



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 35

del Consiglio comunale

Oggetto: ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO LOGISTICA ULTIMO MIGLIO NELL'AMBITO DEL PROGETTO EUROPEO H2020 STARDUST. APPROVAZIONE E VARIAZIONE DI BILANCIO.

Il giorno 04.03.2020 ad ore 18.09 nella sala delle adunanze in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Panetta Salvatore presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Panetta Salvatore**

sindaco **Andreatta Alessandro**

consiglieri **Biasioli Paolo**

Bosetti Stefano

Bozzarelli Elisabetta

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Bungaro Corrado

Calza Roberta

Carlin Silvio

Castelli Paolo

Coradello Antonio

Ducati Massimo

Festini Brosa Gianni

Assenti: consiglieri **Loss Martina**

Oliva Eugenio

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Guastamacchia Fabrizio

Ianes Marco

Lombardo Emanuele

Maestranzi Dario

Maschio Andrea

Merler Andrea

Negrone Paolo

Osele Stefano

Pattini Alberto

Uez Tiziano

Zanetti Cristian

Postal Claudia

Robol Andrea

Salizzoni Alberto

Santini Marco

Scalfi Giovanni

Serra Paolo

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Zalla Roberta

Zannini Jacopo

e pertanto complessivamente presenti n. 36, assenti n. 4, componenti del Consiglio.

Presenti: assessori esterni **Maule Chiara**

Assume la presidenza il signor Panetta Salvatore.

Partecipa il Segretario generale reggente Debiasi Franca.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Scrutatori: Lombardo Emanuele e Santini Marco

Il Consiglio comunale

udita la proposta del relatore riguardante l'oggetto n. 2020/17 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dal responsabile del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione;

premesso che l'Amministrazione comunale partecipa dal 2017 al progetto europeo Stardust che prevede una serie di interventi volti a rafforzare il concetto di "smart city" a Trento, attraverso l'uso della tecnologia come mezzo per innovare e migliorare i servizi e la qualità della vita dei cittadini e che si pone come motore di sviluppo economico per il territorio;

atteso che i settori interessati dal progetto sono la mobilità urbana elettrica, i sistemi di ICT per la raccolta dati e la riqualificazione energetica degli edifici;

rilevato in particolare che per quanto riguarda l'incentivazione della mobilità elettrica in città il progetto si sviluppa sulle seguenti direttrici:

- studio di fattibilità e cofinanziamento di un centro per la logistica dell'ultimo miglio con veicoli elettrici: un magazzino logistico situato fuori dal centro storico che raccoglie le merci dai corrieri "tradizionali" e gestisce le consegne in centro solo con veicoli elettrici;
- promozione della mobilità elettrica grazie a un piano di sviluppo della rete di punti di ricarica e all'introduzione di veicoli elettrici nel parco auto comunale nel servizio di car-sharing;
- studio di fattibilità per un sistema di stoccaggio a servizio della ricarica dei veicoli elettrici;
- nuove regole legate alle licenze per i taxi;

preso atto che nel settore della mobilità, partner industriale del Comune all'interno del progetto Stardust già dal 2017 è Trentino Mobilità S.p.a., Società in house che, come è noto, attualmente svolge il servizio di gestione della sosta nonché altri servizi connessi alla mobilità urbana, in forza della convenzione di affidamento n. 27587 racc. conclusa in data 25 luglio 2016, e che risulta terza parte all'interno del *Grant Agreement Nr. 774094*, come da determinazione 4 dicembre 2017 n. 8/78;

dato atto che in data 14 giugno 2018 è stata inoltrata all'Autorità Nazionale Anticorruzione la domanda di iscrizione della Società nell'"Elenco delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie Società in house" previsto dall'art. 192 del D.Lgs. 50/2016 (Codice dei Contratti pubblici) e che tale adempimento costituisce presupposto legittimante per l'affidamento diretto di servizi alla Società stessa;

ricordato che Trentino Mobilità S.p.a. deputata, tra l'altro, alla "promozione e l'esecuzione di studi finalizzati ad analizzare e risolvere le problematiche riguardanti la mobilità di persone e merci e in generale l'utilizzo delle aree urbane, nel rispetto del benessere e della sicurezza dei cittadini" (art. 4 dello Statuto sociale), aveva condotto già nel 2007, ossia prima dell'avvio del progetto Stardust, uno studio sulla distribuzione delle merci, poi ripreso dal Piano Urbano della Mobilità del 2010;

dato atto che il P.U.M. proponeva di attivare, nel breve periodo, una regolamentazione degli accessi in Z.T.L. in vista dell'installazione di un controllo degli accessi tramite varchi elettronici, per ridurre ed organizzare gli accessi e di siglare le convenzioni tra tutti i soggetti interessati dal progetto di logistica delle merci;

visto il Decreto ministeriale 4 agosto 2017 - "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS), ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" che nell'Allegato n. 2, paragrafo 4, comma 6 identifica tra le strategie da attuare, la "razionalizzazione della logistica urbana" e tra le relative azioni, alla lettera a), prevede "lo sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento";

dato atto che nel corso del 2017 è stata effettuata la revisione dell'ordinanza per l'accesso alla Z.T.L. e sono stati installati i varchi di controllo agli accessi all'area stessa;

rilevato che l'attuale disciplina della Z.T.L. del Comune prevede, in sintesi:

- la delimitazione di due aree, la Z.T.L. - CS (Centro Storico) e la Z.T.L. - P (pedonale);
- l'istituzione del divieto di transito e sosta nelle suddette Z.T.L.;
- la possibilità, in deroga, di accesso e sosta in Z.T.L. o previa autorizzazione ovvero senza autorizzazione ma solo per ben individuate categorie di utenti;

rilevato, in particolare, che la fascia temporale in cui è permessa la sosta operativa in Z.T.L. attualmente è dal lunedì al venerdì (esclusi festivi) dalle ore 07:00 alle ore 10:00 e dalle ore 14:00 alle ore 16:00 ed il sabato (esclusi festivi) dalle ore 07:00 alle ore 10:00;

considerato che l'attuale zona Z.T.L. ricopre una superficie, comprensiva di edifici, di poco più di 339.000 metri quadrati (con al suo interno l'area pedonale di 53.890 metri quadrati) e che negli ultimi anni si è registrato un considerevole e costante aumento del flusso pedonale e ciclabile al suo interno;

rilevato che nella zona Z.T.L. al 31.12.2019 la popolazione residente è pari a 3.155 persone, le attività commerciali sono 423, i pubblici esercizi sono 130 e che, per tali attività e servizi, un efficiente e razionale sistema di logistica urbana delle merci svolge un ruolo essenziale in quanto influenza la competitività dei settori della produzione e del commercio, come evidenziato anche in occasione della Mobility Conference Exhibition di Milano del 2019;

dato atto che i varchi elettronici hanno rilevato 364.693 transiti in entrata negli ultimi tre mesi del 2017, 1.259.370 nel 2018 e 1.273.028 nel 2019;

rilevato altresì che tali dati sono in parte ascrivibili al considerevole incremento del numero delle consegne che si sta registrando sia a causa della diffusione presso le imprese della logica di approvvigionamento "just in time", della riduzione degli spazi di magazzinaggio e dei livelli di scorta presso i punti vendita, sia per l'incremento degli acquisiti on-line anche da parte dei privati cittadini;

considerato che l'attuale sistema di distribuzione delle merci, che vede la compresenza di diversi operatori privati che possono accedere alla Z.T.L. liberamente ancorché in fasce temporali limitate, ha un impatto pesante sia sulla sicurezza della circolazione che sulla vivibilità urbana, con particolare riguardo alla mobilità pubblica e privata e alla qualità dell'aria;

atteso che una delle finalità istituzionali del Comune, ai sensi dello Statuto, è quella di favorire uno sviluppo economico, sociale e territoriale della comunità, armonico ed ecologicamente sostenibile;

ritenuto dunque che vadano congiuntamente perseguiti due obiettivi, quello della riduzione delle emissioni nocive derivanti dal traffico veicolare con motorizzazione tradizionale e quello della decongestione del traffico; quest'ultimo, tra l'altro, consentirebbe di migliorare la fruibilità del centro storico da parte di residenti e visitatori e di aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici nell'area urbana, a vantaggio dell'economicità della gestione del servizio di trasporto pubblico;

ricordato che la tutela della salute e quella del paesaggio inteso come territorio sia nei suoi aspetti ambientali che per quelli culturali, sono valori costituzionalmente garantiti;

atteso che nell'ambito del progetto Stardust, EURAC Research di Bolzano, partner del progetto e district leader insieme al Comune di Trento, ha svolto un'analisi ricognitiva delle più rilevanti esperienze europee di city logistics;

rilevato che molti Comuni italiani hanno già posto in essere diversi progetti nell'ambito della city logistics volti a incentivare una consegna ecosostenibile nonché razionalizzata delle merci nel centro cittadino (Cityporto di Padova - V.E.Lo.Ce di Vicenza - EcoLogis di Brescia - Ecologistics di Parma - Cityporto di Aosta - Novelog di Torino) e che tali progetti si differenziano sia in termini di obbligatorietà - facoltà per gli operatori di ricorso al servizio introdotto, sia per la modalità di scelta del soggetto attuatore, sia per l'estensione e la differenziazione delle categorie merceologiche interessate, sia per il coinvolgimento dell'Ente comunale il quale si esplica in termini diretti (tramite Enti partecipati - attraverso elargizioni di finanziamenti e contributi) e mediante regolamentazione dei flussi di traffico;

dato atto che dall'analisi comparata degli stessi è possibile dedurre gli elementi che hanno portato nel medio termine al successo ovvero al fallimento dei diversi progetti ed in particolare, facendo anche riferimento allo studio realizzato dal Gruppo Tecnico Infrastrutture per la Logistica e Trasporti e dal Gruppo Trasporti, Logistica e Infrastrutture di Assolombarda, in collaborazione con PwC nel mese di marzo 2019, si evince che i fattori critici di successo legati all'introduzione di un centro di distribuzione urbana (C.D.U.) sono:

- la creazione del consenso e di un clima favorevole intorno all'iniziativa, da cui deriva l'importanza dell'attività di comunicazione e informazione alla cittadinanza e agli operatori dell'esistenza e delle regole che sovrintendono al trasporto merci in città e all'utilizzo del C.D.U.;
- l'adozione di una Z.T.L. con un sistema di regole molto restrittivo per coloro che non si avvalgono della piattaforma stessa;
- la definizione di regole incentivanti che favoriscano il gestore della piattaforma e gli operatori che gli affidano la merce;

- l'introduzione di modalità operative che spingano verso comportamenti virtuosi; mentre i punti di debolezza riguardano:
- la scarsa sostenibilità economica (nella fase di start-up infatti è prassi consolidata il sostegno finanziario dell'Amministrazione pubblica);
- la difficoltà nell'identificare le filiere più adeguate alla distribuzione attraverso il C.D.U. data anche la notevole eterogeneità delle filiere della distribuzione urbana in termini di requisiti logistici;
- l'aumento dei costi per gli operatori dovuti alle rotture di carico;
- la difficoltà (per aspetti di carattere attitudinale, commerciale o, talvolta, contrattuale) degli operatori ad affidare a terzi il carico e la consegna con l'obiettivo di mantenere il controllo sulla catena logistica per il rispetto delle performance legate al servizio offerto;
- l'elevato livello di complessità organizzativa, gestionale e consensuale;

visto in particolare il progetto di Padova implementato sulla base di un Accordo di programma siglato tra Comune, Provincia, Camera di Commercio, Interporto, Aps holding divisione mobilità e che ha portato alla riorganizzazione della distribuzione urbana delle merci e all'attivazione di una piattaforma logistica alla quale tutti gli operatori possono consegnare le merci e dalla quale le merci partono su mezzi ecologici, a basso impatto ambientale, per la distribuzione in centro città;

ritenuto pertanto di prendere in particolare il progetto Cityporto di Padova come modello di riferimento al fine di tradurne le potenzialità nel contesto trentino, essendo lo stesso citato come best practice sia dallo studio sopra menzionato sia dallo studio "La logistica ai tempi dell'e-commerce" del Freight Leaders Council di novembre 2017;

ritenuto di escludere l'ipotesi che prospetta la creazione di una riserva esclusiva in capo al gestore del C.D.U. anche considerando la presenza sul mercato di soggetti abilitati al servizio postale universale nonché di operatori titolari di permessi di accesso non vincolato, ma di adottare una strategia di ingresso graduale nel mercato della distribuzione offrendo un servizio attrattivo, sostenibile ed efficiente;

dato atto che nell'ambito delle attività del progetto Stardust, per la definizione del modello più efficiente di city logistics per la realtà di Trento, nell'inverno del 2018 si è svolto un incontro con i portatori di interesse, prevalentemente operatori commerciali e gestori di esercizi pubblici della Z.T.L., ai quali sono stati illustrati i possibili scenari per la logistica dell'ultimo miglio, illustrando tre scenari e condividendone vantaggi e svantaggi;

dato inoltre atto che nella primavera 2019 a cura di Trentino Mobilità S.p.a. è stato redatto e somministrato un questionario ad un campione rappresentativo delle attività commerciali ubicate all'interno della Z.T.L. (20% delle attività commerciali e degli esercizi pubblici), le cui risposte sono state alla base delle valutazioni comparative sui diversi modelli di servizio sviluppate da EURAC;

rilevato che dal questionario è emerso che solo il 17% degli esercizi pubblici ed il 38% degli operatori commerciali si dichiarano totalmente soddisfatti dall'applicazione delle attuali fasce orarie e che una quota significativa di operatori commerciali ed esercizi pubblici dichiara di ricevere merci o di effettuare l'auto-provvigionamento al di fuori delle fasce orarie consentite per la consegna delle merci in Z.T.L.;

rilevato che il 20% degli operatori commerciali che operano fuori fascia sono titolari di altri permessi (ad es.: residenti Z.T.L., titolari di posti auto privati...) che consentono loro di operare anche al di fuori delle fasce orarie fissate per il trasporto merci, mentre i rimanenti effettuano le operazioni privi di alcun permesso, in parte appoggiandosi a corrieri che sostano al di fuori della Z.T.L. o che, autorizzati al transito 0-24 per il servizio postale universale, effettuano anche la consegna di collettame al di fuori delle fasce orarie consentite o, nel caso di grosse forniture provenienti da grandi distanze, sobbarcandosi l'onere del pagamento della sanzione;

considerato che, dato il numero consistente delle operazioni di movimentazione quotidiane (la stima è di 558 consegne/giorno ricevute in Z.T.L., oltre a 122 in auto-provvigionamento e 167 effettuate verso l'esterno con origine nella Z.T.L., senza considerare le consegne a tutti i privati diversi dagli operatori commerciali – residenti e uffici), la realizzazione di un centro per la logistica dell'ultimo miglio con un magazzino logistico situato fuori dal centro storico, che raccoglie le merci dai corrieri "tradizionali" e gestisce la consegna delle merci nella Z.T.L. solo con veicoli elettrici o comunque a basso impatto, consentirebbe di far diventare il centro città una zona a bassa emissione, sgravato dalla presenza dei veicoli privati che sovraccaricano la viabilità del centro storico;

preso atto che l'attività di studio prevista nel progetto Stardust ha portato, dopo le analisi delle best practices a livello europeo sopra accennate, alla valutazione di alcuni scenari

relativi alle concrete modalità attuative di una distribuzione urbana delle merci più sostenibile. In particolare, a cura sempre di EURAC, partner di progetto, sono stati definiti quattro scenari alternativi in termini di diverse combinazioni tra hub e/o minihub automatizzati e non automatizzati. Le conclusioni dello studio portano a definire, quale soluzione di minimo costo, quella che fa uso di tre mini-hubs decentralizzati completamente automatizzati, davanti alla soluzione con un hub presso l'interporto;

ritenuto però che quest'ultima soluzione risulti più attrattiva per gli operatori, poiché consente di minimizzare gli oneri legati alla rottura di carico nella catena logistica, potendo al limite azzerarli se il nuovo servizio andasse a recuperare la merce nel magazzino locale degli operatori clienti, mentre un servizio basato solo su minihub obbligherebbe gli utilizzatori a mantenere i giri di consegne verso il centro, sebbene accorciati perché attestati sui minihub, riducendo quindi fortemente il vantaggio di affidarsi ad un nuovo servizio logistico centralizzato;

ritenuto pertanto di fronteggiare le criticità legate alla distribuzione del cosiddetto "ultimo miglio" istituendo un centro di distribuzione urbana C.D.U. per affrontare, attraverso politiche di gestione della distribuzione urbana delle merci, le inefficienze economiche, ambientali e sociali derivanti dall'accesso non regolato al centro città per il trasporto delle merci;

atteso che l'attivazione di un centro logistico mira a coordinare le varie iniziative risolvendo i problemi di sovraffollamento e congestione del centro città, perseguendo l'efficienza economica, il benessere ambientale e la soddisfazione sociale dei suoi attori;

dato atto che gli obiettivi specifici sono quelli di concentrare i carichi destinati al centro storico, organizzare la distribuzione fisica dei beni così da ottimizzare le risorse di trasporto impiegate, realizzare un servizio urbano di distribuzione delle merci con una flotta di veicoli ecologici così da ridurre l'inquinamento, soprattutto in centro città, fluidificando la circolazione dei veicoli e risolvere le difficoltà incontrate dalle aziende di trasporto e di commercio nelle funzioni di distribuzione;

rilevato che il C.D.U. delle merci rappresenta un tentativo ambizioso di cambiare la logistica urbana introducendo nel sistema una struttura di consolidamento e razionalizzazione dei traffici merci;

atteso che vanno al contempo salvaguardati gli interessi delle attività economiche insediate nel centro storico per le quali una distribuzione razionale e puntuale delle merci è cruciale ai fini della redditività di impresa;

rilevato altresì che il fenomeno dell'e-commerce è sempre più diffuso nonché esigente non solo in termini di tempestività ma anche di flessibilità e personalizzazione;

ritenuto quindi che la soluzione più efficiente per la città di Trento, prendendo particolarmente spunto dal caso di Padova, sia la realizzazione di una piattaforma logistica localizzata in corrispondenza dell'Interporto, a cui affiancare eventualmente uno o due minihub da localizzare nelle immediate vicinanze del centro, dove smistare, consolidare e da cui far ripartire i carichi destinati alle aree centrali utilizzando veicoli a basso impatto ambientale;

preso atto altresì del ruolo strategico ed operativo già ricoperto dalla Società Trentino Mobilità S.p.a. sia nella gestione della mobilità sul territorio comunale sia nella prima fase del progetto Stardust quale partner industriale e rilevato inoltre che la Società Interbrennero S.p.a. si qualifica quale partner strategico indispensabile per relazionarsi con gli operatori logistici nonché detentore di know how e di alcuni spazi per la localizzazione dell'hub decentrato in zona Interporto;

atteso pertanto che è necessario, prima dell'avvio del servizio e della definizione nel dettaglio della progettazione esecutiva dello stesso, procedere alla stipula di uno specifico accordo tra Comune di Trento, Trentino Mobilità S.p.a. e Interbrennero S.p.a. per la realizzazione del progetto "Logistica ultimo miglio" anche al fine di definire i rispettivi impegni ed i rapporti economici tra Comune di Trento e Trentino Mobilità S.p.a., ricordando altresì che per il successo di un tale progetto è necessaria una cooperazione costruttiva e flessibile tra vari soggetti portatori di diverse risorse e, almeno in una fase iniziale, un sostegno da parte dell'Ente pubblico che ne stimoli e sostenga la realizzazione, sia finanziariamente (come appare necessario, stante alle esperienze ed agli studi sopra citati, specialmente in una fase iniziale), sia attraverso diverse regolamentazioni della circolazione e della sosta nell'area Z.T.L.;

precisato che tale obiettivo è perseguibile attraverso l'offerta di un servizio puntuale, veloce, affidabile e soprattutto terzo e neutrale rispetto sia ai possibili concorrenti nell'ultimo miglio sia rispetto a tutti gli operatori a monte della catena distributiva così da aumentare la predisposizione degli attori coinvolti (operatori della logistica, operatori commerciali e operatori del trasporto) ad allungare la filiera del trasporto merci in ambito urbano;

ritenuto pertanto di avvalersi, per la messa in opera e la realizzazione del progetto "Logistica ultimo miglio", della Società in house Trentino Mobilità S.p.a., che è già partner

industriale del progetto ed ha svolto gli studi di fattibilità preliminari;

ritenuto che questa scelta sia la più opportuna in quanto la flessibilità, vero punto di forza del modello in house, è rilevante soprattutto nell'attivazione di un servizio innovativo per la città come questo, nell'ambito del quale non è possibile prevedere a priori tutti i possibili sviluppi futuri e comunque assume, almeno in una prima fase, i caratteri della sperimentazione;

dato atto che tale forma di gestione è conforme a quanto disposto dalla Legge provinciale 17 giugno 2004 n. 6;

rilevata altresì la necessità per il successo del progetto stesso che il soggetto gestore della piattaforma nonché materialmente incaricato delle consegne venga percepito da tutti gli operatori coinvolti sia a valle sia a monte della catena logistica come soggetto terzo, neutro ed imparziale rispetto a tutti gli stakeholders ed i competitors, anche al fine di non creare situazioni di vantaggio e differenziazioni tali da nuocere nella sostanza alla competitività, alla concorrenza, alla trasparenza e alla dinamicità del mercato;

considerato infatti che qualora il gestore della piattaforma nonché l'incaricato del trasporto nell'ultimo miglio fosse un operatore privato, prescindendo dalla metodologia di selezione dello stesso nonché dagli effettivi controlli posti in essere dalla stazione appaltante e dalle dotazioni messe a disposizione dalla stazione stessa, il soggetto verrebbe di fatto percepito come competitor e quindi non riuscirebbe a godere della fiducia tale da diventare partner collaborativo dei grandi corrieri e spedizionieri in quanto non risultano annullabili né la percezione del rischio né il rischio stesso che l'operatore incaricato dell'ultimo miglio subentri nella gestione di tutta la filiera logistica a monte dell'ultimo miglio. Il progetto si prefigge infatti, con l'obiettivo primario di ridurre nel medio - lungo termine i mezzi circolanti, di affiancare ai tradizionali operatori, che continueranno quindi a giocare con regole del gioco certe e identiche per tutti, un soggetto promanazione della Pubblica Amministrazione, quale è Trentino Mobilità S.p.a., che si vuole proporre come collaboratore di tutti gli operatori al fine di creare vantaggio per utenti sia a monte sia a valle;

ricordato che con propria deliberazione 04.03.2020 n. 34, l'oggetto sociale dello Statuto della Società è stato opportunamente modificato al fine di ricomprendervi espressamente lo svolgimento di attività nel settore della logistica integrata urbana e la distribuzione di merci;

ritenuto altresì opportuno riservare in capo alla Società un ruolo di regia del progetto e di gestione del C.D.U. (accordi commerciali con gli operatori logistici, organizzazione logistica delle consegne, gestione di hub ed eventuali minihub) anche avvalendosi parzialmente di personale esterno, comunque sottoposto al proprio controllo, fornito da Aziende (es. Società di lavoro interinale, Cooperative, ecc.) non appartenenti al settore dei corrieri e selezionate con procedura ad evidenza pubblica;

ritenuto, in fase di avvio, di limitare il servizio solo al collettame secco escludendo quindi freddi, freschi, preziosi, farmaci, giornali in considerazione dei profili di rischio connessi a queste ultime categorie merceologiche che saranno prese in considerazione solo in un secondo momento;

ricordato che ai sensi della Convenzione per il controllo analogo della Società, sottoscritta da tutti gli Enti pubblici soci, i Comuni si impegnano a non adottare atti che compromettano il conseguimento dell'utile di bilancio e, qualora ragioni di interesse pubblico impongano decisioni diverse, ciascun Comune per quanto di competenza è tenuto ad introdurre meccanismi di compensazione e/o di riequilibrio che salvaguardino la redditività di impresa;

considerato che la Società Trentino Mobilità S.p.a. ha elaborato un piano economico per gli anni 2020 – 2021 – 2022 il quale, adottando un approccio prudenziale e basato su una progressiva e graduale conquista di quote di mercato, prevede:

- spese di investimento per l'allestimento e l'attrezzatura (arredi, attrezzatura informatica, transpallet e impianti di videosorveglianza) dell'hub presso l'interporto e di un minihub non automatizzato e per l'acquisto di due cargo bike;
- spese correnti per locazione immobile presso interporto ed affitto area per minihub, utenze, noleggio e costi operativi dei veicoli elettrici (un autoveicolo superiore alle 3,5 tonnellate per il collegamento interporto - minihub/centro ed un autoveicolo inferiore alle 3,5 tonnellate, prevedendo altresì un secondo veicolo inferiore alle 3,5 tonnellate dall'anno 2022) nonché costi di gestione relativi a dotazioni hardware, palmari e specifico software logistica;
- costo del personale così ipotizzato: un coordinatore/responsabile del progetto, un addetto all'hub, un operatore per effettuare le consegne nel 2020 e 2 operatori per le consegne negli anni 2021 e 2022;
- per quanto concerne il lato dei ricavi, un trend in crescita connesso ad una progressiva conquista di quote di mercato. Adottando un approccio prudenziale che stima un totale di

consegne giornaliere in Z.T.L. destinate alle sole attività commerciali e agli esercizi pubblici pari a 500, si prevede una quota di mercato pari al 5% nei primi mesi di operatività del progetto – anno 2020 – per giungere gradualmente al 35% al termine dell'anno 2022;

- una differenza tra costi di competenza e ricavi pari a circa 67.213,00 euro nel 2020, 204.098,00 euro nel 2021 e 168.033,00 euro nel 2022, in quanto a fronte di spese di gestione non direttamente correlate al numero di consegne effettuate, e pertanto non riducibili, si prevede di registrare ricavi progressivamente in crescita;

ritenuto quindi opportuno che il Comune di Trento assuma l'impegno di finanziare la fase di avvio del nuovo servizio nell'importo presunto di euro 82.000,00 (i.v.a. compresa) nel 2020, di euro 249.000,00 (i.v.a. compresa) nel 2021 e di euro 205.000,00 (i.v.a. compresa) nel 2022, somme che saranno erogate alla Società, previa rendicontazione, a copertura dell'eventuale differenza tra costi del servizio e ricavi;

rilevato che, per finanziare la differenza tra costi del servizio e ricavi negli esercizi 2020, 2021 e 2022 si rende necessario procedere ad una variazione di bilancio per complessivi euro 536.000,00 così finanziati:

- euro 366.000,00 mediante riduzione dello stanziamento di spesa relativo all'opera n. 649820 "Contributi a Trentino Mobilità S.p.a. per progetto europeo STARDUST";
- euro 120.000,00 mediante iscrizione a bilancio di una quota di Fondo investimenti programmati dai Comuni L.p. 36/93 art. 11 – budget 2011-2015 non utilizzati nel bilancio 2019 per il finanziamento di spese in conto capitale;
- euro 50.000,00 mediante integrazione delle previsioni di entrata relative ai trasferimenti provinciali sul Fondo specifici servizi comunali;

rilevato in particolare che la riduzione dello stanziamento dell'opera n. 649820 (per euro 366.000,00) nonché l'iscrizione a bilancio di una quota del budget 2011-2015 (per euro 120.000,00) permettono di utilizzare in parte corrente oneri di urbanizzazione per euro 82.000,00 nel 2020 ed euro 199.000,00 nel 2021 nonché di trasferire, nell'esercizio 2022, dalla sezione straordinaria alla sezione corrente una quota delle previsioni di entrata relative all'ex F.I.M. 2022 per l'importo di euro 205.000,00;

considerato altresì che per il successo della sperimentazione sono fondamentali sia la comunicazione dell'iniziativa e degli obiettivi che il progetto si propone di realizzare sia la promozione del prodotto e che a tal fine si sta collaborando con l'Università di Trento, all'interno del progetto Unicità, per lo sviluppo di un progetto di comunicazione e la creazione di un brand "aperto" che identifichi e valorizzi la filiera della sostenibilità nella città di Trento;

dato atto che, per quanto riguarda gli altri aspetti di incentivazione della mobilità elettrica contenuti nel progetto, nell'arco dei prossimi tre anni sono previste le seguenti azioni:

- attività formative per le categorie che lavorano con i veicoli elettrici (autisti, officine, Aziende di logistica);
- lo studio di fattibilità per un sistema di stoccaggio di energia elettrica non utilizzata dai veicoli (a cura della Fondazione Bruno Kessler);
- l'introduzione di nuove regole legate alle licenze per i taxi volte a limitare le emissioni dei veicoli impiegati;
- l'introduzione di veicoli elettrici nel sistema esistente di Car-sharing e nel parco auto del Comune;

considerato che l'attività del C.D.U. dovrà essere avviata a partire da ottobre 2020, così da poterne monitorare l'andamento all'interno del periodo di durata del progetto europeo Stardust, che ha come scadenza il 30 settembre 2022, e che la non attivazione del progetto potrebbe comportare la restituzione dei finanziamenti europei riconosciuti nei confronti dell'Amministrazione e del Consorzio di cui l'Amministrazione fa parte;

ritenuto pertanto di stabilire l'avvio della fase attuativa del progetto, ovvero la gestione del servizio da parte di Trentino Mobilità S.p.a., al primo ottobre 2020 e di fissare il termine al 31 dicembre 2022, in modo tale da connotare il progetto in termini di sperimentaltà;

ritenuto altresì opportuno disporre che al 30 settembre 2022 l'andamento del progetto venga sottoposto a valutazione da parte della Giunta comunale che, qualora i risultati raggiunti siano positivi sia in termini economici che di ricadute positive sulla mobilità urbana, con propria deliberazione potrà disporre la prosecuzione dell'Accordo per un periodo massimo di tre anni decorrenti dal primo gennaio 2023, apportando allo stesso le necessarie modifiche purché non sostanziali;

dato atto che della gestione del nuovo servizio da parte di Trentino Mobilità S.p.a. con nota prot. n. 30950 di data 05/02/2020 è stata data adeguata informazione agli altri soci che con il Comune di Trento condividono il controllo analogo in sede di Conferenza degli Enti e che,

non essendo pervenute osservazioni nei termini previsti, ai sensi dell'art. 9 della Convenzione di controllo analogo ciò equivale ad espressione favorevole;

dato atto inoltre che in data 13 febbraio 2020 è stato organizzato un incontro con le Associazioni di categoria dei corrieri;

accertato che la presente deliberazione è stata esaminata dalla Commissione consiliare per la vigilanza, trasparenza, partecipazione, informazione e innovazione in data 18 febbraio 2020 e dalla Commissione per l'urbanistica, lavori pubblici e mobilità in seduta congiunta con la Commissione consiliare per il bilancio, attività economiche e affari generali in data 19 febbraio 2020;

preso atto che i Revisori dei Conti hanno espresso parere favorevole sulla presente deliberazione in data 20 febbraio 2020 (parere n. 3/2020);

richiamato uno degli obiettivi operativi contemplati dal Documento Unico di Programmazione 2020-2022, nell'ambito della mobilità, che prevede di ridurre il traffico veicolare e le emissioni in centro storico implementando un progetto per la logistica dell'ultimo miglio con mezzi a ridotto impatto ambientale, sviluppando partnership con Trentino Mobilità S.p.a. e Interbrennero S.p.a. nell'ambito del progetto europeo Stardust, anche ridefinendo in questo contesto la regolamentazione degli accessi alla Z.T.L.;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale 09.12.2015 n. 18, dal 1° gennaio 2016 gli Enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m., ed in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

atteso che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. 118/2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 16.12.2019 n. 211, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2020-2022, e successive variazioni;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 16.12.2019 n. 212, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2020-2022, e successive variazioni;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- la Legge provinciale 09.12.2015, n. 18, recante “Modificazioni della legge provinciale di contabilità 1979 e altre disposizioni di adeguamento dell'ordinamento provinciale e degli Enti locali al D.Lgs. 118/2011 e s.m. (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della Legge 05.05.2009 n. 42)”;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) e s.m.;
- la Legge provinciale 17 giugno 2004 n. 6, recante “Disposizioni in materia di organizzazione, di personale e di servizi pubblici” e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Regolamento di contabilità approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 14.03.2001 n. 35 e 23.11.2016 n. 136, per quanto compatibile con la normativa in materia di armonizzazione contabile;
- il Regolamento per la disciplina dei contratti approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 03.11.1994 n. 169 e 30.05.2017 n. 64;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza del Consiglio comunale ai sensi dell'art. 49, comma 3, lettere b) e g) della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio comunale

d e l i b e r a

1. di aderire e concorrere alla realizzazione del progetto “Logistica ultimo miglio” nell'ambito del

- progetto europeo H2020 Stardust;
2. di approvare, per le motivazioni espresse in premessa, l'Accordo per la realizzazione del progetto "Logistica ultimo miglio" nel testo di cui all'Allegato n. 1 nel quale si richiama la presente, che firmato dal Segretario, forma parte integrante e sostanziale della deliberazione;
 3. di stabilire l'avvio del progetto al primo ottobre 2020 ed il termine dello stesso al 31 dicembre 2022, dando atto che la Giunta comunale, previa valutazione del raggiungimento degli obiettivi sia in termini economici che di ricadute positive sulla mobilità urbana, con propria deliberazione potrà disporre la prosecuzione dell'Accordo di cui al punto 2. per un periodo massimo di tre anni decorrenti dal primo gennaio 2023, apportando allo stesso le necessarie modifiche purché non sostanziali;
 4. di autorizzare il Dirigente competente alla sottoscrizione dell'atto di cui al punto 2., ai sensi dell'art. 12 del vigente Regolamento per la disciplina dei contratti, nonché ad apportarvi eventuali modifiche non sostanziali richieste in fase di sottoscrizione;
 5. di apportare le variazioni al bilancio di previsione finanziario 2020 – 2022, così come risultante dall'Allegato n. 2 "Variazioni di bilancio", elaborato dal Servizio Risorse finanziarie – Ufficio Bilancio suddiviso per missioni, programmi e titoli, nel quale si richiama la presente, che firmato dal Segretario forma parte integrante ed essenziale della deliberazione;
 6. di dare atto che le variazioni apportate al precedente punto 5. rispettano il pareggio finanziario, così come risultante dall'Allegato n. 3 "Quadro generale riassuntivo" e tutti gli equilibri stabiliti in bilancio per la copertura delle spese correnti e per il finanziamento degli investimenti così come risultante dall'Allegato n. 4 "Equilibri di bilancio" entrambi elaborati dal Servizio Risorse Finanziarie – Ufficio Bilancio, di cui agli artt. 162 e 193 del D.Lgs. 267/2000 e s.m. nei quali si richiama la presente, che firmati dal Segretario formano parte integrante ed essenziale della deliberazione;
 7. di apportare altresì la variazione alle dotazioni di cassa per l'esercizio finanziario 2020 del bilancio di previsione 2020 – 2022, così come risultante dal sopraccitato Allegato n. 2 assolvendo anche all'obbligo di comunicazione al Consiglio comunale delle deliberazioni dell'Organo esecutivo ai sensi dell'art. 175 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267;
 8. di dare atto che la presente deliberazione costituisce modifica al "Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2020-2022", nella Sezione Operativa – Programmazione triennale di lavori pubblici – Scheda 2 – Quadro delle disponibilità finanziarie;
 9. di rinviare a successivi provvedimenti degli Organi competenti l'impegno della spesa per il finanziamento delle attività necessarie all'avvio del nuovo servizio.

Allegati parte integrante:

- Allegato n. 1, 2, 3, 4.

IL SEGRETARIO
f.to Debiasi

IL PRESIDENTE
f.to Panetta

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- parere in ordine alla regolarità contabile;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO LOGISTICA ULTIMO MIGLIO NELL'AMBITO DEL PROGETTO EUROPEO H2020 STARDUST. APPROVAZIONE E VARIAZIONE DI BILANCIO.

Votazione palese

Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 36

Favorevoli: n. 23 i Consiglieri Andreatta, Biasioli, Bosetti, Bozzarelli, Brugnara, Bungaro, Calza, Carlin, Castelli, Ducati, Franzoia, Gilmozzi, Ianes, Lombardo, Maestranzi, Panetta, Robol, Salizzoni, Scalfi, Serra, Stanchina, Tomasi, Zalla

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 13 i Consiglieri Bridi, Coradello, Festini Brosa, Giuliani, Guastamacchia, Maschio, Merler, Negroni, Osele, Pattini, Postal, Santini, Zannini

Trento, addì 04.03.2020

il Segretario generale reggente
Dott.ssa Debiasi Franca
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio n. 17 / 2020

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO "LOGISTICA ULTIMO MIGLIO" NELL'AMBITO DEL PROGETTO EUROPEO H2020 STARDUST. APPROVAZIONE E VARIAZIONE DI BILANCIO.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, addì 20 febbraio 2020

Area Tecnica e del territorio
Il Dirigente
arch. Ennio Dandrea
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio. 17 / 2020

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: ACCORDO PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO "LOGISTICA ULTIMO MIGLIO" NELL'AMBITO DEL PROGETTO EUROPEO H2020 STARDUST. APPROVAZIONE E VARIAZIONE DI BILANCIO.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n.136, parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile, senza osservazioni.

Servizio Risorse finanziarie
Il Dirigente
dott.ssa Franca Debiasi
(firmato elettronicamente)

Trento, addì 20.02.2020