

**CONVENZIONE
PER L'ACQUISTO E LA FORNITURA DEL MATERIALE
ROTABILE PER LA
METROTRANVIA MILANO - LIMBIATE**

TRA

**REGIONE LOMBARDIA
E
COMUNE DI MILANO (BENEFICIARIO)**

**REGOLANTE IL FINANZIAMENTO DELL'AZIONE 4.E.1.2
ASSE IV POR-FESR 2014-2020**

PREMESSO CHE:

- 1) in base ai vigenti strumenti di programmazione, la rete tranviaria dell'area milanese è costituita dalla rete urbana e da quattro linee di tipo suburbano: Milano-Rozzano (15), Milano-Cinisello (31), Milano-Desio (166) e Milano-Limbiate (179);
- 2) in particolare, la metrotranvia Milano - Limbiate è una linea tranviaria suburbana che si estende per circa 11,5 km da Milano Comasina M3 alla località Mombello del Comune di Limbiate, interessando complessivamente il territorio di sei Comuni;
- 3) la metrotranvia offre una soluzione di trasporto pubblico efficace e competitiva, anche grazie al percorso in sede propria e all'interscambio con la Metropolitana 3, ed è utilizzata quotidianamente da circa 6.500 viaggiatori;
- 4) per effettuare il servizio sulla linea sono oggi utilizzate 4 composizioni tranviarie ATM Serie 500, risalenti al 1950-53 (ricostruite nel 1961-64) giunte al termine della propria vita utile;
- 5) la metrotranvia, incluse le sue possibili future estensioni, è prevista dal Programma Regionale della Mobilità e Trasporti (PRMT) approvato da Regione Lombardia con DCR X/1245 del 20 settembre 2016;

- 6) nel corso dell'estate 2017, il Gestore ha effettuato lavori di adeguamento di alcuni incroci e attraversamenti della linea per incrementare la sicurezza dell'esercizio e dell'interazione con la viabilità ordinaria;
- 7) la linea è oggetto di un progetto di riqualificazione e ricostruzione dell'infrastruttura, la cui realizzazione permetterà di incrementare ulteriormente il livello di offerta, sicurezza, efficienza e competitività per i viaggiatori;
- 8) l'*"Accordo tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Cormano, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Senago, Comune di Varedo, Comune di Limbiate, Agenzia TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia per la riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina - Limbiate Ospedale, 1° lotto funzionale"* è stato approvato da Regione Lombardia con d.g.r. n. XI/1596 del 7 maggio 2019 e sottoscritto tra le parti il 16 maggio 2019, e conferma che la metrotranvia Milano - Limbiate, a cui sono destinati i rotabili oggetto della presente Convenzione, è coerente con i rispettivi Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), ove previsti, e/o con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione urbanistica;
- 9) l'art. 7 dell'Accordo di cui al punto precedente contiene un cronoprogramma di previsione dei lavori che prevede l'apertura al pubblico esercizio della linea metrotranviaria riqualificata ad aprile 2025;
- 10) l'acquisto di nuovo materiale rotabile è complementare al succitato progetto relativo all'infrastruttura e ne costituisce una necessaria condizione, in quanto i nuovi rotabili saranno selezionati in modo che siano tecnicamente compatibili con la nuova infrastruttura;
- 11) l'Asse IV del POR FESR 2014-2020 prevede l'Azione 4.E.1.2 "Rinnovo del materiale rotabile", finalizzata all'acquisto di nuovi tram destinati alla metrotranvia Milano - Limbiate al fine di ottenere un miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico in area urbana e metropolitana, con una crescita del numero dei viaggiatori e conseguenti benefici in termini di riduzione della congestione stradale, inquinamento e sicurezza e quindi delle emissioni di CO2;

VISTI:

- 12) le Linee Guida Trasporti e Mobilità dell'Agenzia per la Coesione Territoriale del 12 maggio 2017 "Interventi materiale rotabile Accordo di Partenariato 2014-2020";
- 13) il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, così come modificato dal regolamento 2338/2016 e la relativa comunicazione della

Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Reg. CE n. 1370/2007;

- 14) il contratto di servizio comprendente l'esercizio della metrotranvia, stipulato tra il Comune di Milano e ATM S.p.A. (CIG 0677380FA4), con decorrenza 01/05/2010 e successive proroghe e integrazioni;

RICHIAMATI:

- 15) i Regolamenti (UE) 1303/2013 e 1301 del Parlamento Europeo e del Consiglio e n. 480/2014 della Commissione;
- 16) la Decisione C(2014)8021 del 29 ottobre 2014 mediante la quale la Commissione Europea ha adottato l'Accordo di Partenariato con l'Italia;
- 17) il Programma Operativo Regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020 adottato con Decisione di Esecuzione della Commissione Europea del 12 febbraio 2015 C(2015) 923 *final* e riprogrammato con Decisione di esecuzione C(2017) 4222 *final*, con decisione di esecuzione C(2018) 5551 *final* del 13 agosto 2018 e con decisione di esecuzione C(2019) 6960 *final* del 24 settembre 2019;
- 18) I criteri di selezione delle operazioni relativi all'Azione IV 4 e.1.1.2 approvati dal Comitato di Sorveglianza in data 12 maggio 2015, e dato atto che l'intervento oggetto della presente Convenzione rispetta in particolare i seguenti aspetti:
- coerenza dell'operazione con le finalità e i contenuti dell'azione;
 - utilizzo del materiale rotabile nell'area della città metropolitana;
 - rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale in materia di ambiente, aiuti di stato, concorrenza, sicurezza ferroviaria ed appalti pubblici;
 - utilizzo del materiale solo per traffico in regime di obblighi di servizio pubblico nell'ambito delle aree urbane e della città;
 - conformità del materiale rotabile alle norme UE e nazionali applicabili in tema di emissioni;
- 19) La d.g.r. n. XI/2711 del 23/12/2019 di Regione Lombardia, con la quale è stato approvato lo schema della presente Convenzione;
- 20) La deliberazione di Giunta Comunale n. 2337 del 30/12/2019 del Comune di Milano e la successiva determinazione dirigenziale n. 1258 del 19.02.2020 con la quale è stato approvato lo schema della presente Convenzione;

TUTTO CIO' PREMESSO,

TRA:

REGIONE LOMBARDIA (C.F. 80050050154) con sede in Milano, P.zza Città di Lombardia 1, nella persona di Aldo Colombo, Direttore Generale della Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile (o suo delegato), nato a Varese il 6/9/1965 (di seguito "Regione") e

COMUNE DI MILANO - Area Trasporti e Sosta (C.F.01199250158) con sede in Milano, P.zza della Scala 2, nella persona di Elena Sala, Direttore Area Trasporti e Sosta (o suo delegato), nata a Monza (MB) il 14.05.1978 (di seguito anche "Soggetto Beneficiario")

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Contenuto

ARTICOLO 1.	(PREMESSE)	5
ARTICOLO 2.	(OGGETTO)	5
ARTICOLO 3.	(SOGGETTI)	5
ARTICOLO 4.	(CONTRIBUTO POR-FESR)	5
ARTICOLO 5.	(PIANO DI INVESTIMENTO)	6
ARTICOLO 6.	(TEMPI DI ATTUAZIONE)	6
ARTICOLO 7.	(OBBLIGHI DEL SOGGETTO BENEFICIARIO)	6
ARTICOLO 8.	(RISPETTO DEGLI OBBLIGHI IN TEMA DI COMPENSAZIONE E AIUTI DI STATO)	7
ARTICOLO 9.	(RAPPORTI TRA IL SOGGETTO BENEFICIARIO ED IL SOGGETTO ATTUATORE)	7
ARTICOLO 10.	(VINCOLI DI DESTINAZIONE E DI REVERSIBILITÀ/SUBENTRO)	8
ARTICOLO 11.	(CLAUSOLA DI UTILIZZO TEMPORANEO)	8
ARTICOLO 12.	(EROGAZIONI FINANZIARIE)	9
ARTICOLO 13.	(AMMISSIBILITÀ DELLE SPESE)	9
ARTICOLO 14.	(ECONOMIE)	10
ARTICOLO 15.	(RINUNCIA, REVOCA O DECADENZA DEL CONTRIBUTO)	10
ARTICOLO 16.	(COERENZA CON IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE)	10
ARTICOLO 17.	(DURATA DELLA CONVENZIONE)	11
ARTICOLO 18.	(RAPPORTI CON I TERZI)	11
ARTICOLO 19.	(TRATTAMENTO DATI)	11
ARTICOLO 20.	(CONTROVERSIE)	11
ARTICOLO 21.	(CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA)	11
ARTICOLO 22.	(EFFICACIA DELLA CONVENZIONE)	12

Articolo 1. (Premesse)

Le premesse e gli Allegati costituiscono parte integrante della presente Convenzione.

Articolo 2. (Oggetto)

Il presente atto regola i rapporti tra la Regione Lombardia (di seguito indicata come Regione) e il Comune di Milano (indicato anche come Soggetto Beneficiario) per l'erogazione delle risorse del finanziamento POR FESR 2014-2020, Asse IV, Azione 4.E.1.2 "Rinnovo del materiale rotabile", di seguito indicato come Finanziamento), destinato all'acquisto e alla fornitura di convogli tranviari per la metrotranvia Milano - Limbiate in base al Piano di Investimento previsto dall'Articolo 5 e fatto salvo quanto disciplinato dal successivo Articolo 11.

Articolo 3. (Soggetti)

Al momento della sottoscrizione della Convenzione, l'esercente del servizio di trasporto pubblico locale della rete tranviaria di Milano, inclusa la metrotranvia Milano - Limbiate è individuato nell' Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (indicata anche come ATM), a seguito di affidamento del servizio da parte del Comune di Milano.

Il Soggetto Beneficiario attua il Piano di Investimento per il tramite del Soggetto Attuatore, identificato in ATM, quale soggetto dotato della titolarità dei beni strumentali essenziali ed indispensabili all'effettuazione del servizio di TPL, come meglio precisato nell'Allegato 2.

Qualora il servizio venisse affidato ad altro soggetto, le parti potranno disciplinare con successivo atto la definizione di un nuovo soggetto attuatore, oppure convenire il mantenimento del Soggetto Attuatore attuale fino al termine della Convenzione, cioè al completamento della fornitura.

In tal caso il Soggetto Attuatore deve garantire che il materiale rotabile oggetto della presente Convenzione venga messo a disposizione del soggetto individuato quale gestore del servizio.

Il Soggetto Beneficiario è l'unico interlocutore nei confronti di Regione; entro 10 (dieci) giorni dalla data di sottoscrizione della presente Convenzione, lo stesso comunica il nominativo del Responsabile Unico del Procedimento - RUP.

Articolo 4. (Contributo POR-FESR)

L'importo del contributo assegnato dalla Regione per la realizzazione del Piano di Investimento di cui all'Articolo 5 è complessivamente pari ad Euro 20.000.000,00 (Ventimilioni/00) ed è erogato a favore del Soggetto Beneficiario con le modalità di cui all'Articolo 12.

Il Soggetto Beneficiario provvede a trasferire le risorse di cui sopra al Soggetto Attuatore in coerenza con le modalità e tempistiche indicate all'Articolo 12.

Il contributo è destinato esclusivamente al finanziamento delle forniture del

Piano di Investimento e non può essere utilizzato per richieste risarcitorie e per contenziosi.

Il contributo non è destinato alla copertura degli oneri sostenuti per IVA.

Articolo 5. (Piano di Investimento)

Il Piano di Investimento oggetto del Contributo POR-FESR prevede la fornitura di n. 7 (sette) tram a trazione elettrica, bidirezionali, a scartamento ordinario, allestimento idoneo al servizio suburbano, destinati a circolare sulla metrotranvia Milano - Limbiate, fatto salvo quanto disciplinato dal successivo Articolo 11.

Le specifiche tecniche minime ed obbligatorie del materiale rotabile sono contenute nell'Allegato 1.

Il Soggetto Attuatore si impegna a integrare l'Allegato 1 con le specifiche risultanti dalla gara per la fornitura dei rotabili, entro tre mesi dall'aggiudicazione della stessa.

Il Cronoprogramma delle attività e della spesa è contenuto nell'Allegato 3.

Articolo 6. (Tempi di attuazione)

Il Soggetto Beneficiario si impegna ad assumere, direttamente o per il tramite del Soggetto Attuatore, le obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) inerenti alle forniture del Piano di Investimento entro il 31 dicembre 2020, pena la revoca del contributo nei termini stabiliti all'Articolo 15.

L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta con la stipula da parte del Soggetto Beneficiario, o del Soggetto Attuatore, di un atto negoziale che impegna un terzo alla esecuzione della fornitura prevista dal Piano di Investimento in termini certi e coerenti con quanto riportato nell'Allegato 1.

Il Soggetto Beneficiario si impegna a completare il Piano di Investimento nel rispetto di quanto indicato all'Articolo 7 e nel cronoprogramma di cui all'Allegato 3.

Articolo 7. (Obblighi del soggetto beneficiario)

Il Soggetto Beneficiario deve:

- a) assicurare la effettiva e piena compatibilità dei rotabili con l'infrastruttura della metrotranvia Milano-Limbiate a cui sono destinati a regime;
- b) rispettare la normativa europea, nazionale e regionale di riferimento e in particolare la normativa in tema di Aiuti di Stato secondo quanto previsto in particolare nell'Allegato 2;
- c) gestire la proprietà dei mezzi e i vincoli di reversibilità e subentro nelle modalità di cui all'Articolo 10;
- d) mantenere la destinazione d'uso dei mezzi secondo le modalità previste

dalla normativa vigente;

- e) tenere un sistema di contabilità separata relativa all'intervento POR FESR;
- f) allegare tutta la documentazione richiesta all'interno del sistema SIAGE;
- g) conservare la documentazione originale di spesa per un periodo di dieci anni a decorrere dal decreto di saldo finale;
- h) accettare che, ai fini della verifica di quanto finanziato, possano essere effettuate verifiche tecniche e amministrative, anche in loco, sia da parte di Regione, sia da parte della Commissione europea;
- i) rispettare tutti gli adempimenti relativi alle azioni di comunicazione e informazione del POR FESR.

Articolo 8. (Rispetto degli obblighi in tema di compensazione e aiuti di stato)

Le parti danno atto che il caso in esame è riconducibile al "Caso B" riportato al punto 4.2.2 delle Linee Guida citate in premessa, caratterizzato, tra l'altro, dal fatto che l'Ente Pubblico (nella fattispecie il Comune di Milano) è il soggetto che avvia, supervisiona e controlla il progetto in qualità di Beneficiario dello stesso; che il soggetto attuatore è l'Azienda di TPL il cui affidamento sia stato effettuato nel rispetto delle disposizioni comunitarie e nazionali, con particolare riferimento al Regolamento 1370/2017; che la proprietà dei mezzi è in capo all'Azienda di TPL (nella fattispecie ATM SpA);

Il Soggetto Beneficiario, con la sottoscrizione della presente Convenzione, conferma che il Piano di Investimento è coerente con la normativa vigente in tema di aiuti di stato, nonché con tutte le previsioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, così come modificato dal regolamento 2338/2016, con particolare riguardo all'assenza di sovracompensazione all'interno del contratto di servizio di trasporto pubblico locale in cui è inclusa la metrotranvia Milano - Limbiate.

Il rispetto di quanto sopra è ulteriormente dettagliato all'Allegato 2. Il Soggetto Beneficiario, ai fini della completa realizzazione dell'investimento, si impegna a monitorare e vigilare sui contenuti e le obbligazioni previste da tale Allegato, secondo le modalità previste dal citato Regolamento.

Articolo 9. (Rapporti tra il Soggetto Beneficiario ed il Soggetto Attuatore)

Il Soggetto Beneficiario si impegna a regolare i rapporti con il Soggetto Attuatore tramite specifici atti negoziali e/o provvedimenti amministrativi (inclusa la garanzia fideiussoria sul contributo POR FESR), volti a garantire il rispetto del cronoprogramma di attuazione.

Il Soggetto Beneficiario si impegna ad assicurare al Soggetto Attuatore un flusso di cassa per l'esecuzione della fornitura che impedisca il maturare di qualunque onere per ritardati pagamenti, utilizzando a tal fine in tutto o in parte l'anticipazione di cui all'Articolo 12.

Il Soggetto Beneficiario garantisce che sui singoli convogli oggetto della

fornitura siano riportati il logo della Regione, la seguente dicitura: "Acquistato con contributo regionale a valere su risorse del POR-FESR2014-2020" o altra equivalente concordata tra le parti, in dimensione e posizione adeguate, nonché la livrea unitaria del sistema di trasporto pubblico lombardo, di cui alla Comunicazione in Giunta del 4 marzo 2019 ed eventuali successive integrazioni.

Articolo 10. (Vincoli di destinazione e di reversibilità/subentro)

Il Soggetto Beneficiario assicura, e si impegna ad attestare alla Regione, che il materiale rotabile del Piano di Investimento è destinato esclusivamente al trasporto pubblico locale di competenza del Soggetto medesimo, con vincolo di inalienabilità e destinazione alla metrotranvia Milano - Limbiate.

Il Soggetto Beneficiario assicura altresì, e si impegna ad attestare alla Regione, che il materiale rotabile è di proprietà del Soggetto stesso, o, in alternativa, di un soggetto terzo con il vincolo di reversibilità a favore del Soggetto Beneficiario, oppure dei successivi soggetti aggiudicatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 5, punti 8, 9 e 10 dell'Allegato A alla deliberazione 17 giugno 2015, n. 49, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, così come integrata dalla deliberazione 28 novembre 2019, n. 154, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Articolo 11. (Clausola di utilizzo temporaneo)

Il Soggetto Beneficiario garantisce che i rotabili siano dotati di tutte le apparecchiature tecniche e di sicurezza richieste per l'esercizio sulla metrotranvia Milano-Limbiate o comunque predisposti a riceverle come *retrofit* in tempo compatibile con la data di attivazione prevista della metrotranvia.

Tali dotazioni di bordo saranno fornite nel progetto di realizzazione della nuova infrastruttura Milano-Limbiate in attuazione dell'Accordo del 16 maggio 2019 unitamente al sistema di segnalamento di terra.

In attesa della disponibilità della nuova infrastruttura Milano-Limbiate, realizzata in attuazione dell'Accordo del 16 maggio 2019 in premessa, il Soggetto Attuatore è tenuto a utilizzare i rotabili sulle altre linee della propria rete tranviaria, in modo prevalente su linee di tipo suburbano come la linea 15 Milano-Rozzano e la linea 31 Milano-Cinisello.

Gli eventuali oneri per l'adattamento dei rotabili alle differenti linee, incluso ogni *retrofit* che si rendesse necessario, non sono inclusi nel Contributo POR-FESR e sono a carico del Soggetto Beneficiario, salvo differenti successivi accordi tra le parti.

In coerenza con l'art. 7 (Tempi) dell'Accordo del 16 maggio 2019, l'utilizzo temporaneo ha termine con la fase "apertura al pubblico esercizio" della metrotranvia ricostruita, previsto ad aprile 2025. I lavori di attrezzaggio dei rotabili per la nuova infrastruttura Milano-Limbiate devono iniziare al più presto sei mesi prima di tale data. Successivamente alla medesima data, la destinazione esclusiva dei rotabili è la metrotranvia Milano-Limbiate.

Articolo 12. (Erogazioni finanziarie)

Il contributo è erogato al Soggetto Beneficiario nella misura massima del 100% del costo complessivo indicato nel Piano di Investimento, comunque non oltre l'importo indicato all'Articolo 4. e sulla base delle indicazioni che verranno fornite da Regione Lombardia in coerenza con la programmazione comunitaria

L'erogazione in argomento è effettuata in relazione all'avanzamento della fornitura, sulla base dei costi effettivamente sostenuti, al netto degli eventuali ribassi di gara, con le seguenti modalità:

- a) anticipazione pari al 10% del contributo, entro tre mesi dalla sottoscrizione della presente Convenzione;
- b) pagamenti intermedi a titolo di rimborso della quota parte della spesa, effettivamente sostenuta, sulla base dell'avanzamento della fornitura sino all'85% dell'importo assegnato;
- c) saldo del 5% a seguito di istanza finale di pagamento corredata dall'attestazione di completamento della fornitura di cui al Piano di Investimento.

Il Soggetto Beneficiario si impegna altresì a trasmettere a Regione il collaudo tecnico-amministrativo dei rotabili entro il termine di 6 mesi dall'immissione in servizio di ciascun tram, come specificato in Allegato 3.

Su richiesta motivata e documentata del Soggetto Beneficiario il cronoprogramma delle attività e della spesa di cui all'Allegato 3 può essere oggetto di rimodulazione da condividere con Regione, purché sia compatibile con la previsione dell'andamento della spesa, fermo restando il termine di cui all'Articolo 17.

I pagamenti intermedi, sino alla concorrenza dell'85% dell'importo, sono autorizzati per quote non inferiori al 10% dell'importo medesimo, al fine di consentire al Soggetto Beneficiario di mantenere una disponibilità di cassa pari all'anticipazione, finalizzata ad evitare ritardi nel pagamento delle forniture che possano comportare oneri per la finanza pubblica.

Ai fini dell'erogazione delle quote del contributo, Regione è tenuta ad acquisire, ai sensi della normativa vigente, copia del D.U.R.C. del Soggetto Beneficiario.

Il contributo POR/FESR verrà erogato al Soggetto Beneficiario nel rispetto delle condizioni e delle modalità di cui alla presente Convenzione, in conto capitale a mezzo giro fondi sul conto corrente n. 61541, intestato a Tesoreria Provinciale dello Stato Sezione di Milano;

Qualora dovessero rendersi necessari maggiori oneri economici per la completa realizzazione dell'azione di cui trattasi, il Soggetto Beneficiario garantisce e indica la relativa provvista.

Articolo 13. (Ammissibilità delle spese)

Saranno considerate ammissibili le spese:

- a) assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuti, concorrenza, ambiente);
- b) assunte nel periodo di validità 1/1/2019-30/9/2023;
- c) effettive e comprovabili, ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa ed ai relativi pagamenti effettuati;
- d) pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato.

Non potranno essere considerate ammissibili a finanziamento le spese sostenute a carico di fondi di finanziamento statale espressamente finalizzati all'acquisto di materiale rotabile.

Il Soggetto Beneficiario, ai fini dell'erogazione dei contributi di cui all'Articolo 4, ad eccezione dell'anticipazione del 10%, trasmette alla Regione copia della documentazione inerente alla fornitura e ai pagamenti effettuati, che sia tra l'altro comprovante l'ammissibilità delle spese.

Articolo 14. (Economie)

I ribassi d'asta non saranno considerati spesa ammissibile. Eventuali economie di risorse assegnate, derivanti dall'esecuzione delle forniture, rientreranno alla Regione.

Articolo 15. (Rinuncia, revoca o decadenza del contributo)

Il contributo relativo all'acquisto e alla fornitura, per la quale non sia stata assunta la Obbligazione Giuridicamente Vincolante entro il termine di cui all'Articolo 6, è revocato.

Il contributo decade altresì qualora non vengano rispettate le indicazioni ed i vincoli contenuti nei provvedimenti di assegnazione e qualora non vengano rispettati i vincoli e le scadenze della presente Convenzione e laddove si riscontrino irregolarità o inadempienze amministrative, contabili e tecniche.

Il Soggetto Beneficiario, qualora intenda rinunciare al contributo di cui all'Articolo 4, ovvero all'attuazione dell'azione, deve darne immediata comunicazione alla Regione all'indirizzo: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it firmata dal legale rappresentante o suo delegato.

Nel caso di rinuncia, revoca o decadenza del contributo, qualora siano già state erogate una o più quote, il Soggetto Beneficiario dovrà restituire le somme già ricevute, oltre agli interessi legali maturati.

Articolo 16. (Coerenza con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)

Il Soggetto Beneficiario, con la sottoscrizione della presente Convenzione, conferma che la metrotranvia Milano - Limbiate, a cui sono destinati i rotabili oggetto del Piano di Investimento, è coerente con il proprio Piano Urbano della

Mobilità Sostenibile (PUMS) e si impegna a confermare tale coerenza anche in eventuali versioni future o aggiornamenti del PUMS.

Articolo 17. (Durata della Convenzione)

La presente Convenzione ha durata fino al 30/9/2023.

I rapporti finanziari di cui sopra s'intendono comunque conclusi qualora per l'esecuzione delle forniture non sia assunta, da parte del Soggetto Beneficiario o del Soggetto Attuatore, l'obbligazione giuridicamente vincolante nei termini di cui all'Articolo 6.

Il termine atteso per l'attuazione del Piano di Investimento è fissato al 30/9/2023.

Articolo 18. (Rapporti con i terzi)

Il Soggetto beneficiario e/o il Soggetto Attuatore esonerano e tengono indenne la Regione da qualsiasi onere e responsabilità per danni a cose o persone che a qualsiasi titolo possano derivare nei confronti di terzi dall'attuazione delle attività ed azioni previste dalla presente Convenzione.

Articolo 19. (Trattamento dati)

Ai sensi del Decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101 recante: Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati):

- a) il titolare del trattamento dei dati è la Giunta Regionale, nella persona del suo legale rappresentante pro tempore, con sede in Milano, Piazza Città di Lombardia 1, 20124 Milano;
- b) il Responsabile interno del trattamento dei dati è il Direttore pro tempore della Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile, Piazza Città di Lombardia 1, 20124 Milano;
- c) gli interessati possono esercitare i diritti previsti dai commi 1, 3 e 4 dell'art.7 del D.lgs. n. 196/2003.

Articolo 20. (Controversie)

Competente nella risoluzione delle controversie è il Foro di Milano.

Articolo 21. (Clausola di salvaguardia)

Per quanto non previsto dalla presente Convenzione si farà riferimento alle disposizioni contenute nel Programma Operativo Regionale 2014-2020 della Regione Lombardia - approvato con Decisione 12 febbraio 2015 C(2015) 923

final, riprogrammato con Decisione C(2017) 4222 *final* e con decisione di esecuzione C(2018) 5551 *final* del 13 agosto 2018, nonché alle norme europee, nazionali e regionali vigenti in materia

Articolo 22. (Efficacia della Convenzione)

La presente Convenzione è vincolante a partire dalla data di sottoscrizione ed è firmata elettronicamente da tutti i soggetti coinvolti ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali in materia.

Allegati

Allegato 1: Specifiche tecniche del materiale rotabile

Allegato 2: Obblighi in tema di compensazione e aiuti di stato

Allegato 3: Cronoprogramma delle attività e della spesa

Per REGIONE LOMBARDIA

Per il COMUNE DI MILANO

ALLEGATI ALLA

CONVENZIONE

PER L'ACQUISTO E LA FORNITURA DEL MATERIALE

ROTABILE PER LA

METROTRANVIA MILANO - LIMBIATE

TRA

REGIONE LOMBARDIA

E

COMUNE DI MILANO (BENEFICIARIO)

REGOLANTE IL FINANZIAMENTO DELL'AZIONE 4.E.1.2

ASSE IV POR-FESR 2014-2020

Allegato 1: Specifiche tecniche del materiale rotabile

Ambito	Voce	Valore a base di gara	Valore aggiudicato (da compilare a seguito di aggiudicazione)
<i>Parametri economici</i>	Costo obiettivo M€ a convoglio	<i>circa 2,8</i>	
<i>Normativa</i>	Principale norma di riferimento	UNI 11174	
<i>Prestazioni</i>	accelerazione in avviamento minima (m/s ²)	secondo UNI 11174	
	decelerazioni di frenatura di servizio, di sicurezza e di emergenza (m/s ²)	secondo UNI 11174	
	velocità massima (km/h)	secondo UNI 11174	
<i>Dimensionamento</i>			
	Capienza obiettivo minima (posti a sedere fissi)	<i>Non vi è un valore minimo per i posti a sedere fissi a base di gara; esso è oggetto di valutazione. Avendo il tram lunghezza compresa tra 23 e 26 m, il valore obiettivo di 85 è raggiungibile in composizione multipla (2 tram accoppiati).</i>	
	Capienza obiettivo minima (totali, considerando posti in piedi 4/m ²) secondo UNI EN 15663/UNI 11174	<i>Non vi è un valore minimo per la capienza totale a base di gara; esso è oggetto di valutazione. Avendo il tram lunghezza compresa tra 23 e 26 m, il valore obiettivo di 265 è raggiungibile in composizione multipla (2 tram accoppiati).</i>	
	lunghezza di riferimento per il numero di posti assegnati (m)	<i>Tram singolo lunghezza: 23÷26 m. Composizione multipla: 46÷52 m; 40÷45 m distanza tra prima e ultima porta.</i>	
	larghezza (m)	2,40	
	Disposizione sedili	<i>Requisito non espresso in gara; previsto studio ergonomico per gli interni.</i>	
	passo minimo dei sedili vis a vis (mm)	1650 <i>La normativa di riferimento 107-UN-ECE prevede min. 1300 mm.</i>	
	altezza del pavimento dal piano del ferro	secondo UNI 11174	

Ambito	Voce	Valore a base di gara	Valore aggiudicato (da compilare a seguito di aggiudicazione)
	larghezza porte (mm)	min. 1200	
	n° porte per fiancata	3 a tram singolo, 6 in multiplo.	
	n° posti bici	Requisito non espresso in gara	
	requisiti obbligatori o da promuovere	- assenza di gradini interni - carrelli pivotanti	
<i>Qualità per i viaggiatori</i>	climatizzazione sia nelle cabine di guida sia nel comparto	Obbligatorio	
	rivestimento dei sedili	Requisito di rivestimento in tessuto non espresso in gara	
	obliteratrici a bordo	Obbligatorio	
	livrea coordinata secondo lo standard TPL Regione Lombardia	Obbligatorio. La livrea sarà definita scegliendo tra gli esiti di un apposito studio di Regione da svolgersi in parallelo.	
	colorazioni sedili e ambienti interni	sceita successiva sulla base di almeno 5 proposte da parte del fornitore	
<i>Informazione al pubblico</i>	IAP audio e video passeggeri	Predisposizione obbligatoria. Il sistema IAP sarà individuato tra quelli in uso sulla flotta esistente o definito ex-novo	
	Indicatori esterni di linea e destinazione	obbligatorio display in testa tram e in fiancata	
	Banda verde (o altro elemento di riconoscibilità del sistema di trasporto pubblico lombardo)	Obbligatoria, da apporre sulla livrea del veicolo secondo specifiche fornite da Regione	
	Bacheche per info (dimensione minima 45x45 cm)	Obbligatorio, minimo una per vestibolo	

Allegato 2: Obblighi in tema di compensazione e aiuti di stato

Premesse

In via preliminare si evidenzia che il Comune di Milano ha da tempo identificato la società ATM S.p.A. (Azienda Municipalizzata prima e Azienda Speciale successivamente), oggi impresa pubblica partecipata interamente dal Comune di Milano, quale soggetto dotato della titolarità dei beni strumentali essenziali ed indispensabili all'effettuazione del servizio di TPL (delibera Consiglio Comunale n.51/2006).

Attualmente la società ATM S.p.A. ha la proprietà dei beni strumentali indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico; inoltre dal 1 aprile 2018 è subentrata alla società ATM Servizi S.p.A. in tutti i suoi rapporti contrattuali, per effetto della fusione per incorporazione della seconda società nella prima a seguito di deliberazione del Consiglio comunale n. 1 del 22 gennaio 2018. In virtù di tale fusione ATM S.p.A. è attualmente titolare del contratto di servizio per il trasporto pubblico locale di Area Urbana.

L'intervenuta modifica dell'assetto societario non produce effetti rispetto alla tematica della proprietà del materiale rotabile, acquistato a valere sui Fondi POR 2014-2020, con particolare riferimento agli aspetti di aiuti di stato e di sovracompensazione, considerata la sentenza Altmark del 24 luglio 2003, che ha stabilito i quattro criteri cumulativi da rispettare al fine di non ricadere in tali forme di finanziamento e verificato quanto disposto dall'articolo 107 del TFUE, permanendo l'obbligo in capo ad ATM S.p.A. di garantire – al termine dell'attuale periodo contrattuale – di mettere a disposizione del nuovo gestore i beni necessari per lo svolgimento del servizio, e non essendo mutate le condizioni contrattuali del contratto di servizio.

Le parti, quindi, anche alla luce di quanto più avanti esposto, condividono che l'individuazione della società ATM S.p.A. quale Soggetto Attuatore rispetta tutti i requisiti della sopracitata sentenza.

Più precisamente, il Soggetto Beneficiario conferma il rispetto degli otto punti previsti per il "Caso B" nelle Linee Guida citate nelle premesse della Convenzione, ai fini della rispondenza dell'intervento al Regolamento 1370/2007:

1. la presenza di un vincolo di destinazione d'uso dei mezzi volto all'esclusivo assolvimento degli obblighi di servizio pubblico nell'area oggetto del servizio;
2. l'inalienabilità dei mezzi;
3. il divieto di ammortamento dei mezzi, al fine di evitare il doppio finanziamento;
4. che i mezzi acquistati siano aggiuntivi rispetto a quelli che l'azienda si era eventualmente impegnata ad acquistare per ammodernare il proprio parco veicolare;
5. che l'azienda si occupi della manutenzione dei mezzi, il cui importo verrà restituito nell'ambito dei canoni di servizio calcolati per la compensazione dello svolgimento del servizio;
6. la restituzione del mezzo in caso di cessazione del servizio;
7. qualora l'azienda svolga ulteriori attività commerciali rispetto al servizio di trasporto affidatole con il contratto di servizio in esame, essa dovrà dotarsi di una contabilità separata dalla quale dovranno risultare distintamente i costi e le entrate derivanti dal servizio in esame rispetto a quelli degli altri servizi svolti;
8. il divieto di utilizzare il valore patrimoniale dei mezzi per operazioni di alcun tipo.

Il Soggetto Beneficiario, anche avvalendosi del supporto della competente autorità che affida il servizio, si impegna, nella gestione del rapporto contrattuale, a garantire l'effettività di tali vincoli durante il periodo di validità del presente e futuro contratto di servizio pubblico locale.

Aiuti di stato

Inquadrate il rapporto tra la società ATM S.p.A. e il Comune di Milano, rispetto alla questione degli aiuti di stato e alle possibili distorsioni della concorrenza connesse al riconoscimento del finanziamento ad ATM S.p.A., si osserva che la recente disciplina di settore (rappresentata dalla

Delibera ART 49/2015) ha la funzione di ridurre in modo sensibile tale rischio, imponendo sia al Comune sia ad ATM S.p.A. (controllata al 100% dallo stesso) le regole e limiti per garantirne la messa a disposizione per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico.

In particolare la Misura 3, Allegato A della Delibera ART n°49/2015 prevede che *"allo scadere del contratto di servizio, gli enti affidanti metteranno a disposizione dell'aggiudicatario, tramite procedura di gara, secondo modalità prestabilite, i beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale qualificati come essenziali o indispensabili di cui dispongano direttamente o attraverso un proprio ente strumentale. Detti beni saranno messi a disposizione dell'aggiudicatario il quale avrà l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà"*.

Chiarita la posizione del Comune di Milano, sul tema degli aiuti di stato, si richiamano, in quanto compatibili ed applicabili al caso di specie, le disposizioni del Reg. CE 1370/2007 e ss. mm. nonché la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi riguardanti tale Regolamento, altresì riproposte nel contesto italiano con le Linee guida dell'Agenzia della Coesione richiamate in premessa in merito a casistiche, vincoli e obbligazioni per l'acquisto di materiale rotabile all'interno di un contratto di servizio.

La Comunicazione citata regola i rapporti e le condizioni d'uso del bene tramite il contratto di servizio e ne inserisce i vincoli, come il vincolo di destinazione d'uso e l'inalienabilità dei mezzi, in modo che l'azienda aggiudicatrice non utilizzi tali beni per usi diversi dalla gestione del servizio di TPL.

Sovracompensazione

Relativamente ai profili attinenti una possibile sovracompensazione del gestore del servizio di trasporto pubblico, visto il contenuto dell'allegato al Regolamento CE 1370/2007 e della deliberazione dell'ART n. 49/2015, che definiscono le ipotesi in cui si manifestano i meccanismi di sovracompensazione, si ritiene che tale fattispecie non sia riconducibile alla società ATM S.p.A. neanche a seguito dell'intervenuto subentro per fusione alla società ATM Servizi S.p.A.

Secondo la disciplina derivante dalla Sentenza Altmark, l'importo della compensazione o il meccanismo di calcolo deve essere definito in modo chiaro e obiettivo nell'atto d'incarico. Pertanto, per quanto attiene l'utilizzo a regime, nel caso in cui sia attribuito alla società ATM S.p.A. il nuovo materiale rotabile, in sostituzione dei precedenti tram per la metrotranvia Milano - Limbiate, ciò non comporterebbe un aumento del compenso attribuito alla stessa nell'ambito del contratto di servizio del trasporto pubblico nel quale è subentrata, in quanto tale compenso, oltre ad essere predefinito nel contratto di servizio, non è stato soggetto a modifiche in occasione della prosecuzione ed è basato sul conteggio di *vetture*km* di servizio svolte dal gestore, indipendentemente dalla tipologia del materiale rotabile.

Si ricorda che il nuovo materiale rotabile sarà disponibile alla scadenza del vigente contratto, con l'impegno del Comune di Milano – in occasione del futuro affidamento del servizio tramite Agenzia di Bacino – a fare in modo che il nuovo contratto di servizio assicuri che il materiale rotabile venga messo a disposizione del soggetto gestore nel rispetto dei parametri individuati nelle Misure 3 e 5 della delibera ART n. 49/2015.

Per quanto attiene l'utilizzo temporaneo dei rotabili, così come normato all'Art. 11 della Convenzione, lo stesso viene effettuato nell'ambito dell'attuale gestione del Contratto di Servizio TPL, i cui aspetti economici sono evidenziati nel prospetto seguente.

COMPONENTI POSITIVE DI REDDITO	€ 790.898	D
Corrispettivo Contratti di Servizio	€ 664.141	
Contributi CCNL	€ 46.066	
Altri ricavi	€ 80.691	
COSTI DI PRODUZIONE	€ 786.584	A
Costi del personale	€ 445.053	
Consumi di trazione	€ 63.252	
Costi di produzione	€ 169.720	
prestazioni manutentive	€ 50.382	
materiali da magazzino	€ 38.730	
pulizia	€ 22.520	
assicurazioni	€ 6.090	
prestazioni informatiche	€ 5.007	
vestiario	€ 1.302	
mensa	€ 4.241	
costi di vendita e rete commerciale	€ 12.280	
altri costi	€ 29.168	
Costi Generali	€ 22.306	
Ammortamento	€ 86.254	
Δ RICAVI E COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 4.314	
Quota rendimento/utile atteso (5% ricavi)	€ 39.545	B=D*5%
Risultato netto intermedio	-€ 35.231	
Costi di manutenzione incrementale	-€ 1.920	C
Risultato netto finale (ante oneri finanziari e imposte)	-€ 37.151	E=A+B-C-D

Valori annuali in €/000 al netto di IVA

La tabella evidenzia i componenti della gestione categorizzati come nell'Allegato al Regolamento CE 1370/2007. Secondo i valori del presente prospetto ad oggi certificati, il profilo della gestione del TPL non risulta sovracompensato e il finanziamento di cui alla presente Convenzione non altera tale profilo, dato che il materiale rotabile si configura come aggiuntivo rispetto a quello già utilizzato dal Gestore, che invece vedrà un aggravio di costi manutentivi connessi alla messa in esercizio dei mezzi nel periodo transitorio.

Il Soggetto Beneficiario, anche avvalendosi del supporto della competente autorità che affida il servizio, si impegna, ai fini della completa realizzazione dell'investimento, a monitorare e vigilare sui contenuti e le obbligazioni previste da tale Allegato, secondo le modalità previste dal citato Regolamento durante il periodo di validità del presente e futuro contratto di servizio pubblico locale.

Aspetti contabili finanziari

Sono stati, infine, valutati gli aspetti di natura contabile e finanziaria in caso di attribuzione di contributi statali. I contributi statali sono iscritti nella categoria indicata come "Contributi in conto impianti", all'interno della categoria generale dei contributi in conto capitale, categoria riconducibile all'art. 55 del TUIR comma 3 lett. b).

La contabilizzazione da parte del soggetto attuatore - in questo caso ATM S.p.A. - avviene con il metodo patrimoniale, considerando il contributo come una riserva del passivo dello stato

patrimoniale (A. VII Altre Riserve), rettificando direttamente il costo dell'immobilizzazione per l'ammontare del contributo ed inscrivendo a conto economico l'ammontare del valore dell'immobilizzazione al netto del contributo. In tal caso l'entità del contributo equivale al valore del bene, perciò il valore attribuito a Conto Economico sarà uguale a zero.

Il nuovo materiale rotabile sarà finanziato al 100% da contributi pubblici, perciò ai sensi dei principi contabili vigenti non produrrà variazioni patrimoniali nel bilancio di ATM S.p.A., in quanto il costo di acquisto dei tram sarà eliso dal riscontro passivo di pari importo iscritto a fronte del finanziamento.

A conclusione di quanto sopra esposto e per una maggiore chiarezza è riportato in tabella il conto economico relativo alla metrotranvia Milano - Limbiate.

COMPONENTI POSITIVE DI REDDITO	3.140.452
Corrispettivo da Contratti di Servizio	2.884.633
Contributi CCNL	255.819
COSTI DI PRODUZIONE	3.980.354
Costi del Personale	2.230.594
Retribuzione ordinaria	2.066.687
Retribuzione straordinaria	163.907
Consumi di Trazione	257.742
Costi di Produzione	1.062.143
Prestazioni Manutentive	845.520
Materiali da magazzino	100.040
Pulizie	84.104
Assicurazione	22.600
Vestiario	2.900
Mensa	6.978
Costi generali	394.450
Ammortamento	35.425
DIFFERENZA TRA RICAVI E COSTI DI PRODUZIONE	-839.902

Dal C.E. si evince che l'ammortamento attuale, riferito al materiale rotabile, è pari a € 35.000, a fronte di una perdita di circa € 840.000. Pertanto l'innesto del nuovo materiale rotabile non apporterebbe al C.E. in questione benefici sensibili, e soprattutto - per le finalità che qui occorrono - non determinerebbe sovracompensazione.

In ultimo, si evidenzia che, a garanzia del rispetto dei principi del TFUE, l'erogazione dei finanziamenti ad ATM S.p.A. per l'acquisto del materiale rotabile avviene nell'ambito della presente Convenzione, che disciplina puntualmente i vincoli di destinazione d'uso e inalienabilità, in modo da garantire ulteriormente la tutela del principio di non distorsione della concorrenza.

Allegato 3: Cronoprogramma delle attività e della spesa

<i>Milestone</i>	<i>Data</i>
Emissione bando di gara	08/08/2017
Aggiudicazione	agosto 2019
Sottoscrizione contratto di fornitura	1° semestre 2020
Consegna 1° tram	1° tram a 18 – 24 mesi dal contratto, ossia prevedibilmente tra luglio e dicembre 2021.
Immissione in servizio 1° tram	Circa 6 mesi dopo la consegna del 1° tram, ossia prevedibilmente entro giugno 2022.
Consegna ultimo tram	Circa 12 mesi dopo la consegna del 1° tram, ossia prevedibilmente tra luglio e dicembre 2022.
Immissione in servizio ultimo tram	Circa 3 mesi dopo la consegna dell'ultimo tram, ossia prevedibilmente entro marzo 2023.
Collaudo finale e completamento fornitura di ciascun tram	Circa 6 mesi dopo l'immissione in servizio di ciascun tram, ossia prevedibilmente entro settembre 2023.
Adeguamento dei mezzi alla nuova infrastruttura	Nei 6 mesi antecedenti al trasferimento sulla linea Milano-Limbiate, ossia prevedibilmente da novembre 2024.
Trasferimento e immissione in servizio sulla metrotranvia Milano-Limbiate	Contestualmente all'attivazione della nuova infrastruttura (aprile 2025).