



COMUNE DI MODENA

N. 757/2019 Registro Deliberazioni di Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE SEDUTA DEL 17/12/2019

L'anno 2019 il giorno 17 del mese di dicembre alle ore 11:05 nella Residenza Comunale di Modena, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei signori:

MUZZARELLI GIAN CARLO	Sindaco	Presente
CAVAZZA GIANPIETRO	Vice-Sindaco	Assente
PINELLI ROBERTA		Presente
VANDELLI ANNA MARIA		Presente
FILIPPI ALESSANDRA		Assente
BARACCHI GRAZIA		Presente
FERRARI DEBORA		Presente
BOSI ANDREA		Presente
FERRARI LUDOVICA CARLA		Presente
BORTOLAMASI ANDREA		Presente

Assenti Giustificati: Cavazza e Filippi.

Assiste il Segretario Generale DI MATTEO MARIA.

Il Presidente pone in trattazione il seguente

OGGETTO n. 757

PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI MODENA (MO) E FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIU' GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITA' SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA. APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso:

- che la sicurezza sulla infrastruttura ferroviaria è compito primario di Ferrovie Emilia-Romagna (FER), che ha ottenuto il rilascio della Autorizzazione di Sicurezza da parte dell'A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) ed opera per garantire una ferrovia sempre più affidabile e sicura, con una maggiore capacità ed efficienza nella logica del miglioramento continuo rispetto al passato;
- che, per questo, nell'ambito del potenziamento della rete ferroviaria regionale dell'Emilia-Romagna, FER sta pianificando le dismissioni dei passaggi a livello presenti sulle linee di competenza, avendo valutato nel proprio documento di valutazione del rischio un fattore predominante di possibile causa di incidenti, prevalentemente a causa dal mancato rispetto del Codice della strada da parte degli automobilisti, che abbattano le barriere invadendo la sede ferroviaria in concomitanza con l'arrivo dei treni, e anche degli attraversamenti abusivi che si possono verificare quando, nonostante le barriere chiuse, pedoni e ciclisti oltrepassano le protezioni ed attraversano la linea ferroviaria;
- che, come stabilito nelle note dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (A.N.S.F.) 7867/2017 e 10017/2018 "Obiettivi ed aree di Criticità in materia di sicurezza Ferroviaria", restano confermati gli obiettivi di tendere a valori nulli di incidentalità passando attraverso il costante miglioramento del livello di sicurezza ferroviaria;
- che, pertanto, uno dei fattori di miglioramento della sicurezza resta quello di mitigare i rischi derivanti dall'attività di terzi, fra cui l'interferenza fra la viabilità stradale e la rete ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello;
- che la soppressione dei passaggi a livello andrà, a regime, anche ad ottimizzare decisamente l'esercizio ferroviario sia in termini di velocizzazione della linea che di miglioramento della regolarità;
- che nel rapporto annuale 2017 sulla sicurezza delle Ferrovie, A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) ha riportato come, nell'ambito del progetto "Soppressione dei passaggi a livello sia pubblici che in consegna a privati" messo in atto sulla Rete ferroviaria Italiana (RFI), *"alla riduzione occorsa di circa il 28% delle unità, è corrisposta una riduzione di circa il 42% degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello;*

Dato atto:

- che la soppressione dei passaggi a livello non può che avvenire mediante un procedimento concordato con gli Enti territoriali interessati, in primo luogo le Amministrazioni comunali, con le quali è necessario condividere le opportune soluzioni sostitutive/compensative da attuare in funzione della modificando viabilità;
- che, a fronte di quanto sopra, Ferrovie Emilia-Romagna (FER) Srl ha avviato un dialogo costruttivo con i Comuni interessati al fine di individuare eventuali passaggi a livello (PL) che possono essere soppressi;

Considerato:

- che la previsione della soppressione di passaggi a livello distribuiti sul territorio comporta la necessità di mitigare, in una visione integrata delle modalità di trasporto, l'impatto conseguente sulla redistribuzione dei flussi veicolari sul sistema complessivo della rete viaria costituita da strade comunali e vicinali, anche prevedendo interventi compensativi finalizzati a garantire adeguati livelli di accessibilità alle varie parti del territorio coinvolto;

- che tali interventi sono anche da ritenere come un'opportunità per riqualificare le reti stradali interferite, in quanto gli stessi, se accompagnati da adeguate azioni di mitigazione, consentono di ottimizzare la percorribilità dei tratti stradali coinvolti coniugando l'incremento della sicurezza degli utenti con il miglioramento del contesto ambientale ed abitativo delle aree interessate;

Considerato inoltre:

- che sul solo territorio del Comune di Modena, sui primi due Km della linea ferroviaria Modena-Sassuolo sono presenti ben 8 (otto) passaggi a livello pubblici, alcuni a distanza inferiore ai cento metri;

- che l'Amministrazione comunale di Modena ha richiesto a FER Srl di individuare soluzioni che rendano compatibile l'eliminazione degli attraversamenti della linea ferroviaria da parte della viabilità locale con il mantenimento del livello di servizio della viabilità stessa;

- che, pertanto, FER e Regione hanno avviato un dialogo costruttivo con il Comune di Modena al fine di individuare eventuali passaggi a livello che possono essere soppressi, inclusa la verifica dei possibili scenari per la soluzione o mitigazione delle criticità; ed è stato inoltre condiviso l'obiettivo di razionalizzare le località di servizio ferroviarie al fine di favorire la velocizzazione della linea e migliorare l'esercizio in termini di regolarità ed efficienza;

- che FER ha presentato all'Amministrazione Comunale varie soluzioni tecniche volte alla chiusura dei passaggi a livello della linea Modena-Sassuolo presenti in ambito urbano a Modena;

- che, a seguito delle valutazioni svolte, gli Enti sottoscrittori del presente accordo condividono di procedere progressivamente alla soppressione definitiva di passaggi a livello presenti sul territorio, con contestuale realizzazione delle necessarie opere compensative sulla viabilità, finalizzate a migliorare l'accessibilità alle varie zone e a migliorare la percorribilità in sicurezza dei tratti stradali coinvolti;

Valutato che, a seguito di tali attività sopracitate, si è convenuto sull'ipotesi di predisporre un Protocollo d'Intesa tra il Comune di Modena e Ferrovie Emilia-Romagna srl;

Visto che il protocollo di intesa, denominato: "Protocollo d'Intesa tra Comune di Modena (MO) e Ferrovie Emilia Romagna s.r.l. per la realizzazione di interventi infrastrutturali, volti alla razionalizzazione e al miglioramento delle condizioni di sicurezza di punti di interferenza fra la viabilità stradale e la rete ferroviaria regionale Modena-Sassuolo, presenti sul territorio comunale di Modena, nel quadro più generale di analisi dello sviluppo della linea come asse strategico della mobilità su ferro della provincia di Modena", allegato e parte integrante e sostanziale del presente atto, è stato condiviso ed ha il fine di definire gli impegni reciproci fra le Parti in merito alla realizzazione di interventi infrastrutturali, volti alla razionalizzazione e al miglioramento delle condizioni di sicurezza di punti di interferenza, fra la viabilità stradale e la rete ferroviaria regionale Modena-Sassuolo, presente sul territorio comunale di Modena;

Ritenuto pertanto, prima della sua sottoscrizione, di doverlo approvare;

Su proposta del responsabile del procedimento;

Richiamati:

- l'art. 48 del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;
- la Legge n. 241/90
- il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

Vista la proposta del Funzionario P.O. Responsabile dell'Ufficio Mobilità, Traffico e Urbanizzazioni, ing. Guido Calvarese, in forza della delega di funzioni del Dirigente Responsabile del Settore Pianificazione e Sostenibilità Urbana ing. Maria Sergio, prot. n. 324403 del 04/11/2019;

Visto il parere favorevole del Funzionario P.O. Responsabile dell'Ufficio Mobilità, Traffico e Urbanizzazioni, ing. Guido Calvarese, espresso in ordine alla regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Acquisito il visto di congruità della Dirigente del Settore Pianificazione e Sostenibilità urbana, ing. Maria Sergio, ai sensi degli artt. 24 e 25 del Regolamento di Organizzazione dell'Ente;

Visto il parere favorevole del Ragioniere Capo, dott.ssa Stefania Storti, espresso in merito alla regolarità contabile ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL.;

Ad unanimità di voti espressi in forma palese;

D e l i b e r a

per le motivazioni citate in premessa e qui integralmente richiamate:

1. di approvare il protocollo di intesa, allegato e parte integrante e sostanziale del presente atto, avente ad oggetto: "Protocollo d' Intesa tra Comune di Modena (MO) e Ferrovie Emilia Romagna s.r.l. per la realizzazione di interventi infrastrutturali, volti alla razionalizzazione e al miglioramento delle condizioni di sicurezza di punti di interferenza fra la viabilità' stradale e la rete ferroviaria regionale Modena-Sassuolo, presenti sul territorio comunale di Modena, nel quadro più generale di analisi dello sviluppo della linea come asse strategico della mobilità' su ferro della provincia di Modena", finalizzato all'individuazione di soluzioni adeguate a migliorare le condizioni di sicurezza della linea ferroviaria, minimizzare le interferenze con gli altri sistemi della mobilità urbana e aumentare le potenzialità della linea, nella prospettiva di realizzare un asse strategico della mobilità su ferro nella provincia, in coerenza con il quadro normativo e di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale.

2. di dare mandato al Sindaco del Comune di Modena o suo delegato a sottoscrivere l'Accordo di cui trattasi, prevedendo contestualmente che lo stesso possa apportare modifiche non sostanziali in sede di stipula;

3. di prevedere, ai sensi del comma 2 bis dell'art. 15 della L.241/90, che i firmatari delegati dalle Parti sigleranno il Protocollo con firma digitale, con firma elettronica avanzata ovvero con altra firma elettronica qualificata, a pena di nullità dello stesso;

4. di dare atto, infine, che si darà corso agli obblighi di pubblicazione previsti dal D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni”.

Inoltre

LA GIUNTA COMUNALE

Ritenuto che ricorrano particolari motivi di urgenza;

Visto l'art. 134 c. 4 del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL.;

Ad unanimità di voti espressi in forma palese;

D e l i b e r a

Di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.

Letto, approvato e sottoscritto con firma digitale:

Il Sindaco
MUZZARELLI GIAN CARLO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA

PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

COMUNE DI MODENA (MO) e FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L.

PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIU' GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITA' SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA

In data _____, tra

COMUNE DI MODENA (MO), di seguito denominato anche "Comune", con sede in _____, codice fiscale _____, rappresentato nel presente atto da _____, nella sua qualità di _____

e

FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. di seguito denominata anche "FER", con sede in Ferrara (FE) Via Foro Boario 27, codice fiscale e P.IVA 02080471200, rappresentata nel presente atto da Stefano Masola (MSLSFN59S27G3370), nella sua qualità di Direttore Generale.

Oggetto e obiettivi generali del presente accordo

premesso che:

- a) L'accordo ha ad oggetto la linea ferroviaria Modena-Sassuolo che collega alcuni comuni della Provincia di Modena, connettendo grandi aree produttive come Sassuolo e Modena nonché sedi di servizi di rilievo provinciale come il Policlinico, il Polo universitario di Modena e l'ospedale di Baggiovara;
- b) la linea presenta attualmente diverse fermate nel comune capoluogo e nei comuni di Formigine, Fiorano e Sassuolo, ed è possibile esplorare ulteriori collegamenti diretti con l'area Nord della provincia, tra questi il territorio di Carpi;
- c) la linea rappresenta pertanto un'opportunità per la mobilità su ferro che, debitamente potenziata in relazione a collegamenti e fermate, potrebbe connotarsi come asse di grande rilievo nell'ambito della mobilità provinciale con importanti potenzialità di trasporto metropolitano e suburbano;

pertanto:

gli obiettivi generali attengono all'individuazione di soluzioni adeguate a migliorare le condizioni di sicurezza della linea ferroviaria, minimizzare le interferenze con gli altri

sistemi della mobilità urbana e aumentare le potenzialità della linea, nella prospettiva di realizzare un asse strategico della mobilità su ferro nella provincia, in coerenza con il quadro normativo e di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale.

Obiettivi specifici di breve/medio termine

Premesso che:

- a) FER Ferrovie Emilia-Romagna, in qualità di Gestore Infrastruttura della rete ferroviaria regionale di competenza della Regione ER, ha in programma di perseguire gli obiettivi prescritti nella Legge Regionale Emilia-Romagna n. 30 del 1998, quali a titolo esemplificativo:
 - Incentivare la razionale organizzazione della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza ed il miglioramento della qualità delle proprie reti;
 - garantire economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed efficacia nella gestione delle reti;
 - migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, oltreché con i sistemi di mobilità urbana e locale e con i sistemi di trasporto aereo e marittimo;
- a) La sicurezza sulla infrastruttura ferroviaria è compito primario di FER, che ha ottenuto il rilascio della Autorizzazione di Sicurezza da parte dell'A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) ed opera per garantire una ferrovia sempre più affidabile e sicura, con una maggiore capacità ed efficienza nella logica del miglioramento continuo rispetto al passato;
- b) Per questo, nell'ambito del potenziamento della rete ferroviaria regionale dell'Emilia Romagna, FER sta pianificando le dismissioni dei passaggi a livello presenti sulle linee di competenza, avendo valutato nel proprio documento di valutazione del rischio un fattore predominante di possibile causa di incidenti, prevalentemente a causa dal mancato rispetto del Codice della strada da parte degli automobilisti, che abbattano le barriere invadendo la sede ferroviaria in concomitanza con l'arrivo dei treni, e anche degli attraversamenti abusivi che si possono verificare quando, nonostante le barriere chiuse, pedoni e ciclisti oltrepassano le protezioni ed attraversano la linea ferroviaria;
- c) Infatti, come stabilito nelle note di ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) 7867/2017 e 10017/2018 "Obiettivi ed aree di Criticità in materia di sicurezza Ferroviaria" restano confermati gli obiettivi di tendere a valori nulli di incidentalità passando attraverso il costante miglioramento del livello di sicurezza ferroviaria
- d) Pertanto, uno dei fattori di miglioramento della sicurezza resta quello di mitigare i rischi derivanti dall'attività di terzi, fra cui l'interferenza fra la viabilità stradale e la rete ferroviaria in corrispondenza dei Passaggi a Livello;

- e) La soppressione dei PL andrà, a regime, anche ad ottimizzare decisamente l'esercizio ferroviario sia in termini di velocizzazione della linea che di miglioramento della regolarità.

Rappresentato che:

- f) Nel rapporto annuale 2017 sulla sicurezza delle Ferrovie, A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) ha riportato come, nell'ambito del progetto "Soppressione PL sia pubblici che in consegna a privati" messo in atto sulla rete RFI, *"alla riduzione occorsa di circa il 28% delle unità, è corrisposta una riduzione di circa il 42% degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei PL"*;
- g) Nel medesimo documento A.N.S.F., pur evidenziando *"comunque che la gran parte degli incidenti ai passaggi a livello sono legati a infrazioni del codice della strada o comunque a indebiti comportamenti degli utenti della strada"*, prescrive che *"analoghi interventi sui PL dovranno essere adottati sulle Reti Regionali Interconnesse [quali la linea Modena-Sassuolo], vista la densità degli attraversamenti presenti"*;
- h) In una nota RU 005190 del 17/09/2019, DIGIFEMA (Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha richiamato l'attenzione sul fatto che *"la presenza di un passaggio a livello, laddove non sussistano condizioni ostative alla sua soppressione, rappresenta un elemento di rischio che potrebbe risultare insostenibile, sia per il sistema stradale che ferroviario, e che ciò potrebbe integrare l'ipotesi di reato di cui all'art. 432 c.p. a carico di gestore e proprietario dell'infrastruttura stradale"*

Rappresentato inoltre che:

- i) a seguito dell'incidente ferroviario di Bari del 2016 (che ha causato 23 vittime e decine di feriti), l'ANSF ha imposto l'attrezzaggio di tutte le reti ferroviarie con SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno);
- j) ai fini dell'attrezzaggio SCMT si deve necessariamente procedere anche alla modifica dei sistemi di protezione dei PL, per passare dalla attuale tecnologia UNIFER a quella V300;
- k) detto inderogabile cambiamento comporta inevitabilmente un allungamento dei tempi di chiusura dei PL (in quanto PL distanti meno di 2.000 l'uno dall'altro devono obbligatoriamente essere raggruppati in sistemi a funzionamento concatenato e la chiusura dei PL afferenti allo stesso sistema è contemporanea, con effetto che l'ultimo PL in ordine di marcia del treno si chiuderà insieme al primo incontrato dal treno, ma sarà l'ultimo a riaprirsi);
- l) a fronte di quanto sopra, è sensibilità di FER Srl accettare le richieste formulate dagli Enti territoriali (ed in primis dai Comuni) di cercare di minimizzare i disagi e/o ripercussioni sul traffico stradale, fermo restando che FER Srl ha solo obblighi e responsabilità in materia di sicurezza ferroviaria;

Dato atto che:

- m) La soppressione dei PL non può che avvenire mediante un procedimento concordato con gli Enti territoriali interessati, in primo luogo le Amministrazioni comunali, con le quali è necessario condividere le opportune soluzioni sostitutive/compensative da attuare in funzione della modificando viabilità;
- n) Pertanto, FER ha avviato un dialogo costruttivo con i Comuni interessati al fine di individuare eventuali PL che possono essere soppressi;
- o) La previsione della soppressione di PL distribuiti sul territorio, comporta la necessità di mitigare, in una visione integrata delle modalità di trasporto, l'impatto conseguente sulla redistribuzione dei flussi veicolari sul sistema complessivo della rete viaria costituita da strade comunali e vicinali, anche prevedendo interventi compensativi finalizzati a garantire adeguati livelli di accessibilità alle varie parti del territorio coinvolto;
- p) Gli enti interessati, in generale, considerano tali interventi come un'opportunità per riqualificare le reti stradali interferite, in quanto gli stessi, se accompagnati da adeguate azioni di mitigazione, consentono di ottimizzare la percorribilità dei tratti stradali coinvolti coniugando l'incremento della sicurezza degli utenti con il miglioramento del contesto ambientale ed abitativo delle aree interessate;

Considerato, nella fattispecie, che:

- q) sul solo territorio comunale di Modena, sui primi due Km della linea ferroviaria Modena-Sassuolo sono presenti ben n° 8 PL pubblici, alcuni a distanza inferiore ai cento metri;
- r) l'Amministrazione comunale di Modena ha richiesto a FER Srl di individuare soluzioni che rendano compatibile l'eliminazione degli attraversamenti della linea ferroviaria da parte della viabilità locale con il mantenimento del livello di servizio della viabilità stessa;
- s) pertanto, FER e Regione hanno avviato un dialogo costruttivo con il Comune di Modena al fine di individuare eventuali PL che possono essere soppressi, inclusa la verifica dei possibili scenari per la soluzione o mitigazione delle criticità;
- t) è stato inoltre condiviso l'obiettivo di razionalizzare le località di servizio ferroviarie al fine di favorire la velocizzazione della linea e migliorare l'esercizio in termini di regolarità ed efficienza;

Richiamato inoltre che:

- u) FER ha presentato alla Amministrazione comunale varie soluzioni tecniche volte alla chiusura dei PL della linea Modena-Sassuolo presenti in ambito urbano a Modena;
- v) a seguito delle valutazioni svolte, gli Enti sottoscrittori del presente accordo condividono di procedere progressivamente alla soppressione definitiva di

passaggi a livello presenti sul territorio, con contestuale realizzazione delle necessarie opere compensative sulla viabilità, finalizzate a migliorare l'accessibilità alle varie zone e a migliorare la percorribilità in sicurezza dei tratti stradali coinvolti;

w) le Parti hanno pertanto individuato preliminarmente una soluzione condivisa per la chiusura definitiva, del:

PL n° 13 di Via Panni (progr. km 1+955)

x) detta chiusura è infatti ritenuta strategica al fine della messa in sicurezza della rete ferroviaria presente sul territorio del Comune di Modena;

y) Le Parti hanno altresì convenuto che risulta fondamentale addivenire alla chiusura definitiva anche del PL n°12 di Via Mantegna (progr. Km 1+549), PL n° 2 di Via Morane (progr. km 0+419) e del PL n° 7 di Via Treviso (progr. km 0+712), in merito ai quali, stante la complessità dell'inquadramento urbano, al momento non è stato possibile addivenire ad una intesa compiuta sulle opere da realizzarsi, nonché dei PP.LL. n° 8 di Via Ferrini (progr. km 0+787), n° 9 di Via Vicenza (progr. km 0+841) e n° 10 di Via Verona (progr. km 0+921);

Tutto quanto sopra premesso e considerato, le Parti convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1 - CONFERMA DELLE PREMESSE

Le premesse di cui sopra costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2 - OGGETTO E FINALITA' - OBIETTIVI GENERALI

Il presente accordo è posto a base dell'attività di concertazione per definizione dello scenario di sviluppo, miglioramento e integrazioni della linea in discorso col sistema delle ferrovie regionali.

A questo scopo, sarà promosso uno studio che dovrà vedere il coinvolgimento della Provincia di Modena, di aMo Agenzia per la mobilità di Modena, dei Comuni interessati dall'attuale linea, nonché dei Comuni di Carpi e Soliera, con l'obiettivo di vedere concluso lo studio entro un anno dall'approvazione del presente Accordo.

Parallelamente il Comune di Modena definirà le linee di sviluppo per la costruzione del PUG al fine di costruire previsioni che assicurino la densificazione urbana e l'incremento di servizi di area anche sovracomunale nelle aree che si attestano sulla

linea ferroviaria, provvedendo pertanto alla convocazione di appositi incontri con FER, Provincia di Modena e i comuni interessati, con l'obiettivo di pervenire all'adozione del documento entro la prima metà dell'anno 2021.

1) definizione delle modifiche al vigente strumento urbanistico e:

a) a tal fine il Comune di Modena convocherà appositi incontri con FER, Provincia di Modena e i Comuni interessati

b) lo studio sarà svolto a cura del Comune di Modena nell'ambito della formazione del PUG, dandosi come obiettivo l'adozione primavera 2021

Art. 3 - OGGETTO E FINALITA' - OBIETTIVI DI BREVE/MEDIO PERIODO

Il presente accordo ha inoltre lo scopo di fissare le modalità, le tempistiche e gli oneri a carico delle Parti interessate per la realizzazione degli interventi di seguito elencati, al fine di incrementare le condizioni di sicurezza nonché favorire la velocizzazione del servizio e migliorare la regolarità dell'esercizio ferroviario:

- 1) **chiusura definitiva del P.L. n. 13 di Via Panni** (alla progr. km 1+955 della linea Modena-Sassuolo) tramite:
 - i. realizzazione di sottopasso stradale costituito da una corsia per senso di marcia e comprensivo di pista ciclo-pedonale e riqualificazione della superficie del parcheggio del Parco Amendola SUD tramite posa di materiali drenanti (coerentemente alla soluzione tecnica progettuale già condivisa fra le Parti e indicata nello Studio di prefattibilità redatto da FER e allegato al presente Atto, **ALL. 1**);
- 2) **chiusura definitiva del P.L. n. 12 di Via Mantegna** (alla progr. km 1+549) della linea Modena-Sassuolo) tramite:
 - i. allargamento del sottopasso ciclopedonale già esistente e realizzazione di viabilità carrabile di accesso oppure realizzazione di collegamento su Viale Amendola), nonché razionalizzazione e implementazione dei percorsi pedonali e ciclabili nella zona interessata secondo soluzione tecnica progettuale da definirsi compiutamente fra le Parti come specificato nel seguito del presente atto;
- 3) **chiusura definitiva dei PP.LL. n° 2 di Via Morane** (alla progr. km 0+419 della linea Modena-Sassuolo) **e n° 7 di Via Treviso** (progr. km 0+712 della linea Modena-Sassuolo), tramite:
 - i. realizzazione di sottopasso stradale e relativa viabilità di collegamento (secondo soluzione tecnica progettuale da definirsi compiutamente fra le Parti come specificato nel seguito del presente atto);
- 4) **chiusura definitiva dei PP.LL. n° 8 di Via Ferrini** (progr. km 0+787 della linea Modena-Sassuolo), **n° 9 di Via Vicenza** (progr. km 0+841 della linea Modena-Sassuolo) **e n° 10 di Via Verona** (progr. km 0+921 della linea Modena-Sassuolo), tramite:

- i. realizzazione di eventuali sottopassi pedonali e/o ciclopedonali e relativa viabilità di collegamento (secondo soluzione tecnica progettuale da definirsi compiutamente fra le Parti come specificato nel seguito del presente atto).

Per tutti gli interventi di cui sopra è inoltre da intendersi compreso lo smantellamento del P.L. inclusa la demolizione della pavimentazione viaria, l'adeguamento del complesso di segnalazione ferroviaria e la realizzazione di opere definitive ed invalicabili di inibizione del transito in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario soppresso.

Art. 4 - OBBLIGHI E ONERI TRA LE PARTI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Relativamente a ciascuno dei distinti interventi di cui al precedente art. 2, circa il punto (1) chiusura definitiva del P.L. di Via Panni le Parti si impegnano da subito secondo quanto di seguito elencato.

Relativamente a ciascuno dei distinti interventi di cui al precedente art. 2, rispettivamente punto (2) chiusura definitiva del P.L. di Via Mantegna, punto (3) chiusura definitiva dei PP.LL. di Via Morane e Via Treviso e punto (4) chiusura definitiva dei PP.LL. di Via Ferrini, Via Vicenza e Via Verona, le Parti si impegnano a individuare, entro 6 (sei) mesi dalla data di sottoscrizione del presente Accordo, la tipologia di opere più idonee alla soppressione dei passaggi a livello in questione, fermo restando che già in questa sede le Parti ribadiscono che dette soppressioni rappresentano interventi prioritari per il territorio che coniugano l'incremento della sicurezza degli utenti, ferroviari e stradali, con il miglioramento del contesto ambientale ed abitativo delle aree interessate. A seguito della definizione della soluzione condivisa, le Parti saranno impegnate secondo quanto di seguito elencato.

Impegni del COMUNE:

- a) gestire le comunicazioni ed informazioni alla cittadinanza in merito all'intervento di chiusura definitiva dei PL, tenendo sollevata FER da ogni incombenza in merito;
- b) approvare, preventivamente e per le condizioni e finalità previste dalla normativa vigente, il Progetto di Fattibilità tecnica economica e il Progetto Definitivo, che saranno sviluppati coerentemente alle rispettive soluzioni tecniche progettuali già condivise fra le Parti e indicate negli Studio di prefattibilità;
- c) procedere ad adeguare i propri strumenti urbanistici in relazione alla realizzazione degli interventi;
- d) dare corso agli adempimenti tecnico - amministrativi necessari per l'acquisizione della proprietà o disponibilità delle aree necessarie alla realizzazione degli interventi, i cui costi saranno posti a carico dei Quadri economici degli interventi stessi;
- e) emanare, entro i termini stabiliti al successivo art. 4, le ordinanze di modifica della circolazione stradale e chiusura dei PL;

Impegni di FER:

- f) produrre, direttamente o attraverso soggetti all'uopo incaricati, i Progetti di Fattibilità tecnico economica, Definitivo ed Esecutivo (compreso il Coordinamento della sicurezza in fase di progettazione) delle opere e provvedere alla verifica e validazione di essi secondo quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici;
- g) svolgere il ruolo di Stazione Appaltante, realizzando le opere (direttamente o attraverso le procedure di affidamento in uso presso la società a ditte che non si trovino in alcuna delle condizioni preclusive di cui all'art. 80 del D.lgs. n. 50-2016 e s.m.i. e, più in generale, nel rispetto delle vigenti norme sui lavori pubblici), entro i termini stabiliti al successivo art. 5;
- a) curare la Direzione lavori e il Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, direttamente o mediante uno o più professionisti esterni scelti attraverso le procedure di affidamento in uso presso la società e in possesso dei requisiti di legge;
- b) curare i collaudi, direttamente o mediante uno o più professionisti esterni in possesso dei requisiti di legge;
- c) eventualmente, farsi carico di richiedere all'appaltatore gli interventi per eliminare difetti o carenze rivelatisi nei due anni successivi al collaudo provvisorio fino a collaudo definitivo riconducibili a vizio o difformità dell'opera, ai sensi dell'art. 1667 del C.C.;
- d) eventualmente, farsi carico di richiedere all'appaltatore gli interventi per eliminare gravi difetti o carenze rivelatisi nei dieci anni successivi al collaudo provvisorio riconducibili a rovina o difetti di costruzione dell'opera, ai sensi dell'art. 1669 del C.C.;

FER provvederà inoltre a istruire con la Regione Emilia Romagna apposite istruttorie per:

- e) il reperimento da parte della Regione ER di finanziamenti a copertura delle spese relative alla realizzazione degli interventi (compresi i costi di acquisizione delle aree necessarie) i cui costi sono attualmente stimati in:
 - **indicativi € 4 mln** per l'intervento di soppressione del PL di Via Panni
 - **indicativi € 1,8 mln** per l'intervento di soppressione del PL di Via Mantegna;
 - **almeno € 7,5 mln** per l'intervento di soppressione dei PPLL di Via Morane e Via Treviso
 - **indicativi € 4,5 mln** per l'intervento di soppressione dei PPLL di Ferrini, Via Vicenza e Via Verona
- a) l'approvazione, per quanto di competenza della Regione ER, dei Progetti degli interventi;
- b) su richiesta del Comune, qualora durante l'esecuzione dei lavori sia necessario interrompere il passaggio dei treni sull'area di intervento, per garantire il trasporto pubblico mediante sistema alternativo alla modalità ferroviaria (autobus sostitutivo).

Art. 5 - IMPEGNI DELLE PARTI IN MERITO ALLE TEMPISTICHE

Fatta salva la possibilità di eventuali proroghe e/o riprogrammazioni da concordarsi fra le Parti, si stabilisce quanto segue in riferimento a ciascun distinto intervento di cui all'art. 2.

1. FER S.r.l. presenterà il Progetto di Fattibilità tecnico economica dell'intervento di chiusura definitiva del P.L. di Via Panni entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalla sottoscrizione del presente atto, oppure decorrenti dalla data di condivisione di una soluzione tecnica per quanto riguarda i restanti P.L.;
2. il Comune provvederà ad approvare detto Progetto di Fattibilità entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dalla consegna di cui sopra, previa valutazione positiva dello stesso; in caso contrario il Comune richiederà a FER entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi di apportare le modifiche ritenute necessarie e dalla consegna del progetto adeguato cominceranno a decorrere i suddetti termini per l'approvazione;
3. FER S.r.l. presenterà il Progetto Definitivo entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalla data approvazione di cui sopra;
4. il Comune provvederà ad approvare detto Progetto Definitivo entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dalla consegna di cui sopra, previa valutazione positiva dello stesso; in caso contrario il Comune richiederà a FER entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi di apportare le modifiche ritenute necessarie e dalla consegna del progetto adeguato cominceranno a decorrere i suddetti termini per l'approvazione;
5. FER Srl provvederà alla predisposizione del Progetto Esecutivo e, sulla base di esso, alla indizione di procedura per l'affidamento dei lavori entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalle approvazioni di cui sopra;
ovvero:
FER Srl provvederà alla indizione di procedura per l'affidamento della Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori entro 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi dalle approvazioni di cui sopra.

Le Parti danno atto, sin d'ora, che l'aggiudicazione definitiva della gara, ovvero la stipula del Contratto d'appalto, restano subordinati alla effettiva disponibilità per FER Srl delle risorse economiche necessarie.

Fermo restando quanto sopra, FER Srl provvederà alla realizzazione dell'opera secondo le tempistiche del cronoprogramma di progetto decorrenti dalla data di Consegna dei Lavori.

Le Parti danno atto sin d'ora, che la consegna dei lavori è subordinata ai seguenti adempimenti in capo al Comune, da realizzarsi con tempistiche tali da non compromettere la tempestiva realizzazione dell'opera, cioè indicativamente entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dalla data di aggiudicazione definitiva dell'appalto, ovvero dalla data di approvazione del Progetto Esecutivo da parte di FER:

6. Completamento della procedura (espropriativa o bonaria) per la messa a disposizione di tutte le aree interessate dall'intervento
7. Emanazione della ordinanza di chiusura definitiva del PL, con effetto immediato (nel caso di intervento che preveda la realizzazione di sottopasso in corrispondenza del PL da sopprimere), oppure con effetto posticipato alla ultimazione delle opere (negli altri casi)
8. Eventualmente emanazione di temporanea modifica della viabilità locale onde garantire che la viabilità ordinaria non interessi le aree di cantiere per tutta la durata dello stesso.

Resta stabilito fin d'ora fra le parti che nel caso di mancato rispetto degli impegni assunti dal Comune di cui al presente articolo o, comunque, nel caso di procrastinarsi del termine ultimo stabilito per la emanazione delle ordinanze relative alla chiusura definitiva del passaggio livello, il Comune si farà carico di tutte le spese che saranno sostenute da FER per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria degli impianti ferroviari, tenendo altresì sollevata FER medesima da qualsiasi responsabilità in termini di sicurezza ferroviaria e stradale in corrispondenza dell'attraversamento.

Art. 6 - EVENTUALE AGGIORNAMENTO DEI COSTI DELL'INTERVENTO IN FASE DI PROGETTAZIONE

Qualora, a seguito della redazione e approvazione dei progetti per ciascun distinto intervento, si verificasse un maggiore costo dell'intervento rispetto a quanto stimato dallo studio di prefattibilità, per il finanziamento della quota di spesa in esubero si potrà procedere all'aggiornamento o integrazione del presente accordo al fine di definire le quote di co-finanziamento a carico dei firmatari.

Art. 7 - VARIAZIONI IN CORSO DI ESECUZIONE

Ogni variante in corso d'opera, di natura sostanziale, dovrà essere sottoposta preventivamente alla approvazione del Comune.

In caso di superamento dell'importo del Quadro Economico di Progetto di ciascun intervento distinto si potrà procedere a definire le quote di co-finanziamento a carico dei soggetti firmatari del presente atto, attraverso un accordo integrativo.

Art. 8 - GESTIONE E MANUTENZIONE

Le opere stradali realizzate afferiranno al demanio del Comune, che se ne farà carico della gestione e della manutenzione ordinaria e straordinaria, in rapporto alla proprietà delle aree di sedime delle stesse.

ART. 9 - VERIFICA SULL'ATTUAZIONE

A partire dalla data di sottoscrizione del presente Accordo le parti si impegnano a fissare incontri periodici per monitorare e verificare lo stato di attuazione degli interventi e delle attività ad esso propedeutiche.

Nel corso degli incontri sarà anche verificato il rispetto della tempistica attuativa e valutati gli eventuali scostamenti e verranno al riguardo redatti specifici verbali.

ART. 10 - PRIVACY

Il Comune, in qualità di titolare, tratterà i dati personali conferiti con il presente atto, con modalità prevalentemente informatiche e telematiche, per le finalità previste dal Reg. UE n° 679/2016 e del D. Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003, per le disposizioni non incompatibili con il Regolamento medesimo, in particolare per l'esecuzione dei propri compiti di interesse pubblico o comunque connessi all'esercizio dei propri pubblici poteri.

ART. 11 - DISPOSIZIONI FINALI

La validità del presente Accordo decorrerà dall'avvenuta firma digitale delle Parti con efficacia fino alla completa realizzazione di tutte le condizioni in esso previste.

Il presente atto sarà impegnativo per Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. dopo che sia intervenuta la relativa approvazione da parte della Regione Emilia Romagna atta a garantire la copertura finanziaria.

E' fatta salva la possibilità di eventuali modifiche al presente Accordo da concordarsi fra le Parti e formalizzare mediante atto sottoscritto.

Letto, approvato e sottoscritto dalle parti.

Per il COMUNE DI MODENA

(firmato digitalmente)

Per FER- FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L.

(firmato digitalmente)



COMUNE DI MODENA

**PARERE DI REGOLARITA' TECNICA
SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITA' URBANA**

OGGETTO: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI MODENA (MO) E FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIU' GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITA' SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA. APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO.

Si esprime il parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta di deliberazione n. 4501/2019, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Modena li, 13/12/2019

Sottoscritto dal Dirigente
(CALVARESE GUIDO)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

**VISTO DI CONGRUITÀ
SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITÀ URBANA**

OGGETTO: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI MODENA (MO) E FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITÀ STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIÙ GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITÀ SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA. APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO.

Ai sensi degli articoli 24 e 25 del Regolamento di Organizzazione dell'Ente, si appone il visto di congruità del Responsabile di Settore alla presente proposta di deliberazione n. 4501/2019.

Modena li, 13/12/2019

Sottoscritto dal Responsabile di Settore
(SERGIO MARIA)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

ATTESTAZIONE DI COPERTURA FINANZIARIA Settore Risorse Finanziarie e Patrimoniali

OGGETTO: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI MODENA (MO) E FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIU' GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITA' SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA. APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO.

NON si attesta l'esistenza della copertura finanziaria della spesa relativa alla presente proposta di deliberazione n. 4501/2019, ai sensi degli artt. 147 bis, comma 1, e 153, comma 5, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL., in quanto NON RICHIESTA.

Modena li, 14/12/2019

Sottoscritto dal Dirigente
(MANELLI DAVIDE)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE Settore Risorse Finanziarie e Patrimoniali

OGGETTO: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI MODENA (MO) E FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIU' GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITA' SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA. APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO.

Si esprime parere FAVOREVOLE in merito alla regolarita' contabile della presente proposta di deliberazione n. 4501/2019, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.

Modena li, 14/12/2019

Sottoscritto dal Dirigente
(STORTI STEFANIA)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

ATTESTAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

Deliberazione di Giunta n. 757 del 17/12/2019

OGGETTO : PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI MODENA (MO) E FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE MODENA-SASSUOLO, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI MODENA, NEL QUADRO PIU' GENERALE DI ANALISI DELLO SVILUPPO DELLA LINEA COME ASSE STRATEGICO DELLA MOBILITA' SU FERRO DELLA PROVINCIA DI MODENA. APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO.

La presente Deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per quindici giorni consecutivi a decorrere dal 20/12/2019 ed è immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 c. 4 del D.lgs n. 267/2000

Modena li, 07/01/2020

**II SEGRETARIO GENERALE
(DI MATTEO MARIA)**



COMUNE DI MODENA

con firma digitale