

**ACCORDO DI COLLABORAZIONE PER LA DEFINIZIONE DELLE MODALITÀ DI
AFFIDAMENTO E DI GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE TRA**

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E COMUNE DI BOLOGNA

E

PROVINCIA DI FERRARA E COMUNE DI FERRARA

NONCHÉ

SRM RETI E MOBILITÀ S.R.L. E AMI AGENZIA MOBILITÀ IMPIANTI S.R.L.

PREMESSO CHE:

- circa la determinazione dei servizi da affidare si deve fare riferimento alla Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) 48/17 del 3 aprile 2017 recante – in un quadro articolato e consolidato di normative e di documentazioni vincolanti approvate dall’ART – la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del DL 201/11 e dell’articolo 37, comma 1, del DL 1/12, richiamata dalla Del. ART 154/19 per la definizione dei concetti di “Bacino”, di “Ambito” e di “Lotto”;
- la DGR Emilia-Romagna n. 908/2012 aveva individuato un ambito territoriale ottimale unico “Reno – Bologna e Ferrara”, unendo i bacini delle due province. Tale scelta era motivata da una logica di “accorpamento degli ambiti ottimali di cui all’art. 24” della LR 10/08 “tali da consentire economie di scala” in un contesto normativo precedente sia all’entrata in vigore dell’art. 48 del DL n. 50/2017, il quale, come noto, introduce criteri ben precisi per l’individuazione degli ambiti, sia alla Del. ART 48/2017, la quale peraltro fornisce parametri per la suddivisione dei bacini presenti nell’ambito in lotti di affidamento;
- l’applicazione dei criteri più specifici introdotti dalla Del. ART 48/2017 al contesto attuale, profondamente mutato rispetto al 2012 (in particolare per la complessità raggiunta dal sistema bolognese e programmata dagli enti competenti con il PUMS, l’SFM, il tram e il Metrobus) – insieme con la circostanza che l’ART stessa distingue l’ambito unico dalla possibile pluralità di affidamenti, la quale discende dai diversi concetti di “bacino” e di “lotto” – porta a riconsiderare tale ambito unico e a giustificare la scelta di procedere con affidamenti separati per i due bacini;

VALUTATO CHE:

- esistono profonde differenze strutturali, dimensionali e di complessità tra il bacino metropolitano di Bologna e quello provinciale di Ferrara. Bologna – città metropolitana ai sensi della L. 56/14, al pari di altre sole 13 sull’intero territorio nazionale – è caratterizzata da un’elevata densità demografica ed economica, da una domanda di mobilità intensa e complessa, da un sistema di Tpl multimodale in forte evoluzione verso un’integrazione spinta tra bus, SFM e tram, nonché col people-mover, coi servizi non di linea e coi sistemi di sharing, come delineato dal PUMS metropolitano bolognese. Ferrara presenta un contesto territoriale e una rete Tpl con caratteristiche e scale diverse, senza sistemi di trasporto rapido di massa (tram, SFM, people-mover) paragonabili, nemmeno

programmati. Le significative economie di scala e, soprattutto, di densità e di scopo si manifestano prevalentemente all'interno del complesso sistema integrato bolognese;

- il bacino di Bologna dispone di una struttura di governance consolidata, con la Città metropolitana e il Comune di Bologna come enti titolari del servizio e l'Agenzia SRM, società che gli enti hanno organizzato in conformità al modello dell'in-house providing, come braccio tecnico-operativo dedicato. Analogamente, il bacino di Ferrara fa riferimento all'Agenzia AMI Ferrara. Indipendentemente, quindi, dalla configurazione dell'ambito così come individuato dalla Delibera regionale in precedenza citata, è chiaro che un unico affidamento in un lotto unico Bologna-Ferrara richiederebbe un complesso meccanismo di coordinamento tra le due Agenzie (che hanno compagini sociali e riferimenti istituzionali del tutto diversi) o la creazione di una nuova sovrastruttura, appesantendo notevolmente la gestione amministrativa e contrattuale, nonché economico-finanziaria. Inoltre entrambe le Agenzie sono proprietarie del patrimonio essenziale/indispensabile; la gestione congiunta di tali patrimoni, anche in ottica di investimento, risulterebbe estremamente complessa;
- le scadenze degli affidamenti in essere inoltre non sono allineate in quanto l'affidamento di Ferrara scade nel 2026 e quello di Bologna nel 2028. Né la SRM né AMI oggi svolgono il ruolo di stazione appaltante per conto di altri, il che renderebbe ulteriormente complicata l'organizzazione di un affidamento unico, anche dal punto di vista giuridico e amministrativo;
- un mega-affidamento comprendente i servizi di Bologna e quelli di Ferrara raggiungerebbe dimensioni tali da limitare significativamente la platea dei potenziali concorrenti ai soli operatori di scala internazionale (il complesso dei servizi avrebbe dimensione di circa 45 milioni di km, il più esteso a livello regionale). Del pari, in considerazione dell'assetto istituzionale e amministrativo di cui sopra, il quale, giova ricordarlo, prevede due diverse Agenzie del TPL, la definizione di due gare separate, sebbene quella bolognese rimanga di dimensioni maggioritarie, appare comunque maggiormente rispondente al contesto, anche al fine di mantenere due distinte e diverse opportunità di accesso al mercato sul territorio regionale;
- le relazioni di scambio esistenti fra i territori considerati, in base a quanto messo a disposizione dalla Regione Emilia-Romagna, non rappresentano dinamiche di rilievo tali da condizionare i servizi interni dei due territori. A eccezione delle aree di confine, di dimensione minoritaria, i bacini di mobilità quotidiana delle due province tendono a essere distinti; [<https://reporter.regione.emilia-romagna.it/ReportER/dashboards/flusso/600/dashboard/122>]
- affidare a un solo operatore il complesso dei servizi delle due province potrebbe causare un rischio di centralizzazione e squilibri territoriali. Esso potrebbe tendere a concentrare risorse, innovazione e attenzione sul territorio a maggiore densità e potenziale economico. Questo potrebbe penalizzare porzioni di territorio che potrebbero veder erogato un servizio secondario, meno attento alle specificità locali e con minori investimenti. Viceversa, si potrebbe generare un fenomeno di sussidio delle aree più ricche, dove il servizio è più efficace, con maggiori introiti tariffari, a danno di aree meno profittevoli e dei relativi utenti;
- separare gli affidamenti garantisce invece un controllo più diretto da parte dei territori e permette una gestione del servizio più aderente ai bisogni reali delle rispettive comunità, come a regime ormai da più di 15/20 anni;
- occorre valorizzare le opportunità di autonomia e di innovazione locale. Separare i servizi permette infatti ai territori di sperimentare soluzioni innovative su scala più gestibile: dalla mobilità elettrica alla digitalizzazione dei servizi, fino ai modelli di trasporto a domanda. La flessibilità decisionale data da una governance autonoma è un vantaggio strategico in un contesto in rapida evoluzione come quello della mobilità;

LE PARTI CONVENGONO CHE:

mantenere la separazione in fase di affidamento e contrattuale fra i servizi di Tpl di Bologna e di Ferrara è una scelta efficiente e realistica. Nella sostanza i servizi di Bologna e di Ferrara risultano essere due insiemi di servizi diversi e quindi due ambiti distinti di pianificazione e di programmazione, nonché due ambiti diversi secondo la definizione dell'ART, in particolare della Del. ART 48/17. Risulta comunque opportuno potenziare il servizio ferroviario regionale sull'asse Ferrara-Bologna; garantire un coordinamento efficace per i collegamenti tra i comuni di confine, implementare sistemi di integrazione tariffaria tra i diversi gestori per garantendo l'autonomia decisionale dei diversi enti locali.

Gli enti firmatari del presente Accordo riconoscono l'unitarietà dell'ambito territoriale ottimale definito dalla normativa regionale, manifestando l'intenzione di procedere con gare coordinate ma separate, non sussistendo un interesse comune a procedere in forma unitaria.

TUTTO CIÒ PREMESSO, SI CONVIENE E SI STIPULA L'ACCORDO CHE SEGUE, DEL QUALE QUANTO PRECEDE È PARTE SOSTANZIALE:

Art. 1 – Oggetto dell'Accordo.

Il presente accordo, anche ai sensi dell'art 25 comma 3 della LR n. 13/2015, disciplina le modalità di collaborazione, tramite le rispettive Agenzie per la mobilità, tra la Città metropolitana di Bologna e il Comune di Bologna da un lato, e la Provincia di Ferrara e il Comune di Ferrara dall'altro, per il coordinamento e per la programmazione e della gestione del servizio, nell'ambito territoriale ottimale Bologna-Ferrara, nel rispetto della DGR e delle indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Art. 2 – Rispetto della normativa regionale.

Le parti riconoscono che, ai sensi della LR 30/98 vigente, l'ambito territoriale ottimale per il servizio di trasporto pubblico locale individuato dalla Giunta regionale è costituito dall'area che comprende sia la Città metropolitana di Bologna sia la Provincia di Ferrara. Pertanto, esse si impegnano a coordinare le proprie azioni per rispettare tale disposizione normativa nell'indizione delle procedure di affidamento.

La programmazione della mobilità delle persone e delle merci, infatti, si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato all'organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità. Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali, in particolare il PUMS Metropolitano bolognese e il PUMS del Comune di Ferrara.

Le parti richiamano, in particolare,

- la LR 30/98, art. 13, commi 1 e 2bis; art. 19; art. 21, comma 3; art. 28, comma 8; art. 31, comma 4; art. 32, commi 3, 4 e 6; art. 33, comma 1, art. 34, comma 6; art. 39, comma 5bis;
- la LR 10/08, artt. 24, 25 e 26.

Art. 3 – Procedure di affidamento separate.

Le parti concordano sulla necessità di procedere all'indizione di procedure di affidamento distinte, armonizzando, tuttavia, alcuni aspetti nel rispetto delle specificità locali in base alle disposizioni che seguono.

Art. 4 – Tavolo di coordinamento.

Con riferimento al precedente Art. 3, è istituito un Tavolo di coordinamento composto da un rappresentante per ciascuno degli enti firmatari e da un rappresentante per ciascuna delle Agenzie coinvolte, con il compito di:

- a) monitorare il rispetto delle disposizioni normative regionali;
- b) programmare e garantire il coordinamento tecnico tra le procedure di affidamento;
- c) armonizzare ove pertinenti i criteri di valutazione delle offerte;
- d) definire standard minimi comuni per i capitolati tecnici, con particolare riferimento al monitoraggio e alla reportistica;
- e) confrontarsi sull'esecuzione dei contratti di servizio;
- f) assicurare il coordinamento dei servizi di interconnessione tra i due territori;
- g) proporre eventuali modifiche o integrazioni al presente Accordo;
- h) verificare l'attuazione del presente Accordo;
- i) risolvere eventuali controversie che dovessero insorgere tra le parti.

Art. 5 – Armonizzazione delle specifiche tecniche.

Le parti concordano che le specifiche tecniche dei capitolati di affidamento saranno definite in modo da garantire:

- a) la compatibilità dei sistemi di bigliettazione elettronica (partecipazione al MaaS);
- b) l'interoperabilità dei sistemi informativi all'utenza;
- c) standard minimi comuni di qualità del servizio;
- d) la messa in disponibilità degli spazi di sosta e delle autostazioni utili ai servizi di interconnessione.

Art. 6 – Coordinamento dei servizi.

Le parti si impegnano a garantire, in fase di affidamento ma anche in fase di gestione contrattuale, un adeguato coordinamento dei servizi di Tpl tra i due territori, con particolare riferimento:

- a) alle linee di confine e ai servizi di interconnessione;
- b) alla programmazione coordinata degli orari delle corse di interconnessione, evitando il più possibile sovrapposizioni fra servizi diversi;
- c) all'integrazione tariffaria per gli spostamenti tra i due bacini;
- d) al sistema informativo all'utenza;
- e) all'uniformità delle politiche tariffarie per i servizi che interessano entrambi i territori;
- f) all'impiego flessibile e ottimale dei mezzi acquistati con contributo regionale o in auto-finanziamento da parte degli operatori, per favorire un'offerta qualitativa più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio;
- g) al coordinamento sul sistema di gestione contrattuale.

Art. 7 – Scambio di informazioni. Trasparenza.

Le parti si impegnano a garantire un costante scambio di informazioni, generate e trasmesse dagli operatori e proprie, relative alle procedure di affidamento e alla gestione dei contratti di servizio, al fine di assicurare la massima trasparenza e il coordinamento tra le attività svolte nei due territori.

Art. 8 – Durata dell'Accordo.

Il presente Accordo ha validità dalla data della sua sottoscrizione fino alla conclusione dei contratti di servizio scaturiti dalle prossime procedure di affidamento. Potrà essere rinnovato, con accordo scritto tra le parti, per la gestione coordinata dei contratti di servizio.

Art. 9 – Modifiche e integrazioni.

Eventuali modifiche o integrazioni al presente Accordo dovranno essere approvate per iscritto da tutte le parti.

Art. 10 – Rapporto con la Regione Emilia-Romagna.

Le parti si impegnano a informare la Regione Emilia-Romagna delle modalità di coordinamento definite con il presente Accordo, al fine di ottenere l'approvazione formale in merito alla conformità delle procedure di affidamento coordinate rispetto alle disposizioni che definiscono l'ambito territoriale ottimale.

Letto, approvato e sottoscritto.

Data _____

Per la Città metropolitana di Bologna _____

Per il Comune di Bologna _____

Per la Provincia di Ferrara _____

Per il Comune di Ferrara _____

Per la SRM Reti e Mobilità S.r.l. _____

Per AMI Agenzia Mobilità Impianti S.r.l. _____