



N. 189213 di Rep.

CONVENZIONE FRA COMUNE DI BOLOGNA E ATC S.P.A. DI BOLOGNA PER LA REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA A GUIDA VINCOLATA SU GOMMA, PER LA GESTIONE DELLA RETE E PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO.

Il Comune di Bologna, con sede in Bologna, Piazza Maggiore, 6, codice fiscale n.01232710374, nella persona del Direttore del Settore Traffico e Trasporti, Dott. Berardino Cocchianella;

La ATC S.P.A., di seguito denominata ATC, con sede in Via Saliceto, 3, codice fiscale n.00610880379, in persona del legale rappresentante pro tempore Ing. Maurizio Agostini,

Premesso

- che, a conclusione degli adempimenti istruttori previsti dalla legge 26 febbraio 1992 n.211, con deliberazione di Giunta progr. 1084 del 14 luglio 1998, il Comune di Bologna ha approvato in linea tecnica il progetto esecutivo della prima tratta funzionale della nuova rete tramviaria di Bologna, comprendente il percorso da Corticella – stazione FS – a San Lazzaro di Savena;
- che, con nota P.G. 116183 del 15 luglio 1998, il medesimo Comune di Bologna ha trasmesso al Ministero dei Trasporti – Direzione Generale Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione il progetto esecutivo della prima tratta funzionale della tramvia, avente un costo complessivo stimato di Lire 397.438.850.000;
- che l'Accordo di Programma e di Servizio 1997 –2000 per la

atc spa  
ing. Agostini  
(Maurizio Agostini)



riorganizzazione della mobilità, il miglioramento e l'accesso alle aree urbane e l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, siglato in data 13 ottobre 1997 tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e ATC, prevedeva il cofinanziamento dell'opera da parte di ATC;

- che il progetto ha conseguito il parere tecnico economico positivo della Commissione Interministeriale ex lege 1042/69, come integrata dall'art.5 della legge n. 211/92, con voto n.136/211, espresso nella adunanza del 10 novembre 1998; fermo restando che il parere favorevole della Commissione Interministeriale era subordinato al rispetto delle prescrizioni impartite dalla Direzione Generale della M.C.T.C., fatta salva comunque la possibilità di innovazioni tecnologiche e/o progettuali, ritenute particolarmente interessanti da parte del Comune di Bologna previa nuova approvazione tecnico/economica da parte del Ministero;

- che la deliberazione del C.I.P.E. n.138 del 19 novembre 1998, pubblicata in G.U. n.39 del 17 febbraio 1992, ha, per effetto di alcune correzioni resesi necessarie, definitivamente indicato l'esatto importo del finanziamento statale, assegnato con la delibera CIPE dell'8 maggio 1996, per l'intervento nel Comune di Bologna; in particolare il contributo statale, a fronte di un costo complessivo dell'opera di Lire 395.000.000.000, è stato riconosciuto nella misura del 50% del medesimo costo complessivo;

- che il D. L. 30 dicembre 1997, n.457 recante " Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento

atc.s.p.a.  
Il Presidente  
(Marizio Agostini)



dell'occupazione " convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 1998, n.30, ha previsto, all'art.10 comma 2, che la quota parte di finanziamento a carico dello Stato, già stabilita nel massimo al 50%, potesse essere elevata fino al limite massimo del 60% del costo dell'opera;

- che, in relazione a ciò, il Comune di Bologna, con nota P.G. 179799 del 26 novembre 1998, ha richiesto l'elevamento del contributo statale al 60% del costo totale dell'investimento;

- che, con deliberazione del C.I.P.E. n.66 del 21 aprile 1999, pubblicata in G.U. n.177 del 30 luglio 1999, è stato concesso l'elevamento del contributo finanziario a carico dello Stato al 60%;

- che il Comune di Bologna, con lettera P.G. 74371 del 17 maggio 1999, ha richiesto al Ministero dei Trasporti che il contributo statale ex lege 211/92 e successive integrazioni, pari al 60% del costo complessivo preventivato, venisse assegnato direttamente al Consorzio ATC;

- che nelle more della decisione si è ritenuto di avviare il complesso iter procedurale per la realizzazione della tramvia, dando atto che il passaggio alla fase attuativa era comunque subordinato alla decisione in ordine alla concreta finanziabilità del progetto;

- che il progetto prevedeva altresì un ampliamento della rete nella tratta Centro- Borgo Panigale, per la quale, con deliberazione n.66 del 21 aprile 1999, il C.I.P.E. ha ammesso un finanziamento statale per il 49% del costo complessivo stimato in Lire 143.000.000.000 circa;

- 
- che, il Consiglio Comunale di Bologna, con O.D.G.150/99, P.G. 52181/99 ha individuato nel Consorzio ATC il soggetto attuatore e gestore della rete tranviaria della città di Bologna e che, a tal fine ed in esecuzione della medesima deliberazione, ha stipulato apposita convenzione in data 10 giugno 1999;
  - che il progetto tramviario originariamente presentato metteva in luce, però, notevoli problemi di inserimento della tramvia all'interno del tessuto urbano cittadino con particolare riferimento al corridoio Est – Ovest d'attraversamento del centro storico;
  - che si è ritenuto opportuno proporre una soluzione progettuale differente al sistema tradizionale introducendo un sistema di trasporto a guida vincolata che consente di tenere conto delle prescrizioni formulate in precedenza, nonché delle indicazioni formulate dalla Soprintendenza ai Beni Ambientali e Monumentali;
  - che, a seguito di un ulteriore approfondimento riguardo al nuovo assetto trasportistico della città, il Comune di Bologna ha deciso di introdurre, con il cosiddetto Masterplan, un metrò leggero sull'asse Nord – Sud della stessa;
  - che, alla luce di tutto quanto sopra, si è ritenuta opportuna una modifica del tracciato originario della tratta Corticella – Centro – San Lazzaro, con soppressione della tratta Corticella – Centro;
  - che, alla luce delle modifiche di tracciato appena richiamate, il progetto, originariamente articolato in due tratte (Corticella – Centro – San Lazzaro e Centro – Borgo Panigale) si è venuto a configurare come unicum lungo l'asse Est – Ovest, San Lazzaro – Borgo



Panigale, sia dal punto di vista tecnico – progettuale che per gli aspetti procedurali, avente ad oggetto un sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata su gomma (di seguito denominato “tram su gomma”);

- che in data 30 ottobre 2000 è stato sottoscritto tra Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di San Lazzaro e ATC un protocollo di intesa per la realizzazione di un sistema di trasporto rapido di massa nella città di Bologna;

- che il progetto, corredato dalle delibere di approvazione, è stato presentato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 31 ottobre 2000 per le conseguenti determinazioni;

- che, contestualmente alla presentazione del progetto, è stata richiesta l’assegnazione diretta del finanziamento statale ad ATC in qualità del soggetto attuatore degli interventi;

- che la Commissione Alta Vigilanza nella seduta del 22 novembre 2000 ha espresso parere favorevole in merito alla nuova scelta tecnologica ed al finanziamento statale di L.221.376.000.000. per la realizzazione del sistema a guida vincolata su gomma per la tratta Borgo Panigale – Centro – San Lazzaro;

- che la Commissione Interministeriale ex lege 1042/69, come integrata dall’art.5 legge n. 211/92, ha espresso con voto n.178/211 in data 23 febbraio 2001 il proprio parere favorevole riguardo l’approvazione tecnico - economica del progetto presentato, subordinatamente ad alcune prescrizioni;

- che, il C.I.P.E., con delibera n. 15 del 1 febbraio 2001, pubblicata



in G.U.5 maggio 2001, n.103, ha approvato la variazione prevedendo per la realizzazione dell'intera tratta Borgo Panigale – Centro – San Lazzaro, un finanziamento pari a Lire 221.376.000.000;

- che il Ministero dei Trasporti, Dipartimento Trasporti Terrestri, Unità di gestione sistemi di trasporto ad impianti fissi, T.I.F. 5, in data 27 aprile 2001, ha espresso parere favorevole all'approvazione tecnico – economica, di competenza del Comune di Bologna, del progetto definitivo, subordinatamente alle prescrizioni contenute nel Voto;

- che, in prospettiva della convocazione di una conferenza preliminare da indire ai sensi dell'art. 34, comma terzo, del D. Lgs. n. 267/2000, resasi necessaria poiché il progetto in questione interessa due comuni confinanti, si ritiene necessario modificare la Convenzione in essere tra ATC e Comune di Bologna; a tal fine, è opportuno ridefinire, anche alla luce delle modifiche progettuali intervenute e sopradescritte, fra gli elementi fondamentali della Convenzione stessa, l'oggetto ed il finanziamento dell'opera, fermo restando che l'avvio della fase attuativa è subordinato a tutte le approvazioni necessarie e conseguenti;

- che, in ragione dei mutamenti illustrati, è emersa la necessità di modificare ed integrare la Convenzione stipulata tra le parti, e approvata con delibera del Consiglio Comunale o.d.g. n.150/99, P.G. 5281/99, fermo restando il contenuto del Protocollo di intesa siglato tra Comune di Bologna, Comune di San Lazzaro, Provincia

atc  
il presidente  
(Maurizio Agostini)





di Bologna e ATC per la realizzazione di un sistema di trasporto rapido di massa nella città di Bologna (Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro di Savena).

Viste:

- le disposizioni contenute nella legge 26 febbraio 1992, n.211, relativa ad interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, e successive modificazioni, e le disposizioni contenute nel decreto legge 30 dicembre 1997, n.457, convertito con modifiche nella legge 27 febbraio 1998, n.30;
- le deliberazioni del C.I.P.E. del 8 maggio 1996, n.138 del 19 novembre 1998, n.66 del 21 aprile 1999 e n.15 del 1 febbraio 2001;
- le disposizioni contenute nei decreti ministeriali e dirigenziali relativi.

Tutto ciò premesso le parti convengono quanto segue:

#### Articolo 1

##### Premesse

Le premesse fanno parte integrante della presente Convenzione.

#### Articolo 2

##### Oggetto

Il Comune di Bologna individua in ATC S.p.A., nel seguito denominato ATC, il soggetto attuatore dell'intero sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata su gomma, lungo la direttrice Est - Ovest Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro di Savena, affidandone allo stesso la progettazione e la realizzazione,



da effettuarsi in conformità alle prescrizioni contenute nella legge n.211/92 e successive integrazioni e modificazioni, nonché provvedimenti attuativi.

La presente convenzione intende definire gli elementi fondamentali dell'accordo relativamente ai seguenti punti:

- progettazione dell'opera, sia la progettazione già effettuata da ATC per la presentazione del progetto al Ministero, sia la progettazione necessaria e successiva per l'esecuzione dell'opera;
- attività preliminari al finanziamento della stessa;
- realizzazione della stessa;
- gestione della rete e delle infrastrutture;
- gestione del servizio di trasporto.

La presente convenzione prende atto dei finanziamenti di cui all'art.4 erogati per la realizzazione dell'opera e attualmente disponibili.

### Articolo 3

#### Costo complessivo dell'opera

Il Comune di Bologna si impegna a collaborare con ATC a tutte le attività tecniche e organizzative necessarie per il finanziamento dell'opera e per l'approvazione del progetto compresa la convocazione di ATC all'accordo di programma.

In base al progetto presentato al Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 31 ottobre 2000, le risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione del tram su gomma si prevedono in Lire 368.960.684.005 IVA inclusa, risorse che saranno

atc spa  
Presidente  
(Maurizio Agostini)





espressamente illustrate nell'accordo di programma.

Per costo complessivo dell'opera si intende la somma di tutti i costi ed oneri finanziari diretti e indiretti previsti, comprendenti:

- opere edili e stradali per la realizzazione dell'infrastruttura;
- realizzazione e sistemazione di arredo urbano;
- lavori di ristrutturazione e pavimentazione delle sedi stradali, ove necessari;
- opere d'arte;
- infrastrutture per il miglioramento della viabilità;
- opere edili e sistemazioni esterne relative ai depositi ed officine;
- attrezzature d'officina;
- impianti;
- adeguamento dell'attuale impianto filobus per l'integrazione con il nuovo sistema a guida vincolata;
- materiale rotabile e sistema di tipo innovativo (appalto concorso);
- espropri;
- spese tecniche;
- imprevisti;
- imposte.

Le modifiche ed i lavori aggiuntivi che si rendessero necessari ai fini della definitiva approvazione del progetto in sede di accordo di programma ed anche sulla base delle risultanze della valutazione di impatto ambientale dovranno essere espressamente



concordate fra le parti con particolare riferimento ai tempi ed ai costi previsti.

Eventuali oneri aggiuntivi derivanti da varianti rese necessarie da sopravvenute disposizioni legislative e regolamentari, richieste dal Comune di Bologna, ed infine derivanti da cause impreviste e imprevedibili non dipendenti da inadempienze di ATC dovranno essere espressamente concordati fra le parti, previa valutazione da parte del Comitato dei Garanti, organismo previsto dal successivo art. 14.

#### Articolo 4

##### Finanziamento dell'opera

Per la realizzazione del tram su gomma si prevedono i seguenti finanziamenti:

- Contributo finanziario a carico dello Stato ex lege 211/92, pari al 60% del costo dell'opera, è quantificato in Lire 221.376.408.000.
- Contributo finanziario della Regione Emilia Romagna ex lege 15/94 è pari a Lire 3.500.000.000.

Sono stati inoltre definiti in sede di Protocollo d'intesa siglato in data 30 ottobre 2000 tra Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di San Lazzaro e ATC, nell'ambito dello schema finanziario allegato al progetto presentato al Ministero il 31 ottobre 2000, le seguenti quote parti di finanziamento:

- cofinanziamento a carico del Comune di Bologna, pari a Lire 40.000.000.000.;
- cofinanziamento a carico del Comune di San Lazzaro di



Savena, relativamente alla parte di opera che interessa il suo territorio, pari a Lire 4.000.000.000.;

cofinanziamento a carico di ATC, parti a lire 105.034.276.005., all'interno di un piano economico finanziario che preveda la remunerazione del capitale investito e quantomeno il pareggio di bilancio della gestione del tram.

ATC riconosce al Comune di Bologna la somma di Lire 4.500.000.000. all'interno del recupero di imposta dell'opera.

ATC, sulla base della convenzione da sottoscrivere, riconosce al Comune di San Lazzaro la somma di lire 450.000.000. all'interno del recupero di imposta dell'opera.

Fermo restando quanto previsto al successivo articolo 10 per la proprietà dei beni immobili costruiti su terreno del demanio comunale, tutti i beni acquistati con il presente finanziamento diventano di proprietà di ATC con vincolo di destinazione all'esercizio della tramvia.

#### Articolo 5

##### Modalità del finanziamento ad ATC

Tenuto conto della richiesta di assegnazione diretta del finanziamento statale ad ATC avanzata in sede di presentazione del progetto al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Comune di Bologna si impegna a concordare con il medesimo Ministero le modalità di trasferimento del contributo dello Stato ex lege 211/92.

Il contributo dello Stato ex lege 211/92 e la quota parte di finanziamento effettivo a carico dei Comuni verranno recepiti da



ATC nel proprio bilancio.

#### Articolo 6

##### Attività connesse alla procedura di finanziamento

Il Comune di Bologna si farà carico di definire, unitamente alla Provincia di Bologna, al Comune di San Lazzaro e ad ATC, tutte le procedure necessarie per l'attuazione del progetto e per ogni eventuale adempimento nei confronti del Ministero a seguito di specifiche prescrizioni da parte dello stesso.

Il Comune di Bologna si impegna a predisporre tutti gli atti necessari per il trasferimento ad ATC della quota parte di finanziamento a proprio carico, nonché a trasferire ad ATC il finanziamento regionale di cui all'articolo 4, primo comma.

ATC si impegna alla redazione del piano economico finanziario dell'opera.

Comune di Bologna e ATC provvederanno ad attivare gli organismi interistituzionali istituiti ai sensi dell'articolo 13 della originaria Convenzione.

Le parti, in ragione dell'importanza economica e sociale dell'opera, si impegnano a richiedere alla Regione Emilia Romagna un contributo aggiuntivo, oltre a quello già riconosciuto.

#### Articolo 7

##### Attività di realizzazione dell'opera

Il Comune di Bologna trasmetterà ad ATC tutta la documentazione tecnica e amministrativa necessaria per avviare l'esecuzione dell'opera.



A seguito della assunzione della titolarità dei finanziamenti, ATC darà corso alla realizzazione del sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata su gomma ed alla provvista del necessario materiale rotabile.

#### Articolo 8

##### Espropri e varianti urbanistiche

Ai fini della conclusione dell'accordo di programma, sono delegati ad ATC:

- l'accertamento dei dati sulle proprietà interessate dalla realizzazione dell'opera quale risultano dai pubblici registri immobiliari o, nel caso in cui tale modalità di accertamento non sia possibile o eccessivamente onerosa, dai certificati catastali;
- la formazione di un piano particellare di esproprio sulla base delle risultanze di cui al punto precedente;
- il deposito e la pubblicazione del piano particellare, del progetto e della relazione di accompagnamento, con le forme e per i tempi prescritte dalla legge;
- la comunicazione ai proprietari interessati dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli articoli 7 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n.241;
- le eventuali controdeduzioni alle osservazioni presentate.

Le osservazioni presentate nel corso delle procedure saranno esaminate unitamente a quelle formulate nell'ambito delle procedure espropriative.

Sono inoltre delegati ad ATC:

- 
- l'immissione in possesso e la redazione dello stato di consistenza;
  - la quantificazione, l'offerta, il deposito e il pagamento delle indennità di esproprio, da determinarsi nei modi e con le procedure previste dalle leggi vigenti;
  - il compimento delle operazioni necessari alla emanazione, nel rispetto dei termini di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità, del decreto di esproprio.

Il Comune di Bologna si impegna alla tempestiva assunzione degli atti e provvedimenti allo stesso istituzionalmente demandati e connessi ai procedimenti di espropriazione e di occupazione d'urgenza nel rispetto delle forme e dei termini stabiliti dalla legge, nonché ad emettere decreto di occupazione e/o di esproprio delle aree in favore di ATC.

È in facoltà di ATC acquisire bonariamente e/o per cessione volontaria le proprietà interessate dall'intervento.

#### Articolo 9

##### Affidamento ed esecuzione dei lavori

Sono delegati ad ATC:

- elaborazione del progetto relativo alle opere di tecnologia innovativa con il grado di definizione necessario per l'indizione di un appalto concorso ed in particolare l'elaborazione di un capitolato prestazionale delle tecnologie;
- elaborazione del progetto delle opere civili e del capitolato con il grado di definizione necessario per l'espletamento della



tipologia della relativa gara prescelta.

I progetti ed i capitolati relativi all'opera redatti da ATC saranno presentati agli organismi competenti per le approvazioni di legge. Sono fatte salve le competenze di ATC in ordine alle procedure di affidamento ed esecuzione dei lavori. Il Comune si riserva di comunicare ad ATC i propri organi ed uffici all'uopo competenti.

Sono altresì delegati ad ATC:

- le procedure di affidamento ed esecuzione degli appalti nel rispetto delle norme di legge e stipula dei relativi contratti;
- l'ottenimento di tutte le eventuali autorizzazioni necessarie per l'esecuzione dell'opera;
- la progettazione delle eventuali altre opere che si rendessero necessarie, entro i limiti del finanziamento complessivamente deliberato;
- la direzione e contabilità dei lavori;
- i collaudi parziali e finali;
- la risoluzione stragiudiziale delle eventuali controversie con gli esecutori delle opere, ai sensi delle normative vigenti.

Dette attività saranno eseguite in proprio o con affidamenti a terzi ed i relativi oneri saranno imputati alle diverse fonti di finanziamento.

Il Comune di Bologna si impegna ad adottare gli atti non previsti dalla presente convenzione che si rendano eventualmente necessari per la realizzazione dell'opera.

#### Articolo 9 bis

##### Esonero da responsabilità del Comune di Bologna

Il Comune di Bologna è esonerato da responsabilità per maggiori spese, risarcimenti dei danni, indennizzi o somme a qualsiasi titolo richieste da terzi per inadempimenti contrattuali o fatti illeciti in qualunque modo connessi alle attività affidate ad ATC dalla presente convenzione o ai soggetti cui la stessa ATC abbia attribuito attività connesse, comprese le attività di progettazione di cui all'articolo precedente e le attività delegate ai fini della conclusione dell'accordo di programma, ai sensi dell'articolo 8, fatte salve in ogni caso le ipotesi di caso fortuito e forza maggiore.

Le varianti e le modifiche di qualsiasi tipo al progetto, disposte in corso d'opera da ATC, dovranno essere immediatamente comunicate al Comune di Bologna, con relazione di accompagnamento che ne indichi le ragioni giuridiche e di fatto, i tempi ed i costi previsti per la loro realizzazione, se siano state disposte sospensioni dei contratti, se vi siano state responsabilità e se siano stati individuati i soggetti responsabili.

#### Articolo 10

##### Proprietà e gestione della rete tramviaria

Con atto di concessione il Comune di Bologna costituisce sui beni demaniali diritto di superficie a favore di ATC per la realizzazione del tram su gomma, verso la corresponsione da parte di ATC di un canone fissato in Lire 1.000.000= e da versare in un'unica soluzione.

Le parti provvederanno a definire specificamente i beni oggetto del diritto con successivi atti.

Dette opere rimarranno in proprietà superficaria di ATC per trent'anni. Decorso tale termine, la proprietà passerà automaticamente al Comune di Bologna e nessun indennizzo sarà dovuto ad ATC.

Per converso qualora alla scadenza dei trenta anni risultino effettuati da ATC, previo assenso esplicito dell'Amministrazione comunale, investimenti aggiuntivi eccedenti la manutenzione ordinaria e straordinaria, le parti si impegnano fin d'ora a prevedere, a favore di ATC, alternativamente, quanto segue:

- 1) a seguito del passaggio di proprietà della opere, la corresponsione di un corrispettivo,
- 2) l'attribuzione da parte dell'ente concedente della proprietà separata delle opere, verso il pagamento di un corrispettivo;
- 3) la proroga della concessione del diritto di superficie, verso pagamento di un canone.

A richiesta di ATC, le parti si impegnano, entro un anno dalla richiesta, a definire le modalità di devoluzione o meno dei beni ed i parametri di quantificazione dei corrispettivi rispettivamente dovuti nelle distinte ipotesi, nonché a procedere di comune accordo alle formalità necessarie per attuare quanto previsto ai punti 1), 2) e 3) del comma che precede, previa individuazione concorde della soluzione più opportuna.

ATC viene individuato inoltre quale gestore della rete tramviaria per

all spa  
Presidente  
(Maurizio Agostini)

af

la durata di trent'anni. In tale veste sarà tenuto alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ed all'eventuale sostituzione degli impianti che dovessero avere esaurito la loro vita tecnica per vetustà o obsolescenza tecnologica.

ATC dovrà sottoporre al Comune il piano della manutenzione programmata annuale e quinquennale.

#### Articolo 11

Affidamento del servizio di trasporto sulla rete tramviaria

La gestione del servizio di trasporto sulla rete tramviaria è affidata ad ATC ai sensi e per gli effetti degli artt.28 e 45, 1° comma, della legge regionale n. 30/98, sulla base dell'apposito contratto di servizio che verrà sottoscritto prima dell'entrata in esercizio della linea tramviaria.

Il contratto, di durata triennale, potrà essere rinnovato per un periodo corrispondente se e in quanto consentito dalla normativa vigente al momento della scadenza, fatta salva la volontà dell'ente concedente.

Il contratto di servizio, così come previsto dalla L.R. n.30/98, regolerà, fra l'altro, i seguenti punti:

- la definizione del programma di esercizio e degli standards qualitativi minimi di servizio;
  - la strutturazione tariffaria;
  - le precise modalità di trasferimento dei beni strumentali al termine del rapporto concessorio;
- ogni altro aspetto rilevante ai fini del corretto svolgimento del



servizio di trasporto e quant'altro previsto dalla normativa vigente.

## Articolo 12

### Subentro di nuovo gestore

In caso di affidamento del servizio di trasporto sulla rete tramviaria ad un gestore diverso da ATC, ferma restando la proprietà superficiaria dell'opera e la qualità di gestore della rete per il periodo di trent'anni, ATC sarà tenuta a mettere a disposizione del nuovo gestore tutti i beni mobili e immobili funzionali alla effettuazione del servizio, beni che verranno individuati con successivi e separati atti, secondo modalità che garantiscano una equa remunerazione del capitale investito.

Il contratto di servizio per la gestione del trasporto definirà puntualmente, nel rispetto dei principi fissati nel presente comma, i criteri per la determinazione del canone o del prezzo di tali beni.

## Articolo 13

### Devoluzione del patrimonio

In caso di scioglimento anticipato, liquidazione, estinzione di ATC, prima della scadenza del termine dei trent'anni di cui al precedente articolo, i beni immobili costituenti la rete saranno devoluti esclusivamente al Comune di Bologna. Ad ATC, o al suo avente causa, sarà dovuto un indennizzo pari alla quota stanziata da ATC, al netto degli ammortamenti iscritti fino a quel momento in bilancio, al netto dei contributi statali, regionali e comunali.

Tale indennizzo è dovuto anche in caso di revoca dell'affidamento ad ATC per motivi di pubblico interesse.



La presente disposizione non si applica ai casi di trasformazione di ATC ai sensi dell'art.18 del D. Lgs. 19 novembre 1997 n.422, e successive modificazioni e integrazioni, di scissione ai sensi dell'art.19 della L.R. n.30/98, di articolazioni societarie comunque ad esse connesse e conseguenti, nonché di fusione per incorporazione.

#### Articolo 14

##### Organismo di coordinamento e di controllo

Comune e ATC, hanno definito con apposito atto, di cui alle premesse, la composizione e le funzioni degli organismi interistituzionali di coordinamento e controllo sulla attuazione del progetto "tramvia", individuandoli, come segue:

- Comitato dei Garanti;
- Comitato di Coordinamento tecnico/amministrativo;
- Supervisore del progetto.

A tali organismi compete in particolare la risoluzione delle problematiche connesse alla progettazione nonché all'iter di approvazione finale del progetto.

#### Articolo 15

##### Risoluzione – Sospensione della efficacia

La presente convenzione deve intendersi risolta se per qualsiasi ragione, indipendente dalla volontà o da comportamenti delle parti firmatarie, non sia possibile attivare o completare la procedura di realizzazione dell'opera.

Le parti in accordo fra loro regoleranno in maniera equitativa i

rapporti finanziari patrimoniali derivanti dalla risoluzione anticipata della convenzione, ovvero dal mancato avveramento delle condizioni di seguito riportate.

L'esecuzione dei lavori è condizionata:

- all'approvazione da parte degli enti competenti del progetto presentato in data 31 ottobre 2000;
- alle autorizzazioni di tutti gli enti competenti alla realizzazione del progetto;
- alla sottoscrizione di analoga convenzione tra ATC e Comune di San Lazzaro, come previsto nel Protocollo, di cui alle premesse.

#### Articolo 16

##### Convenzione con il Comune di San Lazzaro

Le parti prendono atto che l'esecuzione dell'intera opera, che è in parte da realizzarsi sul territorio del Comune di San Lazzaro, è condizionata alla sottoscrizione di apposita convenzione tra ATC e Comune di San Lazzaro, fermo restando il contenuto del Protocollo di intesa di cui alle premesse.

#### Articolo 17

##### Arbitrato

Comune di Bologna e ATC concordano di deferire tutte le controversie di qualunque natura dovessero derivare dalla esecuzione della presente convenzione ad un arbitro scelto di comune accordo fra le parti.

In caso di mancato accordo sarà nominato dal Presidente del Tribunale di Bologna.

atc s.p.a.  
il Presidente  
(Marzio Agostini)



Articolo 18

Spese

Tutte le spese relative alla presente convenzione sono a carico di ATC.

Atto letto e sottoscritto

Bologna, li 28 giugno 2001

P. Comune di Bologna

P. A.T.C. S.p.A.

Il Direttore del Settore

Il Legale rappresentante

Dott. Berardino Cocchianella

Ing. Maurizio Agostini



