



ACCORDO DI PROGRAMMA

TRA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE MOBILITA' SOSTENIBILI

E

REGIONE EMILIA ROMAGNA

E

COMUNE DI REGGIO EMILIA

E

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

**per la definizione e la realizzazione
delle opere di completamento del Nodo Mediopadano**

Roma Xx xx 2022

ACCORDO DI PROGRAMMA

(ex art. 34 del D.Lgs n.267 del 18 agosto 2000 e s.m.i)

per la definizione e la realizzazione delle opere di completamento del Nodo Mediopadano

L'anno duemilaventidue, addì xxx del mese di xxxx, presso la sede xxxxx sono presenti:

- Il **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili** (Mims), di seguito più brevemente denominato "Mims", rappresentato dal Ministro, Prof. Enrico GIOVANNINI, nato a Roma il 06 giugno 1957, domiciliato per la carica presso la sede del Ministero, Piazzale Porta Pia 1, in Roma;
- La **Regione Emilia Romagna**, di seguito più brevemente denominato "Regione", rappresentato dal Presidente, Stefano BONACCINI, nato a Campogalliano (MO) il 1° gennaio 1967, domiciliato per la carica presso la sede della Regione Emilia Romagna, in viale Aldo Moro 52, Bologna;
- Il **comune di Reggio Emilia** di seguito denominato "Comune", con sede in 42121 Reggio nell'Emilia (RE) alla piazza Camillo Prampolini 1, codice fiscale e partita iva 00145920351, indirizzo posta elettronica certificata - PEC comune.reggioemilia@pec.municipio.re.it, agente in persona del Sindaco dott. Luca Vecchi, nato a Reggio nell'Emilia il 21 settembre 1972, codice fiscale VCC LCU 72P21 H223U, domiciliato per la carica presso la sede dell'Ente che rappresenta, autorizzato alla sottoscrizione del presente atto in virtù di relativa deliberazione di Giunta Comunale XX, agli atti del Comune di Reggio Emilia;
- **Rete Ferroviaria Italiana SpA** (RFI), Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, CF/P. Iva 01008081000, di seguito più brevemente denominata "RFI", in persona della Responsabile della "Direzione Stazioni" Sara Venturoni nata a Teramo il 03/02/1966, in forza dei poteri conferitigli con procura speciale rep. n. 82957/22912 per atto del notaio Paolo Castellini del 26.02.2018 e con delega dell'Amministratrice Delegata di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dott.ssa Vera Fiorani, Registro delle Procure Speciali RFI n 12 del 2021, domiciliata per il presente atto presso Piazzale della Croce Rossa 1, 00161 Roma;

di seguito denominate anche "Parti"

PREMESSO CHE

- Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, approvato con il DPCM 30 aprile 2019, è destinato alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni nonché degli orientamenti e della normativa europea e al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Il Piano ha l'obiettivo di assicurare una mobilità

sostenibile nel trasporto stradale, di favorire interventi diretti alla modalità di trasporto ad impatto zero come la mobilità ciclistica e la micromobilità elettrica.

- la Regione persegue, in coerenza con le strategie nazionali e nell'esercizio delle sue competenze programmatiche, amministrative e di finanziamento del trasporto ferroviario regionale, il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, nonché con i sistemi di gestione della logistica delle merci. L'obiettivo che la Regione intende realizzare insieme ai territori riguarda, tra l'altro, integrazione gomma-ferro, digitalizzazione e investimenti per l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e ai sistemi di TPL;
- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) della Regione Emilia-Romagna pone, tra i propri obiettivi, quello di aumentare l'accessibilità del territorio ritenendo fondamentale procedere per il riequilibrio verso forme di mobilità collettiva, sia in ambito urbano che extraurbano, promuovendo sistemi più efficienti di integrazione modale per i passeggeri e per le merci, agendo per l'innovazione e il potenziamento e la riorganizzazione del trasporto ferroviario;
- nello stesso PRIT la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico si basa sullo schema regionale di "Sistema di Trasporto Regionale Integrato Passeggeri", finalizzato a realizzare il sostanziale recupero di competitività del mezzo pubblico nei confronti del trasporto privato individuale relativamente alla mobilità che si svolge tra i poli regionali, e tra questi e i più importanti poli del territorio sono considerati Bologna Centrale e Reggio Emilia AV Mediopadana nel loro ruolo di hub regionali per l'accesso all'AV;
- inoltre, in data 15/03/2021 è stato sottoscritto tra RFI e Regione Emilia Romagna il "Protocollo d'intesa per la definizione di un programma di sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie", relativo allo sviluppo di servizi intermodali e alla realizzazione di interventi volti al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni ferroviarie di RFI e che la finalità del Protocollo è quella di condividere tra le Parti gli obiettivi programmatici utili al miglioramento del livello di connettività dell'offerta multimodale e del sistema complessivo di accessibilità alle stazioni ferroviarie, rafforzandone il ruolo di centralità rispetto a una rete di mobilità resa complessivamente più efficace, che incentivi gli spostamenti con mezzi pubblici, condivisi ed elettrici sul territorio, nonché la mobilità attiva, anche in chiave di sostenibilità ambientale;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato in data 11 aprile 2019 dalla Giunta Comunale, vede nel Nodo mediopadano la nuova "porta" della città e opportunità di sviluppo economico, turistico e sociale. In tale ottica è stata prevista la realizzazione del progetto "Tappeto rosso" che comprende la riqualificazione dell'asse di via Gramsci, realizzando collegamenti più rapidi ed efficienti tra la stazione Mediopadana e la città, promuovendo prioritariamente l'accessibilità con il trasporto pubblico, la mobilità dolce e la creazione di sinergie con il sistema dei parcheggi scambiatori. Sempre nel PUMS è previsto il potenziamento dell'accessibilità dal bacino mediopadano anche attraverso progetti nella Stazione AV che attivino un nodo intermodale ferro/gomma, in modo da consentire positivi e sostenibili scambi tra le infrastrutture stradali (autostrada, sistema delle tangenziali,

viabilità locale) e le infrastrutture su ferro (ferrovie nazionali e regionali), Tale configurazione infrastrutturale potrà migliorare l'inserimento efficace delle altre città del bacino mediopadano nel reticolo dei servizi dell'Alta Velocità

- in attuazione degli indirizzi PUMS, inerenti il potenziamento delle linee di forza del TPL, è previsto il progetto “Tranvia di Reggio”, per il quale è stato concluso lo studio di fattibilità tecnico economica già approvato dalla Giunta Comunale in data 12/01/2021 e trasmesso il 14/01/2021 al Mims a valere sul bando per il finanziamento di sistemi di Trasporto Rapido di Massa. Tale infrastruttura intende collegare, con un unico tracciato da sud-Rivalta a nord-Mancasale, i punti principali della città e che avrà tra le fermate anche la Mediopadana, andandosi così ad integrare con le altre due infrastrutture in corso di completamento: la Tangenziale nord e la Bretella di Rivalta.
- il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), adottato dal Comune nel mese di Ottobre 2021, delinea le scelte strategiche di assetto e rigenerazione del territorio comunale, tutelandone l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale ed indica l'area attorno alla stazione AV, unitamente alla stazione stessa, come Polo di Area Vasta e la inquadra all'interno della cosiddetta area Nord, considerata strategica per il futuro della città. L'accessibilità, l'estensione, la concentrazione e la rilevanza delle funzioni insediate e insediabili in quest'area quali il Centro Internazionale per l'Infanzia Loris Malaguzzi, il Parco Innovazione, lo stadio Mapei-Città del Tricolore, l'RCF Arena Campovolo, ne conferiscono un ruolo a scala nazionale, connotandola quale punto di snodo per l'intero ambito provinciale e regionale;
- la progettazione strategica dell'area Nord vede come protagonista la stazione AV Mediopadana e il suo ruolo catalizzatore si inquadra in un più esteso processo di rigenerazione urbana che riguarda le aree costruite circostanti, caratterizzate da un aumento della capacità attrattiva di funzioni di interesse sovralocale. La connessione tra stazione AV Mediopadana, area Nord e il resto della città, è stato pensato attraverso un ridisegno dei principali assi di collegamento, in un'ottica di migliore accessibilità locale e in sinergia con quanto previsto nel PUMS, ripensando quest'area come permeabile attraverso l'inserimento di percorsi ciclabili, viari e ferroviari che già oggi ne sottolineano la vocazione di Polo e di porta di accesso, non solo della città, ma dell'intero territorio mediopadano;
- la valenza strategica del Polo di interscambio mediopadano assume risonanza a livello regionale e nazionale catalizzando nel proprio territorio una moltitudine di interventi atti a restituire al territorio un nodo trasportistico integrato e un polo di servizi e di eccellenza. Il complesso di opere, funzioni e opportunità di sviluppo previste nell'area Nord, prevedono la riqualificazione del casello autostradale, l'interramento dell'elettrodotto Terna, il progetto della Tranvia, la realizzazione del progetto “tappeto rosso” tra centro storico e stazione, la rigenerazione funzionale ed ambientale del Parco Industriale di Mancasale, la RCF Arena presso il Campovolo, la progettazione di fattibilità del nuovo casello autostradale Reggio est. Tali progetti vanno di fatto a proporre soluzioni infrastrutturali per un migliore inserimento delle città del bacino mediopadano alla linea dell'Alta Velocità;

- in data 6 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 265) il decreto legge 6 novembre 2021, n. 152 convertito con modificazioni dalla legge n.233 del 29 dicembre 2021 recante “Disposizioni urgenti per l’attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”, con il quale all’art 5, al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal PNRR, si apportano modifiche al d.lgs.112/2015 e alla Legge 238/93 e ss.mm.ii. per la velocizzazione dell’iter approvativo dei contratti di programma (CdP), parte investimenti e parte servizi, sottoscritti tra MIMS e RFI. In particolare, il disposto normativo disciplina in maniera puntuale e coordinata un nuovo iter di approvazione del contratto di programma e dei relativi aggiornamenti con un duplice livello approvativo, strutturato in tre macrofasi:
 - fase di indirizzo strategico, con la sottoposizione al Parlamento e alla Conferenza Unificata di un documento strategico (DSMF), di durata quinquennale, recante la declinazione degli obiettivi strategici della politica delle infrastrutture e della mobilità alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci, nonché il quadro di riferimento per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie, da adottarsi con decreto del MIMS;
 - fase di predisposizione e approvazione amministrativa dei contratti di programma, che recepiscono l’indirizzo strategico, con tempistiche chiare e ridotte per la sottoposizione al CIPESS e il controllo di legittimità da parte della Corte dei Conti, e rappresentano i principali documenti di programmazione operativa con cui vengono contrattualizzate le risorse finanziarie stanziato dallo Stato;
 - fase di sottoscrizione e aggiornamento annuale per garantire un recepimento tempestivo dei finanziamenti della legge di bilancio, prevedendo relazioni periodiche al Parlamento sullo stato di attuazione;
- nell’ambito degli obiettivi strategici, per le finalità di miglioramento delle prestazioni e dell’accessibilità del servizio ferroviario, assume rilevanza l’aumento della qualità delle stazioni, elevandone il ruolo da semplice nodo di scambio intermodale, a vero e proprio centro nevralgico della mobilità urbana, pienamente integrata nell’ecosistema urbano e polo di attrazione di servizi per lo sviluppo sostenibile del territorio.

RICONOSCIUTO CHE

- Reggio Emilia rappresenta il baricentro di un nuovo sistema di ampia valenza territoriale che si estende oltre i confini provinciali, fondato sulla via Emilia e connesso con ferrovia, autostrada, rete dell’Alta Velocità. Tale ambito sovra-provinciale rappresenta un modello per l’equilibrio tra elevati standard di qualità di vita, opportunità imprenditoriali e sistema dei servizi e di potenziamento del sistema sovra-locale della mobilità. In tale ottica è stata ipotizzata la realizzazione di nuove tramvie urbane in sede propria e la valorizzazione delle

linee della ferrovia regionale Reggio Emilia-Guastalla in coerenza con quanto previsto dal PRIT 2025.

- L'edificio della stazione AV Mediopadana, inaugurato il 9 giugno 2013, è stato progettato dall'architetto Santiago Calatrava. La stazione ricopre il viadotto della linea AV Bologna-Milano con una struttura di copertura in acciaio e vetro. Rispettando i vincoli del viadotto esistente, del tracciato dei binari della linea ferroviaria AV e della linea ferroviaria locale Reggio Emilia-Guastalla, il progetto si sviluppa su due livelli: quello inferiore, a cui si accede dall'esterno, che ospita i servizi minimi propri della stazione, e quello superiore dei binari coperto dalla struttura in acciaio e vetro. La stazione AV Mediopadana presenta a piano campagna, al di sotto del viadotto ferroviario, spazi disponibili per successivi sviluppi, che non sono stati finora infrastrutturati;
- la localizzazione strategica assegna alla Stazione AV Mediopadana una duplice rilevanza: da un lato è l'elemento identificativo della città di Reggio Emilia, opera d'arte tra le più viste d'Italia e d'Europa, dall'altro lato la stazione è un nodo di fondamentale importanza all'interno del più ampio sistema trasportistico ed economico regionale, hub della mobilità sostenibile per l'intera area medioapadana, con un transito complessivo di passeggeri tra ferrovia ed autostrada pari ad oltre 310.000 al giorno;
- nel mese di febbraio 2020 la Stazione AV Mediopadana era servita da oltre 90 treni (a fronte dei 12 del giorno dell'inaugurazione) con 30 destinazioni dirette, inoltre nel 2018 i passeggeri erano circa 4.000 al giorno a fronte dei 1500 del giorno di avvio del servizio. Gli utenti sono per lo più residenti fuori dal territorio provinciale, oltre il 60%, e diretti principalmente alle altre città connesse dalla linea Alta Velocità soprattutto Milano, Roma e Napoli;
- in questi anni si conferma, inoltre, una predominanza degli spostamenti in uscita: il 68% dei viaggiatori in partenza risulta infatti provenire dall'interno del bacino di riferimento della stazione Mediopadana (Reggio Emilia, Parma, Modena, Piacenza, Mantova, Ravenna e Cremona). Questo dato sottolinea il ruolo importante svolto dalla Stazione AV Mediopadana per coloro che, residenti nell'area vasta, si servono del treno per raggiungere destinazioni nel resto d'Italia, soprattutto per lavoro ed affari, per oltre il 63% degli utenti, ma anche per turismo e forme di pendolarismo con permanenza lunga, quattro o cinque giorni, nei luoghi di lavoro;
- la stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana per la sua strategicità è stata oggetto negli scorsi anni di accordi tra RFI e l'Amministrazione Comunale volti ad individuare la migliore soluzione per il completamento dell'opera come polo nevralgico del trasporto regionale e del territorio. Nel luglio 2020 il Comune di Reggio Emilia e RFI hanno sottoscritto un Accordo per lo sviluppo e valorizzazione della Stazione AV Mediopadana, con l'obiettivo di potenziare il sistema intermodale di accessibilità e creare le condizioni per il completamento della stazione e la realizzazione un polo di servizi, landmark di riferimento per i passeggeri e per il territorio;
- per quanto attiene il potenziamento del sistema di accessibilità è in corso la realizzazione del nuovo assetto veicolare che consentirà di rendere raggiungibile anche la campata EST della

stazione, con un'offerta aggiuntiva di sosta di scambio e di servizi di mobilità di primo/ultimo miglio. Questi interventi, che si integrano con le parallele azioni di potenziamento del TPL e della mobilità ciclabile previste nel PUMS vigente della città di Reggio Emilia, sono stati co-finanziati da Comune e RFI nell'ambito dell'Accordo soprarichiamato, ed i nuovi parcheggi sono stati oggetto di un'iniziativa di partenariato pubblico-privato;

- a marzo 2021, secondo quanto previsto dall'Accordo del Luglio 2020, uno specifico *Gruppo di Lavoro* congiunto fra RFI e Comune di Reggio Emilia ha prodotto un "*documento preliminare alla progettazione*" contenente la sintesi del percorso individuato per identificare il potenziale di sviluppo degli spazi al piano terreno della stazione e la massimizzazione del loro valore, con l'approfondimento di aspetti economico-finanziari e procedurali;
- la soluzione tecnica di intervento individuata e condivisa, tra RFI e Comune, prevede un mix tra servizi integrativi al viaggiatore e servizi di interesse territoriale, così da traguardare il pieno raggiungimento degli obiettivi di sviluppo della stazione come polo territoriale di attrazione attraverso la valorizzazione di prodotti e servizi del territorio;
- ad oggi la stazione presenta collegamenti diretti solo in corrispondenza della campata ad ovest della linea Guastalla che interrompe, a quota campagna, la percorribilità longitudinale della stazione. A completamento delle opere di accessibilità già previste dal Comune in ambito di stazione è in corso la realizzazione di nuovi parcheggi che offriranno un'offerta aggiuntiva di sosta di scambio;
- In considerazione delle esigenze funzionali per la piena efficienza delle sopradescritte opere, in corso di realizzazione da parte del Comune, RFI ha avviato la progettazione per il completamento delle opere di connessione tra il nuovo parcheggio e la campata Est, attraverso l'inserimento di sistemi di risalita e discesa direttamente connessi ai marciapiedi ferroviari;

VISTO CHE

1. il decreto ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138/T recante "Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale", individua RFI S.p.A. quale concessionaria della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale;
2. il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 recante Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e competenze in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1976 n. 59";
3. la Legge Regionale dell'Emilia-Romagna 2 ottobre 1998, n. 30 recante "Disciplina regionale del trasporto pubblico regionale e locale" disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale e dà attuazione al DLgs 19 novembre 1997, n. 422, e alle attinenti disposizioni contenute nel Titolo III, Capo VII del DLgs 31 marzo 1998, n. 112. 2.

4. l'art.34 del d.lgs 267 del 18 agosto 2000 e s.m.i. che stabilisce che per la definizione e l'attuazione di opere, di interventi o di programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di comuni, di province e regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici, o comunque di due o più tra i soggetti predetti, il presidente della regione o il sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro adempimento ad esso connesso.

ACCORDO DI PROGRAMMA

ART. 1

Premesse e Allegati

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma.

ART. 2

Finalità

Il presente Accordo di Programma considera la valenza trasportistica e strategica della Stazione AV Mediopadana per il territorio di area vasta cui il servizio si rivolge, e definisce, in considerazione degli sviluppi programmatici previsti e riportati in premessa, le modalità di individuazione degli interventi e dei reciproci obblighi di attuazione, per il completamento dell'intero nodo trasportistico e delle opere infrastrutturali sottoviadotto della stazione AV, al fine di migliorare e garantire servizi e funzioni, oggi assenti, che ne realizzino la duplice vocazione di polo di servizi e di nodo del territorio mediopadano.

ART. 3

Oggetto

Il presente Accordo di Programma regola gli impegni che le parti intendono assumere, ciascuna nell'ambito delle proprie competenze, e come meglio descritto nel successivo art. 5, per il raggiungimento dei seguenti obiettivi condivisi:

- a) nell'ambito delle risorse del Contratto di Programma Investimenti vigente e dei rispettivi vincoli di utilizzo, la realizzazione di una prima fase delle opere di completamento della Stazione AV Mediopadana, sulla base del "*documento preliminare alla progettazione*" elaborato secondo quanto previsto dall'Accordo del Luglio 2020 siglato tra RFI e Comune, che prevede un più ampio mix tra servizi integrativi al viaggiatore, finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al sistema ferroviario, e servizi di interesse territoriale, così da traguardare il pieno raggiungimento dello sviluppo della stazione come nodo

trasportistico e polo del territorio mediopadano. Il costo complessivo delle opere infrastrutturazione di completamento della Stazione AV Mediopadana di competenza RFI è stimato in circa 14 M €, di cui una prima fase realizzativa pari a 8 M€ costituisce l'impegno assunto nel presente Accordo di Programma.

- b) a cura e carico di RFI la realizzazione delle opere di completamento del sistema di accessibilità dei viaggiatori sul fronte Est della stazione, con un'offerta aggiuntiva di sistemi di risalita (ascensori e scale mobili) oltre alle opere di connessione tra le banchine nord e sud a piano campagna ed in coerenza del “*documento preliminare alla progettazione*”. Il costo complessivo è stimato in circa 3 M€, da realizzare in 2 fasi successive.
- c) a cura e carico del Comune il completamento delle opere, già programmate nel Triennale LLPP, di ultimazione del sistema di sosta e di nuovo assetto veicolare che consentirà di raggiungere la campata EST della stazione anche dalla mobilità su gomma pubblica e privata attraverso un'offerta aggiuntiva di sosta di scambio e di servizi di mobilità di primo/ultimo miglio. L'intervento, di competenza del Comune e realizzato con un partenariato pubblico-privato, ha un costo complessivo di circa 16 milioni di euro, opere già finanziate e ora corso di ultimazione;
- d) l'istituzione di un Tavolo Tecnico per l'individuazione di proposte di programmazione di opere infrastrutturali che trovino riferimento in quanto progettato o pianificato dal Comune e dalla Regione, tramite i rispettivi strumenti di pianificazione PUMS e PRIT 2025. Tali soluzioni saranno valutate, in coerenza con i citati strumenti di pianificazione e ai fini della fattibilità tecnico-economica e ambientale, sia per la raggiungibilità locale che per quella a livello di bacino mediopadano. La priorità sarà data alle modalità di mobilità sostenibili e a quelle che potranno consentire positivi scambi intermodali tra le infrastrutture stradali (viabilità locale, autostrada) e le infrastrutture su ferro esistenti e di progetto per meglio inserire nel reticolo dei servizi dell'Alta Velocità le città del bacino mediopadano. **Gli approfondimenti** espliciteranno il servizio di trasporto da fornire e le conseguenti eventuali opere infrastrutturali, individuando i fabbisogni per l'esercizio dei servizi e la realizzazione delle opere. Particolare attenzione verrà posta alle azioni per massimizzare la sinergia tra l'attuale ferrovia regionale e il nodo mediopadano valutando **la fattibilità tecnico economica** delle possibili azioni di miglioramento per favorire l'interscambio con la città di Reggio Emilia. A tal proposito, lo sviluppo di studi potrà essere relativo a proposte di adeguamento/modifica dei servizi regionali sulle linee ferroviarie, per ampliare l'utenza servibile e migliorare l'accessibilità del sistema e l'integrazione dei nodi.

ART. 4

Fasi Attuative

Le fasi relative agli impegni riportati all'art. 3 lettera a), a cura e carico di RFI, prevedono:

1. sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva, secondo quanto già definito nel “*documento preliminare alla progettazione*” prodotto dal GdL istituito con l'Accordo del Luglio 2020, delle opere di completamento dell'infrastrutturazione degli ambienti sotto viadotto, al fine di migliorare e garantire ulteriori servizi al viaggiatore anche attraverso l'utilizzo di tecnologie più innovative in termini di sostenibilità.

2. realizzazione di una prima fase di queste opere di completamento del fabbricato viaggiatori in aree sotto viadotto, stimata in circa 8 milioni di euro.

Le fasi relative agli impegni riportati all'art. 3 lettera b), a cura e carico di RFI, prevedono:

3. sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva delle opere di completamento del sistema di accessibilità della Campata Est. Tali Opere sono stimate complessivamente in circa 3 milioni di euro;
4. realizzazione della prima fase delle opere di completamento dell'accessibilità della campata Est (ascensori, scale mobili, porzione di atrio) il cui costo è stimato in 2 milioni di euro, entro il primo semestre 2023.

Le fasi relative agli impegni riportati all'art. 3 lettera c), a cura e carico del Comune, prevedono:

5. il completamento delle opere programmate e già completamente finanziate del sistema di sosta e di un nuovo assetto veicolare ed attivazione del parcheggio Campata Est entro dicembre 2022;

Le fasi relative agli impegni riportati all'art. 3 lettera d), per tutte le Parti coinvolte, prevedono:

6. individuazione delle proposte di programmazione di ulteriori opere infrastrutturali progettate o pianificate dal Comune e dalla Regione tramite i rispettivi strumenti di pianificazione PUMS e PRIT 2025, e attraverso studi, analisi territoriali, individuazione di soluzioni che comprendano i principali aspetti trasportistici, sociali ed economici.

In tale ambito le parti si impegnano a:

- produrre un'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) per comparare le varie soluzioni considerate;
- produrre un'individuazione di ordine di grandezza dell'impegno economico e dei tempi realizzativi in relazione alle soluzioni ritenute da perseguire;
- produrre una valutazione sull'opportunità di procedere all'effettuazione di indagini di mobilità specifiche ed approfondite, con individuazione della stima dell'impegno economico e dei tempi realizzativi connessi.

Al Tavolo Tecnico partecipano il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che ne coordina i lavori, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Reggio Emilia e Rete Ferroviaria Italiana, mediante la nomina di ~~un~~ proprii referenti al Tavolo.

Per eventuali approfondimenti su temi specifici, potranno essere invitati al Tavolo anche altri soggetti esterni di volta in volta interessati al tema trattato.

Il Tavolo si riunisce con cadenza almeno bimestrale e termina i lavori entro dodici mesi dalla sottoscrizione del presente Accordo.

ART. 5

Obblighi

Il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile si impegna a:

1. garantire la partecipazione al Tavolo Tecnico di cui all'articolo 3, assicurando la nomina dei propri referenti al Tavolo (un referente della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, uno della Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile e uno della Direzione generale per l'edilizia statale, le politiche abitative, la riqualificazione urbana e gli interventi speciali) entro sette giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo di Programma;
2. svolgere il ruolo di coordinamento del Tavolo Tecnico di cui all'articolo 3, gestendone gli aspetti di segreteria;
3. attivarsi proattivamente per il funzionamento del Tavolo Tecnico, mettendo a disposizione tutti gli elementi informativi di competenza che si ritengano utili allo scopo.

La Regione Emilia-Romagna si impegna a:

1. garantire la partecipazione al Tavolo Tecnico di cui all'articolo 3, assicurando la nomina del proprio referente al Tavolo entro sette giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo di Programma;
2. attivarsi proattivamente per il funzionamento del Tavolo Tecnico, mettendo a disposizione tutti gli elementi informativi di competenza che si ritengano utili allo scopo.
3. mettere a disposizione del Tavolo Tecnico approfondimenti utili in proprio possesso quali studi di contesto, valutazioni complessive e analisi finalizzate al raggiungimento degli obiettivi del Tavolo Tecnico
4. Pianificare gli impegni programmatici da assumere sulla base di quanto sarà individuato dal lavoro svolto dal Tavolo Tecnico.

Il Comune di Reggio Emilia si impegna a:

1. garantire la partecipazione al Tavolo Tecnico di cui all'articolo 3, assicurando la nomina del proprio referente al Tavolo entro sette giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo di Programma;
2. attivarsi proattivamente per il funzionamento del Tavolo Tecnico, mettendo a disposizione tutti gli elementi informativi di competenza che si ritengano utili allo scopo;
3. mettere a disposizione del Tavolo Tecnico studi di contesto, valutazioni complessive e analisi finalizzate al raggiungimento degli obiettivi del Tavolo Tecnico;
4. Rilasciare ulteriori pareri, nullaosta, autorizzazioni e/o assensi di competenza, nei tempi tecnici necessari e comunque nel rispetto dei termini previsti dalle norme di legge che disciplinano i relativi procedimenti, impegnandosi altresì, a rendere più rapidi i relativi procedimenti;
5. Completare le opere già programmate e completamente finanziate di ultimazione del sistema di sosta e di nuovo assetto veicolare ed attivazione del parcheggio Campata Est. Tali interventi di competenza del Comune e realizzati anche con un partenariato pubblico-privato, hanno un costo complessivo di circa 16 milioni di euro.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si impegna a:

1. garantire la partecipazione al Tavolo Tecnico di cui all'articolo 3, assicurando la nomina del proprio referente al Tavolo entro sette giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo di Programma;
2. attivarsi proattivamente per il funzionamento del Tavolo Tecnico, mettendo a disposizione tutti gli elementi informativi di competenza che si ritengano utili allo scopo;
3. completare la progettazione definitiva ed esecutiva del sistema di accessibilità delle opere di infrastrutturazione del sotto viadotto della stazione AV, al fine di migliorare e garantire i servizi oggi assenti di integrazione e di supporto al viaggiatore;
4. realizzare la prima fase prioritaria delle opere di completamento dell'accessibilità della campata Est (ascensori, scale mobili, porzione atrio), di cui all'art.3 lettera b), il cui costo è stato stimato in 2 milioni di euro, reperendo i fondi nell'ambito delle risorse del Contratto di Programma Investimenti vigente;
5. realizzare la prima fase prioritaria delle opere di completamento del fabbricato viaggiatori in aree sotto viadotto di cui all'art.3 lettera a), il cui costo è stato stimato in 8 milioni di euro, reperendo i fondi necessari alla realizzazione di nell'ambito delle risorse del Contratto di Programma Investimenti vigente.

Ai sensi dell'art.34 comma 4 del d.lgs 267/2000 l'accordo, che recepisce il consenso unanime del presidente della regione, del sindaco e delle altre amministrazioni interessate, è approvato con atto formale del presidente della regione ed è pubblicato nel bollettino ufficiale della regione.

ART. 6

Collegio di Vigilanza

Come previsto dall'art.34, comma 7, del d.lgs 267/2000, la vigilanza sull'esecuzione dell'accordo di programma e gli eventuali interventi sostitutivi sono svolti da un collegio.

Il collegio di vigilanza sul presente accordo è composto:

- ✓ dal sindaco del Comune di Reggio Emilia;
- ✓ dal prefetto nella provincia di Reggio Emilia;

e dai seguenti rappresentanti delle altre parti che sottoscrivono il presente Accordo:

- ✓ per il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il direttore generale della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, il direttore generale della Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile e il direttore generale della Direzione generale per l'edilizia statale, le politiche abitative, la riqualificazione urbana e gli interventi speciali;
- ✓ per Regione Emilia Romagna - Assessore delegato alla mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio;

✓ per RFI -

Ciascuna delle Parti, in caso di impedimento per qualunque ragione di qualcuno dei propri rappresentanti, può nominare anche supplenti che intervengono per le medesime attività.

ART. 7

Modalità di gestione delle opere

I soggetti sottoscrittori del presente accordo di programma, a seguito della realizzazione degli interventi di completamento dell'intero nodo trasportistico e delle opere infrastrutturali relative al sotto-viadotto della stazione AV sottoscriveranno una apposita convenzione per disciplinare i reciproci obblighi derivanti dalla gestione di quanto realizzato.

ART. 8

Registrazione e spese contrattuali

Il presente Accordo costituisce accordo amministrativo tra i soggetti sottoscrittori e come tale è esente da imposta di registro, come da art. 16 – Tabella all. “B” al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 642 (esenzione di bollo).

ART. 9

Richiamo della normativa

Per quanto non espressamente indicato nel presente Accordo di Programma si rinvia alle norme statali e regionali in materia.

Art. 10

Efficacia

Il presente Accordo di Programma, composto di n. 15 pagine, acquista efficacia trascorsi trenta giorni dalla sua pubblicazione nell'albo pretorio del comune.

Tutti gli enti e i soggetti partecipanti al presente accordo, in ragione dell'interesse comune e delle finalità di perseguimento di pubblici interessi, si impegnano a porre in essere ogni attività necessaria alla piena e completa attuazione dei piani e dei progetti oggetto del presente accordo, in linea con i criteri informativi dello stesso.

Art. 11

Trattamento Dati Personali

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla formalizzazione ed alla successiva attuazione del presente Accordo, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti, amministratori, rappresentanti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse

si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali 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, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di formalizzazione ed alla successiva attuazione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di formalizzazione e successiva attuazione del presente Accordo rientrano nelle seguenti categorie:

Dati Comuni acquisiti direttamente presso le Parti: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti, amministratori, rappresentanti e/o collaboratori), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto

Per RFI:

Titolare del Trattamento è Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it, con sede legale in Piazza della Croce Rossa, 1 Roma.

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo e-mail: protezionedati@fsitaliane.it.

Per il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:

Titolare del Trattamento è il Direttore Generale della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, contattabile all'indirizzo e-mail: enrico.pujia@mit.gov.it, con sede legale in Roma;

Il Data Protection Officer,, è contattabile all'indirizzo e-mail:,
PEC:, tel.

Per la Regione Emilia Romagna :

Titolare del Trattamento è il Direttore generale Cura del Territorio e dell'Ambiente, ing. Paolo Ferrecchi, contattabile all'indirizzo e-mail: paolo.frrecchi@regione.emilia-romagna.it, con sede legale in Viale Aldo Moro, Bologna;

Il Data Protection Officer,, è contattabile all'indirizzo e-mail:,
PEC:, tel.

Per il Comune di Reggio Emilia:

Titolare del Trattamento è il Dirigente Servizio progettazioni complesse reti e infrastrutture, ing. David Zilioli, contattabile all'indirizzo e-mail: david.zilioli@comune.re.it, con sede legale in via Emilia San Pietro n. 12, Reggio Emilia;

Il Data Protection Officer,, è contattabile all'indirizzo e-mail:,
PEC:, tel.

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Accordo saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dal termine di scadenza del presente Accordo.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Letto, approvato e sottoscritto

Roma, il /xx/2022

Per il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
Il Ministro, Enrico Giovannini

Per la Regione Emilia
Il Presidente, Stefano Bonaccini

Per il Comune di Reggio Emilia
Il Sindaco, Luca Vecchi

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Il Responsabile della Direzione Stazioni, Arch. Sara Venturoni
