



COMUNE DI GENOVA



ACCORDO

ai sensi dell'art. 15 della L. 241 del 1990 e dell'art. 5, comma 6, del D.lgs. 50 del 2016

PER L'ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

“SISTEMA DEGLI ASSI DI FORZA PER IL TPL”

di cui al D.M. n. 350 del 13.08.2020 di assegnazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della L. 145/2018 destinate al trasporto rapido di massa

coordinato con i disposti del D.M. n. 448 del 16.11.2021 relativo al riparto delle risorse destinate alla misura M2.C2 – 4.2 “Sviluppo trasporto rapido di massa” del PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

CUP B31E20000230001

tra

COMUNE DI GENOVA, partita IVA 00856930102 avente sede legale in Via Garibaldi 9, di seguito per brevità denominato “**Comune**”, in qualità di **Ente beneficiario dell'intervento e Soggetto attuatore di primo livello**, rappresentato per il presente atto dall'ing. Alberto Bitossi, Dirigente pro-tempore della Direzione Mobilità e Trasporti per il progetto “4 Assi di Forza per il TPL”, domiciliato per la carica in Via di Francia 1, Genova;

e

CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA, partita IVA 00949170104, con sede in Genova, Piazzale Mazzini 2, di seguito per brevità denominata “**Città Metropolitana**”, in qualità di **Ente di governo dell'Ambito Territoriale Ottimale (ATO)** di Genova ai sensi dell'art. 7 e dell'art. 9 della L.R. Liguria n. 33 del 2013 e s.m.i., rappresentata per il presente atto dall'ing. Gianni Marchini, Direttore pro-tempore della Direzione Territorio e Mobilità, domiciliato per la carica in Piazzale Mazzini 2, Genova;

e

AZIENDA MOBILITÀ E TRASPORTI S.p.A., partita IVA 03783930104, con sede in Genova, Via Leonardo Montaldo 2, di seguito per brevità denominata “**AMT**”, in qualità di **Concessionaria del servizio di trasporto pubblico locale e Soggetto attuatore di secondo livello**, rappresentata



COMUNE DI GENOVA



Città Metropolitana
di Genova



dalla dott.ssa Ilaria Gavuglio, Presidente pro-tempore, domiciliata per la carica in Via Leonardo Montaldo 2, Genova;

ciascuna individualmente identificata come la **Parte** e congiuntamente come le **Parti**

PREMESSO

- che nell'ambito del rafforzamento del trasporto pubblico e del miglioramento contestuale della qualità del servizio, la Civica Amministrazione ha sviluppato il progetto "Sistema degli Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale", con l'obiettivo di dotare la città di un sistema:
 - » capillare sulle principali direttrici cittadine,
 - » di rapida realizzazione,
 - » flessibile in fase di esercizio,
 - » a zero emissioni inquinanti;
- che la scelta è ricaduta su un sistema filoviario, presentando questo tutte le caratteristiche per diventare il sistema di trasporto nevralgico per la mobilità cittadina, da svilupparsi per quanto possibile su sede propria al fine di garantire elevati confort di viaggio, elevata regolarità di esercizio e una velocità commerciale più elevata rispetto allo stato attuale;
- che i principali punti a favore del sistema prescelto possono essere sintetizzati come segue:
 - » tempi di realizzazione contenuti e limitato impatto in fase di cantiere: il sistema filoviario permette di minimizzare gli impatti dei cantieri sulla viabilità cittadina e di portare a completamento il sistema in periodo di tempo più contenuto rispetto alle altre alternative considerate,
 - » altri sistemi di maggior impatto dal punto di vista puramente trasportistico comporterebbero, per la città, disagi maggiori e prolungati in fase realizzativa, meno sopportabili in termini di impatti negativi sul tessuto urbano-produttivo e sulla logistica portuale,
 - » limitate criticità in sede realizzativa rispetto agli altri sistemi: un altro elemento non trascurabile in favore del sistema filoviario è il limitato impatto sui manufatti esistenti. I principali assi cittadini sono caratterizzati da numerosi manufatti (ponti, muri d'argine dei torrenti, cavalcavia) sui quali si renderebbe necessario intervenire in maniera significativa, viste le sollecitazioni di carattere statico e dinamico, nel caso di realizzazione di sistemi come quello tranviario,
 - » flessibilità, integrabilità ed espandibilità: la soluzione filoviaria presenta, rispetto alle altre opzioni, alcuni aspetti rilevanti quali una maggior flessibilità in fase di esercizio, una maggiore integrabilità con la rete di trasporto esistente e in revisione, una più agevole espandibilità lungo le direttrici in cui ad oggi non è prevista la realizzazione;
- che, al termine dell'istruttoria relativa alla redazione del primo livello di progettazione e conseguente confronto con le strutture Ministeriali, in data 28.02.2020 è stata inviata al



COMUNE DI GENOVA



Ministero delle Infrastrutture e Trasporti la revisione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economico dell'intervento denominato "Assi di forza per il trasporto pubblico locale", richiedendo un finanziamento per complessivi € 471.645.087,12 così suddivisi:

- » € 348.395.087,12 quale quota lavori, ricomprendente Opere civili e Impianti, Oneri della Sicurezza, Progettazione, Direzione dei lavori, Verifiche e Collaudi, Espropri, Somme a disposizione e Costi generali dell'ente appaltante, Imprevisti, IVA e altri oneri;
- » € 123.250.000,00 per Acquisto del materiale rotabile;

- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base dell'istruttoria condotta, con Decreto Ministeriale n. 350 del 13.08.2020 ha assegnato al Comune di Genova un contributo di € 471.645.087,12 per la realizzazione dell'intervento "Sistema degli assi di forza per il TPL (rete filoviaria);
- che, pertanto, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha valutato il progetto meritorio di finanziamento, accogliendo la richiesta di finanziamento del 100% dei costi di investimento stimati in sede di Progetto di Fattibilità Tecnico Economica;
- che tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il Comune di Genova è stata sottoscritta apposita Convenzione regolante il finanziamento per assicurare l'intervento denominato "Sistema degli assi di forza per il TPL (rete filoviaria)", di cui al D.M. n. 350 del 13.08.2020 di assegnazione delle risorse del Fondo di cui all'art. 1, c. 95, della L. 145/2018 destinate al trasporto rapido di massa (CUP B31E20000230001);
- che con Delibera n. 00217/2020, "Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale – Approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico – Economica", la Giunta Comunale ha approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica dell'intervento "Assi di forza per il trasporto pubblico locale";
- che, sulla base sia delle richieste della Civica Amministrazione formalizzate nel DUP 2022/2024 (di cui alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 2021/00108) e nel PEG 2022/2024 (di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 2022/00048), sia della disponibilità del Ministero a prendere in considerazione opzioni tecnologiche alternative, essendo tali sistemi – secondo la definizione del Ministero – la "*naturale evoluzione di sistemi filoviari*", le attività di progettazione definitiva hanno portato a definire le seguenti opzioni inerenti alla tecnologia di alimentazione:
 - » sviluppo, per l'Asse Val Bisagno, di una soluzione basata su bus elettrici con punti di ricarica al capolinea e/o in linea;
 - » conferma, per i rimanenti Asse Centro, Asse Levante e Asse Ponente, del progetto filoviario andando però a limitare quanto possibile la realizzazione di linea aerea aggiuntiva rispetto allo stato attuale, con particolare riferimento alle porzioni di tracciato più critiche per le interferenze con l'esistente e/o con gli interventi in divenire già previsti;



- che, con il Decreto Ministeriale n. 448 del 16.11.2021, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha provveduto, in attuazione del PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ad assegnare le risorse economiche destinate alla misura M2C2 – 4.2 “Sviluppo trasporto rapido di massa”;
- che l’Allegato 2 del sopra citato Decreto individua gli interventi finanziati a legislazione vigente e che, in particolare per l’intervento “Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale”, ripartisce il costo ammissibile di € 471.645.087,12 di cui al Decreto Ministeriale n. 350 del 13.08.2020 in:
 - » € 173.728.287,00 a valere sui fondi PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
 - » € 297.916.800,12 a valere sulle risorse nazionali;

PRESO ATTO QUINDI

- che, nel corso dello svolgimento delle attività di progettazione definitiva, i diversi approfondimenti sulle discipline che caratterizzano l’intervento hanno fatto emergere la necessità di rivedere alcuni elementi del progetto, andando quindi a introdurre modifiche rispetto a quanto previsto nella precedente fase di Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica e che, in particolare, si è proceduto a:
 - » prevedere l’estensione dell’Asse Ponente fino a Voltri, in luogo del sito di Prà / Sorgenti Sulfuree;
 - » aggiornare gli aspetti legati alle opzioni tecnologiche per l’alimentazione, andando a studiare soluzioni che prevedano tratti senza linea aerea (“cd. “catenary free”) per i tre Assi Centro, Levante e Ponente, e una soluzione di ricarica discreta (tipo opportunity / flash charging) per l’Asse Val Bisagno;
- che, in virtù di quanto disposto in merito alle fonti di finanziamento, l’intervento “Sistema degli Assi di Forza per il TPL” risulta inserito tra quelli di cui alla misura M2C2 – 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa – del PNRR, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con obiettivo di completamento entro il 30.06.2026;

PREMESSO INOLTRE

- che, ai sensi dell’articolo 1, comma 1043, della Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di bilancio 2021) il Ministero dell’Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato ha reso disponibile uno strumento applicativo unico di supporto ai processi di programmazione, attuazione, monitoraggio, rendicontazione e controllo del PNRR, denominato “ReGiS”. Tale sistema garantisce il continuo e tempestivo presidio dell’avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli interventi selezionati e finanziati dal PNRR, consentendo la puntuale e costante verifica della loro capacità di conseguimento delle milestone e dei target (UE e nazionali) e delle misure ad essi associati;
- che il sistema REGIS consente, inoltre, di verificare e monitorare il conseguimento delle ulteriori tappe tecnico-amministrative individuate dalle Amministrazioni Titolari di misure nei



cronoprogrammi procedurali attuativi di misura. Il sistema “ReGiS” si basa su un’architettura modulare, disegnata in linea con i processi amministrativi di programmazione, attuazione, gestione contabile, rendicontazione e controllo del PNRR e consente, alle Amministrazioni Centrali titolari di misure e ai Soggetti Attuatori, di compiere all’interno dei diversi moduli le specifiche attività di competenza, in coerenza con quanto descritto nel Sistema di Gestione e Controllo del PNRR e nella manualistica ad esso collegata;

VISTI

- i riferimenti normativi regolanti il PNRR, nel seguito riportati in via indicativa e non esaustiva:
 - » il Regolamento (UE) 12 febbraio 2021, n. 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;
 - » il D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108, recante “Governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”;
 - » il D.L. 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2021, n. 113, recante “Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e per l’efficienza della giustizia”;
 - » il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificata all’Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021;
 - » il Decreto del Ministro dell’Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021 relativo all’assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi PNRR e corrispondenti milestone e target;
 - » in particolare, la misura M2C2 – 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa del PNRR che prevede una dotazione di 3.600 milioni di euro per lo sviluppo del trasporto rapido di massa, per il periodo 2021 – 2026 per realizzare almeno 25 km di infrastrutture di trasporto pubblico nelle aree metropolitane di Perugia, Pozzuoli e Trieste entro settembre 2024 e almeno ulteriori 206 km di infrastruttura di trasporto pubblico nelle aree metropolitane di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Rimini, Napoli, Milano, Bari, Catania, Pozzuoli, Padova, Perugia, Taranto e Trieste, entro giugno 2026;
 - » il Regolamento (UE) 2018/1046 del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell’Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223/2014, n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012;
 - » la L. 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione” e, in particolare, l’articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale “Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l’esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che



costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

- » la delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP;
 - » l'articolo 1, comma 1042 della Legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'Economia e delle Finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037;
 - » l'articolo 1, comma 1043, secondo periodo della L. 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico;
 - » l'articolo 17 del Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, “Do no significant harm”), e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante “Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza”;
- il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 530 del 23.12.2021, che definisce le modalità di utilizzo delle risorse assegnate alla misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR relativa al rinnovo delle flotte bus in ambito urbano;

PRESO ATTO

- dei principi trasversali previsti dal PNRR, quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging), il principio di parità di genere e l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
- degli obblighi di assicurare il conseguimento di target e milestone e degli obiettivi finanziari stabiliti nel PNRR;
- che il Regolamento (UE) 2020/2221 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23.12.2020 ha modificato il Regolamento (UE) n. 1303/2013 stabilendo le modalità di attuazione per quanto riguarda le risorse aggiuntive erogate allo scopo di promuovere il superamento della crisi socio-economica causata dalla pandemia di COVID-19 e di favorire una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia;

PREMESSO INOLTRE

- che il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, definisce le modalità con cui le autorità competenti possono intervenire nel settore al fine di garantire la fornitura di servizi di interesse generale;



- che con Legge Regionale della Regione Liguria n. 33/2013 s.m.i., in base alle finalità di cui all'art. 1 c. 1 lettera a), è stato avviato, in conformità alla normativa comunitaria e statale, un percorso di riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale, attraverso l'individuazione di nuovi Ambiti Territoriale Ottimali (ATO) di gestione, al fine di favorire il miglioramento del servizio nonché la razionalizzazione e l'efficacia della spesa;
- che la citata normativa regionale di settore (L.R. 33/2013 s.m.i.), sulla base delle disposizioni della L. 148/2011, nonché del riordino delle funzioni fondamentali in materia delle Città Metropolitane (L. 56/2014, art. 1, c. 44) e dei Comuni (D.L. n. 95 del 2012, convertito in Legge n. 135 del 2012, art. 19, c. 1):
 - » agli artt. 7 e 8 ha definito, rispettivamente, le competenze di Città Metropolitane e degli enti di area vasta;
 - » all'art. 9 ha individuato 4 Ambiti Territoriali Ottimali e omogenei (ATO), coincidenti con i territori di Città Metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Savona, Imperia e la Spezia, il cui governo è assicurato dai medesimi enti;
- che, sulla base delle disposizioni della citata Legge Regionale n. 33/2013 s.m.i., l'ente di governo, titolato all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale sull'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) metropolitano, è la Città Metropolitana di Genova;
- che con Deliberazione della Città Metropolitana n. 44/2018 è stato inoltre disposto l'affidamento in-house in favore di AMT del servizio di trasporto pubblico urbano (ex "bacino G urbano"), nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 5, paragrafo 2 e dall'art. 61 della L. 99/2009, nonché stabilito che l'affidamento decorra dal 04.12.2019 a tutto il 03.12.2029;
- che con l'Atto n. 2588/2018, la Città Metropolitana di Genova ha proceduto all'affidamento in-house del servizio di trasporto pubblico locale in ambito urbano del Comune di Genova, ai sensi dell'art. 5 c. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e dell'art. 61 della L. 99/2006, ad AMT – Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. per il periodo 04.12.2019 – 03.12.2029;
- che il 02.11.2019 è stato stipulato tra la Città Metropolitana di Genova ed AMT il relativo Contratto di Servizio, il cui schema era stato approvato dal citato Atto n. 2588/2018

VISTI

- l'art. 15 della L. n. 241/1990 che prevede la possibilità di stipulare accordi tra pubbliche amministrazioni per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune;
- l'art. 5, c. 6 del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i., il quale prevede l'esclusione dalla disciplina dettata in materia di appalti pubblici in presenza delle seguenti condizioni:



- a) per le cooperazioni realizzate tra Amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori e finalizzate a garantire che i servizi pubblici che essi sono tenuti a svolgere siano prestati nell'ottica di conseguire gli obiettivi che essi hanno in comune;
- b) l'attuazione di tale cooperazione è retta esclusivamente da considerazioni inerenti all'interesse pubblico;
- c) le Amministrazioni aggiudicatrici o gli Enti aggiudicatori partecipanti svolgono sul mercato aperto meno del 20% delle attività interessate dalla cooperazione.

CONSIDERATO

- che, con la stipula del presente Accordo si realizza, ai fini di cui all'art. 5, c. 6, del D.lgs. n. 50/2016, una cooperazione tra le due Amministrazioni locali intervenienti, il Comune di Genova e la Città Metropolitana di Genova, nelle rispettive vesti di Ente beneficiario dell'intervento in oggetto e di Ente di governo dell'ATO metropolitano, e la società AMT, in qualità di società concessionaria del servizio di trasporto pubblico locale nel lotto urbano genovese, per la realizzazione dell'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL";
- che le attività previste dell'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL" risultano coerenti con l'oggetto del contratto di servizio tra AMT e Città Metropolitana, che all'articolo 2 si riferisce all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale all'interno dell'Ambito Territoriale Ottimale. Tra le altre disposizioni è previsto l'accesso ai finanziamenti per investimenti e/o rinnovo del parco veicolare alle seguenti condizioni:
 - » ai mezzi acquistati con finanziamento pubblico si applica il dispositivo del Capo V, della Legge Regionale n. 33/2013 s.m.i.;
 - » l'acquisto e la contabilizzazione da parte del gestore di beni funzionali al servizio, attraverso finanziamenti ministeriali e/o europei di cui gli EE.LL. sono beneficiari, dovrà seguire le modalità ed i criteri stabiliti dalla normativa in materia di aiuti di stato, e comunque riportati negli specifici disciplinari attuativi dei programmi;
 - » il gestore è tenuto mettere a disposizione i beni funzionali al servizio TPL al termine della concessione, secondo le modalità previste dalla Delibera n. 154/2019 dell'ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- che il contratto di servizio tra AMT e Città Metropolitana prevede inoltre forme di coinvolgimento del Comune di Genova, che è chiamato a partecipare alla gestione del contratto attraverso il comitato tecnico previsto dall'articolo 25 del contratto stesso;
- che, ai fini dell'art. 15 della L. n. 241/1990, il presente Accordo è volto a disciplinare lo svolgimento di un'attività comune a tutte le amministrazioni intervenienti e si qualifica quale "accordo organizzativo" finalizzato all'esecuzione di una attività di interesse comune e al miglioramento del servizio di trasporto pubblico reso in favore della comunità locale amministrata;
- che con la firma del presente Accordo si stabiliscono, in capo a tutte le Parti intervenute, una serie di compiti da svolgersi e si definiscono le rispettive responsabilità al fine dell'attuazione

degli interventi indicati in oggetto;

PREMESSO INFINE

- che lo schema del presente Accordo è stato approvato:
 - » dal Comune di Genova con Determinazione Dirigenziale n. 2023-125.0.1.-14;
 - » dalla Città Metropolitana di Genova con l'Atto Dirigenziale n. 1365/2023;
 - » da AMT S.p.A. durante il Consiglio di Amministrazione del 21.06.2023, come riportato nel verbale della seduta;

TUTTO CIO' PREMESSO

- le **Parti**, al fine di determinare i rispettivi compiti nonché di regolare i rapporti reciproci nell'ambito della prevista realizzazione per la realizzazione dell'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL", finanziato con il D.M. n. 350 del 13.08.2020 di assegnazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della L. 145/2018 destinate al trasporto rapido di massa, coordinato con il D.M. n. 448 del 16.11.2021 relativo al riparto delle risorse destinate alla misura M2.C2 – 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa – del PNRR, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;

STIPULANO QUANTO SEGUE

Art. [1] VALORE DELLE PREMESSE

- [1.1] Le premesse si intendono interamente richiamate e costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Art. [2] OGGETTO E FINALITÀ DELL'ACCORDO

- [2.1] Le **Parti**, come sopra costituite e rappresentate, stipulano il presente Accordo al fine di dare attuazione all'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL" che è riconosciuto quale intervento di interesse comune tra le **Parti** e volto a raggiungere obiettivi di pubblico interesse.

L'intervento in oggetto è diretto a realizzare un miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale reso all'utenza del Comune di Genova tramite l'elettrificazione di parte della flotta del TPL.

- [2.2] Sulla base di quanto riportato nelle premesse e con riferimento all'art. 7 della Convenzione stipulata tra **Comune** e Ministero, **AMT**, in qualità di concessionario del servizio di trasporto pubblico locale per il lotto urbano dell'ATO genovese, viene individuata quale Soggetto attuatore di secondo livello, a cui vengono quindi demandate tutte le attività operative ad esso relative.



- [2.3] Con la stipula del presente Accordo, le **Parti** intendono disciplinare i reciproci rapporti e provvedere ad assegnare gli adempimenti di competenza e le rispettive responsabilità nell'ambito dell'attuazione dell'intervento di cui sopra.
- [2.4] Le attività che, attraverso il presente Accordo, vengono trasferite ad **AMT** come Soggetto attuatore di secondo livello sono le seguenti:
- Acquisto del materiale rotabile (filobus e bus elettrici) necessario alla messa in esercizio dell'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL";
 - Realizzazione della connessione per fornitura di energia elettrica nel sito del deposito di Gavette;
 - Acquisto di impianti funzionali all'attrezzaggio temporaneo dell'area di Campi.
- [2.5] Qualora, nel corso della realizzazione dell'intervento, emergessero ulteriori attività che richiedessero le specifiche competenze di **AMT**, l'oggetto del presente Accordo potrà essere esteso previa approvazione di apposito Addendum.

Art. [3] DURATA DELL'ACCORDO

- [3.1] Il presente Accordo ha valore dalla data della sua stipula e fino alla liquidazione dei rapporti finanziari tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il **Comune** ed **AMT** relativamente all'effettuazione delle attività di cui al del punto [2.4] e meglio specificate all'Art. [5].
- [3.2] Le **Parti** si danno reciprocamente atto che, salvo diversa indicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il completo svolgimento delle attività previste dal presente Accordo dovrà necessariamente concludersi entro e non oltre il 30.06.2026, termine finale per le attività inerenti al PNRR ed indicato all'Allegato 2 del D.M. 448/2021 citato nelle premesse.
- [3.3] Il **Comune** si riserva la facoltà di recedere dal rapporto costituitosi per effetto del presente Accordo in caso di inadempienza grave da parte di **AMT** rispetto agli obblighi assunti e al programma temporale previsto, tale da pregiudicare il completamento e la funzionalità delle attività.
- L'eventuale inadempienza potrà essere accertata anche in occasione delle verifiche di cui all'Art. [7].
- In caso di recesso, **AMT** si obbliga alla restituzione delle somme ricevute entro il termine e secondo le modalità che saranno indicate nell'atto di notifica del recesso.

Art. [4] VALORE DELL'INTERVENTO

- [4.1] La quota del contributo statale, riconosciuto al **Comune** per la realizzazione dell'intervento di cui al punto [2.1], che verrà trasferita ad **AMT** per l'acquisto del



materiale rotabile, di cui alla lettera a) del punto [2.4], è pari a complessivi € 123.250.000,00 (importo netto non comprensivo di IVA).

Le **Parti** si danno reciprocamente atto che tale importo deriva dalla somma riportata nel Quadro Economico presentato al MIT in sede di istanza di finanziamento e approvato dal Ministero stesso, e riportato in Allegato 1 quale parte integrante e sostanziale al presente Accordo.

- [4.2] Relativamente alla realizzazione di una connessione per fornitura di energia elettrica nel sito del deposito di Gavette, di cui alla lettera b) del punto [2.4], **AMT** si impegna a richiedere specifico preventivo al distributore locale di energia elettrica e a trasmetterlo in via formale al **Comune**.

Le **Parti** si danno reciprocamente atto che, sulla base di interventi analoghi, il valore di dette attività viene stimato in via preventiva pari ad un importo massimo di € 250.000,00 (importo netto non comprensivo di IVA).

L'importo effettivamente richiesto da parte del distributore locale di energia elettrica e riportato nel preventivo rappresenterà la somma che il **Comune** si impegna a trasferire ad **AMT** per dette attività, posto che, in ogni caso, tale somma non potrà essere superiore a € 250.000,00 e che l'eventuale differenza verrà coperta da **AMT**.

- [4.3] Relativamente all'acquisto di impianti funzionali all'attrezzaggio temporaneo dell'area di Campi, di cui alla lettera c) del punto [2.4], tali attività vengono stimate in via preventiva pari ad un importo massimo di € 200.000,00, sulla base della quotazione effettuata per impianti analoghi nel sito di Gavette, e tenendo conto della temporaneità dell'intervento.

Tale importo rappresenta la somma massima che il **Comune** si impegna a trasferire ad **AMT** per le attività di cui trattasi: in caso di costo inferiore, il **Comune** trasferirà ad **AMT** solamente le somme effettivamente spese. Qualora invece il costo effettivamente sostenuto da **AMT** eccedesse l'importo di € 200.000,00 per qualsivoglia motivo (sopraggiunta onerosità o scelte diverse da parte di **AMT** in merito alle caratteristiche degli impianti), la differenza verrà coperta da **AMT** con risorse proprie e nulla potrà essere richiesto al **Comune** a riguardo.

- [4.4] Gli importi di cui ai punti [4.1], [4.2] e [4.3] devono essere intesi comprensivi di ogni attività necessaria e connessa alla positiva conclusione dell'intervento, tra cui – a titolo indicativo e non esaustivo – eventuale progettazione, reazione capitolati e specifiche tecniche, procedure di gara, acquisto dei beni, direzione lavori ove necessaria, collaudi ed immissione in esercizio.

Tali importi rappresentano le somme massime riconoscibili a favore di **AMT** per lo svolgimento delle attività di cui al punto [2.4], e verranno trasferiti secondo le modalità definite all'Art. [11].

- [4.5] Nel caso di rimodulazione del quadro economico complessivo relativo all'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL", il **Comune** si impegna a valutare il riconoscimento ad **AMT** di eventuali comprovati costi aggiuntivi relativi all'acquisto del materiale rotabile, qualora congruiti dal MIT e disponibili nel quadro economico



complessivo rimodulato.

- [4.6] Il contributo in ogni caso non può essere destinato alla copertura di oneri risarcitori o per contenzioso.
- [4.7] Gli oneri IVA sono ammessi a contributo solo se costituiscono un costo.

Art. [5] SPECIFICHE TECNICHE DELLE ATTIVITA' OGGETTO DEL PRESENTE ACCORDO

- [5.1] Relativamente all'acquisto del materiale rotabile, di cui alla lettera a) del punto [2.4], vengono dettagliate le seguenti specifiche:
- » 112 filobus 18,75 metri (lunghezza massima) con tecnologia "In Motion Charging" da utilizzare sulle linee:
 - Asse Centro: 23 veicoli sul percorso Galileo Ferraris – Campi + 21 veicoli sul percorso Galileo Ferraris – Degola (di cui 06 per scorte);
 - Asse Levante: 18 veicoli sul percorso Fanti d'Italia – Nervi + 14 veicoli sul percorso Fanti d'Italia – Quinto/Campanule (di cui 05 per scorte);
 - Asse Ponente: 23 veicoli sul percorso Caricamento – Voltri + 13 veicoli sul percorso Caricamento – Sestri (di cui 05 per scorte);
 - » 27 e-bus 18,75 metri (lunghezza massima) da utilizzare sulle linee:
 - Asse Val Bisagno: 13 veicoli sul percorso Prato – Fiera + 14 veicoli sul percorso Molassana – Brignole (di cui 04 per scorte).
- [5.2] Relativamente alla realizzazione di una connessione per fornitura di energia elettrica nel sito del deposito di Gavette, di cui alla lettera b) del punto [2.4], vengono dettagliate le seguenti specifiche:
- » Oggetto: Connessione per fornitura di energia elettrica per usi diversi da abitazione in media tensione;
 - » Ubicazione del punto di fornitura: Deposito di Gavette – Via Piacenza 66 – 16138 Genova;
 - » Potenza disponibile da richiedere: 4.000 kW.
- [5.3] Relativamente all'acquisto di impianti funzionali all'attrezzaggio temporaneo dell'area di Campi, di cui alla lettera c) del punto [2.4], tali attività ricomprendono:
- » Impianto di lavaggio: sistema completo per il lavaggio frontale, laterale e della coda dei veicoli, completo di pompe di alimentazione, attività di trasporto e installazione;
 - » Impianto di rifornimento: fornitura di sistema di rifornimento fuori terra (indicativamente 5 serbatoi da 9 mc cad.) comprensivo tutti gli impianti connessi.
- [5.4] Con riferimento ai punti [2.5] e [4.2], le **Parti** concordano che, nel caso di ulteriori



necessità di connessioni per fornitura di energia elettrica sul territorio legate all'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL", sentito il RUP che ne valuterà l'effettiva opportunità e autorizzerà lo svolgimento delle attività, **AMT** procederà a richiedere appositi preventivi al distributore locale e il **Comune** si occuperà della messa a disposizione delle relative provviste economiche.

Art. [6] TEMPI DI ATTUAZIONE

- [6.1] **AMT** si impegna ad assumere l'obbligazione giuridicamente vincolante inerente alle attività di cui alla lettera a) del punto [2.4] entro il 31.12.2023, pena la revoca del finanziamento di cui al precedente punto [4.1] come previsto dall'art. 3 del D.M. n. 448 del 16.11.2021 del MIT.
- [6.2] **AMT** si impegna a attivare le attività di cui alla lettera b) del punto [2.4] entro 60 giorni dalla data di efficacia dell'Accordo, pena la revoca del finanziamento di cui al precedente punto [4.2] come previsto dall'art. 3 del D.M. n. 448 del 16.11.2021 del MIT.
- [6.3] **AMT** si impegna a rendere operativi gli impianti di cui alla lettera c) del punto [2.4] in tempo utile per l'utilizzo a regime dell'area di Campi, ovvero a partire dalla data del 15.09.2023, fatto salvo il completamento delle predisposizioni di cui al punto [5.3].
- [6.4] L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta con la stipula, da parte di **AMT**, di un atto negoziale che impegna un terzo alla fornitura in tempi certi e coerenti con le scadenze previste dai progetti ricadenti nell'ambito del PNRR.
AMT si impegna altresì a completare gli interventi nel rispetto del relativo cronoprogramma di cui alle schede allegate al D.M. n. 448 del 16.11.2021 entro e non oltre il 30.06.2026, pena la revoca del finanziamento.

Art. [7] ADEMPIMENTI A CARICO DEL COMUNE DI GENOVA

- [7.1] Il **Comune**, in qualità di Ente beneficiario dell'intervento e Soggetto attuatore di primo livello, è competente a supervisionare e controllare l'attuazione del progetto "Sistema degli Assi di Forza per il TPL", nel rispetto della normativa dell'Unione, nazionale e regionale, nonché dei documenti di regolazione del PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, come meglio specificati al punto [8.9].
- [7.2] Il **Comune** si incarica di mantenere i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ente finanziatore dell'intervento, provvedendo in particolare:
- » alla comunicazione, secondo le modalità opportune, della nomina di **AMT** quale Soggetto attuatore di secondo livello;
 - » alla verifica delle spese sostenute da **AMT** e alla loro rendicontazione secondo le regole definite nell'ambito del PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.



- [7.3] Il **Comune** verifica il rispetto, da parte di tutti i soggetti coinvolti nell'attuazione del presente Accordo, degli opportuni adempimenti informativi e pubblicitari connessi all'intervento in esame (a titolo indicativo e non esaustivo: apposizione di targhe, cartelloni o altri segnali equivalenti a cura di **AMT**).
- [7.4] Il **Comune** provvede a formulare i necessari impegni di spesa e a trasferire ad **AMT**, nei tempi e modalità meglio esplicitati all'Art. [11], i fondi relativi alla realizzazione delle attività di cui al punto [2.4].
- [7.5] Il **Comune** condivide con **AMT**, prima dell'attuazione degli interventi di cui trattasi, tutte le informazioni relative alle procedure PNRR rilevanti per l'acquisto di beni e/o servizi. Con riferimento al punto [8.1], rimane comunque onere di **AMT** l'acquisizione di tutte le competenze e informazioni, normative e procedurali, necessarie allo svolgimento delle attività oggetto del presente Accordo.
- [7.6] Le **Parti** si danno reciprocamente atto che il Responsabile Unico del Procedimento designato dal Comune per l'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL" è l'ing. Alberto Bitossi.

Art. [8] ADEMPIMENTI A CARICO DI AMT

- [8.1] Ad **AMT**, in qualità di Soggetto attuatore di secondo livello, spetta l'attuazione dell'intervento nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici e la corretta realizzazione della spesa.
- [8.2] **AMT** si impegna ad individuare il/i RUP interno/i per tutte le attività di cui al punto [2.4] e a darne formale comunicazione al **Comune**.
- [8.3] Con la firma del presente Accordo, **AMT** si impegna ad acquistare, nel rispetto delle procedure previste dalla normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti pubblici (Direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE come recepite in ambito nazionale con il D.lgs. n. 50/2016 s.m.i.), i beni e/o i servizi necessari all'attuazione degli interventi, nel rispetto di tutte le condizioni di regolarità della spesa poste ai fini della sua rendicontazione, come espressamente previste dalle procedure PNRR contenute nella documentazione di cui al punto [8.9].
- In particolare, **AMT** svolge le procedure di individuazione dei fornitori tramite gara ad evidenza pubblica, acquista, verifica le forniture, le collauda e liquida i fornitori per quanto di competenza.
- Ogni eventuale variante in corso d'opera dovrà essere debitamente autorizzata dal RUP di **AMT**, sentito il RUP del **Comune**, fermo restando il rispetto della normativa vigente. Le varianti saranno trasmesse al **Comune** corredate da dichiarazione da parte del RUP in merito alla natura delle stesse. Il **Comune** provvederà poi ad inviarle al Ministero ai fini di sue eventuali valutazioni.



- [8.4] Il CUP dell'intervento "Sistema degli Assi di Forza per il TPL", che **AMT** si impegna a utilizzare, è il seguente: B31E20000230001
- [8.5] **AMT** si impegna a garantire che tutti i beni acquistati riportino o prevedano la possibilità di riportare targhe, cartelloni o altri segnali equivalenti che diano conto della specifica provenienza del finanziamento.
- [8.6] **AMT** si impegna inoltre a supportare, per quanto di competenza, il **Comune** nell'adempimento delle procedure formali relative all'attuazione degli interventi, del loro monitoraggio e della rendicontazione della spesa nei confronti dei soggetti finanziatori.
- [8.7] La totalità dei costi relativi alla manutenzione, ordinaria e straordinaria, dei mezzi acquistati nell'ambito del presente Accordo sarà a carico di **AMT**.
- [8.8] **AMT** assume le responsabilità inerenti all'osservanza degli obblighi di cui al presente Accordo in conformità alle norme europee e nazionali, derivanti da inadempienze od omissioni o negligenze da parte di **AMT** stessa.
- [8.9] **AMT** si impegna al rispetto e all'applicazione delle procedure regolanti gli interventi in ambito PNRR, contenute nella documentazione ufficiale dell'Unione Europea e nelle circolari pubblicate sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, e riportate, in maniera indicativa e non esaustiva, nel seguito:
- » Circolare dell'11 agosto 2022, n. 30 e allegati, "Circolare sulle procedure di controllo e rendicontazione delle misure PNRR";
 - » Circolare del 26 luglio 2022, n. 29 e allegati, "Circolare delle procedure finanziarie PNRR";
 - » Circolare del 21 giugno 2022, n. 27 e allegati, "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Monitoraggio delle misure PNRR";
 - » Circolare del 4 luglio 2022, n. 28 e allegati, "Controllo di regolarità amministrativa e contabile dei rendiconti di contabilità ordinaria e di contabilità speciale. Controllo di regolarità amministrativa e contabile sugli atti di gestione delle risorse del PNRR - prime indicazioni operative";
 - » Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33, "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Nota di chiarimento sulla Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento";
 - » Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32, "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH)";
 - » Circolare del 13 ottobre 2022, n. 33 e allegati, "Aggiornamento Guida operativa



per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH) in particolare la scheda n. 9 acquisto veicoli”;

- » Circolare del 22 settembre 2022, n. 32 e allegati, “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Acquisto di immobili pubblici a valere sul PNRR”.

In qualità di Soggetto attuatore di secondo livello, **AMT** si impegna inoltre all'applicazione di quanto contenuto nelle circolari di eventuale futura pubblicazione.

Art. [9] **VINCOLI DI DESTINAZIONE E DI REVERSIBILITA' / SUBENTRO DEL MATERIALE ROTABILE**

[9.1] Secondo quanto stabilito dal precedente punto [8.3], **AMT** assume la proprietà dei beni acquistati.

I veicoli saranno di proprietà di **AMT** con il vincolo di reversibilità a favore della **Città Metropolitana** come disciplinato dalla Deliberazione n. 154 del 29.11.2019 dell'A.R.T. – Autorità di Regolazione dei Trasporti.

[9.2] Nel rispetto di quanto stabilito in materia di Aiuti di Stato, al fine di evitare qualsiasi vantaggio competitivo fornito dal possesso di tali mezzi a favore delle aziende di trasporto per fini che vadano al di là del contratto stesso di fornitura, **AMT** in particolare si impegna:

- » come previsto anche dagli artt. 25 e 27 della L.R. n. 33/2013 s.m.i., a non distrarre dal servizio pubblico di linea assegnato in esclusiva i veicoli acquistati con contributi pubblici;
- » alla non alienazione dei veicoli oggetto del presente Accordo, se non al termine della durata economico-tecnica del bene. Qualora, in casi di eccezionalità, per sopraggiunte esigenze gestionali legate – ad esempio – all'evoluzione tecnologica, si ritenesse necessaria la loro alienazione, la stessa sarà subordinata a preventiva autorizzazione da parte del **Comune**, sentito il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, e di **Città Metropolitana** ed il ricavato sarà interamente destinato al rinnovo della flotta e soggetto ai medesimi vincoli qui stabiliti;
- » al termine del periodo di affidamento, a mettere a disposizione degli Enti affidanti, ovvero del nuovo gestore subentrante, i beni oggetto del presente Accordo, sulla base delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di Regolazione dei Trasporti e recepite negli artt. 14 e 25 della vigente normativa regionale L.R. n. 33/2013 s.m.i.;
- » al fine di evitare il doppio finanziamento, ad adottare le opportune prassi di rilevazione contabile ed esposizione a bilancio, ovvero a considerare le somme ricevute quali contributi in conto impianti esclusivamente finalizzati all'acquisto di impianti o cespiti, procedendo ad iscrivere i cespiti acquistati all'attivo fisso dello stato patrimoniale al valore di acquisto, e ad iscrivere il corrispondente contributo pubblico ricevuto tra i risconti passivi dello stato patrimoniale; **AMT** si impegna a registrare nel conto economico le quote di ammortamento dei cespiti acquistati tra i componenti negativi del reddito, mentre le quote di utilizzo annuale dei risconti passivi di cui sopra, tra i componenti attivi del reddito allo stesso



ritmo dell'ammortamento dei cespiti finanziati, neutralizzando gli effetti sul bilancio societario;

- » a considerare i mezzi acquistati a fronte dei contributi in oggetto come aggiuntivi rispetto agli impegni delle aziende, previsti dagli strumenti di programmazione economico-finanziaria delle aziende stesse, in merito all'ammodernamento del proprio parco veicolare tramite autofinanziamento;
- » qualora siano svolte ulteriori attività commerciali rispetto a quelle di cui ai vigenti contratti di servizio di trasporto pubblico locale, a dotarsi di contabilità separata, dalla quale dovranno risultare distintamente i costi e le entrate derivanti dal servizio in esame rispetto a quelli derivanti dagli altri servizi svolti;
- » a non utilizzare il valore patrimoniale dei mezzi acquistati per avvantaggiarsi in altre operazioni di alcuni tipo (patrimoniali, finanziarie, commerciali, ...).

[9.3] Al fine di evitare che dall'attuazione dell'intervento in oggetto derivino vantaggi concorrenziali e/o si possa incorrere nella fattispecie di Aiuto di Stato, con la stipula del presente Accordo la **Città Metropolitana**, in qualità di Ente di governo dell'ATO genovese, e **AMT**, nella sua qualità di Concessionaria del servizio di trasporto pubblico, si danno reciprocamente atto che le pattuizioni inerenti alla gestione della proprietà dei mezzi oggetto di finanziamento ed ai vincoli relativi contenute nel presente Accordo, risultano obbligatorie per le **Parti** in relazione al vigente Contratto di Servizio regolante l'affidamento in-house per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico in ambito urbano – lotto 1 ex bacino GU.

Art. [10] ADEMPIMENTI A CARICO DELLE PARTI

[10.1] Le **Parti**, ciascuna per le proprie competenze, si impegnano fin d'ora ad assicurare, dandone conto in atti:

- » il rispetto della normativa in materia di tracciabilità dei flussi finanziari (L. n. 136/2010 e s.m.i.);
- » il rispetto della normativa civilistica e fiscale in relazione alla spesa da effettuarsi.

[10.2] **AMT** e **Comune** si impegnano a verificare, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze ed obbligazioni:

- » che le procedure di acquisto di beni o servizi per l'attuazione del presente Accordo siano eseguite conformemente a quanto previsto dalle pertinenti procedure PNRR contenute nella documentazione di cui al punto [8.9];
- » che le prestazioni oggetto di fatture / documentazione giustificativa non siano state oggetto di precedenti pagamenti;
- » che sia conservata e opportunamente fascicolata la documentazione amministrativa e contabile relativa alla fornitura dei beni e/o dei servizi;
- » che vi sia corrispondenza tra le voci di spesa contenute nei documenti di spesa e l'oggetto degli interventi;
- » che tutte le fatture relative all'attuazione dell'operazione in oggetto siano emesse in formato elettronico e contengano le seguenti informazioni:



- Fonte di finanziamento (misura PNRR);
 - Titolo del progetto;
 - CUP del progetto;
 - Estremi identificativi del contratto/convenzione a cui la fattura si riferisce;
 - Numero della fattura;
 - Data di fatturazione;
 - Estremi identificativi dell'intestatario;
 - Importo (distinto dall'IVA nei casi previsti dalla legge);
 - Indicazione dettagliata dell'oggetto dell'attività prestata (per le forniture si dovrà indicare il dettaglio dei beni forniti con l'indicazione, nel caso, del luogo di installazione degli stessi)
- » che la prestazione / fornitura oggetto della spesa sia eseguita nei termini previsti dal presente Accordo e nei più stringenti termini eventualmente previsti dal contratto da stipularsi con il fornitore;
- » che la spesa sostenuta non sia derivante da modifiche contrattuali non ammissibili ai sensi di legge o in relazione alle norme europee.

[10.3] Relativamente al conseguente pagamento, inoltre, il **Comune** e **AMT** si impegnano a verificare che:

- » siano presenti i documenti che attestano gli avvenuti pagamenti;
- » il documento attestante il pagamento sia regolare;
- » la liquidazione sia avvenuta nel periodo ammissibile;
- » l'importo liquidato corrisponda a quello indicato nella documentazione giustificativa di spesa.

Art. [11] MODALITA' DI TRASFERIMENTO DEL FINANZIAMENTO

[11.1] Con riferimento alle attività di cui alla lettera a) del punto [2.4], il trasferimento ad **AMT** dell'importo definito al punto [4.1] avverrà con le seguenti modalità:

- » € 6.162.500,00, corrispondente al 5,00 % dell'importo totale, a titolo di anticipo, entro e non oltre 60 giorni dalla data di stipula del presente Accordo, fatte salve le necessarie operazioni contabili da parte del **Comune**;
- » € 6.162.500,00, corrispondente al 5,00 % dell'importo totale, entro e non oltre il 31.12.2023;
- » € 2.000.000,00, corrispondente al 1,62 % dell'importo totale, entro e non oltre il 31.12.2024;
- » € 12.325.000,00, corrispondente al 10,00 % dell'importo totale, entro e non oltre il 31.12.2025;
- » € 12.325.000,00, corrispondente al 10,00 % dell'importo totale, entro e non oltre il 31.12.2026;
- » € 84.275.000,00, corrispondente al 68,38 % dell'importo totale, a saldo, alla conclusione delle attività.



- [11.2] Con riferimento alle attività di cui alla lettera b) del punto [2.4], il trasferimento ad **AMT** dell'importo definito al punto [4.2] avverrà in un'unica soluzione entro 60 giorni da apposita richiesta effettuata da parte di **AMT** a seguito della formale accettazione del preventivo formulato dal distributore locale di energia elettrica di cui al punto [4.2].
- [11.3] Con riferimento alle attività di cui alla lettera c) del punto [2.4], il trasferimento dell'importo complessivo, così come definito al punto [4.3], avverrà in un'unica soluzione entro 60 giorni da apposita richiesta effettuata da parte di **AMT** a seguito della conclusione delle attività.
- [11.4] Le **Parti** si danno reciprocamente atto che nessuna richiesta potrà essere avanzata al **Comune** in ordine ad eventuali ritardi nell'erogazione del trasferimento delle risorse da parte del Ministero.

Art. [12] MODALITA' DI RENDICONTAZIONE

- [12.1] **AMT**, quale Soggetto attuatore di secondo livello, si impegna ad utilizzare, per le somme oggetto di finanziamento, evidenze contabili distinte in modo da facilitare la verifica delle spese da parte del Ministero ed a conservare agli atti la documentazione di spesa.
- [12.2] In caso di richiesta, **AMT** si impegna a trasmettere al **Comune** tutta la documentazione comprovante l'ammissibilità delle spese sostenute e, più in generale, tutto quanto richiesto dal Ministero relativamente ai progetti PNRR.
- [12.3] Qualora, a seguito delle procedure di controllo effettuate dal Ministero o altri soggetti da esso deputati, parte delle spese effettuate da **AMT** nell'ambito del presente Accordo risultassero non eligibili a finanziamento per aspetti procedurali, carenza documentale o altri motivi riconducibili alla diretta responsabilità di **AMT**, il **Comune** in nessun caso provvederà al trasferimento delle quote di finanziamento corrispondenti.

Art. [13] VERIFICHE

- [13.1] **AMT** assicurerà tutta l'assistenza necessaria al **Comune** e al Ministero in caso di verifica da parte dello stesso delle attività di cui al punto [2.1], ai sensi dell'art. 7 del D.M. n. 448 del 16.11.2021.
- [13.2] Tali verifiche non esimeranno comunque **AMT** dalla piena ed esclusiva responsabilità sulla regolare e perfetta esecuzione dei lavori.

Art. [14] MONITORAGGIO



[14.1] Ai sensi dell'articolo 9 del D.M. n. 448 del 16.11.2021, **AMT** dovrà fornire al **Comune** i dati da inserire sul sistema REGIS. In Particolare, **AMT** provvederà, con cadenza mensile, a aggiornare e rendere disponibili al **Comune** i dati registrati sul sistema ai fini delle operazioni di controllo e validazione di competenza.

[14.2] Per le modalità specifiche di tale adempimento, si rinvia alle linee guida allegate alla circolare del MEF n. 27 del 21.06.2022.

Art. [15] UTILIZZO DELLE ECONOMIE

[15.1] Le eventuali economie delle risorse assegnate derivanti dallo svolgimento delle attività di cui al punto [2.1] potranno essere utilizzate per la realizzazione di interventi rientranti in quelli previsti dalla legge di finanziamento, previa integrazione del presente Accordo.

[15.2] Le economie di cui al punto [15.1] restano comunque nella disponibilità del **Comune** sino al completamento dell'intervento, per garantire la copertura di eventuali imprevisti, ferme restando le procedure previste dal presente Accordo.

[15.3] A seguito del completamento di cui al punto [15.2], le economie finali, su proposta del Ministero, potranno essere riassegnate ad altri interventi inerenti al settore di cui trattasi.

Art. [16] EFFICACIA DELL'ACCORDO

[16.1] Il presente Accordo diventa vincolante per le **Parti** a seguito della stipula e successiva comunicazione al MIT da parte del **Comune** della nomina di **AMT** quale Soggetto attuatore di secondo livello.

Art. [17] CLAUSOLA COMPROMISSORIA

[17.1] Le **Parti** si impegnano a comporre amichevolmente tutte le controversie che dovessero comunque insorgere tra loro in dipendenza dal presente Accordo.

[17.2] In caso di mancata composizione secondo le modalità di cui al punto [17.1], il foro competente per territorio a decidere in ordine a qualsiasi controversia da attribuire alla giurisdizione ordinaria sarà quello di Genova. Per gli aspetti pubblicistici e per le controversie demandate dalla legge alla giurisdizione amministrativa sarà competente il TAR Liguria.

Art. [18] SPESE DI REGISTRAZIONE

[18.1] Il presente Accordo sarà soggetto a registrazione solo in caso d'uso, e tutte le eventuali spese saranno a carico di **AMT**.



COMUNE DI GENOVA



Città Metropolitana
di Genova



Letto, approvato e sottoscritto digitalmente,

Per il Comune di Genova

Ing. Alberto Bitossi

Per la Città Metropolitana di Genova

Ing. Gianni Marchini

Per AMT S.p.A.

Dott.ssa Ilaria Gavuglio



COMUNE DI GENOVA

Città Metropolitana
di GenovaItaliadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZAFinanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

ALLEGATO 1

SISTEMA DEGLI ASSI DI FORZA PER IL TPL - QUADRO ECONOMICO PFTE

Tipologia di costi	Voci di costo	Importo €
IMPORTO DEI LAVORI	Opere civili	88.215.169,25 €
	Impianti civili	63.664.686,26 €
	Sistemi di comunicazione e sicurezza	956.250,00 €
	Impianti elettro-ferroviari	72.367.098,29 €
	Veicoli	123.250.000,00 €
	TOTALE LAVORI	348.453.203,80 €
	Oneri della sicurezza	7.882.112,13 €
	TOTALE LAVORI + ONERI SICUREZZA	356.335.315,93 €
SOMME A DISPOSIZIONE	Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto	5.827.132,90 €
	Rilievi, accertamenti e indagini	400.000,00 €
	Allacciamenti a pubblici servizi	5.355.000,00 €
	Imprevisti	23.308.531,59 €
	Acquisizione aree o immobili e Indennizzi	8.100.000,00 €
	Accantonamento di cui all'articolo 106, comma 1 lettera a), del D.lgs. 50/2016	0,00 €
	Spese di cui all'articolo 24, comma 4 del D.lgs. 50/2016	0,00 €
	Spese di cui all'articolo 113, comma 4 del D.lgs. 50/2016	712.670,63 €
	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze dei servizi	13.747.932,73 €
	Spese tecniche relative alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità	10.711.888,40 €
	Incentivo di cui all'articolo 113, comma 2 del D.lgs. 50/2016, spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e di validazione	6.414.035,69 €
	Spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e di validazione di cui all'articolo 26 del D.lgs. 50/2016	3.207.477,90 €
	Spese per commissioni giudicatrici	178.167,66 €
	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	348.453,20 €
	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	300.000,00 €
	Collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	1.894.342,81 €
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	80.505.633,52 €	
OPERE COMPENSATIVE / MONITORAGGIO	Opere compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera	0,00 €
	Opere di mitigazione e compensazione ambientale	0,00 €
	Monitoraggio ambientale	97.192,29 €
	TOTALE OPERE COMPENSATIVE/MONITORAGGIO	97.192,29 €
IMPOSTE	I.V.A.	33.489.353,00 €
	Eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	1.217.592,38 €
	TOTALE IMPOSTE	34.706.945,38 €
TOTALE I.V.A. INCLUSA		471.645.087,12 €