012) del progetto preliminare del P.I.M.BO., formalizzava specifica richiesta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 30.05.2012 al fine del mantenimento dei finanziamenti ministeriali già in precedenza assegnati al progetto della Metrotranvia di Bologna a favore del progetto “P.I.M.BO.”;

- il CIPE, con Delibera 26.10.2012 n.102, ha quindi approvato (con prescrizioni e raccomandazioni ai fini della compatibilità ambientale e con apposizione del vincolo preordinato all’esproprio) il predetto progetto preliminare; tale Delibera è divenuta efficace a seguito della sottoscrizione in data 19.04.2013 del *“Nuovo Atto Aggiuntivo all’intesa generale quadro tra Governo e Regione Emilia-Romagna per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazioni delle principali priorità”*;

- successivamente, in data 25.07.2014, è stato presentato il Progetto Definitivo che in data 01.05.2016 è stato approvato in linea tecnica ed economica dal CIPE che ha provveduto

ad inviare la relativa delibera alla Corte dei Conti per l'ottenimento del visto e conseguente registrazione;

- a seguito dei rilievi formulati dalla Corte dei Conti in ordine alla destinazione preponderante delle risorse statali ex lege 443/2001 alla fornitura di materiale rotabile (in ragione dell'imputazione delle stesse al capitolo 7060 del Bilancio dello Stato destinato alla progettazione e realizzazione di opere strategiche) si è provveduto ad una riarticolazione delle risorse finanziarie con previsione di intervento finanziario della Regione Emilia-Romagna ed acquisizione di altri fondi per il finanziamento del materiale rotabile d (n. 7 treni ETR 350), come da Delibera CIPE 54/2016 (pubblicata sulla GURI del 14.04.2017);

- si è quindi provveduto ad inserire nel progetto P.I.M.BO. l'intervento di eliminazione dei passaggi a livello mediante l'interramento a binario singolo della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore nel tratto urbano di Bologna - già approvato con prescrizioni in sede locale con delibera della Giunta regionale n.444/2015 - in sostituzione della fornitura del materiale rotabile ferroviario diversamente finanziato;

- la rimodulazione del progetto definitivo del P.I.M.BO. nei termini sopra indicati e del relativo quadro economico predisposto da TPER S.p.A. è stata oggetto di approvazione in linea tecnica da parte del Comune di Bologna (Delibera di Giunta P.G. 243059/2017) a seguito dell'intesa degli Enti sottoscrittori dell'Accordo di Programma del 17.07.2012, conformemente a quanto previsto dall'art. 9 dello stesso Accordo, avvenuta in sede di Collegio di Vigilanza.

Premesso altresì che:

- mediante il Protocollo d'intesa tra Comune di Bologna, Tper e RFI (prescritto al punto 2.3 della Delibera CIPE 102/2012 già citata), approvato con Delibera del Consiglio comunale di Bologna P.G. 199279/2015 e sottoscritto in data 15.07.2015, sono stati regolati gli interventi contenuti nel progetto P.I.M.BO. di competenza diretta di RFI S.p.A. nell'ambito del completamento del sistema delle fermate urbane del SFM, anche finalizzate ad assicurare un'adeguata accessibilità alle fermate stesse e le relative connessioni ciclopedonali con la città, ed in particolare: la costruzione di 2 nuove fermate SFM (Bologna Prati di Caprara e Bologna Zanardi); il completamento di 2 fermate (Bologna Borgo Panigale Scala e Bologna San Vitale - Rimesse); l'adeguamento di 2 fermate esistenti (Bologna San Ruffillo e Bologna Fiera); la realizzazione di interventi per assicurare un'adeguata accessibilità veicolare alla fermata Bologna Borgo Panigale – Scala;

- è stato altresì perfezionato in data 12.12.2017 (conformemente a quanto previsto dall'art. 11 dell'Accordo) specifico Protocollo d'intesa tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, FER Srl, TPER S.p.A., relativo all'intervento di eliminazione dei passaggi a livello con interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 1790 del 13.11.2017 e con Delibera del Consiglio Comunale di Bologna P.G. 386594/2017);

- Il CIPE, con Delibera 92/2017 (pubblicata in G.U.R.I. serie generale n.137 del 15.06.2018) ha quindi proceduto all'approvazione - con dichiarazione di pubblica utilità - del progetto definitivo relativo al primo lotto funzionale del progetto "P.I.M.BO." riguardante:

- la riorganizzazione ed il potenziamento della rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente con la fornitura di n° 55 nuovi filobus;
- il completamento del sistema delle fermate interne al Comune di Bologna, con la realizzazione delle fermate Prati di Caprara, Zanardi, il completamento delle fermate Borgo Panigale Scala, San Vitale - Rimesse e con l'adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera;
- la realizzazione di una serie di opere di miglioramento dell'accessibilità alle stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano;
- la "riconoscibilità" delle stazioni del SFM.

- Il CIPE nella medesima Delibera 92/2017 per quanto riguarda il II lotto - interrimento della tratta urbana SFM Bologna-Portomaggiore - dispone che l'utilizzo delle somme sia subordinato al completamento dell'attività istruttoria da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comprendente il parere del Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, istituito con decreto ministeriale del 30 gennaio 2013, n. 27) e all'approvazione da parte del CIPE stesso.

Rilevato che:

con Atto del Sindaco Metropolitano n. 248 del 27.11.2018 la Città Metropolitana ha adottato il "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" PUMS e con Delibera di Giunta P.G. 502446/2018 in pari data il Comune di Bologna ha adottato il "Piano Generale del Traffico Urbano" PGTU, provvedendo quindi - al termine di un iter procedimentale ampiamente partecipato ed a seguito della conclusione positiva della fase di valutazione ambientale

strategica – alla relativa approvazione definitiva rispettivamente con Delibera di Consiglio Metropolitanano n. 54/2019 e con Delibera di Consiglio Comunale P.G. 540417/2019.

Il PUMS, in relazione al più ampio sistema di trasporto metropolitano, comprendente il tram, prevede quanto di seguito riportato:

- passare dalla frammentazione di oggi (bus urbani, suburbani, extraurbani, treni regionali, metropolitani, ognuno con un proprio sistema di orari, tariffe, governance, ecc.) alla organizzazione di un sistema unitario per integrazione di servizio, di orari, di tariffe. Il tram e l'SFM saranno la spina dorsale di questo nuovo modello di mobilità sostenibile;
- i progetti di potenziamento della rete portante del trasporto pubblico metropolitano (tram e SFM) devono costituire un'occasione di rigenerazione urbana, di creazione di comunità per le periferie urbane e di coesione territoriale per le aree più esterne a rischio di marginalizzazione;
- avendo riconosciuto l'esigenza per il trasporto pubblico urbano di una progressiva transizione verso la tecnologia tranviaria, legata ai livelli di domanda attuali e di previsione sulla rete di trasporto pubblico urbano, il PUMS si è preoccupato in primo luogo di definirne l'assetto "a regime", in un orizzonte temporale superiore a quello di Piano (oltre il 2030), per poi passare ad individuarne la configurazione da inserire nello Scenario PUMS (2030) e la sua prima fase attuativa prioritaria (5–7 anni).

L'assetto a regime della rete tranviaria ipotizzata dal PUMS prevede 4 linee interconnesse tra loro:

Linea Tram Rossa: Terminal Emilio Lepido-CAAB;

Linea Tram Gialla: Casteldebole–Rastignano;

Linea Tram Verde: Dep. Due Madonne–Corticella;

Linea Tram Blu: Casalecchio–San Lazzaro (attuazione prevista oltre lo Scenario PUMS - 2030).

Il PUMS riconosce che la programmazione vigente aveva già definito, con il progetto P.I.M.BO., un'evoluzione della rete delle autolinee portanti esistente verso una nuova e più estesa rete filoviaria integrata con il sistema TPGV "Crealis" tra Bologna e San Lazzaro e con la rete SFM.

Ferma restando la prospettiva a regime della rete tranviaria strutturata in quattro linee, l'approccio adottato dal PUMS per la definizione della configurazione della rete portante urbana da considerare nello Scenario PUMS (2030) prevede per la rete filoviaria l'assunzione del sistema TPGV "Crealis" (la cui prima linea è entrata in servizio il

1.7.2020) e dei soli rami del progetto P.I.M.BO. che garantiscono la piena integrazione con l'assetto di rete senza sovrapporsi alla rete tranviaria, ipotizzando invece un processo di Project Review per gli altri tratti filoviari previsti la cui permanenza sarebbe incompatibile con la realizzazione delle nuove linee tranviarie.

Rilevato e considerato che a seguito di confronto e condivisione in sede di Collegio di Vigilanza, ex art. 7 dell'Accordo di Programma del 17.7.2012, si è provveduto a rappresentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- la necessità di pervenire ad alcuni chiarimenti in ordine ai ruoli dei soggetti sottoscrittori dello stesso Accordo del 17.07.2012 in relazione agli interventi ammessi a finanziamento statale ed alle previsioni delle Delibere CIPE 102/2012 e 92/2017, con particolare riferimento alla qualificazione formale di soggetto beneficiario dei finanziamenti/aggiudicatore e di soggetto attuatore degli interventi, assegnata rispettivamente all'Amministrazione comunale ed a TPER S.p.A., anche in relazione al tema della perenzione dei fondi rappresentato in comunicazioni formali dell'anno 2019 da parte dei due Dipartimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competenti in materia;
- la volontà di avviare quegli interventi del 1° Lotto del progetto P.I.M.BO. di cui alla Delibera CIPE 92/2017 che risultano coerenti con le linee portanti del PUMS;
- la disponibilità degli Enti competenti ad apportare le revisioni progettuali eventualmente ritenute necessarie, nonché ad aggiornare l'Accordo di Programma del 17.07.2012.

Quanto sopra anche tenendo conto:

- dell'incidenza delle modifiche normative nel frattempo apportate (con la legge 120/2020 di conversione del decreto-legge n. 32 del 2019) all'art.1 comma 15 della legge 55/2019 in tema di approvazione di varianti progettuali (al progetto definitivo approvato dal CIPE e/o al progetto esecutivo, ferme restando le competenze del MIT e USTIF in ordine a quanto previsto dal DPR 753/80) di importo non superiore al 50 per cento del valore del progetto approvato, ora demandate *“esclusivamente al soggetto aggiudicatore anche ai fini della localizzazione”*;
- degli specifici contenuti della nuova Delibera CIPE 26.11.2020, n. 65 avente per oggetto *“Modifica del soggetto aggiudicatore e disposizioni in materia di finanziamenti del Progetto integrato della mobilità bolognese (P.I.M.BO.) per il completamento del servizio ferroviario metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano*

(CUP H31G17000020003 e CUP C39D14001160006). Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo).

A tale ultimo riguardo va considerato che in punto di "ruolo" dei soggetti coinvolti nell'attuazione degli interventi del Progetto P.I.M.BO. , la succitata Delibera CIPE 65/2020 ha disposto che:

- il nuovo soggetto beneficiario/aggiudicatore del finanziamento è individuato nel Comune di Bologna che subentra a TPER S.p.A. nella titolarità dei rapporti attivi e passivi inclusa l'assegnazione dei contributi;
- il Comune di Bologna potrà continuare ad avvalersi di TPER quale soggetto attuatore delle successive fasi realizzative e degli interventi del medesimo progetto P.I.M.BO;
- le Amministrazioni centrali e locali coinvolte nel progetto sono tenute a svolgere ogni azione atta al recupero dei fondi perenti così da garantire l'attuazione degli interventi senza ritardi nell'utilizzo delle risorse già disponibili;
- la sottoposizione al CIPE di ulteriori richieste relative al Progetto P.I.M.BO dovrà essere preceduta dal completo aggiornamento sulla situazione finanziaria, sullo stato di avanzamento dell'opera e sulle Varianti approvate e il relativo stato di realizzazione;
- il Comune di Bologna dovrà aggiornare i dati anagrafici, finanziari, fisici e procedurali presenti nel sistema di monitoraggio delle opere pubbliche (MOP);
- il MIT dovrà presentare al CIPE un'informativa relativa alle Varianti eventualmente approvate dal soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 1, comma 15, del DL 32/2019, convertito con la L. 55/2019 come modificato dall'art. 42 del DL 76/2020, convertito con la L. 120/2020.

La sopracitata Delibera CIPE 65/2020 ha inoltre visto e preso atto che:

- sono state previste, quali stazioni appaltanti, TPER S.p.A. per le fasi preparatorie e realizzative degli interventi sulla rete filoviaria, dell'accessibilità e della riconoscibilità delle stazioni del SFM, Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l., di seguito FER, per il progetto di interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di seguito RFI, per gli interventi di completamento delle fermate e delle stazioni del SFM;
- la Delibera CIPE 92/2017 ha previsto che l'utilizzo dei finanziamenti statali destinati al 2° lotto, costituito dall'interrimento della tratta urbana del Sistema ferroviario metropolitano, di seguito SFM Bologna-Portomaggiore, fosse «subordinato al

completamento dell'attività istruttoria [sul relativo progetto definitivo] da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'approvazione [del predetto progetto definitivo] da parte di questo Comitato»;

- la revisione progettuale (project review) comporterà lo stralcio di alcune opere e l'inserimento di altre, tra le quali: la sostituzione di linee filoviarie con linee tranviarie; la creazione di nuove linee filoviarie; l'acquisto di nuovi filobus; l'incremento del costo dei n. 55 filobus bimodali già in progetto per l'aggiornamento della relativa tecnologia (la nuova tecnologia IMC - In Motion Charging – consentirà di far circolare i mezzi anche senza alimentazione da linea di contatto); la realizzazione di adeguati impianti di ricarica ai capolinea dei tracciati filoviari privi di linea aerea, idonei anche alla ricarica di tipo “*Opportunity*” degli autobus elettrici in fase di fornitura al Comune di Bologna, maggiori oneri per la realizzazione della tratta urbana della linea SFM2 Bologna-Portomaggiore.

Relativamente invece agli aspetti finanziari la citata Delibera CIPE 65/2020 precisa che il limite di spesa del progetto è confermato in 255.324.307,40 euro, e che in aggiornamento alla Delibera CIPE 92/2017, il finanziamento è imputato sulle seguenti risorse:

- Stato - cap. 7060 del bilancio del MIT: euro 236.376.414,00
- Stato - legge finanziaria n. 244 del 2007: euro 595.050,50
- TPER: euro 8.000.000,00
- Comune di Bologna: euro 7.752.842,90
- R.F.I.: euro 2.600.000,00

Con particolare riferimento alle previsioni procedurali e finanziarie della richiamata Delibera CIPE 65/2020 gli Enti ed i soggetti interessati all'attuazione del progetto P.I.M.BO. danno specificamente atto che:

- 1) per quanto riguarda gli assetti istituzionali si rende necessario rivedere e meglio definire i ruoli dei soggetti partecipanti all'Accordo di Programma del 2012, con particolare riguardo al ruolo di beneficiario/aggiudicatore ora assegnato al Comune di Bologna, al ruolo di Attuatore/Stazione Appaltante assegnato a TPER ed al ruolo di Stazione Appaltante assegnato a FER e RFI, inserendo inoltre:
 - il Comune di Casalecchio di Reno in quanto interessato, nell'ambito della project review del progetto PIMBO, dalla realizzazione del punto di ricarica al capolinea di una linea di trasporto da esercire mediante bus elettrici che, assieme alla nuova linea tranviaria (denominata linea blu) prevista nel

PUMS, sostituirà la linea filoviaria prevista nell'originario progetto P.I.M.BO.;

- l'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl istituita ai sensi della L.R. 30/98 in quanto proprietaria delle reti TPL e stazione appaltante dei servizi TPL (con riferimento alla porzione di progetto riguardante la filoviarizzazione e gli interventi previsti per la realizzazione delle opere per l'integrazione tram-filobus);

2) per quanto attiene gli aspetti procedurali si rende necessario individuare la procedura approvativa di "Project Review" in capo al Comune di Bologna e le funzioni ed i ruoli svolti dagli altri soggetti coinvolti anche ai fini della localizzazione dell'opera e delle procedure espropriative e/o di asservimento;

3) per quanto riguarda infine gli aspetti finanziari:

- il Comune di Bologna conferma il cofinanziamento del progetto, nell'ambito del quadro economico complessivo già indicato, come di seguito riportato:

- euro 2.268.842,90 (al netto di Iva22%), a titolo di corrispettivo (euro 2.767.988,34 lordo), destinati agli interventi presso le fermate del servizio ferroviario metropolitano (SFM) Borgo Panigale Scala e Prati di Caprara (regolati nel citato Protocollo d'intesa tra Comune, RFI e Tper, del 15.07.2015);
- Euro 5.484.000,00 a titolo di contributo (non soggetto ad Iva), destinati all'intervento di eliminazione dei passaggi a livello mediante l'interramento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (regolati nel citato Protocollo d'intesa tra Regione, Comune, FER e Tper, del 12.12.2017).

- si prende atto che TPER cofinanzia il progetto, nell'ambito del quadro economico complessivo di cui sopra, con euro 8.000.000,00 (al netto di Iva) destinati alla filoviarizzazione, e regolati nell'ambito del Piano Investimenti e del contratto di affitto di ramo d'azienda in essere tra TPER (in quanto socia di TPB Trasporto Pubblico Bolognese, affidataria dei servizi fino al 2024) e SRM, in relazione ai servizi di trasporto pubblico locale di linea di bacino.

- si dà, altresì, atto che a seguito della project review il quadro economico delle opere di 1° Lotto) comprova la rimodulazione, in riduzione dell'investimento rispetto alle originarie previsioni, da cui la disponibilità –delle maggiori risorse necessarie per la realizzazione della tratta urbana della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (2° lotto) così come previsto nel progetto definitivo adeguato alle prescrizioni di Conferenza di Servizi che reca un Quadro Economico pari a

57.374.000,00€ rispetto al precedente di 46.434.000,00€.

Alla luce di quanto sopra riportato, gli Enti sottoscrittori dell'Accordo di Programma del 17/7/2012 - anche a seguito delle verifiche sullo stato di avanzamento delle attività di rispettiva competenza necessaria all'attuazione di quanto oggetto dello stesso Accordo e alla disamina dei riflessi delle previsioni del PUMS e delle sopravvenute disposizioni normative ed amministrative sopra richiamate sui diversi interventi e sui ruoli e sugli impegni assunti sull'assetto delle funzioni (verifiche in particolare operate in sede di Collegio di Vigilanza nelle sedute tenutesi in data 02.11.2020, 21.12.2020, 08.02.2021, 15.03.2021) – hanno dato atto congiuntamente della necessità di:

- a. addivenire alla sottoscrizione di un nuovo Accordo di Programma, in sostituzione del precedente Accordo sottoscritto nel 2012, avente ad oggetto la realizzazione del progetto P.I.M.BO., con la partecipazione di Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comuni di Bologna e Casalecchio di Reno, S.R.M. Srl, TPER S.p.A., in ragione dell'oggettivo e rilevante interesse pubblico, comprovato dagli atti di pianificazione e programmazione e dalle disposizioni di ammissione a finanziamento statale sopra richiamati, dell'assetto delle relative competenze istituzionali e della esigenza di assicurare un'azione integrata e coordinata;
- b. riservarsi di provvedere alla revisione dei Protocolli d'Intesa tra Comune di Bologna, RFI e TPER del 15.07.2015 e tra Regione, Comune, FER e TPER del 12.12.2017, al fine di adeguare i contenuti delle pregresse intese a quanto disciplinato con il presente Accordo di Programma.

Dato atto che partecipano al presente Accordo di Programma i seguenti soggetti:

- la Regione Emilia-Romagna in quanto Ente sovraordinato in termini di pianificazione di settore ed in quanto competente per il 2° Lotto del progetto P.I.M.BO., inerente l'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore la cui realizzazione sarà curata da FER;
- la Città Metropolitana di Bologna in quanto Ente competente in ordine alla pianificazione dei servizi di bacino, ed in quanto titolare del PUMS;
- il Comune di Bologna in quanto individuato dal CIPE quale soggetto beneficiario/aggiudicatore del finanziamento ministeriale, nonché in qualità di Ente responsabile della procedura di approvazione della Project Review;

- il Comune di Casalecchio di Reno in quanto interessato, nell'ambito della project review del progetto PIMBO, dalla realizzazione dei punti di ricarica al capolinea di una linea di trasporto da esercire mediante bus elettrici che, assieme alla nuova linea tranviaria (denominata linea blu) prevista nel PUMS, sostituirà la linea filoviaria prevista nell'originario progetto P.I.M.BO.;
- TPER S.p.A. in quanto, oltre che stazione appaltante per parte degli interventi, è individuato quale "Soggetto Attuatore",; inoltre TPER è socia di TPB, attualmente titolare del contratto di servizio relativo al trasporto pubblico locale in essere con SRM, nell'ambito del quale è previsto l'investimento relativo alla filoviarizzazione;
- S.R.M. Srl nell'ambito delle proprie funzioni ex L.R. 30/98 in quanto titolare della proprietà delle reti essenziali per l'erogazione del trasporto pubblico e della funzione di stazione appaltante per l'affidamento dei servizi di Tpl. Tali funzioni sono regolate mediante contratti collegati (di servizio e di affitto di ramo d'azienda, il secondo garantisce la piena disponibilità dei beni) sottoscritti nel 2011 e destinati a essere ri-affidati nel 2024, in esito alla proroga dell'affidamento deliberata dagli enti locali nel 2019.

Visti l'art.34 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii. (TUEL), gli artt. 15 e 11 della legge 241/1990 e ss.mm.ii., nonché le disposizioni di cui al D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii e della legge regionale 37/2002 e ss.mm.ii..

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

LE PARTI STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE

Articolo 1 – Premesse e oggetto

1. Le premesse formano parte integrante del presente Accordo di Programma.
2. Il presente Accordo di Programma ha ad oggetto la definizione degli impegni dei soggetti sottoscrittori e delle modalità di attuazione e finanziamento degli interventi indicati al successivo art.2, in aggiornamento e sostituzione – anche a seguito di quanto previsto dalla Delibera CIPE 65/2020 - dell'Accordo di Programma perfezionato in data 17 luglio 2012.
3. Il presente Accordo di Programma si è reso necessario in particolare per l'aggiornamento dei ruoli e dei compiti dei soggetti sottoscrittori, anche a seguito della presenza del Comune di Casalecchio di Reno e dell'Agenzia SRM, nonché per la disciplina della Project Review del progetto P.I.M.BO..

Articolo 2 – Interventi previsti all'interno del P.I.M.BO.

1. Il progetto P.I.M.BO. si compone di **interventi** autonomi composti da **opere** omogenee, raggruppati in due **lotti** funzionali:

1° Lotto funzionale:

1.1. realizzazione/completamento/adeguamento **Fermate SFM:**

- 1.a) realizzazione di 2 nuove fermate: Bologna Prati di Caprara e Zanardi;
- 1.b) completamento di 2 fermate esistenti: Bologna Borgo Panigale Scala e San Vitale – Rimesse;
- 1.c) adeguamento di 2 fermate esistenti: San Ruffillo e Fiera);

1.2. Opere di **accessibilità** a fermate SFM:

- 2.a) Zanardi, San Ruffillo, S. Vitale-Rimesse
- 2.b) Borgo Panigale Scala (sottopasso Bencivenni) e Fiera (Sottopasso Fiera);

1.3. Progetto **riconoscibilità** delle stazioni SFM della Regione Emilia-Romagna nell'ambito delle reti RFI e FER;

1.4. **Interventi sulla rete filoviaria:**

- 4.a) Filoviarizzazione;
- 4.b) Materiale rotabile
- 4.c) Stazioni di ricarica e altri adeguamenti coerenti con la realizzazione della rete tranviaria

2° Lotto funzionale:

2.1 progetto di **interramento** della tratta urbana della Linea ferroviaria SFM 2 **Bologna - Portomaggiore.**

2. Per ogni intervento dovrà essere nominato un RUP all'interno delle relative stazioni appaltanti, come meglio individuate al successivo art.4, e si dovrà garantire che nelle successive fasi progettuali i costi di ciascun intervento rimangano contenuti nel relativo Quadro Economico, come meglio definito all'art. 11.

Articolo 3 – Contributi finanziari

1. Il Comune di Bologna conferma il cofinanziamento del progetto, nell'ambito del quadro economico complessivo già indicato, nei limiti sotto riportati:

- Euro 2.268.842,90 (al netto di Iva22%), a titolo di corrispettivo (euro 2.767.988,34 lordo), destinati agli interventi presso le fermate del servizio ferroviario metropolitano (SFM) Borgo Panigale Scala e Prati di Caprara (regolati nel citato Protocollo d'intesa tra Comune, RFI e Tper, del 15.07.2015);
- Euro 5.484.000,00 a titolo di contributo (non soggetto ad Iva), destinati all'intervento di eliminazione dei passaggi a livello mediante l'interramento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (regolati nel citato Protocollo d'intesa tra Regione, Comune, FER e Tper, del 12.12.2017).

2. TPER cofinanzia il progetto, nell'ambito del quadro economico complessivo, con Euro 8.000.000,00 (al netto di Iva) destinati alla filoviarizzazione, e regolati nell'ambito del Piano Investimenti che è parte del contratto di affitto di ramo d'azienda in essere tra TPER (in quanto socia di TPB Trasporto Pubblico Bolognese, affidataria dei servizi fino al 2024) e SRM, in relazione ai servizi di trasporto pubblico locale di linea di bacino.

Articolo 4– Soggetto beneficiario/aggiudicatore, soggetto attuatore, stazioni appaltanti

1. Il Comune di Bologna è **soggetto beneficiario/aggiudicatore** dell'intervento denominato Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (P.I.M.BO.), come individuato dalla Delibera CIPE 65/2020

2. Il Comune di Bologna subentra pertanto a TPER S.p.A., precedente soggetto aggiudicatore del finanziamento, nella titolarità dei rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, inclusa l'assegnazione dei contributi e l'erogazione dei medesimi.

3. Il Comune di Bologna, quale soggetto beneficiario/aggiudicatore si avvale di TPER S.p.A. come **soggetto attuatore** del progetto nei termini e con le modalità previste nel presente accordo. TPER, in quanto soggetto attuatore, svolgerà le funzioni di cui all'art.5 nonché provvederà a redigere l'aggiornamento del Quadro Economico complessivo di P.I.M.BO. e a sviluppare la project review di cui all'art.11.

4. A specificazione di quanto indicato nella Delibera CIPE 65/2020 svolgono il ruolo di **Stazioni Appaltanti** per la progettazione e la realizzazione:

A) TPER S.p.A. per gli interventi sulla rete filoviaria (intervento 1.4), e parte degli interventi di accessibilità alle fermate SFM (intervento 1.2.a) e per la realizzazione del sottopasso Fiera (intervento punto 1.2.b). Circa gli interventi sulla rete filoviaria subentrerà a TPER l'operatore economico che, a seguito di procedura a evidenza pubblica, risultasse

aggiudicatario del contratto di servizio del TPL e quindi parte contrattuale del collegato contratto di affitto d'azienda.

B) FER per il progetto di interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (intervento 2.1), da sottoporre al CIPE secondo quanto previsto dalla Delibera CIPE n. 92/2017 e confermato nella Delibera CIPE n. 65/2020, e per il progetto riconoscibilità (intervento 1.3) delle stazioni del SFM della Regione Emilia-Romagna nell'ambito delle reti RFI e FER;

C) RFI per gli interventi di realizzazione, completamento e adeguamento delle fermate e delle stazioni del SFM (intervento 1.1) e parte degli interventi di accessibilità, preordinati ad assicurare un'adeguata accessibilità veicolare alla fermata Bologna Borgo Panigale-Scala, con la realizzazione del sottopasso di via Bencivenni (interventi punto 1.2.b);

5. In ragione del ruolo di soggetto beneficiario/aggiudicatario del Progetto P.I.M.BO. ai sensi e per gli effetti della Delibera CIPE 65/2020 compete al Comune di Bologna la nomina del **Responsabile del Procedimento del presente Accordo** che, in stretto raccordo con il Collegio di Vigilanza e con Responsabili unici dei procedimenti (RUP) per la realizzazione dei singoli interventi, svolge compiti di coordinamento, iniziativa e controllo sulle attività necessarie per il puntuale e corretto conseguimento degli obiettivi assicurandone la conformità a quanto disposto dalle Amministrazioni statali competenti.

6. TPER, RFI e FER, con riferimento ai ruoli di Stazioni Appaltanti per gli interventi di rispettiva competenza nominano i rispettivi **Responsabili Unici del Procedimento (RUP)** ai sensi del D.Lgs 50/2016. e ne danno formale comunicazione al Responsabile del Procedimento di cui al comma precedente, nonché ai Comuni sottoscrittori del presente Accordo.

7. In relazione a tutti gli specifici ruoli di cui al presente Accordo vengono riconosciute specifiche quote relative agli oneri di gestione e oneri diretti ed indiretti dell'investimento, corrispondenti ai costi sostenuti per la relativa funzione, inseriti nelle generiche voci "*Oneri diretti ed indiretti del soggetto attuatore*" e "*Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore)*" nel Quadro Economico (Allegato 1).

8. Nel caso di subentro a TPER nel contratto di servizi TPL attualmente di altro operatore economico, le funzioni di Soggetto Attuatore come definite dal presente accordo saranno mantenute in capo a TPER sino al completamento degli interventi.

Articolo 5 – Funzioni Soggetto Attuatore

1. A Tper, nelle funzioni di Soggetto Attuatore, coerentemente ai contenuti del presente

Accordo, ed ai Protocolli di Intesa del 15/07/2015 (tra Comune di Bologna, RFI, Tper) e 12/12/2017 (tra Comune di Bologna, Regione Emilia-Romagna, FER, Tper) anche a seguito di eventuali revisioni ed aggiornamenti dei medesimi, competerà:

A) il coordinamento delle attività in capo alle stazioni appaltanti ai fini di garantire il corretto adempimento delle attività da espletare dal Comune di Bologna nei confronti del MIT;

B) lo sviluppo della project review di cui all'art. 11;

C) lo svolgimento delle attività preliminari, conseguenti e attuative del finanziamento;

D) l'espletamento, a supporto del Responsabile del Procedimento di cui all'art.4 comma 5, di ogni attività tecnica ed amministrativa in ordine al buon esito della realizzazione degli interventi, anche nell'ambito dell'Unità Operativa di cui all'art.6, anche al fine di riferire al Collegio di Vigilanza.

2. Fermo restando quanto previsto nell'art.4 in relazione a quanto di spettanza delle stazioni appaltanti, le attività previste dal presente articolo, nonché tutte quelle che dovessero essere eventualmente prestate da Tper in qualità di soggetto attuatore del Progetto, saranno remunerate a valere sulle somme disponibili nel Quadro Economico del Progetto quali *“oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore)”*. Il Comune di Bologna, in qualità di soggetto beneficiario del finanziamento, corrisponderà a Tper tali somme sulla base di specifica rendicontazione da parte di Tper stessa, subordinatamente al riconoscimento e versamento da parte dello Stato.

Articolo 6– Unità operativa

1. E' costituita una Unità Operativa avente il compito di fungere da diretto supporto al Comune di Bologna, soggetto beneficiario, per le relative attività previste dal progetto, nel pieno rispetto dei ruoli e delle competenze dei soggetti parte dell'Accordo di Programma.

2. Detta unità, i cui componenti sono designati dal Comune di Bologna e da TPER (in quanto rispettivamente soggetto beneficiario/aggiudicatore e soggetto attuatore) si occupa, in particolare di:

A) verificare le soluzioni tecniche di dettaglio per la project review della filoviarizzazione, in particolare per l'integrazione del progetto P.I.M.BO. con il progetto delle linee tranviarie;

B) supportare il Responsabile del Procedimento di cui all'art. 4, comma 5, negli adempimenti posti in carico al Comune di Bologna connessi alle disposizioni dettate dal CIPESS e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (ivi comprese quelle di alimentazione e presidio del sistema di monitoraggio delle opere pubbliche MOP)

nonché negli adempimenti connessi all'aggiornamento e al presidio del CUP in capo al Comune di Bologna;

C) adempimenti propedeutici, monitoraggio e supervisione delle procedure approvative al fine di dare piena attuazione al progetto PIMBO;

D) definizione dei flussi documentali e di rendicontazione secondo quanto previsto all'art 7.

E) fermo restando quanto previsto dall'art.31 della D.Lgs. 50/2016 e s.m.i, monitoraggio e supervisione delle modifiche e degli aggiornamenti ai Quadri Economici delle singole opere, dei singoli Interventi e del complessivo Progetto P.I.M.B.O. in coerenza a quanto stabilito all'art. 11.

3) Tale Unità Operativa si avvarrà, nello svolgimento delle suddette attività, del pieno supporto delle stazioni appaltanti RFI e FER, sottoscrittrici rispettivamente dei Protocolli d'intesa del 15.07.2015 e del 12.12.2017, così come stabilito nei medesimi e nelle successive modifiche ed integrazioni.

Articolo 7– Rendicontazione e flussi finanziari

1. Secondo quanto già definito nei due Protocolli d'intesa del 15.07.2015 e del 12.12.2017, menzionati nelle premesse, e anche delle future necessarie modifiche ed integrazioni che vi saranno apportate al fine di adeguarli al sopravvenuto quadro operativo. TPER, nel suo ruolo di Soggetto Attuatore, è responsabile della raccolta e della verifica della rendicontazione di tutte le opere realizzate, acquisendo la documentazione di competenza da RFI e FER

2. FER e RFI in relazione agli interventi per i quali espleteranno la funzione di Stazione Appaltante, sono tenute a raccogliere tutta la documentazione necessaria alla rendicontazione e monitoraggio degli interventi da inviare a TPER il quale, come Soggetto Attuatore, provvederà a catalogarla e verificarla allo scopo di trasmettere al Comune di Bologna quanto necessario per la rendicontazione finale al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed ai fini del monitoraggio delle opere pubbliche (MOP).

3. Gli stati di avanzamento lavori da inviarsi a Tper da parte di RFI e FER dovranno essere comunque corredati dai seguenti documenti: libretto delle misure (ove richiesto dalla normativa regolatoria gli appalti pubblici) stato di avanzamento, copia del registro di contabilità, certificato di pagamento, fatture emesse dall'impresa e, nel caso in cui le opere siano appaltate a corpo e non debba essere redatto il libretto delle misure, la tabella d'incidenza delle singole lavorazioni.

4. TPER pertanto provvede, secondo le scansioni temporali che saranno indicate dal Comune di Bologna, in base a quanto lo stesso Comune concorderà con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a trasmettere al Comune di Bologna (soggetto beneficiario/aggiudicatore) esclusivamente la documentazione necessaria a rendicontare al suddetto Ministero.

5. Il Comune di Bologna, all'atto dell'incasso delle quote di finanziamento riconosciute e versate dallo Stato (a qualunque titolo ed anche in veste di anticipazione e/o di acconto erogati al Comune di Bologna dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), si impegna a corrispondere a TPER tali importi, entro 30 giorni. TPER provvede ad erogare quanto di competenza a RFI e FER.

6. Le parti provvederanno, per quanto necessario, a dare corso, successivamente alla sottoscrizione del presente Accordo, alla revisione dei Protocolli d'Intesa sottoscritti rispettivamente in data 15.7.2015 e in data 12.12.2017, al fine di adeguarli al sopravvenuto quadro operativo, conseguente alle modifiche declinate dalla Delibera CIPE 26.11.2020 n. 65.

7. Il presente articolo, esclusivamente in ordine al flusso documentale, potrà essere revisionato nel corso di attuazione del progetto, nell'ambito dei lavori dell'Unità Operativa di cui all'art. 6, in funzione di sopravvenute indicazioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Articolo 8 – Messa a disposizione delle aree ed espropri

1. I Comuni di Bologna e Casalecchio di Reno si impegnano a rilasciare ai soggetti titolari dell'attuazione degli interventi, quali Stazioni Appaltanti, ove richiesto dalla normativa vigente e per quanto di competenza, le autorizzazioni necessarie alla realizzazione degli interventi medesimi, ivi compresa l'occupazione temporanea del suolo pubblico per i lavori ove occorrente, dando atto che non sono dovuti contributi, canoni ed oneri di urbanizzazione in quanto trattasi di opere pubbliche e/o di interesse generale.

2. TPER e RFI acquisiranno le aree occorrenti alla realizzazione degli interventi per i quali svolgono la funzione di Stazioni Appaltanti anche mediante l'espletamento della procedura espropriativa. A tal fine TPER, per gli interventi di sua competenza, è con il presente Accordo delegata dai Comuni di Bologna e di Casalecchio di Reno – per i rispettivi territori - quale autorità espropriante restando pertanto obbligata a provvedere, quale Stazione Appaltante allo svolgimento dell'intero procedimento autorizzativo, anche ai sensi e per gli effetti di cui al DPR 327/2001 e della L.R. 37/2002. Le funzioni di RFI in qualità di Autorità

Espropriante sono disciplinate dal Protocollo d'Intesa del 15.07.2015 e sue eventuali modifiche.

3. I soggetti esproprianti agiranno conseguentemente in qualità di titolari autonomi dei dati ai sensi e per gli effetti del GDPR 679/2016, in considerazione del fatto che non vengono definiti congiuntamente dal presente Accordo i mezzi e le finalità di trattamento dei dati personali.

4. Si precisa che per quanto attiene le aree occorrenti alla realizzazione degli interventi per i quali la funzione di Stazione Appaltante sarà rivestita da FER, l'autorità espropriante, ai sensi dell'art.6 della LR 37/2002, è il Comune di Bologna per quanto riguarda il progetto di interrimento della tratta urbana della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (Intervento 2.1), ed i Comuni di volta in volta eventualmente interessati per quanto riguarda il progetto "Riconoscibilità" (Intervento 1.3)

5. Si rimanda all'art.11per quanto attiene le procedure relative alla Project Review.

Articolo 9 Proprietà - gestione e consegna delle opere

1. Con riferimento alle opere relative alla filoviarizzazione e alle opere per l'integrazione tra tram e filobus (stazioni di ricarica e adeguamenti), in conformità alla L.R. 30/98 (art.19 comma 5bis), allo Statuto di SRM ed alla convenzione tra gli Enti Soci della stessa, nonché in virtù del cofinanziamento di euro 8.000.000,00 garantito nel Piano Investimenti in essere tra SRM e TPER (come normato dal contratto di affitto di ramo d'Azienda tra le due parti), con il presente Accordo si stabilisce la proprietà delle stesse in capo ad SRM, in funzione del servizio pubblico delle aree ed opere ove insiste l'infrastruttura, con vincolo di destinazione al trasporto pubblico locale di linea.

2. Dopo il collaudo delle opere di filoviarizzazione e delle opere di accessibilità alle stazioni SFM verrà redatto tra TPER, SRM ed i Comuni di Bologna e di Casalecchio di Reno un verbale di consegna delle opere, nel quale saranno puntualmente identificate nella loro estensione e collocazione le opere infrastrutturali filoviarie cedute ad SRM e quelle stradali cedute senza oneri ai Comuni. Con il presente Accordo si dà atto che TPER è autorizzata, laddove ne ravvisasse l'esigenza e nei casi e nei modi stabiliti all'art.102 del D.Lgs.50/2016, a consegnare stralci di opere e/o lavori funzionali procedendo alla relativa consegna anticipata rispetto all'ultimazione complessiva dei lavori. Gli oneri manutentori, in caso di consegna anticipata, saranno esclusi dal perimetro delle attività di competenza di TPER.

3. La proprietà in capo ad SRM stabilita con il presente Accordo avrà pertanto effetto automaticamente a far data dalla sottoscrizione del verbale di consegna definitiva delle opere realizzate. Da tale data l'infrastruttura entrerà far parte del patrimonio costituente il ramo d'azienda da affittare in sede di gara per la gestione dei servizi di TPL da parte di SRM. SRM condurrà gli ammortamenti sulle risorse investite e garantirà che la manutenzione delle infrastrutture sia effettuata nell'ambito dell'esercizio filoviario a regime, la quale sarà regolata dal contratto di affitto di ramo d'azienda al tempo vigente.

4. Il materiale rotabile (filobus e autobus elettrici) finanziato con contributi pubblici è gravato dal vincolo di destinazione perpetua al servizio di trasporto pubblico locale di linea nel bacino bolognese, da formalizzare al più tardi entro la data di immissione in servizio dei mezzi; tale materiale sarà ceduto gratuitamente da TPER in caso di subentro di nuovo soggetto affidatario a seguito di gara ad evidenza pubblica. I mezzi saranno gestiti e destinati all'esercizio filoviario e delle linee di bus elettrici a regime; le modalità di gestione ed esercizio saranno regolate dal contratto di servizio al tempo vigente.

5. Per le opere di competenza di RFI e di FER la proprietà e gestione delle opere è disciplinata dai Protocolli d'intesa del 15.07.2015 e del 12.12.2017 e dalle successive modifiche e integrazioni che saranno apportate al fine di adeguare le previsioni ivi previste al sopravvenuto quadro operativo.

6. A seguito del completamento e del collaudo degli interventi relativi al progetto "Riconoscibilità" del Servizio Ferroviario metropolitano (SFM), gli elementi realizzati sul sedime delle stazioni e della rete ferroviaria regionale, saranno di proprietà della regione Emilia-Romagna e la relativa gestione e manutenzione sarà in capo alla società FER, in qualità di gestore della rete; per quanto riguarda gli elementi di riconoscibilità relativi alle stazioni su rete RFI o esterni alle stazioni FER, compete alla Città metropolitana definirne gli assetti proprietari e manutentivi, anche attraverso opportune intese con la Soc. RFI e con i Comuni sedi delle stazioni, in relazione alla differenziata collocazione interna o esterna alle aree ferroviarie delle varie tipologie di elementi di riconoscibilità e segnaletica stradale.

Articolo 10 – Collegio di Vigilanza

1. Ai sensi di quanto disposto dall'art.34 comma 7 del D.Lgs. 267/2000 è istituito un Collegio con funzioni di vigilanza sull'esecuzione del presente Accordo. Il Collegio è presieduto dall'Assessore competente per materia del Comune di Bologna ed è composto da:

- Assessore competente per materia della Regione Emilia-Romagna;
- Consigliere delegato competente per materia della Città Metropolitana;
- Assessore competente per materia del Comune di Casalecchio di Reno;
- Presidente di TPER S.p.A.;
- Amministratore Unico di SRM Srl.

2. I soggetti di cui sopra partecipano alle funzioni del Collegio, o possono svolgere singole attività, a mezzo di delegati specificamente individuati.

3. Il Collegio assolve principalmente le funzioni di informazione e di raccordo tra i soggetti sottoscrittori del presente Accordo, in ordine allo stato di avanzamento degli interventi e di evidenziazione di eventuali criticità. In particolare:

- a) si riunisce periodicamente per esaminare lo stato di attuazione del progetto;
- b) formula osservazioni, suggerimenti ed eventuali indirizzi ai soggetti firmatari del presente accordo, al fine di assicurare la corretta esecuzione dello stesso;
- c) può richiedere alle Stazioni Appaltanti chiarimenti in merito a profili tecnici e/o procedurali relativi all'attuazione del progetto per tramite del Soggetto Attuatore;
- d) ha diritto di accesso a tutti gli atti e documenti inerenti la realizzazione del progetto, anche in corso di esecuzione del medesimo.

Articolo 11– Avvio delle attività e project review

1. Ai sensi dell'art.1 comma 15 del Decreto Legge 18.04.2019, n. 32 convertito con modificazioni dalla Legge 14.06.2019, n. 55 e per il periodo ivi indicato, le varianti al progetto sono di competenza del Comune di Bologna, in quanto soggetto beneficiario/aggiudicatore del finanziamento ministeriale, secondo le procedure indicate nel presente Accordo.

2. La delibera CIPE 65/2020 prende atto che il Comune di Bologna e TPER, coerentemente con quanto previsto dal PUMS, hanno elaborato un'ipotesi di quadro economico del progetto revisionato dalla project review del progetto P.I.M.BO. con conseguente nuova formulazione del Q.E. (quadro economico).

3. La nuova configurazione del Q.E. consente anche di dare copertura ai maggiori costi derivanti dall'adeguamento del progetto di interrimento della linea ferroviaria Bologna Portomaggiore (2° Lotto), come specificato nel punto 4 delle premesse della delibera CIPE 65/2020. Il Q.E. del P.I.M.B.O. (di competenza del Comune di Bologna, Soggetto

beneficiario) è suddiviso in importi complessivi per tipologia di interventi di cui all'art 2 (di competenza delle relative Stazioni Appaltanti). Le stazioni appaltanti predisporranno, per gli interventi di rispettiva competenza, specifici Q.E. di progetto ai sensi della normativa che regola gli appalti pubblici di lavori.

4. Eventuali successive modifiche ai quadri Economici delle Opere, dovranno mantenere inalterato il contributo complessivo a carico allo Stato pari a € 236.971.464,50. A tal fine le eventuali modifiche che dovessero intervenire, per qualsiasi ragione ed in qualsiasi momento, sui Quadri Economici dei singoli interventi che compongono il progetto P.I.M.BO., troveranno copertura esclusivamente nell'ambito della relativa quota di finanziamento prevista nel Q.E. di P.I.M.BO o nell'ambito di somme aggiuntive eventualmente resesi disponibili. Dette modifiche dovranno comunque essere rendicontate al Responsabile del Procedimento del presente Accordo nell'ambito dei lavori dell'Unità operativa di cui all'art.6.

5. Coerentemente con quanto indicato ai punti precedenti, TPER ha trasmesso in data 29 aprile 2021 (P.G. 197306/2021) ai soggetti sottoscrittori del presente Accordo i contenuti della project review di P.I.M.B.O che modifica:

A) il Q.E complessivo esclusivamente nell'attribuzione degli importi ai singoli interventi ma non nel valore complessivo e nelle quote di competenza statale;

B) gli interventi sulla rete filoviaria (Intervento 1.4), sviluppati al livello di progetto di fattibilità tecnico economica, in coerenza con quanto previsto dalla documentazione di cui alla Delibera CIPE 65/2020.

6. Al fine di adottare ogni misura procedurale utile a non ostacolare né rallentare il regolare svolgimento dei procedimenti autorizzativi e realizzativi dei singoli interventi che compongono il progetto P.I.M.BO., il Comune di Bologna provvede ad approvare in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnica ed economica della project review, di cui al punto 5, sottoposto al Collegio di Vigilanza, e contestualmente il nuovo Quadro Economico del progetto P.I.M.BO (Allegato 1), al fine di:

A) consentire l'avvio di tutti gli interventi di cui al lotto 1 che, ad esclusione delle opere oggetto di project review, vengono confermati così come approvate dal CIPE con Delibera 92/2017

B) liberare risorse necessarie a consentire il completamento della procedura autorizzativa del 2° Lotto (Intervento 2.1) da parte del CIPE, di competenza realizzativa di FER, già avviata presso il Ministero conformemente a quanto disposto dalla Delibera CIPE 92/2017 e richiamato nella Delibera CIPE 65/2020.

7. Tper procede con lo sviluppo della progettazione definitiva degli interventi oggetto della project review.

8. Nel caso in cui lo sviluppo della progettazione definitiva evidenzi la necessità di nuova localizzazione urbanistica e/o nuove procedure espropriative (rispetto a quanto approvato con Delibera CIPE 92/2017 citata in premessa), si procederà mediante l'attivazione da parte del Comune di Bologna del "Procedimento Unico", come previsto dall'art. 53 della L.R. 24/2017, ai fini della localizzazione dell'opera ed approvazione del progetto definitivo, comportante contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

9. Le eventuali procedure di verifica screening/VIA, qualora necessarie, saranno espletate secondo la normativa vigente in materia.

Articolo 12– Progetto esecutivo

1. I progetti esecutivi relativi agli interventi di competenza di TPER, RFI e FER dovranno essere sviluppati in continuità progettuale con i rispettivi progetti definitivi approvati con delibera CIPE 92/2017 o, per gli interventi oggetto di project review, dal Comune di Bologna in esito alle procedure previste dal presente Accordo.

2. I progetti esecutivi dei singoli interventi saranno oggetto di verifica e validazione da parte del RUP nominato dalla Stazione Appaltante competente, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 50/2016.

Articolo 13– Disposizioni finali

1. Ai sensi di quanto disposto dall'art.34 comma 4 del D.lgs. 267/2000 (TUEL) il presente Accordo viene approvato con atto formale del Presidente della Regione Emilia-Romagna e pubblicato sul BUR E.R..

2. L'Accordo di programma del 17.07.2012 si intende integralmente sostituito, e quindi cessa di efficacia, a far data dal giorno di pubblicazione sul BUR E.R. del presente Accordo.

3. I Protocolli d'intesa tra Comune di Bologna, RFI e Tper del 15.07.2015 e tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, FER e TPER del 12.12.2017, conservano la loro validità fino alla sottoscrizione di eventuali successivi atti di modifica ed integrazione degli stessi al fine di adeguarne le previsioni al sopravvenuto quadro operativo ed in coerenza con quanto disposto dal presente Accordo.

4. Il presente atto non è soggetto a registrazione, ai sensi dell'art.1 della tabella allegata al DPR 131/1986. E' inoltre esente da bollo ai sensi dell'art.16, tab. B, del DPR 642/72.

Letto, approvato, e sottoscritto:

- per la Regione Emilia-Romagna il Presidente Stefano Bonaccini, autorizzato con Delibera della Giunta Regionale n. del
- per la Città Metropolitana di Bologna il Consigliere delegato Marco Monesi, autorizzato con Delibera del Consiglio Metropolitan n. del
- per il Comune di Bologna il Sindaco Virginio Merola, autorizzato con Delibera del Consiglio Comunale P.G. del
- per il Comune di Casalecchio di Reno il Sindaco Massimo Bosso, autorizzato con Delibera del Consiglio Comunale P.G. del
- per la TPER S.p.A.S.p.A. la Presidente Giuseppina Gualtieri, autorizzata con del
- per l'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl l'Amministratore Unico Amelia Luca, autorizzata con del

Il presente Accordo viene sottoscritto con firma digitale, ai sensi di legge.

Progetto Trasporto Pubblico Integrato della Mobilità Bolognese, completamento del servizio Ferroviario Metropolitano e filioviarizzazione delle linee portanti di trasporto pubblico locale

PROJECT REVIEW - QUADRO ECONOMICO/ FINANZIARIO COMPLESSIVO

| Descrizione Lavori | Importo dei progetti | | Finanziamenti statali | | Cofinanziamento / Contributi da Enti Territoriali / TPER / RFI | | | | |
|---|---|---------------------------------------|---|--|--|-----------------------|-----------------------------|--|--|
| | (Euro) | (Euro) | Finanziamento da Fondi Ex-Metro (Euro) | Finanziamento da Legge 244/2007 (Euro) | Enti Territoriali e Locali (Euro) | Contributo RFI (Euro) | Cofinanziamento TPER (Euro) | | |
| Lotto 1 | | | | | | | | | |
| FERMATE SFM (RFI) | Prati di Caprara | 8.584.693,71 | | 6.931.566,00 | 1.653.127,71 | 1.500.000,00 | | | |
| | Zanardi | 6.357.974,31 | | 4.857.974,31 | | | | | |
| | Borgo Panigale Scala | 891.612,92 | | 891.612,92 | | | | | |
| | San Ruffillo | 2.715.454,31 | | 2.715.454,31 | | | | | |
| | S. Vitale - Rimesse | 698.133,52 | | 698.133,52 | | | | | |
| | Fiera | 2.290.073,34 | | 2.290.073,34 | | | | | |
| | Fermate SFM | totale | 21.537.942,10 | 18.384.814,39 | | | | | |
| Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore) | Fermate SFM | 4.235.560,71 | 4.235.560,71 | | | | | | |
| Oneri diretti e indiretti del soggetto attuatore | Fermate SFM | 1.224.446,57 | 1.224.446,57 | | | | | | |
| TOTALE GENERALE FERMATE SFM | | 26.997.949,38 | | | | | | | |
| OPERE DI ACCESSIBILITÀ | | | | | | | | | |
| Zanardi | 3.051.649,66 | | 3.051.649,66 | | 615.715,19 | 1.100.000,00 | | | |
| | San Ruffillo | 1.678.260,96 | | 1.678.260,96 | | | | | |
| | San Vitale - Rimesse | 1.328.093,23 | | 1.328.093,23 | | | | | |
| | Fiera - Sottopasso | 1.876.007,86 | | 1.876.007,86 | | | | | |
| | Borgo Panigale Scala (Sottopasso Beniciventi) - RFI | 5.444.165,97 | | 3.728.446,78 | | | | | |
| | Opere di accessibilità | totale | 13.378.173,68 | 11.662.458,49 | | | | | |
| Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore) | Opere di accessibilità | 2.310.036,59 | 2.310.036,59 | | | | | | |
| Oneri diretti e indiretti del soggetto attuatore | Opere di accessibilità | 364.511,49 | 364.511,49 | | | | | | |
| TOTALE GENERALE ACCESSIBILITÀ | | 16.052.721,77 | | | | | | | |
| PROGETTO RICONOSCIBILITÀ STAZIONI SFM (FER) | | | | | | | | | |
| Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore) | Progetto riconoscibilità stazioni SFM | 1.300.737,26 | 1.300.737,26 | | | | | | |
| Oneri diretti e indiretti del soggetto attuatore | Progetto riconoscibilità stazioni SFM | 428.068,04 | 428.068,04 | | | | | | |
| TOTALE GENERALE RICONOSCIBILITÀ | | 8.150.234,99 | | | | | | | |
| MATERIALE ROTABILE (A) | | | | | | | | | |
| Fornitura n°55 filobus IMC | Importo 55 filobus bimodali | 41.250.000,00 | | | | | | | |
| | Evoluzione tecnologia IMC | 8.250.000,00 | | | | | | | |
| | Parziale | 49.500.000,00 | | | | | | | |
| | Ulteriore fornitura n°15 Filobus IMC | Importo 15 filobus IMC | 13.500.000,00 | | | | | | |
| | | Parziale | 13.500.000,00 | | | | | | |
| | | Materiale rotabile Filobus IMC | totale | 63.000.000,00 | 63.000.000,00 | | | | |
| | | Fornitura n°19 E-Bus | Importo n.19 E-Bus | 11.400.000,00 | | | | | |
| | | | cavi con presa combo per la ricarica veloce | 150.000,00 | | | | | |
| | | | Materiale rotabile E-Bus | totale | 11.550.000,00 | 11.550.000,00 | | | |
| | | | | | | | | | |
| FILIOVIARIZZAZIONE (B) | | | | | | | | | |
| linea 25N - Gomito | | 11.204.467,08 | | | | | | | |
| linea 25E - Due Madonne | | 12.040.168,41 | | | | | | | |
| Altre SSE - Posto Centrale - PLF | 2.061.522,96 | | | | | | | | |
| linea 19W - Casteldebale-Don Minzoni | 18.945.081,53 | | | | | | | | |
| Filioviarizzazione | totale | 44.251.239,98 | 35.656.189,48 | 595.050,50 | | 8.000.000,00 | | | |
| STAZIONI DI RICARICA E ADEGUAMENTI (C) | | | | | | | | | |
| Impianti di ricarica al capolinea (20-11) e Pavi. Fermate | 9.573.994,38 | | | | | | | | |
| Imp. Integrativi tratte comuni tram/filobus | 846.866,86 | | | | | | | | |
| Imp. Ricarica E-Bus/IMC Deposito Due Madonne | 4.219.588,88 | | | | | | | | |
| Imp. Ricarica E-Bus/IMC Deposito Battindarno | 1.822.004,78 | | | | | | | | |
| Feeder di rinforzo | 905.840,75 | | | | | | | | |
| Stazioni ricarica e adeguamenti | totale | 17.368.095,45 | 17.368.095,45 | | | | | | |
| PARZIALE A+B+C | | 136.169.335,43 | | | | | | | |
| Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore) | A+B+C | 10.190.273,50 | 10.190.273,50 | | | | | | |
| Oneri diretti e indiretti del soggetto attuatore | A+B+C | 389.792,34 | 389.792,34 | | | | | | |
| TOTALE GENERALE A+B+C+ONERI | | 146.749.401,27 | | | | | | | |
| TOTALE LOTTO 1 | | 197.950.307,40 | | | | | | | |
| Lotto 2 | | | | | | | | | |
| LINEA SFM 2 BOLOGNA - PORTOMAGGIORE (FER) | | (Euro) | Finanziamento da Fondi Ex-Metro (Euro) | Finanziamento da Legge 244/2007 (Euro) | Enti Territoriali e Locali (Euro) | Contributo RFI (Euro) | Cofinanziamento TPER (Euro) | | |
| | totale | 54.407.264,63 | 48.923.264,63 | | 5.484.000,00 | | | | |
| Oneri di gestione dell'investimento (oneri tipici del soggetto attuatore) | Linea SFM 2 | 2.693.444,22 | 2.693.444,22 | | | | | | |
| Oneri diretti e indiretti del soggetto attuatore | Linea SFM 2 | 273.291,15 | 273.291,15 | | | | | | |
| TOTALE LOTTO 2 | | 57.374.000,00 | | | | | | | |
| TOTALE COMPLESSIVO DEL PROGETTO | | 255.324.307,40 | 236.376.414,00 | 595.050,50 | 7.752.842,90 | 2.600.000,00 | 8.000.000,00 | | |