



CITTA' DI REGGIO CALABRIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 141 DEL 28 AGOSTO 2015

**OGGETTO: PIANIFICAZIONE DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA'
- LINEE GUIDA E ATTO DI INDIRIZZO**

L'anno **duemilaquindici** il giorno **ventotto** del mese di **agosto**, alle ore **14,00**, in Reggio Calabria, si è riunita la Giunta Comunale, convocata nei modi di legge, per trattare vari argomenti, compreso quello di cui all'oggetto.

Presiede l'Avv. **Giuseppe Falcomatà** nella sua qualità di Sindaco.

COGNOME E NOME	PRESENTE	ASSENTE
FALCOMATA' GIUSEPPE - SINDACO	SI	
ANGHELONE SAVERIO - VICE SINDACO	SI	
NERI ARMANDO	SI	
NETO MATTIA FORTUNATA	SI	
ZIMBALATTI ANTONINO	SI	
NARDI ROSANNA MARIA PATRIZIA		SI
MARINO GIUSEPPE	SI	
MARCIANO' ANGELA		SI
QUATTRONE AGATA		SI
MURACA GIOVANNI	SI	

Assiste il Vice Segretario Generale Avv. **Demetrio Barreca**, incaricato della redazione del verbale.

Constatato che i presenti integrano il numero legale richiesto per la valida costituzione della seduta, il vice Sindaco dichiara aperta la seduta stessa ed invita a discutere e deliberare sull'oggetto sopra indicato.

LA GIUNTA COMUNALE

Su proposta dell'Assessore preposto al Settore Trasporti ing. Agata Quattrone

Premesso che:

La Regione Calabria nel 2009 con delibera di Giunta regionale aveva delineato e finanziato, nel quadro di un percorso di intesa con tutte le città capoluogo calabresi, lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile. Per Reggio Calabria la Regione promuoveva una proposta progettuale che ridisegnasse la mobilità cittadina e collegasse con una metropolitana leggera tutti i principali poli attrattori di domanda della città in un'ottica di sistema. Mentre le Amministrazioni di Catanzaro e Cosenza, d'intesa con la Regione, portano avanti interventi per ridisegnare complessivamente le loro città, l'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria nel 2009, senza avere completato e approvato il Piano Strutturale e il Piano Urbano della Mobilità, e quindi senza una visione di sistema della città in accordo con le indicazioni europee, decide di promuovere una lista di interventi tra loro sconnessi, che comprano una richiesta di proroga per l'amministrazione comunale.

- Con delibera di Giunta comunale n.483 del 09/11/2009 viene approvato un *Piano Strategico ed Operativo* per la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile e la stipula dell'accordo di programma con la Regione Calabria (*Accordo di Programma Quadro Rafforzato - Sistema delle Infrastrutture di Trasporto – Fondo di sviluppo e coesione 2007-2013*) operando parallelamente agli studi che si procedono per la redazione del Piano Urbano della Mobilità.
- Con delibera di Giunta comunale n. 15 del 26/01/2009 viene avviato il procedimento di realizzazione del *Piano Urbano della Mobilità*.
- Con determina dir. n. 1257 del 25/05/2010 veniva aggiudicata la gara per l'affidamento del servizio di redazione del *Piano Urbano della Mobilità* alla società IT Ingegneria srl. E' stata esperita la gara per la redazione del PUM (det. 1692 del 15.07.2009) con procedura aperta ai sensi dell'art. 55 del D.L. 163/2006, la cui dinamica è articolata in quattro fasi operative (A,B,C e D). La predetta procedura ha esitato quale società affidataria la I.T. Ingegneria, giusto contratto sottoscritto in data 11.11.2010.
- Con delibera CIPE n° 62 del 2011 (Piano Nazionale per il Sud) veniva finanziata la realizzazione della "*Metropolitana di Reggio Calabria*" (nel seguito anche "Macrointervento") definendone il costo e attribuendo una copertura di 124 Milioni di euro a valere sulla dotazione finanziaria 2007-2013 dei Fondi Strutturali. L'impegno dell'Amministrazione era quello di completare la Metropolitana entro il 2015.
- Con delibera n.185 del 26/08/2011 veniva approvata la "*fase A*" (*Analisi dello stato di fatto*) del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Reggio Calabria. Con tale delibera veniva altresì istituito un Comitato Tecnico composto da dirigenti/funzionari del Settore Urbanistica, Programmazione LL.PP., U.T.T. ed ATAM per il prosieguo delle fasi B e C.
- Con delibera n.18 del 10/02/2012 veniva approvata la "*fase B*" (*Scenario zero*) del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Reggio Calabria.
- Con delibera di Giunta comunale n°151 del 23.05.2012 è stato approvato lo "*Studio di fattibilità di un sistema di mobilità sostenibile*" che mutava alcuni interventi che integravano e/o sostituivano

quelli già previsti nell'originario *Piano Strategico ed Operativo* approvato con la succitata delibera di Giunta Comunale n. 483 del 09.11.2009.

- Con delibera di Giunta comunale n. 263 del 07.09.2012 veniva approvato un documento di indirizzo impropriamente denominato "*Piano di Mobilità Sostenibile*". In esso, trovavano evidenza una lista di n. 13 sub-interventi per l'implementazione del sistema di mobilità cittadina ed il potenziamento delle infrastrutture stradali (per un costo complessivo stimato in 124 Milioni di euro) ma che non prevedevano la realizzazione della "*Metropolitana di Reggio Calabria*".

Considerato altresì che successivamente all'approvazione della richiamata deliberazione n. 263/2012 avrebbe dovuto avviarsi la Fase C del PUM che, come indicato nella richiesta di proroga della I.T. n°39490 del 07.11.2012, sarebbe andata a scadere, secondo il disciplinare, il 08.11.2012 (ovvero sessanta giorni dalla deliberazione 263/2012).

Tenuto conto che, invece di portare a realizzazione la "*Metropolitana di Reggio Calabria*", le Amministrazioni Comunali succedutesi dal 2011 al 2012 hanno promosso una lista di n.13 sub-interventi eterogenei, solo parzialmente in linea con l'obiettivo della delibera 62/2011 CIPE.

Atteso che il *Nucleo Regionale Valutazione e Verifica Investimenti Pubblici* nella valutazione preliminare del Macrointervento (Relazione - Allegato A) ha rilevato:

- la mancanza di una visione strategica di sistema e l'assenza di un quadro pianificatorio consolidato (non essendo stati né completati né approvati gli strumenti di piano);
- che gli atti trasmessi dal Comune tra il 2011 e il 2012 (strumenti di pianificazione parziali e studi di fattibilità di alcuni sub-interventi) risultano in parte in contraddizione;
- la necessità di effettuare una serie di "azioni correttive ed integrazioni informative/documentali" sia sul piano dello stato di attuazione degli strumenti di pianificazione strategica che del livello progettuale richiesto per i sub-interventi risultato carente riguardo diversi aspetti (analisi della domanda, integrazione modale e tariffaria, sostenibilità ambientale e gestionale, ecc.);

Ritenuto di poter condividere in toto le valutazioni del Nucleo Regionale;

Considerato che:

- si sono accumulati ritardi e per i sub-interventi programmati non sono state ottenute le OGV - Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti entro il 31/12/2014, il CIPE ha sottratto alle disponibilità della Regione il 15% del valore originario del finanziamento.
- se non si otterranno le OGV entro il 31/12/2015 le risorse verranno definitivamente revocate;
- a novembre 2014, ad un incontro in merito allo stato attuativo del Macrointervento tra i rappresentanti dei Dipartimenti Regionali con competenze in materia di FSC 2007-2013 (Ing. Luigi Zinno, Ing. Marco Merante, dott.ssa Silvia Rhodio) ed il Comune di Reggio Calabria (rappresentato dal RUP Arch. M. Cammera), il Comune ha convenuto e confermato che dei n. 13 sub_interventi, con livello di criticità ed avanzamento progettuale differenziato, erano concretamente appaltabili entro il 31/12/2015 soltanto n.6 sub-interventi per un totale di 41,35 Milioni di euro • (verbale - Allegato B);
- con Deliberazione n. 68 del 20/03/2015 la Regione ha pertanto chiesto al CIPE di rimodulare le somme (per un totale di 78.64 Milioni di euro) relative ai sub-interventi per i quali il grado di indeterminazione del quadro pianificatorio di riferimento, unito al livello di arretratezza progettuale, non consentono di formulare previsioni attendibili in ordine al conseguimento OGV entro il 31/12/2015.

- ad oggi, alla fine del ciclo di programmazione 2007-13, il non aver consolidato le basi di pianificazione e progettazione e giustificato la sostenibilità tecnica ed economica del Macrointervento in modo coerente, mette a rischio il finanziamento.
- è pertanto urgente arrivare a consolidare il quadro pianificatorio e completare la progettazione necessaria all'ottenimento delle OGV e alla realizzazione della "Metropolitana di Reggio Calabria";

Preso atto altresì che per taluni sub-interventi la Regione ha trasmesso delle somme in anticipazione, in particolare, per il sub-intervento "Parcheggio Palazzo di Giustizia" le somme incassate e affluite nel sottoconto vincolato V3 sono state € 5.200.000,00 e per il sub-intervento "Bretelle torrente Sant'Agata II e III lotto" le somme incassate e affluite nel sottoconto vincolato V3 sono state € 1.650.000,00;

Considerato che:

- il *Piano Urbano del Traffico* (anche abbreviato come PUT), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada (D.Lgs 285/92), è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è lo strumento cui compete, nel breve periodo (in un orizzonte temporale di due anni), la programmazione delle strategie e delle azioni nel campo della mobilità per il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. E' articolato in tre livelli di progettazione: Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), Piani Particolareggiati, Piani Esecutivi.
- in passato, oltre dieci anni fa, l'Amministrazione aveva conferito l'incarico esterno per la redazione del PUT e a seguito di tale incarico l'elaborato di Piano redatto dai progettisti incaricati non è mai stato adottato;
- il *Piano Urbano della Mobilità* (PUM) è uno strumento volontario, tuttavia, la sua evoluzione in *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* è riconosciuta dalla Commissione Europea quale strumento strategico per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile ed è condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari (ad es. al Programma Operativo Nazionale per le Città Metropolitane - PON Metro);
- la Commissione Europea, nel 2013, nell'ambito del progetto *ELTISplus* sotto il programma *Intelligent Energy Europe*, ha elaborato le Linee guida per l'elaborazione del PUMS (*SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan*);

Considerato che l'Amministrazione Comunale:

- intende dotare la città di un moderno sistema di trasporto collettivo a forte impatto intergenerazionale che possa colmare il più grande limite della città stessa: l'assenza di un'opzione di mobilità sostenibile ed inclusiva, garantendo il diritto alla mobilità in tutta l'area metropolitana;
- che a tal fine è obbligata a procedere all'adozione degli strumenti di pianificazione di settore nei tempi scanditi dalla Delibera CIPE 62/2011 e pertanto a:
 - redigere ed adottare il Piano Urbano del Traffico, anche sulla base dei documenti di Piano in corso, atteso che il Piano non adottato richiede ampia rivisitazione e aggiornamento per il recepimento delle innovazioni intercorse dalla data di redazione e per gli indirizzi strategici dell'attuale Amministrazione. Attività questa improcrastinabile ai sensi del D.Lgs 285/92.
 - completare il processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità, ritenendo, altresì, necessaria l'evoluzione dello stesso in un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) come indicato dalla Commissione Europea nei suoi ultimi indirizzi strategici;

- che l'Amministrazione Comunale ha definito gli indirizzi strategici per la redazione degli strumenti di piano nel settore mobilità che guideranno l'adozione del PUT e del PUMS;
- che, secondo quanto atteso dall'Amministrazione il completamento del PUMS dovrà essere realizzato in accordo con le Linee Guida SUMP della Commissione Europea e la normativa di riferimento nazionale e regionale, la IT Ingegneria srl si è impegnata ad aggiornare lo *Scenario Zero (fase B)* e completare i documenti di piano, di cui alle *fasi C e D*, secondo le linee di indirizzo dell'Amministrazione in carica, tenendo conto delle innovazioni intervenute, sia dal punto di vista normativo-regolamentare, che dal punto di vista urbanistico e programmatico e ad assumere ogni azione utile in tal senso (verbale - Allegato C);
- che la redazione del PUT può essere attuato con risorse interne all'Ufficio Tecnico del Traffico, coadiuvata da una figura di elevata competenza tecnico scientifica specialistica ed esperienza nel settore della pianificazione del traffico urbano;

Considerato altresì che:

- Reggio, nel suo ruolo di servizio in qualità di Comune capoluogo deve poter garantire a tutti i Comuni della Città Metropolitana (da Rosarno a Monasterace) un sistema di trasporto collettivo elemento *core* di un sistema integrato che connetta i Comuni fra loro, le reti portanti di trasporto (pedonale, ciclabile, stradale e ferroviaria) e i nodi di scambio (Stazioni ferroviarie, Porto, Aeroporto), le cui caratteristiche dovranno essere compatibili con il tessuto urbano in cui si inserisce sia per qualità che capacità di integrazione nel contesto e con i livelli di domanda potenziale, garantendo l'accessibilità dei cittadini di tutta la provincia ai propri servizi (Ospedali, Tribunali, Università ecc.);
- è l'integrazione dei trasporti che determina la qualità della mobilità di una città e può determinare, accompagnata ad un necessario salto tecnologico, il reale sviluppo economico e l'accrescimento di competitività di un territorio;
- l'Amministrazione si impegna a gestire, con un nuovo approccio rispetto al passato, in modo sistemico e coordinato la mobilità urbana, promuovendo la mobilità dolce, riorganizzando la gestione della domanda di mobilità in maniera efficace, potenziando il trasporto collettivo, conciliando la mobilità privata urbana con la mobilità dolce (attraverso iniziative di pedonalizzazione, traffic calming e la diffusione di piattaforme abilitanti e infomobilità per tutti), migliorando l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico e dei sistemi di sosta e parcheggio, incentivando la mobilità condivisa ed elettrica;
- l'azione integrata di interventi promossa dall'Amministrazione mira fundamentalmente a fare ordine nel quadro pianificatorio ad oggi non completo e confuso ed a creare un'inversione di tendenza, attivando una politica dei trasporti finora inesistente, improntata alla sostenibilità economica, ambientale e sociale;
- l'Amministrazione Comunale ha completato la fase di redazione dell'Idea Progetto del sistema di trasporto collettivo elemento *core* dell'azione integrata, denominato *MMS – Metropolitan Mobility System*, che ha individuato obiettivi generali e specifici da perseguire, analisi del contesto territoriale e del sistema dei trasporti (offerta attuale e domanda potenziale), caratteristiche di massima dell'opera, definizione del set di tecnologie adottabili per singola linea (Idea Progetto – Allegato D);

Richiamate, altresì, le linee programmatiche di questa Amministrazione illustrate dal Sindaco al Consiglio Comunale nella seduta del 24 novembre 2014;

Dato atto che sulla presente proposta di deliberazione non occorre il parere di regolarità tecnica e quello contabile, trattandosi di atto di mero indirizzo;

Con voti unanimi espressi nei modi e termini di legge,

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in premessa che qui si intendono integralmente richiamate:

Di approvare l'idea progetto dell'intervento portante dell'azione integrata denominato *MMS – Metropolitan Mobility System*.

Di dare mandato al competente dirigente di settore di avviare nel più breve tempo possibile:

- la redazione del PUMS, predisponendo a tal fine tutti gli atti necessari per il completamento delle attività da parte della società aggiudicataria dell'incarico;
- la redazione del PUT, predisponendo a tal fine tutti gli atti necessari affinché sia attuato con risorse interne all'Ufficio Tecnico del Traffico, coadiuvato da figura di elevata competenza tecnico scientifica specialistica ed esperienza nel settore della pianificazione del traffico urbano;
- la redazione di uno studio per verificare la fattibilità tecnica economica e finanziaria dell'opera MMS con i metodi propri dell'ingegneria dei trasporti, predisponendo a tal fine gli atti necessari alla selezione di un Advisor di alto profilo con comprovata esperienza nel settore della progettazione di sistemi di trasporto collettivo.

Di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, stante l'urgenza dei successivi adempimenti.

Letto, approvato e sottoscritto

IL SINDACO

Avv. Giuseppe Falcomatà

G. Falcomatà

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Giovanna A. Acquaviva

G. Acquaviva

<p>PARERE FAVOREVOLE In ordine alla regolarità tecnica (Art.49 del T.U. 18/8/2000, n.267)</p> <p>IL DIRIGENTE DEL SETTORE</p> <p>_____</p>	<p>PARERE FAVOREVOLE In ordine alla regolarità contabile (Art.49 del T.U. 18/8/2000, n.267)</p> <p>IL DIRIGENTE DEL SETTORE</p> <p>_____</p>
--	--

N. 5371 Reg

Il sottoscritto messo comunale dichiara che copia della presente deliberazione viene affissa all'Albo Pretorio l' **01.09.2015** e vi rimarrà in pubblicazione per quindici giorni consecutivi.

Reggio Calabria, li **01.09.2015**

Il Messo Comunale
ETO ALAMPI

Il sottoscritto Segretario Generale, vista l'attestazione del messo comunale, certifica che la deliberazione di cui sopra è stata affissa all'Albo Pretorio di questo Comune l' **01.09.2015** e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi, dall' **01.09.2015** al **16.09.2015**, ai sensi dell'art. 124, comma 1° del T.U. 18/8/2000, n. 267.

Reggio Calabria, li **01.09.2015**

Il Segretario Generale
ETO ACQUAVIVA

La presente deliberazione, in pubblicazione dall' **01.09.2015**, è divenuta esecutiva per effetto dell'art.134 Comma 4° del T.U. 18/08/2000, n.267, essendo stata dichiarata, con voti unanimi, immediatamente eseguibile.

Reggio Calabria, li **01.09.2015**

Il Segretario Generale
ETO ACQUAVIVA