



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **49**

in data **24/03/2022**

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventidue** addì **24 - ventiquattro** - del mese **marzo** alle ore **10:00** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

APPROVAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA DEFINIZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI COMPLETAMENTO DEL NODO MEDIOPADANO TRA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI, REGIONE EMILIA ROMAGNA, COMUNE DI REGGIO EMILIA, RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

VECCHI Luca	Sindaco	SI
PRATISSOLI Alex	Vicesindaco	SI
BONVICINI Carlotta	Assessore	SI
CURIONI Raffaella	Assessore	SI
DE FRANCO Lanfranco	Assessore	SI
MARCHI Daniele	Assessore	SI
RABITTI Annalisa	Assessore	SI
SIDOLI Mariafrancesca	Assessore	SI
TRIA Nicola	Assessore	NO

Presiede: **VECCHI Luca**

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

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- con la deliberazione di Giunta Comunale - ID n. 156 del 22/10/2020 – è stata approvata la nuova struttura organizzativa del Comune di Reggio Emilia;
- con decreto del Sindaco - PG n. 174344 del 29/10/2020 - è stato attribuito all'Ing. David Zilioli, la responsabilità di direzione del Servizio Progettazioni Complesse Reti e Infrastrutture;
- con deliberazione di Consiglio Comunale n. 72 del 08/04/2021 sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2021 - 2023 e la nota di aggiornamento al D.U.P. (Documento Unico di Programmazione);
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 16/04/2021 è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione risorse finanziarie 2021/23 per macro obiettivi e allegati;
- con deliberazione di Giunta Comunale - ID n 104 del 27/05/2021 – è stata approvata la “Variazione di assestamento al Bilancio di Previsione Finanziario triennio 2021-2023 e relativi allegati. Prima verifica rispetto alla salvaguardia degli equilibri di bilancio, ai sensi dell’art. 193 del D. Lgs. 267/2000 s.m.i.”;
- con deliberazione di Giunta Comunale – ID n. 133 del 13/07/2021 - immediatamente esecutiva, è stato approvato il PIANO DELLE PERFORMANCE 2021-2023, il Piano Esecutivo di Gestione 2021 (art. 169 del D. Lgs 267/2000) e relativi allegati;
- con deliberazione di Consiglio Comunale – ID n. 164 del 19/07/2021 - è stata approvata la Variazione di assestamento al bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e relativi allegati - Verifica degli equilibri di bilancio ai sensi dell’art. 193 D. Lgs. 267/2000;
- con deliberazione di Giunta Comunale - ID n 147 del 29/07/2021 - è stato approvato il "Primo aggiornamento al Piano esecutivo di gestione 2021 a seguito della Variazione di assestamento al bilancio 2021/23 e verifica degli equilibri di bilancio";
- con deliberazione di Consiglio Comunale - ID n 235 del 29/11/2021 – è stata approvata la “Variazione al Bilancio di Previsione Finanziario triennio 2021-2023, al D.U.P. e a i relativi Allegati”, che ha stanziato le risorse necessarie per il progetto in argomento (PG_2021_5734), compresa l’istituzione dei relativi capitoli di entrata ed uscita;
- il Ministero dell'Interno, ha prorogato al 31 marzo 2022 il termine per l'approvazione da parte degli Enti Locali del bilancio di previsione per il triennio

2022-24; pertanto, nelle more dell'approvazione del Bilancio vengono applicate le norme in materia di esercizio provvisorio di cui all'art. 163 D.Lgs. 267/2000 così come modificato dal D.Lgs. 126/2014;

- con successiva deliberazione di Giunta Comunale si provvederà ad approvare il Piano Esecutivo di Gestione dell'esercizio 2022;

Preso atto che:

- il progetto approvato in conferenza di servizi in data 31 luglio 1998 per la realizzazione della tratta Alta Velocità Milano-Bologna ha previsto, tra il resto, la realizzazione a cura e spese di TAV s.p.a. e Consorzio Cepav Uno (oggi entrambi incorporati in Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., in acronimo "RFI") di un complesso di opere di mitigazione socio-ambientale ricadenti nel territorio del Comune di Reggio Emilia, in corrispondenza dell'area del nuovo casello dell'autostrada A1, dell'Asse attrezzato e della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana;
- in data 8 luglio 2002, all'esito della approvazione in conferenza di servizi, su iniziativa del Ministero dei Trasporti, dei progetti del nuovo svincolo autostradale di Reggio Emilia e del relativo Asse attrezzato, è stato stipulato un accordo tra gli enti territoriali e TAV-Cepav recante la disciplina dei reciproci impegni volti alla realizzazione delle opere predette e della nuova Stazione Mediopadana, accordo successivamente integrato da ulteriore atto in data 11 giugno 2004 contenente: (i) gli indirizzi funzionali alla risoluzione delle interferenze dovute alla presenza di elettrodotti in corrispondenza dell'area del nuovo svincolo autostradale; (ii) la disciplina dei rapporti e degli impegni tra i soggetti sottoscrittori in relazione all'interramento degli elettrodotti Terna e AV nonché in relazione alla realizzazione di un sottopasso multiservizi in corrispondenza della via Nobel in Reggio Emilia;
- in data 30 dicembre 2008 Regione Emilia Romagna, Comune di Reggio Emilia, Provincia di Reggio Emilia, RFI, TAV e ACT hanno sottoscritto una convenzione per la realizzazione del "*Nuovo nodo intermodale di interscambio tra la linea AV Milano Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia – Guastalla e le linee di trasporto urbano in località Mancasale*", con particolare riferimento alla realizzazione della stazione "*Reggio Emilia AV Mediopadana*";

Considerato che:

- il territorio del Comune di Reggio Emilia è caratterizzato da un denso reticolo infrastrutturale interconnesso, articolato su due linee ferroviarie nazionali che consente la copertura capillare di un'ampia porzione dell'area geografica nella quale insiste la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, con la presenza di circa 70 fermate;

- all'interno dell'ambito dell'Area Nord della Città di Reggio Emilia, convergono numerose infrastrutture di notevole importanza per il trasporto su gomma e su ferro, quali l'Autostrada A1, il Casello Autostradale di Reggio Emilia, la linea ferroviaria AV, la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, la linea ferroviaria regionale Reggio Emilia – Guastalla, l'asse attrezzato Reggio Emilia – Bagnolo lungo il quale sorgono i tre ponti realizzati su progetto dell'architetto Santiago Calatrava;
- questo Comune ha avviato un percorso pubblico-privato volto all'analisi, tutela e valorizzazione dell'Area Nord della Città, acquisendo studi e contributi preliminari che hanno consentito una prima individuazione di quello che è stato denominato "*Bacino Mediopadano*"; i primi risultati delle indagini svolte hanno evidenziato come l'attivazione di una serie di "*moltiplicatori*" e "*attivatori*", in grado di connettere ed incrementare sinergicamente le disponibilità infrastrutturali presenti nell'area, possa determinare, per la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, un bacino di utenza complessivo di 8.000 kmq e 2,3 milioni di abitanti;
- il lavoro di indagine e studio condotto su iniziativa del Comune di Reggio Emilia si è, sin dall'inizio e in particolare, concentrato sulle modalità di accesso alla linea AV, individuando i principali presupposti in forza dei quali è consentito prefigurare la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana quale nodo strategico dell'intermodalità passeggeri (gomma-ferro) nonché quale porta di accesso alla Città e all'intero territorio provinciale, ruolo che può estrinsecarsi appieno nel caso in cui alla presenza delle infrastrutture esistenti vengano associate adeguatamente ponderate azioni di supporto, volte ad incrementare sinergicamente le connessioni funzionali delle linee di trasporto gomma - ferro nonché ad incrementare e semplificare la raggiungibilità e la accessibilità del Nodo Infrastrutturale Mediopadano, agendo anche sul sistema di adduzione all'Autostrada A1, in un'ottica non tanto e non soltanto locale, ma di Area Vasta;
- con deliberazione n. 79 in data 11 aprile 2019 questa Giunta comunale ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Piano che prevede azioni specifiche in riferimento al Nodo Infrastrutturale Mediopadano, anche recuperando gli esiti del lavoro svolto con il progetto Enter.Hub;
- il PUMS adottato ha individuato, quali obiettivi prioritari, la riqualificazione e il sostanziale miglioramento della accessibilità alla stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, in via principale attraverso: (ii) la realizzazione di collegamenti più rapidi ed efficienti da e per la Città; (ii) la contestuale promozione dell'accessibilità tramite modalità alternative alla mobilità privata;
- il PUMS adottato prevede, tra le proprie linee di intervento, una revisione progettuale complessiva delle modalità di trasporto pubblico, nella quale si innesta, quale elemento qualificante, l'allestimento di una linea di forza nord-sud per la realizzazione di una tranvia che colleghi la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana con il centro e la zona sud della Città;
- il PUMS adottato, prefigura altresì un progetto, di immediata attuazione (il "*Tappeto*

Rosso”), nell’ambito del quale è prevista la realizzazione di una serie di interventi sinergici di riqualificazione complessiva dell’asse di via Gramsci e delle sue connessioni, volti: (i) a consentire un collegamento veloce tra il centro storico della Città e il Nodo Infrastrutturale Mediopadano, in modo da rendere competitiva la scelta di mezzi alternativi rispetto ai veicoli a motore privati; (ii.i) a determinare un aumento dello standard percettivo e funzionale che renda più leggibile il disegno urbano della connessione della Stazione con la Città e ciò in via principale attraverso: (i) la riqualificazione della via Gramsci; (ii.ii) il completamento della viabilità via Tegani/lato sud stazione Reggio Emilia AV Mediopadana; (iii) la realizzazione di una Velostazione alla Stazione; (iv) la realizzazione di nuove corsie preferenziali lungo la via Gramsci; (v) il completamento e la riqualificazione della ciclovia 11, trasformandola in una “superciclabile”;

- il PUMS prefigura, sulla base di uno specifico studio di fattibilità, uno scenario di medio-lungo periodo per i possibili sviluppi del Nodo Infrastrutturale Mediopadano, basato *“sulla compresenza di più funzioni, potenzialmente sinergiche tra loro e riconducibili non soltanto alle pure necessità di intercambio, ma anche alla valorizzazione delle eccezionali condizioni di accessibilità nazionale, generate dalla presenza del nodo AV”*, caratterizzato *“da tre elementi: (i) area di sosta autostradale dotata dei normali servizi di supporto ai viaggiatori (ristoro, ecc.); (ii) parcheggio di interscambio, rivolto sia alla stazione AV che alla città (park&ride urbano), eventualmente dotato di servizi orientati allo stazionamento veicolare; (iii) fermata/autostazione a servizio dei bus ad instradamento autostradale”*;
- accanto ai molteplici investimenti già portati a compimento nell’arco dell’ultimo decennio, il Programma triennale dei Lavori Pubblici 2019/2021 dell’Amministrazione Comunale di Reggio Emilia prevede (individuando le relative risorse finanziarie per un importo complessivo superiore a 6 milioni di euro) la realizzazione delle principali opere individuate dal PUMS, alle quali affianca ulteriori interventi sinergicamente orientati ad accrescere e facilitare l’accessibilità della Stazione, tra i quali: (i) opere di completamento ed ampliamento Parcheggi Stazione Mediopadana, per euro 4.100.000,00 (anno 2020); (ii) interventi di regolazione del traffico connessi al PUMS, per euro 200.000,00 (anno 2020); (iii) collegamento ciclopedonale dallo Stadio Mapei alla Stazione AV, per euro 350.000,00 (anno 2021); (iv) collegamento Stazione AV - Centro Storico. Riqualificazione di via Gramsci (progetto Tappeto Rosso), per euro 2.100.000,00 (anno 2022);
- il quadro definito dalle infrastrutture, dalle analisi e dagli approfondimenti predetti si è arricchito, nell’Area Nord di Reggio Emilia, di ulteriori elementi, idonei, potenzialmente, ad incentivare l’attrattività e ad ampliare il bacino di utenza della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana: (i) il percorso, procedimentale e operativo, volto alla progettazione e alla realizzazione, all’interno dell’area della ex Officine Meccaniche Reggiane, del *“Parco della Innovazione”*, un progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana di un’area industriale dismessa, estesa per

una superficie di oltre 260.000 metri quadrati, attuato tramite una società di trasformazione urbana (STU Reggiane s.p.a.), partecipata dal Comune di Reggio Emilia e da Iren Smart Solutions; (ii) la prevista ultimazione, nella seconda parte dell'anno 2020, sull'area non operativa dell'aeroporto di Reggio Emilia, di "*RCF Arena Reggio Emilia*", una grande arena stabilmente attrezzata per ospitare spettacoli, idonea a ricevere un afflusso di pubblico sino a 100.000 spettatori per singolo evento;

- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) della Regione Emilia-Romagna pone, tra i propri obiettivi la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico che 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 per la mobilità tra i poli regionali; 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;
- in attuazione degli indirizzi PUMS, inerenti il potenziamento delle linee di forza del TPL, è previsto il progetto "Tramvia 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 quindi 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. ;

Riconosciuto che:

- Reggio Emilia rappresenta il baricentro di un nuovo sistema metropolitano che comprende anche le città di Parma e Modena, imperniato sulla via Emilia e connesso da 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 riveste 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 riveste una duplice rilevanza: da un lato è l'elemento identificativo della città di Reggio Emilia, e l'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, costituendo un hub della mobilità sostenibile per l'intera area medioapadana, con un transito complessivo 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. Nel 2019 i passeggeri erano circa 5.000 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 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 di un polo di servizi, landmark di riferimento per i passeggeri e per il territorio;
- per quanto attiene il potenziamento del sistema di accessibilità è già 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 che ne prevede il completamento entro il corrente anno;

- 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 anche come polo territoriale di attrazione attraverso la valorizzazione di prodotti del territorio e servizi per le imprese;
- ad oggi la stazione è accessibile solo in corrispondenza della campata ovest della linea Guastalla che interrompe, a quota campagna, la percorribilità longitudinale della stazione. A completamento delle opere di accessibilità esterna, 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;
 - per completare l'accessibilità all'infrastruttura, a seguito della realizzazione delle suddette opere da parte del Comune, RFI ha avviato la progettazione di un secondo accesso nella campata est dotato di sistemi di salita e discesa necessari all'accessibilità dei marciapiedi ferroviari.

Rilevato che:

- il Comune e RFI nel perseguimento dei principali obiettivi individuati e in diretta continuità con quanto in precedenza tra loro discusso, hanno condiviso un programma di azioni sinergiche reputato funzionale, in prospettiva diacronica, non soltanto ad affrontare le singole contingenze di volta in volta emergenti, ma a mettere a sistema le risorse pubbliche, integrandole, in termini di sussidiarietà e di virtuosi rapporti di partenariato, con gli apporti provenienti da operatori economici privati, il tutto al fine di realizzare soluzioni complessive e organiche che possano esitare in un assetto stabile idoneo ad offrire risposte di ampio respiro, proiettate in

un orizzonte che guardi allo sviluppo complessivo di una infrastruttura e di un nodo che, per il loro ruolo trainante, sono fondamentali per il sistema territoriale di area vasta;

Visti:

- la deliberazione di Giunta Comunale – ID n. 113 del 03/07/2020 – con la quale è stato approvato l'Atto di Accordo - ai sensi degli articoli 15 e 11 della legge 241/1990 nonché dell'articolo 5, comma 6, D. Lgs. 50/2016 s.m.i. - tra comune e RFI S.p.a. per la valorizzazione della Stazione Reggio Emilia AV Mediopadana e del Nodo Infrastrutturale Mediopadano;
- la finalità del presente Accordo di programma che 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.
- l'oggetto e gli obiettivi del presente Accordo di Programma, qui sinteticamente riportati:
 - a. a cura e carico di RFI, nell'ambito delle risorse del Contratto di Programma Investimenti vigente, la realizzazione 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 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. L'importo preliminare complessivo è stimato in circa 14 M €, di cui una prima fase realizzativa pari a 8 M€;
 - b. a cura e carico di RFI la realizzazione delle opere di completamento del sistema di accessibilità della campata Est della stazione, dotata di sistemi meccanizzati di salita e discesa (ascensori e scale mobili) oltre alle opere di connessione tra le banchine nord e sud a piano campagna ed in coerenza con il "documento preliminare alla progettazione". L'importo complessivo è stimato in circa 3 M€;
 - c. a cura e carico del Comune la realizzazione delle opere di completamento del sistema di sosta e di un 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 [tali opere sono già completamente finanziate e tuttora in fase di ultimazione di cantiere];

- d. l'istituzione di un Tavolo Tecnico per lo sviluppo integrato di ulteriori azioni per l'intermodalità, che trovino riferimento in quanto progettato o pianificato dal Comune e dalla Regione, tramite i rispettivi strumenti di pianificazione PUMS e PRIT 2025. Tali azioni saranno valutate 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.

Preso atto che:

- le azioni del presente Accordo:
- sono coerenti con gli indirizzi strategici del D.U.P. in particolare: indirizzo strategico n. 3 "Città della transizione ecologica", Obiettivo 13 "Mobilità"; indirizzo strategico n. 4 "Città della attrattività e della internazionalizzazione"; indirizzo strategico n. 5 "Città dell'economia, del lavoro e dell'innovazione" ;
- sono complementari con gli investimenti prioritari segnalati nello stesso D.U.P. e relativo P.E.G. con particolare pertinenza all'intervento denominato "Opere di completamento e ampliamento parcheggi Stazione Mediopadana";

Considerato che:

- 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;
- sussiste la necessità di approvare un "Accordo di Programma", come da **Allegato A** - tra i seguenti soggetti, per "LA DEFINIZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI COMPLETAMENTO DEL NODO MEDIOPADANO":
 - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (Mims);
 - Regione Emilia Romagna
 - Comune di Reggio Emilia
 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)
- il testo dello schema di Accordo di Programma (Allegato A), sopra richiamato, è stato condiviso tra i vari soggetti coinvolti, tramite scambio di corrispondenza informale (posta elettronica), come si evince da E-mail del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (Mims) del 15/03/2022;

Dato atto che:

- l'art. 5 dello Schema di Accordo di Programma, che in relazione agli impegni a carico del Comune, al punto 5, recita quanto segue:

“Omissis.

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....”;

- conseguentemente a quanto sopra esplicitato, la sottoscrizione dell’Accordo di programma in argomento, non produce impatti economici ulteriori rispetto a quelli già programmati e finanziati dal Comune;
- eventuali nuove proposte progettuali che dovessero emergere in sede di tavolo tecnico, saranno sottoposte a preventiva valutazione da parte del Comune e seguiranno l’iter ordinario volte a verificarne l’interesse alla realizzazione da parte del Comune, la fattibilità tecnica e la sussistenza dei presupposti volti ad ottenere la copertura economica.

Rilevato che:

- la competenza per la approvazione del presente accordo è attribuita a questa Giunta Comunale, ai sensi dell’articolo 11 comma 4 bis della legge 7 agosto 1990 n. 241, dell’articolo 48 comma 2 D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, nonché dell’articolo 18 comma 3 della legge regionale 24 marzo 2000;
- il presente atto non richiede il pare in ordine alla regolarità contabile, ex art. 49 comma 1 D. Lgs. 267/2000 s.m.i., in quanto nessun nuovo impegno economico diretto o indiretto, derivante dalla stipula di tale Accordo di programma, viene a gravare sull’Amministrazione Comunale;

Visti:

- gli articoli 11 e 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241
- l’articolo 5 comma 6 del D. Lgs. 18 aprile 2016 n. 50;
- il parere di cui all’articolo 49 comma 1 D. Lgs. 267/2000 s.m.i., in ordine alla regolarità tecnica;

DELIBERA

- **DI APPROVARE**, per le motivazioni di cui in premessa l’Accordo di programma”

per “LA DEFINIZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI COMPLETAMENTO DEL NODO MEDIOPADANO”, nel testo che si allega, quale parte integrante e sostanziale del presente atto di deliberazione, quale **Allegato A**;

- **DI DARE ATTO** che i soggetti sottoscrittori dell’Accordo di Programma, sopra richiamato, sono i seguenti:
 - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili;
 - Regione Emilia Romagna
 - Comune di Reggio Emilia-Guastalla
 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- **DI CONFERIRE** mandato affinché il Sindaco, o suo delegato, procedano, nelle forme di rito, alla stipula dell’Accordo di Programma, in conformità allo schema qui approvato, con facoltà di apportare eventuali precisazioni, rettifiche o lievi variazioni formali e non sostanziali che non modifichino in concreto il costituendo rapporto convenzionale;
- **DI TRASMETTERE** il presente atto al Servizio Programmazione per concertare gli adempimenti necessari di adeguamento dei documenti di programmazione" ;

Ritenuto che ricorrono particolari motivi di urgenza, visti i contenuti dell’Accordo di Programma, per attivare quanto prima le attività strategiche previste,

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

Con voti unanimi, palesemente espressi,

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell’art. 134, comma 4, del D. Lgs 18.08.2000 n. 267, per dare seguito celermente a quanto previsto nell’Accordo di Programma;

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

VECCHI Luca

IL SEGRETARIO GENERALE

GANDELLINI Dr. Stefano