



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. 4

in data 12/01/2021

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventuno** addì **12 - dodici** - del mese **gennaio** alle ore **09:45 in video conferenza**, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

LINEA TRANVIARIA DI REGGIO EMILIA: MANCASALE – STAZIONE MEDIOPADANA – RIVALTA (Z_29101). AUTORIZZAZIONE ALL'INOLTRO DELL'ISTANZA DI FINANZIAMENTO AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (BANDO TRM A VALERE SUL FONDO LEGGE 145/2018 “LEGGE DI BILANCIO 2019”, ART. 1, COMMA 95) E APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA EX ART. 23 DEL D. LGS. 50/2016 S.M.I.

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

VECCHI Luca	Sindaco	SI
PRATISSOLI Alex	Vicesindaco	SI
BONVICINI Carlotta	Assessore	SI
CURIONI Raffaella	Assessore	SI
DE FRANCO Lanfranco	Assessore	SI
MARCHI Daniele	Assessore	SI
RABITTI Annalisa	Assessore	SI
SIDOLI Mariafrancesca	Assessore	SI
TRIA Nicola	Assessore	SI

Presiede: **VECCHI Luca**

Assiste il Segretario Generale: **GANDELLINI Dr. Stefano**

LA GIUNTA COMUNALE

Richiamati:

- la deliberazione di Giunta Comunale - ID n.196 del 3/12/2019 – con la quale è stato adottato lo “Schema Piano Triennale dei Lavori Pubblici 2020-2022 ed elenco annuale dei lavori riferiti all’anno 2020;
- la deliberazione di Giunta Comunale – ID n. 20 del 30/01/2020– con la quale è stata approvata la macro struttura organizzativa dell’Ente;
- la deliberazione di Consiglio Comunale - n. 47 del 31/03/2020 - con la quale sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2020 -2022 e il D.U.P. [Documento Unico di Programmazione];
- la deliberazione di Giunta Comunale – n. 65 del 16/04/2020 – con la quale è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione – Risorse finanziarie per l’Esercizio 2020;
- la deliberazione di Consiglio Comunale - ID n. 158 del 27/07/2020 - avente ad oggetto “Variazione di assestamento al Bilancio di Previsione Finanziario triennio 2020-2022 e relativi allegati. Prima verifica rispetto alla salvaguardia degli equilibri di bilancio, ai sensi dell’art. 193 del D. Lgs. 267/2000 s.m.i.”;
- la deliberazione di Giunta Comunale - ID n. 156 del 22/10/2020 – con la quale è stata approvata la nuova struttura organizzativa del Comune di Reggio Emilia;
- il decreto del Sindaco PG n. 174344 del 29/10/2020, con il quale è stato attribuito all’Ing. David Zilioli, la responsabilità di direzione del Servizio Progettazioni Complesse Reti e Infrastrutture;
- la deliberazione di Consiglio Comunale – ID n. 225 del 30/11/2020 – avente ad oggetto: “Variazione al bilancio 2020/2022, al D.U.P. e ai relativi allegati. Seconda verifica rispetto alla salvaguardia degli equilibri di bilancio ai sensi dell’ art. 193 D. Lgs. 267/2000”;

Richiamati anche:

- il D.P.R. 14/03/2001 “ Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica”, che individua nel P.U.M. (Piano Urbano della Mobilità) lo strumento strategico di più ampio respiro che può agire sull’assetto infrastrutturale dei trasporti, valutando le possibili alternative in funzione del raggiungimento degli obiettivi generali di miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali e dell’efficienza economica, nonché di riduzione delle esternalità negative del sistema dei trasporti;

- la Deliberazione del Consiglio Comunale di Reggio Emilia n. 9480 del 05/05/2008, concernente l'approvazione del P.U.M. (Piano Urbano della Mobilità), che fissa strategie e azioni necessarie alla riduzione delle emissioni in atmosfera da parte dei veicoli in circolazione, al miglioramento delle condizioni di sosta e circolazione nell'area urbana e all'incremento delle condizioni di sicurezza dei trasporti, con particolare attenzione alle cosiddette "utenze deboli", tra cui i bambini, scolari e pedoni;
- il Decreto Ministeriale 4 agosto 2017 n. 397 avente per oggetto "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile – PUMS - e redatto ai sensi dell'art. 3, comma 7, del Dlgs 16 dicembre 2016 n. 257", secondo il quale (Allegato 1): *"Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che - in un orizzonte temporale a medio-lungo periodo (10 anni), - sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali"*;
- l'art. 1, comma 2 del decreto sopra richiamato che prevede quanto segue:
"In coerenza con quanto definito nell'allegato al Documento di economia e finanze 2017 e fermo restando quanto prescritto all'art. 3, comma 1, le città metropolitane procedono, avvalendosi delle linee guida adottate con il presente decreto, alla definizione dei PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram...";
- la Deliberazione della Giunta Comunale n. 145 del 28 luglio 2018 che approva i "Documenti preliminari del PUMS": la "Relazione preliminare", la "Relazione preliminare ambientale di VAS e VINCA" e "il Processo partecipativo e la fase di ascolto";
- la Deliberazione di Giunta Comunale n. 79 del 11/04/2019, con la quale è stato adottato il Piano urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) comprensivo del rapporto ambientale ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017, ex art. 3, comma 7, del D. lgs. n. 257/2016 in aggiornamento del PUM 2008 (D.G.C. ID N. 80/2008);
- il Decreto Ministeriale del 28/08/2019 n. 396 che modifica ed integra il Decreto Ministeriale 4 agosto 2017 n. 397 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile – PUMS - e redatto ai sensi dell'art.3, comma 7, del Dlgs 16 dicembre 2016 n. 257", che prevede all'art. 2, in estensione dell'obbligo di cui all'art. 1 comma 2 del D.M. 397/2017, quanto segue: *"L'obbligo di procedere alla definizione dei PUMS, intesa come adozione degli stessi, è condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane...."*;

Visti :

1) gli estratti delle due ultime "Linee programmatiche di Mandato":

- delle Linee programmatiche di mandato 2014-2019:
"Dal "tram" al tram.Reggio ha le caratteristiche per sviluppare una vera e propria linea di tram lungo la direttrice nord-sud, tra Rivalta e Mancasale, servendo il centro storico, la vecchia stazione, le Reggiane, il Tecnopolo e il Malaguzzi, la stazione Mediopadana, la fiera e la zona industriale di Mancasale....."
- Linee programmatiche di mandato 2019-2024:
III.2 MOBILITA' TRASPORTO PUBBLICO.... Sviluppare il progetto del tram tra Mancasale e Rivalta, che, se possibile, riutilizzi la ferrovia esistente";

2) la "Nota di Aggiornamento al DUP 2020-2022" che prevede all'Obiettivo 13 denominato: "Mobilità Ridurre il traffico, migliorare la sicurezza stradale, sviluppare modelli di mobilità sostenibile", nell'ambito della descrizione dei "Piani e progetti per la mobilità sostenibile", quanto segue:

"Omissis.

Al fine di attuare le azioni previste dal PUMS il Comune ha partecipato ed ottenuto un finanziamento ministeriale per lo sviluppo di diversi studi/progetti di fattibilità. Tra questi assume particolare importanza lo studio di fattibilità per la riorganizzazione del sistema del Trasporto Pubblico per la trasformazione delle linee di forza in linee tranviarie, in particolare verrà approfondita la fattibilità della connessione tra Rivalta e Mancasale. ...";

3) il Documento Unico di Programmazione 2021-2023, che nell'indirizzo strategico 2 "Città della transizione ecologica", all'obiettivo 13 "Mobilità" persegue il fine di diminuire la congestione del traffico, aumentare la sicurezza e la qualità urbana delle strade, nonché ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità. L'azione "Interventi e infrastrutture per la mobilità" prevede infatti la creazione di una rete portante di trasporto pubblico ad alta capacità (tramvia) nord-sud ed una est-ovest in grado di connettere i principali poli (stazioni, aree industriali e residenziali) e di raggiungere più facilmente il centro storico;

Considerato che:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale - ha trasmesso al Comune di Reggio Emilia la nota inerente il monitoraggio del PUMS del Comune di Reggio Emilia (protocollo n. 2307 del 10/04/2020);
- in data 20/06/2020, con lettera PG n. 96379, il Comune di Reggio Emilia ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nota di riscontro con la quale ha provveduto a dare risposta alle osservazioni poste oltre a impegnarsi, in fase di controdeduzione al Piano, ad apportare ulteriori integrazioni necessarie ad un

allineamento del Piano alle disposizioni previste dal DM 397/2017, così come modificato ed integrato dal DM 396/2019, senza peraltro variare l'attuale impianto propositivo di Piano, già oggetto di vari passaggi di valutazione/approvazione; infine con tale nota si ha sottolineato che l'Amministrazione è interessata ad accedere ai finanziamenti statali per la realizzazione di infrastrutture per il Trasporto Rapido di Massa (tramvia);

Preso atto che:

- la “Legge di bilancio 2019” n. 145/2018, ha istituito all’art.1, comma 95, un Fondo per “il rilancio degli investimenti delle Amministrazioni Centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese”, nell’ambito del quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – M.I.T. - ha previsto uno stanziamento per interventi nel settore del Trasporto Rapido di Massa (TRM) ad Impianti Fissi;
- la competente Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi del M.I.T. ha pubblicato sul sito Web del MIT, in data 16 maggio 2019, l’«AVVISO n.2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi» per l’allocazione di dette nuove risorse individuando il termine del 31.12.2019 per la presentazione delle istanze;
- con successive comunicazioni sul sito web del M.I.T., in data 03.12.2019, tale scadenza è stata posticipata al 01.06.2020 e successivamente, con comunicazione del 09.08.2020, è stata posticipata al 15/01/2021;
- al fine di supportare le Amministrazioni che intendono presentare istanza di accesso al finanziamento ai sensi dell’Avviso n.2, è stato pubblicato, con Decreto Ministeriale n. 766 del 4 febbraio 2020, l’*Addendum* all’Avviso Pubblico n. 2, che individua i contenuti e le modalità di presentazione delle istanze;
- l’*Addendum* prevede che:
 - a. è possibile presentare istanza di finanziamento per Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi destinati al Trasporto Rapido di Massa (TRM), quali metropolitane, tranvie, filovie e sistemi assimilabili, nonché tutti i sistemi ad impianti fissi anche di tipo innovativo che mantengano il requisito di TRM,
 - b. le istanze debbono essere corredate di documenti tra cui il progetto di fattibilità o, se disponibile, il progetto definitivo;
- il citato *Addendum* prevede, quali elementi per la valutazione delle proposte, i criteri sotto elencati, ove applicabili:
 - a. Fattibilità tecnico-economica dell’intervento:
 - i. qualità e completezza del progetto e fattibilità tecnica dell’intervento;
 - ii. congruità dei costi d’investimento, in riferimento al costo chilometrico unitario dell’infrastruttura rispetto a quello di sistemi di trasporto analoghi;

- iii. giustificazione delle scelte progettuali, derivanti dall'analisi delle alternative redatta ai sensi del D.M. 300 del 16.06.2017, ove richiesta, e dall'analisi trasportistica, ovvero in riferimento alle specifiche esigenze;
 - b. Sostenibilità finanziaria, gestionale ed amministrativa, connessa allo stato di avanzamento del progetto, dell'iter procedurale di approvazione e all'attivabilità del progetto in tempi certi:
 - i. sostenibilità finanziaria dell'investimento in riferimento alla disponibilità di cofinanziamenti a fondo perduto o con finanza di progetto;
 - ii. attendibilità e completezza del cronoprogramma di progetto in riferimento all'attivabilità dell'intervento in tempi certi, entro il limite massimo del 31.12.2022;
 - iii. sostenibilità finanziaria dell'esercizio in riferimento alle modalità di copertura dei costi di gestione;
 - c. Efficacia dell'investimento e redditività economico-sociale:
 - i. soddisfazione della domanda di mobilità;
 - ii. riequilibrio tra trasporto pubblico e privato;
 - iii. effetti in materia di risparmio energetico, impatto ambientale, riduzione incidentalità
 - iv. benefici socio economici;
- in data 11/12/2020 è stato emanato un quarto comunicato, con il quale sono state informate le Amministrazioni interessate a presentare istanza ,che il paragrafo A.8 dell'*Addendum* "Modalità di trasmissione delle istanze" è stato modificato e integralmente sostituito dal testo riportato nel comunicato stesso;

Vista

- la relazione tecnica (**Allegato A**) del Dirigente del Servizio Progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture – conservata al PG n. 2021/5023 - che recita quanto segue:

"Omissis.

L'idea e la visione di creare di una tranvia per Reggio Emilia nascono dalla compresenza di tre elementi essenziali: l'organizzazione funzionale della città, una ricca dotazione di ferrovie locali e la presenza della stazione mediopadana dell'alta velocità.

La città di Reggio Emilia si è sviluppata e funziona da tempo, anche e soprattutto da un punto di vista della mobilità, lungo l'asse Nord-Sud, tra la zona del lavoro e della produzione (al centro e al nord) e quella della residenza, quindi di fatto fra una serie di poli attrattori di traffico maggiormente collocati nella zona nord, e quelli di generazione di

traffico, più ampiamente diffusi nell'area sud della città. Ed è infatti lungo tale "linea di forza", come definita dallo stesso PUMS, che si hanno i numeri più alti in termini di spostamenti all'interno della città. Lungo questo asse si trovano anche i maggiori attrattori non solo della città ma anche dell'intera Provincia di Reggio Emilia: il sistema degli Ospedali, le sedi centrali dell'Università, il Centro storico, il polo costituito dalla stazione storica FS – CIM (Centro Intermodale della Mobilità) e le Reggiane, la Questura, il Tribunale, il principale polo degli istituti scolastici, lo stadio, la stazione Mediopadana, il più grande parco industriale della provincia, Mancasale. La geometria e il funzionamento di questa dorsale nord-sud è la base per progettare anche per Reggio Emilia una infrastruttura tranviaria.

Sul territorio reggiano, oltre alle due linee di interesse nazionale (la FS storica e quella dell'alta velocità), sono presenti tre linee regionali che convergono in modo radiale sulla città, presso la stazione FS storica, in una zona tangente al centro storico. Questa notevole dotazione di infrastrutture ferroviarie costituisce una potenzialità enorme per la sua eventuale riqualificazione in un sistema più permeabile alla città. Tale potenzialità ha quindi spinto più volte a indagare come capitalizzare questa dotazione mettendola in rete con una complementare nuova tranvia che andrebbe a coprire l'unica direttrice scoperta, quella appunto nord-sud.

L'idea di realizzare una tranvia a Reggio Emilia risale ai primi anni 2000, a seguito della decisione di realizzare a Reggio Emilia la stazione AV Mediopadana, l'unica fermata dell'Alta Velocità tra Milano e Bologna. Con l'arrivo di una stazione dell'Alta Velocità in posizione periferica rispetto all'abitato e agli attrattori principali, nasce la necessità di approfondire gli strumenti ideali per collegare in modo efficiente e sostenibile le varie parti della città e contemporaneamente, rendere più accessibili i Poli della mobilità del territorio. Tra i molteplici strumenti indagati per amplificare ulteriormente gli effetti della presenza della Mediopadana vi è proprio il collegamento strutturale tramite una tranvia con il resto del territorio provinciale.

L'opportunità di pensare ad una infrastruttura di trasporto di massa da collegare strumentalmente alla stazione mediopadana è già evidente anche dagli strumenti ministeriali (CIPE, 2005) che con-partecipano al finanziamento della stazione riconoscendo tale infrastruttura proprio come "Nodo Intermodale di Interscambio tra la linea AV Milano-Bologna, la linea regionale Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano", mettendo quindi in evidenza la necessità che quella stazione di valenza sovra-regionale abbia anche un efficiente sistema di interscambio con il trasporto urbano.

Vengono pertanto redatti negli ultimi due decenni una corposa serie di indagini, studi e anche progetti europei per approfondire la opportunità e quindi la realizzabilità di una rete tranviaria per il territorio di Reggio Emilia:

- *MMOVE Project (Interreg IVC 2011) che indaga la fattibilità di una linea tranviaria Nord-Sud sul territorio comunale complementare alle direttrici coperte dai tracciati delle ferrovie locali. [Tram – Train North-South line feasibility study];*

- *RAILHUC (Central Europe Program 2012), progetto promosso dalla Regione Emilia Romagna, che intende meglio integrare il sistema di trasporto passeggeri attraverso lo sviluppo di un sistema di trasporto intermodale degli hub ferroviari all'interno del sistema regionale e locale di trasporto;*
- *Redazione di approfondimenti tecnici su una tranvia per Reggio Emilia e sui collegamenti al nodo intermodale della stazione mediopadana (ing. Andrea Spinosa 2010 e 2011). In tali studi si verifica anche numericamente la fattibilità di una tranvia per Reggio Emilia e la sua potenziale sinergia con le tre linee ferroviarie regionali e la opportunità di un nodo mediopadana-autostrada del sole collegato alla città tramite la tranvia (sulla scorta del caso della tranvia di Firenze-Scandicci con collocamento diretto in autostrada);*
- *ENTER HUB (Urbact II - dal 2012 al 2015). Il progetto ha coinvolto altre 11 realtà europee con il Comune di Reggio Emilia capofila e ha avuto come obiettivo quello di estendere l'indotto dei nodi ferroviari (come le stazioni AV) a livello locale e regionale, anche attraverso un aumento di accessibilità, visibilità e attrattività grazie anche alla attivazione di sistemi tranviari, sulla scorta delle best practices europee. Tale progetto ha previsto e attuato, tramite un dedicato Local Stakeholder Group un lungo percorso partecipativo su tali aspetti con gli stakeholder della città e della regione;*
- *Recupero e potenziamento della ferrovie modenesi e reggiane per la realizzazione di una rete ferrotranviaria provinciale (CityRailways Andrea Spinosa 2016-2017). In tale studio si aggiorna e approfondisce la fattibilità della tranvia anche e soprattutto nell'ottica di messa in rete futura con la dotazione infrastrutturale delle ferrovie locali.*

Di pari passo con gli studi e i progetti si è quindi provveduto a dare visibilità della necessità di un sistema di trasporto di massa quale la tranvia, anche e soprattutto sugli strumenti programmatori della mobilità del Comune di Reggio Emilia:

- *Il Piano della Mobilità PUM2008, riscontrando la criticità locale di un uso ancora massiccio dell'auto privata, si poneva tra gli obiettivi specifici, per ridurre la congestione del traffico, il rilancio del sistema del Trasporto Pubblico Urbano. Nella sezione del Piano in cui si approfondiscono le scelte adottate in tema di TPL si ribadisce l'importanza strategica delle due dorsali nord-sud ed est-ovest e quindi, la necessità di realizzare studi di fattibilità specifici per le due linee ad alta capacità in sede propria;*
- *Il P.U.M.S. 2018, in continuità con il PUM2008 e rilevando il persistere della necessità di un forte rilancio del trasporto pubblico, conferma il ruolo strategico delle linee di forza NS e EO come dorsali principali del trasporto pubblico per il territorio reggiano, a valenza e risposta a bisogni non solo locali del Comune ma anche della Provincia di Reggio Emilia. Già nei sette assi di intervento prevede l'efficientamento e potenziamento del TPL, prevedendo un particolare approfondimento sulla individuazione di linee di forza.*

In particolare il PUMS:

- *individua lo schema delle due linee di Forza del Tpl urbano, riprendendo lo schema base nord-sud e est-ovest, già prefigurato nel PUM2008;*
- *prevede che la linea sulla direttrice nord-sud colleghi principalmente la direttrice storica appenninica della ex-SS63 partendo da Rivalta, passando dal centro storico fino al nuovo polo di mobilità a nord costituito dalla stazione Mediopadana, considerando anche la possibilità di un eventuale prolungamento a nord nella zona industriale di Mancasale;*
- *prevede, in particolare, che due linee esercite con autobus ad alimentazione elettrica ma demanda ai successivi studi di fattibilità delle Linee di Forza i necessari approfondimenti fine di valutare in relazione agli studi trasportistici la tecnologia ottimale, con particolare riferimento alla possibilità di utilizzare la tecnologia tranviaria.....”;*

Rilevato inoltre che:

- il PUMS del Comune di Reggio Emilia adottato:
 - riscontra il persistere della necessità di un forte rilancio del trasporto pubblico e conferma, in continuità con il PUM2008, il ruolo strategico delle Linee di Forza NS e EO come dorsali principali del trasporto pubblico per il territorio reggiano, a valenza e in risposta a bisogni non solo locali del Comune, ma anche della Provincia di Reggio Emilia,
 - individua lo schema delle due linee di Forza del Tpl urbano, riprendendo lo schema base nord-sud e est-ovest, già prefigurato nel PUM2008;
 - prevede che la linea sulla direttrice **nord-sud** colleghi principalmente la direttrice storica appenninica della ex-SS63 partendo da Rivalta, passando dal centro storico fino al nuovo polo di mobilità a nord costituito dalla stazione Mediopadana, prevedendo un eventuale prolungamento a nord in zona industriale di Mancasale;
 - demanda ai successivi studi di fattibilità delle Linee di Forza i necessari approfondimenti fine di valutare in relazione agli studi trasportistici la tecnologia ottimale, con particolare riferimento alla possibilità di utilizzare la tecnologia tranviaria,
- il progetto del tranvia sulla direttrice Mancasale-Rivalta è una ipotesi progettuale che è stata ampiamente studiata ed approfondita nel tempo e che ha trovato riconoscimento e forte interesse anche negli strumenti pianificatori e programmatori dell'Amministrazione Comunale;

Preso atto, altresì, che:

- il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 171 del 10 maggio 2019 ha disposto la ripartizione del “Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate”, prevedendo all’art. 1 comma terzo che: “Gli enti beneficiari possono utilizzare le risorse assegnate anche avvalendosi di convenzioni stipulate con altri enti o con delega di funzioni agli enti stessi, ai sensi dell’articolo 30 del decreto legislativo del 18 agosto 2000, n. 267, recante Testo Unico Enti Locali”;
- il Decreto, sopra richiamato, reca all’art. 1 un elenco di attività tra cui la redazione del “Progetto di fattibilità per la riorganizzazione del Sistema del Trasporto Pubblico – Linee di forza e Tram”;
- il Decreto Direttoriale MIT, n. 8060 del 08/08/2019, ha disciplinato le modalità e i termini di presentazione delle proposte, le modalità di monitoraggio e le modalità di erogazione e di revoca delle risorse, secondo il cui art. 11, comma 2, nonché le modalità di rendicontazione dell’impiego delle risorse stanziare;
- con Deliberazione di Giunta Comunale - I.D. n. 181 del 05/11/2019 – è stata approvata dal comune di Reggio Emilia la proposta di ammissione al finanziamento statale di risorse assegnate, con il Decreto MIT 171 del 10/05/2019, sopra richiamato, per la progettazione di fattibilità o project review di opere contenute nel PUMS, come da relativi allegati, tra le quali vi è il “Progetto di fattibilità per la riorganizzazione del Sistema del Trasporto Pubblico – Linee di forza e Tram”;
- il MIT, con provvedimento del Direttore Generale del 13/12/2019, ha approvato la proposta di ammissione al finanziamento, presentata dal Comune di Reggio Emilia, tramite pec - conservata al PG n. 197132 del 06/11/2019 - relativa ai piani ivi indicati, per euro 514.000,00, con l’autorizzazione di impegno pluriennale a favore del Comune;
- l’Amministrazione comunale, in ragione delle funzioni proprie dell’Agenzia per la Mobilità, demandate dalla L. R. Emilia Romagna 30/1998 (progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata, la gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità...); con comunicazione del 10/03/2020, ha chiesto al Ministero interessato di confermare se l’Ente Locale beneficiario, possa stipulare una Convenzione ex art. 30 TUEL, con una società a totale partecipazione pubblica istituita in forza di legge regionale con funzioni inerenti la mobilità (qual’è l’Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia S.r.l., istituita ai sensi dell’art. 19 della legge regionale Emilia-Romagna n. 30/1998 e s.m.i.), al fine di delegare all’Agenzia per la Mobilità, la gestione di parte delle attività ammesse a finanziamento inerenti la progettazione della tranvia con il contestuale trasferimento del relativo finanziamento ministeriale;

- in data 10/03/2020 il MIT, a firma della Dott.ssa Silvia Di Lucente, rispondeva ai quesiti posti confermando che è possibile dare mandato all'Agenzia per la Mobilità, per la gestione del fondo in quanto è previsto dal DM 171/2019, confermando l'obbligo di rispetto, da parte di Agenzia della Mobilità, delle norme sugli affidamenti, ai sensi del D. Lgs. 50/2016 s.m.i.;
- alla luce di quanto sopra, si è ritenuto opportuno redigere un apposito atto di Convenzione ex art. 30 d.lgs. 267/2000 – approvato con deliberazione di Giunta Comunale ID n.103 del 18/06/2020 - a cui ha fatto seguito la relativa sottoscrizione in data 06/08/2020 tra Comune, quale soggetto capofila, e Agenzia per la Mobilità, quale soggetto co-attuatore della progettazione unitamente al Comune, specificando gli impegni ed obblighi di ciascuna Parte;

Rilevato che:

- l'Agenzia per la Mobilità, relativamente al “Progetto di fattibilità per la riorganizzazione del Sistema del Trasporto Pubblico – Linee di forza e Tram” ed in particolare, per lo studio della “Linea tranviaria T1 di Reggio Emilia Mancasale – Stazione Mediopadana – Rivalta”, ha conferito i seguenti incarichi :
 - ing. Andrea Spinosa, con sede legale a Roma in via di Torre Gaia, 7 (P.IVA n. 08356731003), per attività di coordinamento e supporto specialistico;
 - Società ARCHITECNA ENGINEERING Srl, con sede legale a Messina, in Piazza L. Fulci, 283 (P.IVA n. 02582190837) per attività di ingegneria e progettazione;
 - Società GO MOBILITY Srl con sede legale a Roma in via Val di Non, 88 (P.IVA n. 11257581006), per la predisposizione del modello di domanda e le analisi trasportistiche;

Università di Roma “La Sapienza” - Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale “A. Ruberti”, con sede legale a Roma, in via Ariosto, 25 (P.IVA n. 02133771002), per lo sviluppo degli aspetti economici;
- il Comune di Reggio Emilia ha affidato con determinazione dirigenziale RUD n. 1313 del 17712/2020 alla Società Enodo S.r.l.s., con sede legale a Modena in via A. A. Nardi n. 12 (P. IVA n. 03626590362), lo sviluppo dello studio degli aspetti ambientali, geologici ed archeologici;
- l'Agenzia per la Mobilità, ha presentato tramite PEC, in data ha consegnato i documenti del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera di cui all'oggetto, relativi incarichi sopra enunciati, conservati al PG n. 4885 del 11/01/2021;

- la Studio Enodo ha presentato tramite PEC, in data 29/12/2020 (PG n. 2020/221607) i documenti relativi allo studio degli aspetti ambientali, geologici ed archeologici;
- il progetto di fattibilità tecnico ed economica dell'opera è stato predisposto nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 23, del D. Lgs. 50/2016 s.m.i.;
- il tracciato individuato dallo studi di fattibilità risulta essere una ottimizzazione del tracciato indicato nel PUMS, in quanto, emerge dagli studi trasportistici, che l'alternativa che transita dalla stazione Centrale ha una efficacia maggiore come capacità di carico di passeggeri;
- dal progetto di fattibilità risulta che le caratteristiche dell'intervento sono le seguenti:

“Omissis.

SINTESI DELLE CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

La linea tranviaria da realizzarsi nel Comune di Reggio Emilia, collega la frazione di Rivalta con la Stazione Mediopadana Alta Velocità e l'area industriale di Mancasale.

Il tracciato tramviario percorre l'ex SS63 fino all'innesto con i viali di Circonvallazione del centro storico, situati dove sorgevano le antiche mura cittadine demolite alla fine del XIX secolo che costituiscono il perimetro esagonale del centro storico stesso, percorre il quadrante sud est del suddetto esagono e si dirige verso la Stazione FS Reggiane per poi rientrare nel quadrante Nord Est dei viali. La direttrice ferroviaria per Milano viene attraversata mediante il sottopasso esistente di via Paterlini per dirigersi poi verso la stazione Mediopadana utilizzando l'asse stradale di Viale Gramsci. Dalla stazione Mediopadana AV si dirige verso l'area industriale di Mancasale per terminare con il capolinea nei pressi del deposito situato tra via Luciano Lama e Via Aldo Moro.

*La linea ha una lunghezza complessiva di **14,5 Km** di cui il **73%** è in sede propria ed il rimanente **27%** è in sede promiscua.*

*La linea presenta **29 fermate** di cui due sono Nodi di scambio integrati ferro-ferro (Stazione e Mediopadana) e 3 sono Nodi di scambio integrati ferro-gomma ai terminali (n. 2 nuovi parcheggi scambiatori a sud di Rivalta e un nuovo parcheggio scambiatore a nord a Mancasale)*

*Il servizio verrà esercito con n. **16** vetture tranviarie che dispongono di 180 posti cadauno e si prevede una frequenza di*

*Il costo delle opere e del parco rotabile ammonta complessivamente a **282,3 milioni di euro** IVA compresa.*

*Dal punto di vista trasportistico si prevede un numero di passeggeri giornalieri pari a **22 mila** nel breve periodo e **30 mila** con il completamento del progetto degli Assi di forza del PUMS.*

*I passeggeri annui previsti ammontano a **6,5 milioni** di cui **1,4 milioni** sottratti al trasporto privato*

*Per quanto riguarda lo Split modale sul TPL se ad oggi si attesta all'**11%**, nello scenario PUMS al 2030 senza tranvia si prevede che raggiunga il **13%**, nello scenario PUMS al*

2030 con la tranvia il 18%, nello scenario PUMS al 2030, con la tranvia, la linea di forza est-ovest e le ferrovie locali a frequenza 15,' potrebbe raggiungere il 25%....”;

- la spesa stimata per la realizzazione della” Tranvia di Reggio Emilia Mancasale – Stazione Mediopadana - Rivalta è di **euro 282.364.434,81 IVA compresa** (di cui euro 227.661.218,59 - IVA compresa - per lavori, comprensivi degli oneri della sicurezza), secondo il quadro economico allegato al progetto;

Rilevato che:

- l'intervento oggetto di finanziamento prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2022;
- i costi di esercizio saranno interamente coperti dai ricavi tariffari e dalla riorganizzazione dei servizi come da simulazione nel dettaglio previsto dall'elaborato allegato al progetto;
- il finanziamento ministeriale coprirà l'intero importo progettuale di cui all'oggetto;
- come si evince dalla Relazione tecnica sopra richiamata (**Allegato A**), a seguito del riconoscimento al Comune di Reggio Emilia del finanziamento ministeriale; lo stesso si impegna a rispettare la tempistica di cui al cronoprogramma, allegato alla documentazione progettuale (in estrema sintesi: completamento della progettazione entro il 2022 e lavori dal 2023 al 2026)

Visti:

- il parere favorevole di regolarità tecnica, espresso dal Dirigente del Servizio Progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture, nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000 s.m.i.;
- la motivazione tecnica sopra indicata che esclude la necessità di richiedere, in questa fase, il parere di regolarità contabile;
- l'art. 43, comma 6, del Regolamento di contabilità, aggiornato con deliberazione di Consiglio Comunale ID n. 2018/140 del 10/12/2018, che prevede quanto segue:

“Omissis.

....Sugli atti deliberativi che non comportano finanziamenti (progetti di opere pubbliche in linea teorica, atti di programmazione...) non è dovuto il parere di regolarità contabile...”;

Richiamata

- la deliberazione n. 143 del 27/12/2002 del CIPE – Comitato interministeriale per la programmazione Economica e in attuazione della legge 144/1991 e dell'art. 11, commi 1 e 2, della legge 3/2003 “Disposizioni ordinamentali in materia di Pubblica

Amministrazione”, con la quale è stato attribuito il seguente Codice Unico di Progetto (C.U.P.) n. J81D21000010001;

Ritenuto, pertanto, per le motivazioni sopra indicate:

- **di approvare:**

- il progetto di fattibilità tecnica ed economica, della “Linea tranviaria di Reggio Emilia: Mancasale – stazione Mediopadana – Rivalta”, composto dagli elaborati tecnici indicati al PG n. 2021/5027, da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente atto, per l'importo complessivo di **euro 282.364.434,81 IVA compresa** (di cui euro 227.661.218,59 - IVA compresa - per lavori, comprensivi degli oneri della sicurezza);

- i seguenti documenti, da allegare all'istanza di finanziamento:

RE1 _ All_7_ Giustificazione trasportistica - Analisi trasportistica a supporto delle scelte progettuali, PG n. 2021/4977;

RE1 _ All_8_ ABC - Analisi benefici/costi, ai sensi del DM 300 del 16,06,2017, PG n. 2021/4981;

RE1 _ All_9a_ NM1 - Nota metodologica n°1: Analisi della mobilità, PG n. 2021/4988;

RE1 _ All_9b_ NM2 - Nota metodologica n°2: Previsione della domanda, PG n. 2021/4993;

RE1 _ All_9c_ NM3 - Nota metodologica n°3: Studio sulle linee del TPL impattate dal progetto, PG n. 2021/4996;

RE1 _ All_10_ Tabelle: Tabelle di sintesi, PG n. 2021/5004;

RE1 _ All_11_ Copertura CE: Analisi della copertura dei costi operativi, PG n. 2021/5013;

di prendere atto che:

- il progetto di fattibilità tecnica ed economica illustrato in narrativa;
- è stato redatto nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 23 del D. Lgs. 50/2016 s.m.i.;
- è in linea con le linee programmatiche di mandato 2019-2024 e con il Documento Unico di Programmazione D.U.P. (Annualità 2020);
- risponde ai requisiti richiesti per la partecipazione al finanziamento Ministeriale, giusto Decreto Ministeriale 766 del 4 febbraio 2020;

di dare mandato

- al Dirigente del Servizio Progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture di presentare apposita istanza di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente alla proposta progettuale avente per oggetto “Linea tranviaria di Reggio Emilia: Mancasale – stazione Mediopadana – Rivalta”, secondo le modalità

evidenziate in premessa e indicate nell'Addendum allegato all'Avviso Pubblico – giusto Decreto Ministeriale 766 del 4 febbraio 2020;

Visti:

- il D. Lgs n. 50/2016 s.m.i.;
- il D.P.R. n. 207/2010 per le parti in vigore;
- l'art. 48 del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL;
- il parere apposto in calce alla presente proposta di provvedimento, ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 267/2000 s.m.i.;
- il decreto del Sindaco PG n. 66477 del 25/03/2020 “Misure Di Contenimento Emergenza “Coronavirus” – Criteri Per Lo Svolgimento Delle Sedute Della Giunta Comunale Con La Modalità Della Videoconferenza”.

Con voti unanimi favorevoli palesemente espressi,

D E L I B E R A

1) di approvare:

- il progetto di fattibilità tecnica ed economica, della “Linea tranviaria di Reggio Emilia: Mancasale – stazione Mediopadana – Rivalta” - Codice Progetto z_29101 - composto dagli elaborati tecnici indicati al PG n. 2021/5027, da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente atto, anche se non materialmente allegati;
- i seguenti documenti contenuti, da allegare all'istanza di finanziamento:
 - RE1 _ All_7_ Giustificazione trasportistica - Analisi trasportistica a supporto delle scelte progettuali, PG n. 2021/4977;*
 - RE1 _ All_8_ ABC - Analisi benefici/costi, ai sensi del DM 300 del 16.06.2017, PG n. 2021/4981;*
 - RE1 _ All_9a_ NM1 - Nota metodologica n°1: Analisi della mobilità, PG n. 2021/4988;*
 - RE1 _ All_9b_ NM2 - Nota metodologica n°2: Previsione della domanda, PG n. 2021/4993;*
 - RE1 _ All_9c_ NM3 - Nota metodologica n°3: Studio sulle linee del TPL impattate dal progetto, PG n. 2021/4996;*
 - RE1 _ All_10_ Tabelle: Tabelle di sintesi, PG n. 2021/5004;*

RE1 _ All_11_ *Copertura CE: Analisi della copertura dei costi operativi*, PG n. 2021/5013;

c) il quadro economico presunto dell'intervento in argomento, per l'importo complessivo presunto di **euro 282.364.434,81 IVA compresa** (di cui euro 227.661.218,59 - IVA compresa - per lavori, comprensivi degli oneri della sicurezza), come da allegato al progetto;

2) di prendere atto che:

- i documenti che verranno allegati all'istanza di finanziamento, sono i seguenti:
 - RE1 _ All_1_ *Fascicolo intervento*;
 - RE1 _ All_2_ *Deliberazione* di cui all'oggetto;
 - RE1 _ All_3_ *PUMS*;
 - RE1 _ All_4_ *PUMS-Coerenza – Relazione di coerenza*;
 - RE1 _ All_5_ *Attuazione*;
 - RE1 _ All_6_ *Progetto di Fattibilità tecnica ed economica* (di cui al punto 1_a sopra indicato);
 - RE1 _ All_7_ *Giustificazione trasportistica* (di cui al punto b_ sopra indicato);
 - RE1 _ All_8_ *ABC* (di cui al punto b_ sopra indicato);
 - RE1 _ All_9a_ *NM1* (di cui al punto b_ sopra indicato);
 - RE1 _ All_9b_ *NM2* (di cui al punto b_ sopra indicato);
 - RE1 _ All_9c_ *NM3* (di cui al punto b_ sopra indicato);
 - RE1 _ All_10_ *Tabelle* (di cui al punto b_ sopra indicato);
 - RE1 _ All_11_ *Copertura CE* (di cui al punto b_ sopra indicato);
- della relazione tecnica (**Allegato A**) - conservata al PG n. 2021/5023 - del Dirigente del Servizio progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture;
- il progetto di fattibilità tecnica ed economica illustrato in narrativa:
 - è stato redatto nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 23 del D. Lgs. 50/2016 s.m.i.;
 - è in linea con le linee programmatiche di mandato 2019-2024 e con il Documento Unico di Programmazione D.U.P. (Annualità 2020);
 - risponde ai requisiti richiesti per la partecipazione al finanziamento Ministeriale, giusto Decreto 766 del 04/02/2020, successivamente aggiornato;
 - è stato attribuito all'intervento di cui all'oggetto, il seguente Codice Unico di Progetto (C.U.P.) n. J81D21000010001;
 - non è previsto nel Programma Triennale dei Lavori pubblici 2020-2021 e nel Bilancio di Previsione del Comune di Reggio Emilia – Annualità 2020;
- l'intervento oggetto di finanziamento prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2022;

- i costi di esercizio saranno interamente coperti dai ricavi tariffari e dalla riorganizzazione dei servizi come da simulazione nel dettaglio previsto dall'elaborato di progetto;
- il finanziamento ministeriale coprirà l'intero importo progettuale di cui all'oggetto;
- come si evince dalla Relazione tecnica sopra richiamata (**Allegato A**), a seguito del riconoscimento al Comune di Reggio Emilia del finanziamento ministeriale; lo stesso si impegna a rispettare la tempistica di cui al cronoprogramma allegato alla documentazione progettuale (in estrema sintesi: completamento della progettazione entro il 2022 e lavori dal 2023 al 2026);

3) di dare mandato al Dirigente del Servizio Progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture:

- di inoltrare l'istanza di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente alla proposta progettuale avente per oggetto "Linea tranviaria di Reggio Emilia: Mancasale – stazione Mediopadana – Rivalta", secondo le modalità evidenziate in premessa e indicate nell'Addendum allegato all'Avviso Pubblico;
- di compiere le azioni e gli atti necessari per garantire la partecipazione del Comune di Reggio Emilia, al Fondo per "il rilancio degli investimenti delle Amministrazioni Centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese" - destinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti agli interventi nel settore del Trasporto Rapido di Massa (TRM) ad impianti fissi – e di garantire lo sviluppo delle fasi conseguenti;

4) di dare atto che:

- il Responsabile Unico del Procedimento del progetto "Linea tranviaria di Reggio Emilia: Mancasale – stazione Mediopadana – Rivalta" viene individuato nel Dirigente del Servizio Progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture, Ing. David Zilioli;
- l'attuazione dell'intervento e l'inserimento dello stesso negli strumenti di Programmazione economico-finanziaria dell'Ente, per il triennio 2020-2022, è subordinata all'ottenimento del finanziamento in argomento;

Inoltre,

LA GIUNTA COMUNALE

Ritenuto che ricorrono particolari motivi di urgenza

Visto l'art 134 comma 4 del D. Lgs. 267/2000;

Con voti unanimi, palesemente espressi

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs 18.08.2000 n. 267, al fine di poter trasmettere l'istanza di finanziamento al Ministero entro la scadenza del 15/01/2021 prevista dall'avviso citato in premessa.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

VECCHI Luca

IL SEGRETARIO GENERALE

GANDELLINI Dr. Stefano