

 Atto di Consiglio	Mobilità Sostenibile e Infrastrutture	N. Proposta: DC/PRO/2026/18
Oggetto: APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ACCORDO DI COLLABORAZIONE FRA CITTA' METROPOLITANA, COMUNE DI BOLOGNA, PROVINCIA DI FERRARA, COMUNE DI FERRARA, SOCIETA' RETI E MOBILITA' S.R.L. E AGENZIA MOBILITA' IMPIANTI S.R.L. PER LA DEFINIZIONE DI INDIRIZZI PER L'AFFIDAMENTO E GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE .		

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

IL CONSIGLIO

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 afferenti 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 O.d.G. 155/2014 esecutiva del 03/03/2014, stipulata il 23 aprile 2014;

a seguito di espletamento di procedura ad evidenza pubblica secondo gli indirizzi forniti dal Consiglio con Delibera P.G. n. 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;

con deliberazione di Consiglio comunale Proposta DC/PRO/2024/41 Rep. DC/2024/38 P.G. n. 310180/2024 esecutiva dal 18/05/2024 è stato dato mandato all'Agenzia della mobilità S.R.M. S.r.l. 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;

Rilevato che:

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;

Considerato che:

la Città Metropolitana ed il Comune di Bologna, nell'ambito del comitato di coordinamento di cui all'art. 25 dello Statuto di SRM, hanno avviato il percorso di confronto istituzionale funzionale all'individuazione degli indirizzi utili all'affidamento del Tpl metropolitano bolognese con l'obiettivo di concluderlo entro il 29 febbraio 2028. L'iter di approvazione, delineato dalle delibere ART n. 154/2019 e n. 48/2017, prevede in prima battuta la trasmissione all'ART della "Relazione dei lotti di affidamento", trasmessa da SRM il 26 novembre 2025. Alla luce dell'analisi del contesto, della domanda e dell'offerta di mobilità nell'area metropolitana di Bologna, sono stati esplicitati nella suddetta Relazione i seguenti indirizzi strategici relativi all'organizzazione e all'affidamento dei servizi di TPL:

- Lotto unico metropolitano bus-tram: la definizione di un lotto unico per l'affidamento dei servizi su gomma e della nuova rete tranviaria sull'intero territorio metropolitano motivata dalla necessità di massimizzare le significative economie di scala, di densità e di scopo derivanti dall'integrazione operativa delle due modalità. Tale scelta è fondamentale per realizzare l'efficace funzionamento del sistema di TPM integrato previsto dal PUMS, garantendo coordinamento degli orari, gestione unitaria della flotta e delle infrastrutture, e semplificazione amministrativa per l'ente affidante. Sebbene un lotto di tali dimensioni possa limitarne la contendibilità, la sua storicità e la complicazione che deriverebbe dal cambiamento (soprattutto sul fattore lavoro), i benefici in termini di efficienza del servizio e di

raggiungimento degli obiettivi strategici di mobilità sostenibile sono considerati preponderanti;

- Integrazione della gestione del Piano sosta: la prospettiva di integrare la gestione della sosta tariffata nel lotto unico TPL a partire dal prossimo affidamento (2028), come previsto da numerosi e consolidati atti comunali, è coerente con gli obiettivi del PUMS e con l'evoluzione verso modelli di MaaS. Tale integrazione consentirà una gestione integrata e responsabilizzata della domanda di mobilità urbana, favorendo l'intermodalità e l'uso dei mezzi sostenibili, senza che tali politiche penalizzino alcuni operatori in favore di altri,
- Individuazione dell'ambito di riferimento: si procederà con un affidamento per il bacino metropolitano di Bologna in continuità con quanto già in essere, discostandosi dall'ambito unico "Bologna-Ferrara" definito dalla DGR 908/2012, tenuto conto dei criteri stabiliti dalla successiva Delibera ART n. 48/2017 (Misura M6). Le profonde differenze dimensionali, la complessità del sistema di TPL bolognese (con SFM e tram), le specifiche esigenze di integrazione modale e la presenza di una struttura di *governance* dedicata (SRM) rendono la gestione separata la soluzione più idonea a garantire l'efficacia gestionale, a massimizzare le economie di densità interne al bacino bolognese e a preservare una maggiore (seppur relativa) contendibilità del mercato rispetto a un mega-lotto Bologna-Ferrara.

Considerato in particolare, in relazione al bacino di affidamento, 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 SRM né AMI oggi svolgono il ruolo di stazione appaltante per conto di altri, il che renderebbe ulteriormente complicata l'organizzazione di una gara unica, anche dal punto di vista giuridico e amministrativo;

affidare a un solo operatore il complesso dei servizi delle due province potrebbe inoltre 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 e 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, armonizzando tuttavia alcuni aspetti nel rispetto delle specificità locali.

Atteso che si ritiene opportuno disciplinare con un Accordo la collaborazione per la definizione delle modalità di affidamento e di gestione dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale, 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 nonché le rispettive Agenzie per la mobilità, al fine di coordinare le rispettive attività pur nella separazione dei procedimenti di competenza.

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.

Stabilito che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, ai sensi dell'art 49 comma 1 del D.Lgs 267/2000 s.m.i, non si richiede il parere del Responsabile dei servizi finanziari in ordine alla regolarità contabile.

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici, Verde e Mobilità;

Sentite le Commissioni Consiliari Competenti

DELIBERA

1) DI APPROVARE lo schema di Accordo di collaborazione, allegato quale parte integrante e sostanziale al presente provvedimento, fra Città Metropolitana, Comune di Bologna, Provincia di Ferrara, Comune di Ferrara, SRM - Società Reti e Mobilità S.r.L. e Agenzia Mobilità Impianti S.r.L. per la definizione di indirizzi condivisi di

affidamento e gestione dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale ;

2) DI DARE MANDATO all'Agenzia della Mobilità S.R.M. S.r.L. di proseguire con l'elaborazione dei documenti che consentiranno di procedere con l'affidamento integrato, TPL e sosta, in modo da avere la certezza di individuare il futuro gestore entro la scadenza della proroga al 29 febbraio 2028.

3) DI DARE ATTO CHE il Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, o suo delegato, potrà apportare in sede di stipula eventuali modifiche non sostanziali allo schema approvato.

Infine, con votazione separata

DELIBERA

DI DICHIARARE il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, per consentire la celere prosecuzione dei successivi adempimenti.