

ACCORDO DI COLLABORAZIONE

PER LA REALIZZAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DEL PROGETTO DI PROLUNGAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA TRENTO-MALE' NEL TRATTO DA LAVIS A MATTARELLO DENOMINATO PROGETTO "NORDUS" (NELL'AMBITO DEL PROGETTO INTEGRATO DELLA CITTA' DI TRENTO) IN FUNZIONE DI SERVIZIO URBANO NEL CONTESTO DELLE ALTRE RETI A SERVIZIO DELLA MOBILITA' NORD SUD

Tra

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, con sede legale in Trento, Piazza Dante 15, CF/P.IVA 0337460224 di seguito più brevemente denominata "Provincia", rappresentata da..... nato a il, domiciliato per la carica in Trento, presso la sede della Provincia autonoma di Trento, il quale interviene e agisce in qualità di della Provincia autonoma di Trento;

e

COMUNE DI TRENTO, con sede legale in Trento,, CF/P.IVA 00355870221, di seguito più brevemente denominato "Comune", rappresentato da, nato a il, domiciliato per la carica in Trento, presso la sede Comunale, il quale interviene nel presente atto nella sua qualità di Sindaco pro tempore del Comune di Trento;

e

TRENTINO TRASPORTI S.P.A., con sede legale in Trento _____, CF/P.IVA, ai fini del presente atto rappresentata da, nato a il, autorizzato alla sottoscrizione con delibera del _____;

PREMESSO CHE

- ai sensi della Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6 "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile", la Provincia autonoma di Trento promuove il diritto sociale e pubblico alla mobilità dei cittadini su tutto il territorio provinciale, in modo da consentire una reale libertà di scelta tra le varie tipologie di trasporto, interviene per ridurre i costi ambientali e sociali della mobilità, sia collettivi che privati, in modo da migliorare la qualità della vita, promuove la mobilità

sostenibile intesa come sistema integrato e multimodale di mobilità provinciale e organizza il sistema di mobilità provinciale in modo da contribuire allo sviluppo turistico ed economico del territorio, nell'ottica della realizzazione di un sistema territoriale sostenibile e integrato nell'ambito delle Alpi;

- ai sensi del comma 2 della citata legge 6/2017, è prevista l'adozione da parte della Provincia del piano provinciale della mobilità in coerenza con gli indirizzi del piano urbanistico provinciale, che individua gli strumenti per raggiungere l'obiettivo della mobilità sostenibile prevedendo, in particolare, che la struttura portante della mobilità sostenibile collettiva sia costituita dal trasporto pubblico locale e che la mobilità individuale privilegi le modalità a minor impatto ambientale; a tal fine il piano promuove, tra l'altro, lo sviluppo di un sistema integrato e multimodale di mobilità flessibile, efficiente e attrattivo, che permetta di scegliere alternative concrete alla motorizzazione privata e lo sviluppo di un quadro di mobilità sostenibile funzionale a connettere i poli attrattori o generatori di traffico, per favorire le relazioni tra le persone e le connesse esigenze di mobilità, anche attraverso la realizzazione di una rete di infrastrutture - fra cui strade, ferrovie, tramvie, piste ciclabili e pedonali - interconnesse nei nodi e collegate alle reti limitrofe;
- la Legge provinciale 9 luglio 1993 n. 16 "Legge provinciale sui trasporti" disciplina i servizi pubblici di trasporto in Provincia di Trento;
- l'attuale gestore del servizio di trasporto pubblico in Provincia di Trento è Trentino Trasporti S.p.a., costituita ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16, e successivamente interessata dal programma per la riorganizzazione e il riassetto delle società promosso dalla Provincia e culminato nella fusione in un unico soggetto delle attività connesse sia all'erogazione del servizio pubblico di trasporto che alla proprietà dei mezzi e delle infrastrutture funzionali al servizio in ambito provinciale;
- Trentino Trasporti S.p.a. costituisce oggi lo strumento di sistema della Pubblica Amministrazione del Trentino, ai sensi dell'art. 33 della L.p. 16 giugno 2006 n. 3 e s.m e i., per la gestione del trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano e presenta i requisiti del modello in house providing così come delineato dalla normativa oggi vigente, sia in base al suo Statuto che in forza della convenzione per la governance, sottoscritta dagli Enti soci e tra essi anche dal Comune di Trento;
- tra le linee strategiche di programmazione relative al periodo 2020 - 2025, approvate dal Consiglio comunale con deliberazione n. 158 di data 11 dicembre 2020, rientra l'obiettivo di trasformare Trento in una città multimodale, con ridotta mobilità privata, una spiccata propensione alla mobilità dolce, dotata di un sistema di trasporto articolato su diverse tipologie tra loro integrate nonché l'obiettivo di innovare il sistema della mobilità e farsi trovare pronti per il futuro interrimento della ferrovia del Brennero, potenziando il trasporto pubblico in ogni sua forma;
- nel Documento unico di programmazione 2022-2024, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 199 del 23 dicembre 2021, il Comune di Trento si è posto come obiettivo strategico quello di trasformare Trento in una "città dei 10 minuti" per chi si sposta con i mezzi pubblici;
- l'aumento costante della mobilità e del traffico, rende sempre più onerosi i problemi irrisolti della città legati alla difficoltà dei collegamenti urbani da nord a sud e impongono di prefigurare delle risposte alle esigenze future dei cittadini anche nella prospettiva di disporre di nuovi e importanti servizi derivati dalla realizzazione della Galleria di Base del Brennero;

- l'attuale ferrovia Trento-Malè, che interessa aree di proprietà principalmente di PAT e RFI, è essenzialmente divisa in due tratti, uno con caratteristiche metropolitane per la capillarità del servizio che attraversa la Val d'Adige collegando Trento a Mezzolombardo ed uno con caratteristiche di linea regionale che si sviluppa lungo le valli di Non e Sole;
- il primo tratto che collega Trento a Lavis è il tratto maggiormente utilizzato dall'utenza attuale (tratto semi-metropolitano) per garantire l'interconnessione tra gli abitati di Mezzolombardo, Lavis, Gardolo con il capoluogo Trento;
- trattandosi di linea costituita da un unico binario, essa risulta essere eccessivamente rigida e il ritardo di una vettura si ripercuote lungo la linea;
- il potenziamento di tale tratto e il prolungamento verso sud garantirebbe un migliore interscambio modale, una riconfigurazione dei vari flussi presenti sulla SS 12 del Brennero, sulla SP 90 Destra Adige ma anche sull'autostrada A22 tra i caselli di S. Michele all'Adige, Trento Nord e Trento Sud e permetterebbe una redistribuzione della residenzialità extraurbana favorita dall'ottimizzazione e razionalizzazione delle frequenze dei treni;
- già il Piano urbano della mobilità approvato dal Comune di Trento con deliberazione del Consiglio Comunale 185 dd. 26.10.2010 individuava nella realizzazione di un sistema di trasporto pubblico ad alta capacità e frequenza e in sede propria da Nord a Sud della città il provvedimento essenziale per risolvere i problemi della mobilità urbana e suburbana, demandando ad approfondimenti successivi le scelte tecniche e localizzative;
- la traduzione di questo obiettivo in soluzione concreta è stata sviluppata negli anni immediatamente successivi all'approvazione del PUM da un gruppo di lavoro tecnico costituito da Comune di Trento, Provincia Autonoma e Trentino Trasporti. L'esito del gruppo di lavoro è stata la predisposizione nel 2012 di un primo studio preliminare di fattibilità di mobilità interna su ferro – il cosiddetto progetto "Nordus" ovvero il potenziamento e prolungamento della ferrovia Trento-Malé con funzione, nel tratto del comune di Trento, di metropolitana di superficie;
- in considerazione della possibilità di realizzare la nuova infrastruttura anche per stralci funzionali, nel 2014, è stato effettuato un ulteriore studio di fattibilità che ha approfondito la fattibilità dell'intervento di raddoppio nel tratto che va da Spini di Gardolo alla attuale fermata di Trento nord;
- nelle fasi di affinamento dei progetti ferroviari per il potenziamento del Corridoio del Brennero prende corpo l'idea del "progetto integrato" che integra il progetto di circoscrizione ferroviaria per la linea merci con la previsione dell'interramento della linea ferroviaria storica nel tratto cittadino con la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria ipogea e del progetto Nordus rendendo pertanto necessaria una revisione complessiva degli approfondimenti tecnici effettuati per il progetto Nordus;
- in data 17 aprile 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra Rete Ferroviaria Italiana spa, Provincia Autonoma di Trento e Comune di Trento denominato "Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero" che, all'art. 4, prevede l'impegno delle parti a sviluppare le seguenti attività:

A) Uno studio di fattibilità ferroviaria che preveda una stazione provvisoria a quota di circa-9.00 metri nell'area dell'ex scalo Filzi, idonea a permettere il raccordo con la

nuova circonvallazione merci di Trento e con la collocazione ipogea della stazione storica di Trento, il tutto sulla base del Progetto della circonvallazione di Trento predisposto da RFI, dello studio di fattibilità della rilocalizzazione della linea storica a quota ribassata nel tratto cittadino, per circa 2,5 chilometri, predisposto dall'Università di Trento e dello studio NORDUS predisposto dalla Provincia; lo studio di fattibilità tecnico ed economica, da sviluppare sulla base di una metodologia coerente con le Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche, dovrà essere accompagnato da una adeguata analisi costi/benefici;

B) le linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano Urbano della Mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del piano provinciale della mobilità;

C) le linee guida per lo sviluppo di un piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria anche quale base per un eventuale concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica delle aree interessate dal progetto.

- I risultati dello studio di fattibilità di cui all'art. 4 punto A) del Protocollo d'intesa, integrati con una comparazione tecnico-economica tra diverse alternative progettuali, sono stati consegnati in data 5 febbraio 2019 dal Gruppo di Lavoro costituito e paritetico tra le Parti, ed evidenziano una sostanziale fattibilità tecnica del progetto integrato, con una prima stima dei costi;
- in data 11 novembre 2019 è stato sottoscritto tra le Parti un Atto aggiuntivo al citato Protocollo d'intesa al fine di garantire una concreta e completa realizzazione di quanto previsto dal Protocollo stesso e per meglio definire gli adempimenti delle Parti e le tempistiche in merito all'insieme delle opere del Progetto Integrato;
- nel citato atto aggiuntivo le parti hanno concordato di assegnare alla PAT il coordinamento delle attività previste all'art. 4 punto B del Protocollo d'Intesa e al Comune di Trento il coordinamento delle attività previste all'art. 4 punto C);
- Il progetto integrato alla base del protocollo è stato sviluppato per il punto 4 A) da RFI mentre la PAT ha elaborato le "*Linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma, dal quale si possono acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano Urbano della Mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del piano provinciale della mobilità*" di cui al punto 4 B);
- Tale documento annovera il progetto NorduS, di penetrazione urbana della ferrovia Trento- Malè, tra quelli che rivestono un ruolo determinante per il futuro della mobilità del capoluogo; più in specifico esso pone l'attenzione sull'esigenza di disporre di una soluzione progettuale aggiornata del progetto a suo tempo presentato da Trentino Trasporti che tenga conto della prospettiva di interrimento della ferrovia storica e della stazione, nell'ottica dell'interscambio tra le diverse linee ferroviarie e che individui interventi definitivi e propedeutici da attuare in vista della completa esecuzione dell'interramento stesso;

CONSIDERATO CHE

- l'art. 202, comma 1, lettera a) del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e s.m., ha istituito il "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", di seguito "Fondo progettazione";
- il comma 4 del medesimo art. 202 del Codice dei contratti pubblici prevede che, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (ora ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili), sono definite le modalità di ammissione al finanziamento della progettazione di fattibilità, l'assegnazione delle risorse del "Fondo progettazione" ai diversi progetti nonché le modalità di revoca;
- con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 215 del 19 maggio 2021 sono stati definiti i criteri di ripartizione delle risorse stanziare per gli anni dal 2021 al 2023 e dei residui complessivi del biennio 2019-2020 e sono stati individuati quali beneficiari del "Fondo progettazione" per il biennio 2021-2023, oltre alle Autorità di sistema portuale e alle città metropolitane, anche i Comuni capoluogo di Regione o Provincia Autonoma e i Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti;
- il Comune di Trento è risultato assegnatario di un finanziamento di complessivi Euro 670.273,07 comprensivo di una quota fissa e di una quota variabile in misura proporzionale alla popolazione e alla superficie del territorio di riferimento;
- tali risorse sono destinate prioritariamente per la predisposizione dei PUMS e dei Piani strategici triennali del territorio metropolitano, qualora i beneficiari non abbiano ancora ottemperato alla loro predisposizione o, nel caso abbiano già redatto i PUMS o già affidato l'incarico per la loro realizzazione, per la predisposizione di Progetti di Fattibilità o di Project Review riferiti a progettazioni di opere contenute in tali strumenti di pianificazione o, comunque, di prioritario interesse nazionale, in coerenza con la nuova politica di pianificazione infrastrutturale e con priorità per i fabbisogni infrastrutturali individuati negli allegati infrastrutture dei Documenti di Economia e Finanza /DEF) e in attuazione del PNRR per i progetti attinenti alla mobilità e i trasporti;
- con successivo Decreto Direttoriale n. 6785 dell'11 giugno 2021 sono state definite le modalità e i termini di presentazione delle proposte, le modalità di monitoraggio e le modalità di erogazione e di revoca delle risorse, assegnando termine ai beneficiari fino al 13 ottobre 2021 per la presentazione della proposta di ammissione dei piani/progetti/project review al finanziamento statale;
- il Comune di Trento, avendo già affidato l'incarico per la redazione del PUMS nel corso dell'anno 2020, con nota di data 23 settembre 2021 ha prospettato alla Provincia e a Trentino Trasporti spa la possibilità di presentare domanda di ammissione al finanziamento sul Fondo progettazione per la predisposizione di uno studio di fattibilità del progetto NorduS, in considerazione della rilevanza strategica che il progetto stesso riveste per la città, così da acquisire gli elementi in grado di orientare le scelte strategiche e tecniche future in vista anche di eventuali richieste di finanziamento delle opere stesse;
- la Provincia Autonoma di Trento, con nota di data 06 ottobre 2021, ha condiviso la partecipazione alla domanda di finanziamento e dato la propria disponibilità alla copertura dei fondi integrativi; analoga condivisione è stata espressa da Trentino Trasporti spa con nota di data 8 ottobre 2021, rimandando le parti ad un successivo accordo di collaborazione per meglio definire gli impegni reciproci;

- il Comune di Trento, a ciò autorizzato con deliberazione della Giunta comunale n. 238 di data 11 ottobre 2021, ha pertanto presentato in data 12 ottobre 2021 proposta di ammissione al finanziamento ministeriale assegnato al medesimo Comune sul "Fondo progettazione" per la predisposizione di uno studio di fattibilità del progetto Nordus di sviluppo della ferrovia Trento-Malé per un servizio metropolitano a Trento per un importo complessivo stimato di Euro 1.000.000,00 (oneri fiscali inclusi);
- con Decreto Direttoriale n. 15854 del 2 dicembre 2021, pubblicato sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in data 3 dicembre 2021, la proposta di ammissione a finanziamento presentata dal Comune di Trento è stata approvata per l'importo complessivo di Euro 1.000.000,00 di cui Euro 670.273,07 coperti dal finanziamento statale;
- ai sensi dell'art. 7 del citato Decreto direttoriale n. 6785 di data 11 giugno 2021, gli enti beneficiari del finanziamento devono, a pena di revoca del finanziamento, pubblicare il bando di gara per l'affidamento del servizio di progettazione entro il termine di 90 giorni decorrenti dalla data di pubblicazione del decreto di ammissione a finanziamento e procedere all'aggiudicazione definitiva del servizio entro e non oltre il termine perentorio di 270 giorni decorrente dalla data di pubblicazione del decreto di ammissione a finanziamento;
- si rende pertanto necessario, a fronte dell'avvenuta approvazione da parte del Ministero della proposta presentata dal Comune di Trento, addivenire alla formalizzazione di un accordo di collaborazione tra Provincia, Comune e Trentino Trasporti al fine di regolamentare i rapporti e gli impegni reciproci in vista dell'affidamento del progetto di fattibilità del Nordus, trattandosi di progetto che interessa aree di proprietà principalmente della Provincia e che si pone come ulteriore sviluppo di quanto previsto dal Protocollo d'intesa del 2018 e dal successivo Atto aggiuntivo del 2019;
- l'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" prevede che, anche al di fuori delle ipotesi previste dall'art. 14, le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune; per detti accordi si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni previste dall'art. 11, commi 2 e 3;
- che analogamente, a livello provinciale, l'art. 16 bis della legge provinciale 30 novembre 1992 n. 23 "Principi per la democratizzazione, la semplificazione e la partecipazione all'azione amministrativa provinciale e norme in materia di procedimento amministrativo" prevede, al comma 2 bis, la possibilità per le amministrazioni pubbliche di poter sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune;
- che l'accordo di collaborazione rappresenta uno strumento di razionalizzazione e semplificazione a disposizione delle Amministrazioni utilizzabile, in termini generali, ogni qualvolta occorra integrare e coordinare l'azione di una pluralità di P.A., con l'obiettivo finale di ridurre i tempi di azione e giungere in modo consensuale a perseguire l'interesse pubblico comune alle parti;

Tutto ciò premesso e considerato, le parti, come dianzi evidenziate e rappresentate, stipulano e convergono quanto segue:

ARTICOLO 1

Oggetto e finalità dell'accordo

1. Provincia, Comune e Trentino Trasporti concordano di collaborare al fine della realizzazione dello studio di fattibilità del progetto di prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento-Male' nel tratto da Lavis a Mattarello denominato progetto "Nordus" (nell'ambito del Progetto integrato della città di Trento) in funzione di servizio urbano nel contesto delle altre reti a servizio della mobilità nord - sud;
2. La realizzazione del Progetto Nordus si pone la finalità di coniugare, in maniera organica e condivisa tra le Parti, i seguenti obiettivi programmatici:
 - garantire un sistema di collegamento veloce lungo l'asse nord-sud, ad alta capacità e frequenza, rapido, attrattivo e in grado di servire i maggiori centri di interesse cittadino disposti lungo l'asse ferroviario quali il nuovo ospedale provinciale (NOT), il Muse, Piazza Dante, la zona sportiva delle Ghiaie e la parte sud di Trento compreso Mattarello, andando così a garantire un servizio metropolitano lungo l'intero sviluppo della città di fondovalle;
 - incrementare la quota di domanda di mobilità da soddisfare con l'utilizzo dei mezzi pubblici, anche promuovendo l'intermodalità;
 - contribuire a migliorare la sostenibilità ambientale del trasporto pubblico decongestionando il traffico cittadino;
 - migliorare la redistribuzione dei flussi presenti sulla SS 12 del Brennero, sulla SP 90 Destra Adige ma anche nell'autostrada A22 tra i caselli di S. Michele all'Adige, Trento Nord e Trento Sud e la redistribuzione della residenzialità extraurbana.
3. Per conseguire tali obiettivi programmatici è stata condivisa tra le Parti, anche alla luce del finanziamento statale concesso, la necessità di procedere all'elaborazione di un Progetto di fattibilità del più adeguato sistema di collegamento nord sud della città di Trento, che dovrà esplorare anche sotto il profilo trasportistico e di sostenibilità gestionale le diverse alternative possibili al prolungamento del servizio ferroviario utili a garantire l'ottimizzazione del servizio di trasporto sull'asse del Nordus, verificando le varie ipotesi di collegamento nord-sud, tenendo in considerazione sia le aspettative della città di Trento e dei suoi abitanti e "fruitori", sia quelle delle valli servite dalla FTM, considerando l'aggiornamento delle prestazioni delle linee e del materiale rotabile che il settore dei trasporti offre attualmente. In considerazione della tipologia del finanziamento, lo studio dovrà rappresentare la fattibilità tecnico economica e trasportistica delle diverse soluzioni/combinazioni possibili, comunque coerenti con l'impostazione del "progetto integrato", analizzando in particolare i costi di gestione delle diverse alternative, compreso il caso dell'affiancamento del sistema ferroviario con quello tramviario. Sulla base delle valutazioni tecniche, economiche e di politica trasportistica, le Parti concorderanno quale soluzione dovrà essere approfondita per rendere eseguibile il progetto preliminare.

ARTICOLO 2

Impegno dei soggetti firmatari

Il Comune, la Provincia e Trentino Trasporti, nell'ottica della corretta esecuzione delle obbligazioni assunte, si impegnano reciprocamente come segue:

a) la Provincia:

- autorizza il Comune di Trento, in quanto assegnatario del finanziamento ministeriale sul "Fondo Progettazione" di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 215 del 19 maggio 2021, a predisporre e pubblicare il bando di gara per l'affidamento del progetto di fattibilità del Nordus, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016, nonché a procedere all'aggiudicazione definitiva del servizio;
- si impegna a collaborare con Comune e Trentino Trasporti nella fase di predisposizione del bando di gara per l'affidamento del progetto di fattibilità del Nordus e della relativa documentazione tecnica nonché nella fase di pubblicazione dello stesso;
- si impegna ad approvare in linea tecnica il progetto di fattibilità entro i termini previsti dal Decreto direttoriale n. 6785 di data 11 giugno 2021;
- si impegna a mettere a disposizione del Comune di Trento i dati di trasporto ed ogni altra documentazione tecnica ed amministrativa in suo possesso utile per le fasi di progettazione e quelle ad essa propedeutiche e complementari;
- si impegna a finanziare quota parte del servizio di progettazione di fattibilità secondo la ripartizione riportata al successivo articolo 3;
- si impegna ad utilizzare, nei procedimenti di rispettiva competenza, gli strumenti di semplificazione e snellimento dell'attività amministrativa previsti dalla normativa;
- si impegna a garantire, per parte di competenza, il ruolo di regia pubblica con efficacia e puntualità, mettendo in atto tutte le azioni necessarie a contenere al massimo i tempi approvativi e autorizzativi per ottimizzare le modalità di attuazione degli interventi;

b) il Comune di Trento si impegna a:

- predisporre e pubblicare, con la collaborazione di Provincia e Trentino Trasporti, il bando di gara per l'affidamento del progetto di fattibilità del Nordus, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016, e procedere all'aggiudicazione definitiva entro i termini previsti dal Decreto direttoriale n. 6785 di data 11 giugno 2021;
- provvedere all'inserimento di tutti i dati richiesti nell'applicazione informatica predisposta da Cassa depositi e prestiti spa;

- approvare in linea tecnica il progetto di fattibilità dopo aver acquisito il parere favorevole di PAT e di Trentino Trasporti;
- provvedere al pagamento del servizio e alla rendicontazione delle spese sostenute entro sei mesi dalla data di approvazione del progetto, attraverso l'applicazione informatica di Cassa depositi e prestiti spa;
- finanziare quota parte del servizio di progettazione di fattibilità secondo la ripartizione riportata al successivo articolo 3;
- garantire, per parte di competenza, il ruolo di regia pubblica con efficacia e puntualità, mettendo in atto tutte le azioni necessarie a contenere al massimo i tempi approvativi e autorizzativi per ottimizzare le modalità di attuazione degli interventi;
- utilizzare, nei procedimenti di rispettiva competenza, gli strumenti di semplificazione e snellimento dell'attività amministrativa previsti dalla normativa.

c) Trentino Trasporti si impegna a:

- collaborare con le Parti firmatarie nella fase di predisposizione del bando di gara per l'affidamento del progetto di fattibilità del Nordus e della relativa documentazione tecnica;
- approvare in linea tecnica il progetto di fattibilità entro i termini previsti dal Decreto direttoriale n. 6785 di data 11 giugno 2021;
- mettere a disposizione del Comune di Trento la documentazione tecnica e amministrativa in suo possesso utile per le fasi di progettazione e quelle ad essa propedeutiche e complementari;
- utilizzare, nei procedimenti di rispettiva competenza, gli strumenti di semplificazione e snellimento dell'attività amministrativa previsti dalla normativa;
- mettere in atto tutte le azioni necessarie a contenere al massimo i tempi approvativi e autorizzativi per ottimizzare le modalità di attuazione degli interventi.

ARTICOLO 3

Sostenibilità economica e finanziaria del progetto

1. Il finanziamento del progetto di fattibilità del Nordus, oggetto del presente Accordo, pari a complessivi Euro 1.000.000,00 (un milione), è assicurato con il concorso finanziario del Comune di Trento e della Provincia Autonoma di Trento, nel seguente modo:
 - Euro 670.273,07 a carico del Comune di Trento, finanziati integralmente dal "Fondo progettazione" di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 215 del 19 maggio 2021;
 - Euro 329.726,93 a carico della Provincia Autonoma di Trento quale cofinanziamento per l'affidamento del progetto.

2. Provincia e Comune, in esito alle risultanze del Progetto di fattibilità, individueranno, attraverso un successivo Accordo integrativo, le modalità operative con cui sviluppare i successivi livelli di progettazione e strutturare il finanziamento dei lavori, al netto di eventuali contributi statali e/o europei. Gli impegni contabili per l'esecuzione dei lavori sorgeranno in capo alle amministrazioni pubbliche solo successivamente alla sottoscrizione dell'Accordo integrativo.

ARTICOLO 4

Coordinamento dell'intervento

Ai fini dell'efficace ed efficiente attuazione del presente Accordo, le parti firmatarie concordano di affidare ad un Gruppo di Lavoro che verrà istituito e composto da rappresentanti dei soggetti firmatari, il coordinamento, la promozione e l'attuazione delle varie attività previste dall'Accordo.

ARTICOLO 5

Autorizzazioni e scambio informazioni

1. I soggetti firmatari si impegnano ad attivarsi con diligenza per richiedere o rilasciare le necessarie autorizzazioni in relazione al progetto, secondo le rispettive competenze, privilegiando laddove opportuno lo strumento della conferenza dei servizi.
2. I soggetti firmatari si scambiano, ai fini della realizzazione dell'intervento, copia della relativa documentazione tecnica ed amministrativa utile sia per le fasi di progettazione e quelle ad essa propedeutiche e complementari.

ARTICOLO 6

Convenzioni attuative

Le parti firmatarie si riservano di prevedere successive Convenzioni attuative del presente Accordo per disciplinare in maggiore dettaglio quanto previsto nei precedenti articoli o per integrare aspetti che emergeranno e non ancora presi in considerazione.

ARTICOLO 7

Durata

Il presente Accordo ha validità dalla data di sottoscrizione e per un periodo di 2 (due) anni eventualmente rinnovabile d'intesa tra le Parti.

ARTICOLO 8

Diffusione dei contenuti dell'Accordo

Al fine di tutelare l'immagine e la reputazione delle Parti, le stesse si impegnano a concordare preventivamente le eventuali modalità di comunicazione, promozione e diffusione (conferenze/comunicati stampa, eventi etc.) dei contenuti del presente accordo, assicurando che le stesse risultino in linea con le rispettive policy di comunicazione esterna e relazione con i media.

ARTICOLO 9

Referenti

Al fine di gestire opportunamente quanto disposto dal presente Accordo, vengono individuati quali referenti operativi per i soggetti firmatari del presente Accordo le seguenti figure:

1. Per la Provincia Autonoma di Trento:.....
2. Per il Comune di Trento:
3. Per Trentino Trasporti spa:

ARTICOLO 10

Disposizioni finali e di chiusura

1. Per quanto non espressamente richiamato si rinvia agli artt. 15 e 11 della legge n. 241/1990, agli artt. 16 bis, comma 2 bis e art. 28, commi 2 e 3, della legge provinciale 30 novembre 1992 n. 23, nonché alle norme del codice civile in quanto compatibili.
2. Le parti sottoscrittrici, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, tratteranno i dati contenuti nel presente accordo, esclusivamente per lo svolgimento

delle attività e per l'assolvimento degli obblighi previsti dalle leggi e dai regolamenti in materia. È garantito il diritto di accesso nei limiti previsti dalla legge n. 241/1990 e dalla L.P. n. 23/1992, confermando che ogni singola Amministrazione si attiene al rispetto della normativa anticorruzione, dei piani di prevenzione della corruzione e della trasparenza, dei codici di comportamento, atti conosciuti dalle Parti in quanto pubblicati on line nei siti istituzionali, sez. "Amministrazione Trasparente".

3. Tutte le spese per il presente atto sono ripartite in parti uguali.
4. L'articolo 133, comma 1, lettera a), punto 2, del D.Lgs. n. 104/2010 devolve la competenza esclusiva al giudice amministrativo.
5. Il presente atto è soggetto a registrazione in caso d'uso, ai sensi del Dpr 131/1986.

Letto, approvato e sottoscritto.

Luogo e data, _____

Provincia Autonoma di Trento _____

Comune di Trento _____

Trentino Trasporti spa _____