

# POC

PIANO OPERATIVO COMUNALE  
DI REGGIO EMILIA



## PROGETTO DI INTERESSE PUBBLICO RELATIVO AL COMPLETAMENTO DEL POLO INTERMODALE PRESSO LA STAZIONE ALTA VELOCITÀ MEDIOPADANA

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53 COMMA 1 LETTERA A  
DELLA L.R. 24/2017

## Allegato A Atto di Accordo

VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. ... DEL .../.../...

SINDACO  
**LUCA VECCHI**

VICESINDACO E ASSESSORE A RIGENERAZIONE ED AREA VASTA  
**ALEX PRATISSOLI**

COORDINATORE AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PROGETTI SPECIALI  
**Massimo Magnani**

DIRIGENTE SERVIZIO RIGENERAZIONE URBANA  
**Elisa Iori**





### Atto di Accordo

ai sensi dell'articolo 11 della legge 07 agosto 1990 n. 241  
dell'articolo 61 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24,  
dell'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20  
a valere tra

Comune di Reggio nell'Emilia, 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, stante l'assenza del Sindaco, in persona del Vice Sindaco Alex Pratisoli, nato a Reggio nell'Emilia il 12 novembre 1975, codice fiscale PRT LXA 75S12 H223B, e del Dirigente del Servizio Reti - Infrastrutture e Mobilità David Zilioli, nato a Reggio nell'Emilia il 13 febbraio 1977, codice fiscale PRT DAD 70P13 H223W, domiciliati per la carica presso la sede dell'Ente che rappresentano, autorizzati alla sottoscrizione del presente atto in virtù di deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Reggio nell'Emilia ID n.118, del 14 luglio 2020, agli atti del Comune di Reggio nell'Emilia e da aversi qui per integralmente richiamata e trascritta, nel seguito del presente atto indicato anche come "Comune",

e

Terminal One s.p.a. abbreviabile in "T1 s.p.a.", con sede legale in 42124 Reggio nell'Emilia RE alla via Giovanni Gutenberg 3, numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di Reggio Emilia, partita iva e codice fiscale 02776300358, numero REA RE 312507, indirizzo posta elettronica certificata - PEC terminalonepec@legalmail.it, agente in persona del Presidente del Consiglio di Amministrazione Guido Prati nato a Reggio nell'Emilia il 18 novembre 1965, codice fiscale PRT DDI 63011 H223W, domiciliato per la carica presso la sede della società che rappresenta, autorizzato alla sottoscrizione del presente atto in virtù dei poteri conferitigli con delibera del Consiglio di Amministrazione della società in data 8 luglio 2020, nel seguito del presente atto indicata anche come "T1",

dato atto da parte del Comune che (I):

I.1 il territorio del comune di Reggio Emilia è caratterizzato da un denso reticolo infrastrutturale interconnesso, articolato su due linee ferroviarie nazionali (la linea storica Milano – Napoli; la linea ad Alta Velocità Milano – Napoli) e tre linee ferroviarie regionali (Reggio Emilia – Guastalla, in direzione

nord; Reggio Emilia – Sassuolo, in direzione Est; Reggio Emilia – Ciano, in direzione Ovest),

interconnessione tra linee nazionali e linee regionali che consente la copertura capillare di un'ampia porzione dell'area geografica nella quale insiste la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana;

- I.2 nello specifico, 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;
- I.3 il Comune di Reggio Emilia ha da tempo 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*", strutturato: (i) su un nucleo centrale che, in un'area di circa 4.000 kmq, concentra circa 1,5 milioni di abitanti (comprendendo Modena, Sassuolo, Scandiano Reggiolo, Carpi, Gonzaga, Reggio Emilia, Bibbiano, Castelnovo, Novellara, Guastalla, Suzzara, Parma, Fidenza e Viadana); (ii) su una corona esterna (Casalmaggiore, Cremona, Mantova, Ostiglia e Piacenza) che, in un'area di 4.000 Kmq, vede la presenza di ulteriori 800.000 abitanti;
- I.4 i risultati delle indagini di cui al precedente punto I.3 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 (dati desunti dalla proiezione della popolazione al 2020, fornita da Censis);
- I.5 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;
- I.6 si è ritenuto, già con i primi approfondimenti, che il ruolo di cui al precedente punto I.5 possa estrinsecarsi appieno soltanto nel caso in cui alla presenza delle infrastrutture di cui ai precedenti punti I.1 e I.2 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 altresì sul sistema di adduzione all'Autostrada A1, in un'ottica non tanto e non

soltanto locale, ma di Area Vasta (il "*Bacino Mediopadano*");

- I.7** Autostrade per l'Italia s.p.a., con nota PS n. 244 del 19/06/2013 indirizzata al Comune di Reggio Emilia e alla Regione Emilia-Romagna, ha dato riscontro alla presentazione dello studio e delle ipotesi operative di cui ai precedenti punti da I.3 a I.6, predisposti dagli enti territoriali locali, impegnandosi, tra l'altro: (i) "*a fornire, tramite i propri referenti tecnici, gli elementi essenziali affinché il Comune sviluppi il progetto con le competenze multidisciplinari che riterrà più opportune*"; (ii) "*in base alle risultanze di progetto, a verificare le modalità di inserimento dell'intervento (adduzione all'autostrada A1; n.d.e.) nell'ambito del progetto definitivo di ampliamento alla 4° corsia della tratta autostradale Reggio Emilia - Modena*";
- I.8** ulteriore, fondamentale arresto nelle azioni di approfondimento inerenti lo sviluppo del Nodo Infrastrutturale Mediopadano si è registrato con l'approvazione, all'esito di un percorso iniziato nell'anno 2012 e conclusosi nel febbraio 2015, del progetto "*Enter.Hub*" nell'ambito del programma "*Urbact*", programma di scambio e di apprendimento per la promozione di uno sviluppo urbano sostenibile, co-finanziato dal Fondo europeo di Sviluppo Regionale (FESR) nell'ambito della Politica di Coesione europea, volto a dare supporto alle Città nella elaborazione di soluzioni pragmatiche, innovative, sostenibili e che integrino le dimensioni economica, sociale e ambientale, permettendo la condivisione di buone pratiche e delle conoscenze apprese da parte dei professionisti coinvolti nelle politiche urbane europee;
- I.9** il progetto Enter.Hub ha visto il coinvolgimento di dodici Città europee (Ciudad Real, Girona, Ulm, Rostock, Lodz, Gdynia, Creil, Lugano, Orebro Region, Porto e Preston) con il Comune di Reggio Emilia quale capofila, e ha articolato i propri lavori perseguendo i seguenti obiettivi: (i) sfruttare ed estendere l'indotto dei nodi ferroviari (quali le stazioni AV) a livello locale e regionale, anche attraverso un aumento di accessibilità, visibilità, attrattività; (ii) rendere competitivo il territorio che gravita sul nodo stesso e inserirlo nei principali circuiti di scambio internazionale, a livello sia economico che culturale; (iii) avviare lo sviluppo di reti relazionali che agiscano su scala europea grazie alle reti infrastrutturali primarie (quali le linee ferroviarie AV) e su piccola scala grazie alle più capillari reti di trasporto locale (ferrovie locali, tram) costituendo le c.d. "*stazioni-nodo*" (la Stazione Reggio Emilia AV Mediopadana fra queste), strumenti di elezione per il contatto tra i due sistemi di reti;
- I.10** nello specifico della Città di Reggio Emilia, sono stati focalizzati obiettivi e azioni, fra i quali: (i) migliorare le connessioni dirette tra la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana e l'Autostrada A1; (ii) migliorare la connessione della Stazione sia con i diversi poli della Città (ivi compreso il centro cittadino), sia con le Città che ricadono nel Bacino Mediopadano; (iii) rigenerare l'ambito di inserimento della Stazione, migliorando nel contempo l'attrattività della Città; (iv) creare un nodo

intermodale, connettendo direttamente l'autostrada A1 e la Stazione, attraverso la creazione di aree di

sosta e scambio dedicati; (v) realizzare un collegamento pedonale tra le aree di sosta e la Stazione; (vi) realizzare collegamenti diretti tra la viabilità locale, la Stazione e le aree di sosta; (vii) valorizzare e incentivare il sistema ferroviario locale in funzione della creazione di un sistema integrato;

**I.11** nel contesto degli approfondimenti dei quali si è dato conto ai punti precedenti, l'attenzione si è focalizzata verso l'individuazione di alcune azioni e iniziative volte alla migliore e più efficace valorizzazione della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana (quali: le modalità di gestione; la parziale riorganizzazione dei livelli di accessibilità; l'implementazione infrastrutturale della Stazione e delle sue pertinenze; l'ultimazione e la riqualificazione delle parti dell'edificio attualmente non utilizzate o sotto utilizzate; la realizzazione degli interventi necessari ad assicurare la piena accessibilità delle aree poste a est della linea ferroviaria "*Reggio Emilia-Guastalla*" e, dunque, il doveroso completamento della funzionalità della Stazione), in funzione di una sua complessiva rigenerazione, volta a valorizzare al meglio le caratteristiche, le peculiarità e l'eccezionalità di quella che è, sotto ogni profilo, un'opera dell'arte;

**I.12** nel corso delle interlocuzioni iniziali, Comune e RFI hanno individuato alcune tra le principali azioni utili al perseguimento degli obiettivi di cui al precedente punto I.11, tra le quali:

**I.12.1** provvedere, da parte di RFI, alla ottimale manutenzione, ordinaria e straordinaria, della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana in ogni parte della sua struttura;

**I.12.2** installazione, da parte di RFI, di una nuova coppia di scale mobili e di una nuova coppia di ascensori al servizio del viadotto sul quale sono posizionati i binari all'interno della Campata Est della Stazione;

**I.12.3** realizzazione, da parte di RFI, di una autorimessa coperta e custodita in corrispondenza della Campata Ovest della Stazione, destinata a parcheggio a rotazione con una capienza da un minimo di 100 a un massimo di 200 posti auto;

**I.12.4** condivisione tra RFI, in qualità di proprietario della struttura tenuto al completamento delle dotazioni territoriali necessarie al suo utilizzo, e Comune, quale ente esponenziale della comunità locale di riferimento, delle modalità attraverso le quali trasferire a terzi la disponibilità e la possibilità di utilizzo degli spazi edificati, attualmente allo stato di grezzo, ubicati al piano terreno della Stazione, previa realizzazione da parte di RFI delle opere necessarie e opportune per consentire l'insediamento di funzioni prioritariamente destinate a servizi in favore dell'utenza e a servizi in favore della collettività all'interno dei medesimi spazi ubicati al piano terreno della Stazione;

- I.12.5** necessità di procedere ad ogni opportuna azione per la realizzazione delle dotazioni territoriali, per la ottimizzazione della sistemazione delle aree esterne circostanti la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, per la realizzazione della viabilità necessaria a garantire l'accessibilità alla e dalla Campata Est nonché, in prospettiva, al e dal versante sud della Stazione;
- I.12.6** opportunità di valutare progettualmente la realizzazione di un'area di sosta per i veicoli che connetta fisicamente l'area della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana alla finitima autostrada A1;
- I.13** lo sviluppo delle interlocuzioni in merito alle questioni di cui ai precedenti punti I.11 e I.12 è proseguito in periodo successivo all'entrata in esercizio della Stazione;
- I.14** l'analisi del trend di crescita del numero complessivo dei passeggeri che utilizzano la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana (trend di crescita superiore al 30% annuo nei primi due anni successivi all'entrata in esercizio della Stazione) ha evidenziato, tempo per tempo, carenze significative nella disponibilità di aree di parcheggio a rotazione, aree di parcheggio la cui realizzazione si è rivelata essere non sempre cronologicamente adeguata all'eccezionale incremento di utilizzo della Stazione da parte dell'utenza;
- I.15** la domanda attuale è esuberante rispetto al numero di stalli di sosta realizzati e in corso di realizzazione nelle aree frontistanti la Stazione poste a ovest della linea ferroviaria "Reggio Emilia-Guastalla" (le "Aree Ovest");
- I.16** le Aree Ovest sono ormai sature, consentendo esse di eventualmente ospitare (una volta reperite le risorse per la loro realizzazione) non più di 350 stalli ulteriori rispetto a quelli esistenti e in corso di esecuzione, implementazione questa non sufficiente per garantire alla Stazione una dotazione infrastrutturale per la ricettività della mobilità su gomma adeguata alla domanda attuale e prevista;
- I.17** l'adeguamento quantitativo delle aree dedicate alla sosta a rotazione non può pertanto trovare ricetto in aree diverse dalle aree frontistanti la Stazione poste a est della linea ferroviaria "Reggio Emilia-Guastalla" (le "Aree Est");
- I.18** il completamento della necessaria infrastrutturazione per la sosta a rotazione implica pertanto: (i) la progettazione e l'attuazione delle opere di urbanizzazione indispensabili all'accessibilità veicolare delle Aree Est; (ii) la realizzazione di attrezzature che consentano la agevole e diretta fruizione delle Campate Est della Stazione per coloro che si avvalgano degli stalli di sosta a rotazione da realizzarsi sulle Aree Est; (iii) la rimozione degli attuali disincentivi all'effettivo utilizzo delle Campate Est, componente, questa, anche dimensionalmente importante della Stazione;
- I.19** il completamento delle opere di urbanizzazione sul versante nord della Stazione, gravante in via primaria sui proprietari della Stazione e delle Aree Est (una volta che queste vengano trasformate

secondo la funzione loro propria sotto il profilo urbanistico e territoriale), imprescindibile per consentire l'accessibilità veicolare alle Aree Est e alle Campate Est, è altresì indispensabile per assicurare l'immediata accessibilità ai mezzi di soccorso e ai mezzi dei Vigili del Fuoco anche al versante sud della Campata Est della Stazione (versante sud attualmente accessibile esclusivamente da Via Errico Petrella, strada oggetto di vincolo e lungo il percorso della quale è presente un sottopasso alla viabilità principale le cui dimensioni sono inferiori ai requisiti minimi normativamente previsti per l'accesso dei mezzi di soccorso dei Vigili del Fuoco);

- I.20** le analisi condotte hanno pertanto evidenziato come sia non procrastinabile il dare corso ad interventi volti a completare l'accessibilità e la fruibilità della Stazione e della totalità delle aree ad essa circostanti, progredendo in tal modo su un percorso progettuale funzionale a rendere l'infrastruttura ferroviaria in proprietà di RFI interamente fruibile per la collettività in condizioni ottimali;

**dato altresì atto da parte del Comune che (II):**

- II.1** con deliberazione in data 11 aprile 2019 la Giunta comunale di Reggio Emilia ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Piano che, all'esito di analisi specifiche, prevede azioni puntuali in ordine al Nodo Infrastrutturale Mediopadano, anche recuperando gli esiti del prezioso lavoro svolto con il progetto Enter.Hub;
- II.2** la adozione del PUMS è stata preceduta da una specifica Indagine O/D condotta presso la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, conclusasi nell'agosto 2018, volta ad analizzare le caratteristiche fondamentali degli utenti e della domanda di mobilità servita dal Nodo Infrastrutturale Mediopadano;
- II.3** le osservazioni conclusive dell'Indagine, per quanto qui di interesse, evidenziano: *"il parcheggio risulta utilizzato prevalentemente per spostamenti di durata uguale o inferiore ad un giorno, mentre risulta in calo la domanda di sosta per tempo inferiore alle 8 ore. Risulta praticamente costante rispetto al 2016 il numero di viaggiatori che lasciano l'auto in sosta per 2 o più giorni, fenomeno questo da correlare probabilmente all'aumento di spostamenti per turismo. Le condizioni di sosta rappresentano tuttavia uno dei principali elementi critici segnalati dai viaggiatori, in rapporto sia alla tendenziale saturazione dei posti, sia alla necessità di garantire una miglior custodia, specie durante le ore notturne. Il 25% dei potenziali utilizzatori del parcheggio (chi arriva in auto in stazione oppure viene accompagnato ma possiede un'auto) sarebbe disposto a pagare pur di avere accesso ad un'area di parcheggio sorvegliata: a cui si aggiunge un 12% considerando l'opzione di parcheggio custodito e coperto. Notevole la crescita di chi sarebbe disposto a pagare pur di trovare posto facilmente nei pressi della stazione, tale percentuale passa dal 5,5% osservato nel 2016 al 13,9% attuale, segno evidente di deficit dell'offerta di sosta. L'ipotesi di interscambio diretto fra l'autostrada e la ferrovia riscuote l'interesse del 39% dei viaggiatori, con quote massime (oltre il 60%) per coloro che provengono*

*da Mantova e Parma, e minori, ma comunque non trascurabili, per coloro che provengono dalle province di Reggio e Modena";*

- II.4** il PUMS, nel descrivere alcune caratteristiche salienti del Nodo Infrastrutturale Mediopadano e nell'ipotizzarne possibili sviluppi, evidenzia, tra il resto, quanto segue, anche traendo elementi dall'Indagine di cui ai precedenti punti II.2 e II.3: *"la nuova stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana, ha modificato il ruolo della città di Reggio Emilia nel panorama nazionale determinando un significativo incremento dell'accessibilità alle grandi reti di comunicazione. La stazione dal 2013 ha registrato rilevanti tassi di crescita sia in termini di domanda sia di offerta, superando le previsioni. Nell'ultimo quadriennio si è passati da circa 1600 a circa 3.900 passeggeri/giorno, cioè approssimativamente da 0,5 a 1,5 Milioni di passeggeri/annuo con un'offerta che da 31 è aumentata a 53 treni al giorno. Il Comune di Reggio Emilia, a partire dal 2014, ha condotto annualmente delle indagini presso la stazione AV Mediopadana con l'obiettivo di analizzare ed evidenziare le caratteristiche salienti dell'utenza servita ... se si analizzano i passeggeri in relazione alla professione si evidenzia come i maggior utilizzatori ruotino gli impiegati e i liberi professionisti, rappresentano nel 2014 il 45% dei passeggeri e raggiungendo nel 2018 il 56%. Queste professioni nel corso del quadriennio registrano un'importante crescita risultando quadruplicati i professionisti e più che raddoppiati gli impiegati. Analizzando il motivo degli spostamenti dei passeggeri saliti si evidenzia un profilo funzionale orientato agli spostamenti business (63% del totale) e la frequenza degli spostamenti rimane perlopiù occasionale (48%). Le indagini svolte nel quadriennio confermano la predominanza degli spostamenti outbound (effettuati da residenti in area reggiana che si spostano verso altre zone) che risultano mediamente il 70% del totale, contro il 30% degli spostamenti inbound (effettuati da residenti al di fuori dell'area che si spostano verso Reggio Emilia e dintorni).....Per quanto riguarda l'accessibilità locale si confermano nel corso del quadriennio la tendenza a raggiungere la stazione Mediopadana con i mezzi privati (83% dei Viaggiatori) e l'importante quota di accompagnamento in auto, mediamente prossima al 40%. Il mezzo pubblico (taxi inclusi) è utilizzato solo dal 17% dei viaggiatori....in ogni caso si rileva che l'utilizzo delle modalità sostenibili (tpl e ciclabilità) utilizzate da e per la stazione rimane residuale rispetto all'utilizzo del veicolo privato. Questo ha determinato, in concomitanza con la crescita dell'utenza*

*della stazione, una crescente domanda di sosta. Per una prima risposta a questa criticità nel breve periodo, l'Amministrazione ha lavorato ad un progetto di riorganizzazione delle aree a*

*parcheggio a servizio della stazione. Alla fine del 2018 è stato approvato il progetto esecutivo per un primo ampliamento della dotazione di sosta, oggi di circa 930 posti auto, che raggiungerà circa 1.200 posti auto entro il 2020. La sosta, ad oggi non soggetta ad alcuna regolamentazione, sarà organizzata con aree a pagamento, corsie kiss&ride e stalli riservati agli aventi diritto";*

- II.5** *il PUMS prefigura altresì, sulla base di uno specifico studio di fattibilità, uno scenario di medio-lungo periodo per i possibili sviluppi del Nodo Infrastrutturale Mediopadano, evidenziando, tra il resto quanto segue: "le analisi confermano l'esistenza di un ampio insieme di opportunità di sviluppo associate ad un "oggetto territoriale" innovativo, 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, generale dalla presenza del nodo AV. Il nuovo nodo prevede in corrispondenza della stazione AV, come elemento primario una nuova area di servizio **autostradale**, a cui lo Studio di Fattibilità associa diversi possibili schemi funzionali di interscambio. Un primo schema riguarda il P+R ferroviario con la possibilità di parcheggiare la propria autovettura per periodi medio-lunghi, usufruendo dei servizi presenti nel nodo e proseguendo il proprio viaggio in treno... ..un ulteriore schema funzionale che è possibile associare all'area di servizio autostradale, è il kiss&ride, che non prevede lo stazionamento veicolare di lungo termine ma, dovendo consentire l'inversione di marcia, si correla comunque alla presenza di varchi di uscita/ingresso in autostrada ed alle possibilità di circuitazione interna all'area di sosta... .. E' inoltre possibile aggiungere uno schema funzionale di park&ride urbano (P+Ru), finalizzato alla connessione tra l'autostrada e la rete TPL della città ... Da ultimo, è possibile ipotizzare che il nodo sia attrezzato per ospitare una fermata di servizi bus di federaggio di medio-lungo raggio, ad instradamento prevalentemente autostradale ... In sintesi, facendo riferimento ad un assetto funzionalmente completo ... il nodo dovrebbe essere composto 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. Nello specifico lo schema completo prevede: - l'inserimento di un parcheggio multipiano sul versante sud dell'autostrada A1 con funzione di area di servizio per i mezzi leggeri da porre in copertura; - la previsione di una nuova viabilità urbana di adduzione al parcheggio multipiano e di scavalco della linea ferroviaria Regionale; - la possibilità di attrezzare il nodo con la previsione di caselli di esazione del pedaggio autostradale di tipo automatico; la possibilità di interessare gli spazi sottostanti l'edificio AV Mediopadana quale parcheggio elitario direttamente connesso con i*

*previsti caselli autostradale; - la completa integrazione pedonale dei nuovi servizi con le infrastrutture presenti ... Lo sviluppo anche parziale di queste funzioni consentirebbe di trasformare il nodo in una vera e propria "porta" della città di Reggio Emilia, e dell'intera area Mediopadana, nei confronti del resto del paese";*

**II.6** il progetto esecutivo afferente le *"Opere di completamento e ampliamento dei Parcheggi Stazione Mediopadana"* al quale fa riferimento il PUMS, in corso di esecuzione, ha ulteriormente evidenziato, nella sua relazione, come sulla accessibilità e facilità di fruizione della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana sia *"necessario intervenire per consolidare e incrementare il numero di utenti. Il tema dell'accessibilità è strettamente connesso con il sistema della sosta delle auto private che rimangono ad oggi il mezzo principale di accesso alla stazione. Gli interventi funzionali ad una implementazione del sistema della sosta sono: - Adeguamento delle infrastrutture impiantistiche idrauliche, elettriche e rete dati; - Miglioramento della viabilità e dei posti di accesso; - Aumento del numero di stalli dedicati alla fermata breve ed alla sosta lunga; Incremento del livello di sicurezza, reale e percepito, delle aree di parcheggio e dei percorsi"*;

**II.7** nel considerare le linee generali di intervento (desunte dal lavoro di comparazione tra più soluzioni, funzionale alla individuazione del miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, eseguito ai sensi dell'articolo 23 comma 5 del Codice dei Contratti), il progetto di cui al precedente comma II.6 declina i possibili sviluppi futuri per quanto riguarda l'implementazione dei servizi agli utenti e dell'offerta dei parcheggi con specifico riferimento alle aree che ne saranno interessate: *"1 Le aree esterne già a disposizione dell'Amministrazione che saranno oggetto di interventi di sviluppo delle infrastrutture e delle impiantistiche ... 2 le aree agricole poste ad est: queste erano già destinate nel progetto generale dell'Architetto Calatrava ad uso parcheggio con un layout simmetrico rispetto all'asse centrale dell'edificio della stazione. Per rendere possibile tale sviluppo è necessario un collegamento sia veicolare che ciclopedonale che permetta il superamento della linea ferroviaria Reggio Emilia - Guastalla. L'amministrazione ha già redatto negli scorsi anni studi di fattibilità per la realizzazione di un sottopassaggio mediante l'utilizzo di sistemi costruttivi prefabbricati in analogia con quanto realizzato per il sottopassaggio pedonale di via Cavallotti, caratterizzati da una estrema rapidità di posa che minimizza le interferenze con le infrastrutture esistenti ..."*;

**II.8** le linee generali di intervento di cui al precedente punto II.7 sottolineano come il principale ostacolo alla possibilità di utilizzo delle aree poste ad est della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla per le funzioni previste dagli strumenti di pianificazione, sia rappresentato dalla impossibilità di raggiungere, dalla viabilità pubblica principale, le Campate Est della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana e,

con esse, l'area loro frontistante posta sul versante nord della Stazione (Aree Est);

- II.9** il Comune ha già posto in essere numerose azioni, investendo proprie risorse nella implementazione della infrastrutturazione delle Aree Ovest frontistanti la Stazione sul lato nord;
- II.10** le Aree Est, così come la Stazione, non sono in proprietà del Comune;
- II.11** fermo restando il prioritario interesse del Comune, quale ente esponenziale della collettività di riferimento, a che vengano poste in essere tutte le opportune iniziative per il pieno e ottimale utilizzo della Stazione, gli oneri inerenti la realizzazione delle dotazioni territoriali necessarie per il pieno utilizzo delle Aree Est in conformità alle funzioni per esse previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e comunque necessarie per consentire il completamento del collegamento delle Campate Est della Stazione con la pubblica viabilità, ai sensi dell'articolo A-26 comma 2 dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, dovranno essere sostenuti, in via prioritaria dai soggetti attuatori degli interventi di nuovo insediamento o di riqualificazione che insistono o verranno ad insistere sulle medesime Aree Est;
- II.12** sotto ulteriore connesso profilo, la scelta di sviluppare le dotazioni al servizio della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana mediante la realizzazione di un sistema di parcheggi a rotazione a pagamento determina la necessità di opportunamente valorizzare il sistema a rete della mobilità, mettendo a disposizione della collettività dotazioni al servizio della intermodalità tra trasporto su gomma e trasporto su ferro efficaci, efficienti e sicure e che, pertanto, agevolino un ottimale utilizzo dei parcheggi a rotazione gratuiti ubicati nelle areale prossimo alla Stazione, collegati a questa anche tramite il sistema del trasporto pubblico su gomma;
- II.13** nel Parco Industriale di Mancasale è presente una importante dotazione di parcheggi pubblici a rotazione, a fruizione gratuita, tra i quali un vasto parcheggio ubicato lungo la via Carlo Calvi di Coenzo;
- II.14** le dotazioni per la sosta a rotazione esistenti nel Parco Industriale di Mancasale e le dotazioni per la sosta a rotazione esistenti (e in progetto) nelle aree poste a nord della Stazione sono idonee ad essere tra loro integrate, consentendo la realizzazione di un sistema in grado di offrire all'utenza una scelta articolata su diverse opportunità di fruizione in ragione degli oneri, della distanza dalla Stazione, della durata prevista per la sosta;
- II.15** il sistema della viabilità di interconnessione tra le dotazioni per la sosta di cui al precedente punto II.14 si pone pertanto al diretto servizio della Stazione e dello scambio intermodale, integrandone l'assetto dotazionale in funzione della ottimale fruizione dei parcheggi a rotazione per la sosta sia gratuita che a pagamento ubicati nell'areale contiguo e prossimo all'infrastruttura ferroviaria;
- II.16** il sistema della viabilità, già idoneo ad assolvere alla funzione di interconnessione e intermodalità di cui ai precedenti punti II.14 e II.15, al fine di ulteriormente migliorarne l'efficienza e la sicurezza è

opportuno sia sottoposto ad una adeguata azione di manutenzione, anche in ragione del prevedibile aumento di carico al quale sarà sottoposto;

**dato ancora atto da parte del Comune che (III):**

- III.1** nel contesto delle azioni intraprese e programmate per la valorizzazione e la rigenerazione dell'Area Nord, il Comune, sin dalla fase di realizzazione della linea AV, ha attivato un percorso di approfondimento e confronto con RFI s.p.a., sottolineando la necessità, condivisa da RFI, di individuare soluzioni per singoli aspetti puntuali, afferenti il completo e ottimale utilizzo del fondamentale elemento infrastrutturale rappresentato dalla stazione Reggio Emilia AV Mediopadana;
- III.2** gli approfondimenti di cui al precedente punto III.1 sono stati estesi a valutare gli elementi per un ottimale utilizzo delle aree costituenti l'intero Nodo Infrastrutturale Mediopadano e gli elementi necessari alla loro tutela, questa anche in considerazione dell'importante valenza del segno paesaggistico e architettonico impresso dalle opere d'arte progettate dall'architetto Santiago Calatrava;
- III.3** nel corso della disamina delle caratteristiche della infrastrutturazione dell'Area Nord, il Comune e RFI s.p.a. hanno constatato una parziale discontinuità impiantistica in corrispondenza del sottopasso multiservizi e ciclopedonale della via Nobel (dorsale primaria per lo sviluppo dell'Area Nord della Città), criticità la cui risoluzione ha trovato una prima disciplina in un accordo, sottoscritto in data 11 giugno 2004, nel quale si prevedeva la realizzazione dell'intervento da parte di TAV spa (ora RFI);
- III.4** per mezzo di successivo scambio di corrispondenza, il Comune e RFI, preso atto di sopravvenute difficoltà, per RFI, nel provvedere direttamente alla realizzazione del sottopasso, hanno ipotizzato che, a fronte del trasferimento, da parte di RFI al Comune, delle relative risorse stanziare a bilancio, reputate sufficienti per l'integrale realizzazione dell'opera, fosse il Comune ad assumere l'impegno a provvedere direttamente alla esecuzione dell'intervento;
- III.5** a fronte di quanto sopra e in considerazione del fatto che il vano per multiservizi tecnologici integrato nel sottopasso della via Nobel in Reggio Emilia, (nel seguito "*Vano Multiservizi*"), una volta realizzato, è previsto sia utilizzato anche per l'approvvigionamento energetico della zona della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, il Comune ha dato corso agli opportuni approfondimenti, sia di natura tecnica che tecnologica, funzionali a verificare i presupposti e le condizioni per il proprio subentro a RFI nella realizzazione del Vano Multiservizi, valutando possibili modifiche ed ottimizzazioni volte ad attingere il rilevante obiettivo di connettere le infrastrutture del Nodo Infrastrutturale Mediopadano agli impianti posti a Sud dell'autostrada A1 e della linea ferroviaria AV/AC;
- III.6** il Comune e RFI spa hanno pertanto, all'epoca, informalmente condiviso nei termini seguenti i rispettivi impegni inerenti la ultimazione delle opere di realizzazione del Vano Multiservizi: (i) conferma dell'impegno del Comune, a fronte dell'impegno di RFI di cui al successivo paragrafo (ii),

alla ultimazione dei lavori necessari per la funzionalità del Vano Multiservizi; (ii) impegno di RFI a trasferire al Comune le risorse di cui al precedente punto III.4, a titolo di contributo alla ultimazione del Vano Multiservizi e alla realizzazione di eventuali lavori ad esso complementari, se del caso da individuarsi ad arcipelago; (iii) impegno del Comune a predisporre e approvare, nel tempo tecnicamente necessario, la progettazione dell'intervento, definendo un quadro economico compatibile con le risorse poste a disposizione da parte di RFI di cui al precedente paragrafo (ii).

**III.7** lo sviluppo degli approfondimenti e delle elaborazioni di cui alle precedenti premesse (I) e (II), in uno con la constatazione del trend di aumento dei passeggeri che utilizzano la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, hanno portato il Comune a rivedere la propria posizione in ordine alla scansione temporale degli investimenti previsti da parte di RFI, riconoscendo esso Comune priorità strategica alla realizzazione degli interventi necessari o comunque opportuni per risolvere alcune criticità venute ad evidenza e in essere (quali, in via principale, l'implementazione delle aree dedicate alla sosta a rotazione, la completa accessibilità e fruibilità delle Campate Est della Stazione nonché, in generale, delle aree a est della ferrovia Reggio Emilia-Guastalla) oltre che per consolidare l'importante sviluppo della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana in termini di attrattività potenziale e di effettiva attrazione di quote sempre più rilevanti del bacino di utenza;

**III.8** il Comune ha pertanto dichiarato a RFI la propria disponibilità a farsi integralmente carico del reperimento delle risorse necessarie a far fronte agli oneri per l'estensione della infrastrutturazione impiantistica e della connessione dei servizi a rete esistenti sul territorio comunale, attualmente prevista dalla progettazione del Vano Multiservizi, e ciò attraverso rapporti di partenariato pubblico privato, in tempi compatibili con le modalità da individuarsi per il finanziamento e la attuazione dell'intervento, valorizzandone la prioritaria vocazione servente rispetto alla **infrastrutturazione** dell'Area Nord, in modo tale da liberare, rendendole immediatamente fruibili, le risorse finanziarie di RFI vincolate ai sensi di quanto evidenziato al precedente punto III.4 e da consentire il loro utilizzo, da parte di RFI, nel contesto delle opere di completamento delle urbanizzazioni, delle dotazioni e degli allestimenti dell'area circostante la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, opere queste la cui realizzazione è comunque necessaria, anche ai sensi dell'articolo A-26 dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20;

**III.9** RFI ha condiviso la valutazione del Comune in ordine alla riconsiderazione sia delle priorità di intervento che dell'utilizzo delle proprie risorse finanziarie, sottolineando, per parte sua, la fondamentale importanza connessa all'attingimento dell'obiettivo di una completa accessibilità e fruibilità pubblica sia delle Campate Est della Stazione Reggio Emilia AV Mediopadana che delle aree poste a nord e a sud delle medesime Campate Est, portando a compimento opere di dotazione territoriale che consentano di dare corso alla utile ultimazione dei lavori di sistemazione e

riqualificazione del piano terreno della Stazione in funzione di un loro utilizzo al servizio sia della struttura che del territorio;

**III.10** il Comune e RFI hanno così condiviso la novazione dei pregressi impegni inerenti il Vano Multiservizi, prevedendo: (i) la assunzione, da parte del Comune, dell'impegno di aggiornare la progettazione del Vano Multiservizi in funzione del più corretto estendimento della infrastrutturazione impiantistica e della connessione dei servizi a rete esistenti sul territorio comunale nel contesto della programmazione già in atto, anche tramite rapporti di partenariato istituzionale con i soggetti concessionari delle reti; (ii) la ridefinizione delle modalità di utilizzo delle risorse finanziarie di RFI originariamente destinate alla realizzazione del Vano Multiservizi, riorientandole nell'ambito del complessivo progetto di ulteriore dotazione territoriale e infrastrutturazione delle aree limitrofe alla Stazione, in coerenza con quanto previsto a carico del soggetto attuatore dall'articolo A-26 dell'Allegato alla legge regionale 20/2000; (iii) la assunzione da parte del Comune di una funzione attiva nei confronti del proprietario delle Aree Est (diverso da RFI), volta alla verifica in ordine alla volontà, da parte di questi, di procedere alla attuazione di interventi per funzioni compatibili con le previsioni territoriali e urbanistiche del Polo Funzionale e, dunque, in ordine alla volontà di assumere, in applicazione della perequazione urbanistica disciplinata dall'articolo 7 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, parte degli oneri per la dotazione territoriale delle Aree Est gravanti sul soggetto attuatore ai sensi dell'articolo A-26 dell'Allegato alla legge regionale 20/2000;

**dato ulteriormente atto da parte del Comune che (IV):**

**IV.1** lo sviluppo degli approfondimenti dei quali si è dato conto alla precedenti premesse (I), (II) e (III), ha indotto il Comune e RFI ad attivare percorsi comuni per la definizione di un complesso di azioni, reputate da entrambi improcrastinabili, volte: (i) alla risoluzione di alcune criticità venute ad emersione in ragione dell'eccezionale sviluppo registrato nell'utilizzo della Stazione da parte dell'utenza, sviluppo ancora lontano dall'attingere per intero le potenzialità offerte dalla collocazione geografica e dall'importanza del bacino di riferimento, ma comunque decisamente significativo, chiaro indice delle possibilità evolutive del servizio pubblico, in un contesto europeo che riconosce allo sviluppo del trasporto su ferro, per la copertura di lunghe tratte, una evidente coerenza con il green new deal anche rispetto al mezzo di trasporto aereo, in ragione del minore livello di emissioni di CO<sub>2</sub> (da un decimo a un ventesimo rispetto al mezzo aereo); (ii) all'attingimento di una migliore fruibilità dei servizi esistenti, affiancando elementi infrastrutturali che valgano ad eliminare o comunque ad attenuare la presenza, ancora rilevabile, di alcuni fattori disincentivanti rispetto all'utilizzo del trasporto su ferro; (iii) alla realizzazione delle dotazioni territoriali necessarie per consentire il collegamento delle Campate Est della Stazione alla pubblica rete viaria tramite le Aree Est e il superamento dell'ostacolo fisico rappresentato dalla linea ferroviaria Reggio Emilia - Guastalla, preso atto che, come evidenziato

alla precedente premessa (I), la viabilità esistente sul versante sud della Stazione presenta vincoli e **caratteristiche** strutturali tali da non consentire un suo adeguamento che sia idoneo ad assolvere le funzioni di dotazione territoriale al servizio della Stazione, delle aree per la sosta (esistenti e in progetto), del Nodo Infrastrutturale Mediopadano;

**IV.2** il Comune e RFI, nel perseguimento dei principali obiettivi focalizzati al precedente punto IV.1, in diretta continuità con quanto in precedenza tra loro discusso, hanno condiviso un programma di azioni sinergiche reputato funzionale 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 collaborazione, con gli apporti provenienti da operatori economici privati, il tutto al fine di realizzare, attraverso la convergenza dei rispettivi, legittimi interessi, 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, anche di area vasta;

**IV.3** in particolare, le azioni concordemente individuate dal Comune e da RFI, ipostatizzate in uno specifico Accordo, stipulato tra loro in data 06 luglio 2020, si articolano, per quanto di interesse ai fini del presente Atto di Accordo, lungo le seguenti principali linee di indirizzo:

**IV.3.1** assunzione, da parte del Comune, dell'onere di acquisire la disponibilità dell'operatore economico privato proprietario delle Aree Est diverse da quelle in proprietà di RFI, a collaborare con proprie risorse, da integrare con quelle, in sé insufficienti, di cui al successivo capoverso IV.3.2, alla implementazione delle dotazioni territoriali, della infrastrutturazione e delle opere per la urbanizzazione delle medesime Aree Est e della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana (versante nord), individuate in via prioritaria come funzionali a consentire la diretta accessibilità carrabile alle Campate Est e, in prospettiva, la fruizione, oltre che dell'intero versante nord, anche del versante sud della Stazione;

**IV.3.2** assunzione, da parte di RFI dei seguenti impegni, individuati in modo condiviso come elementi non prescindibili e condizionanti l'effettiva possibilità per il Comune di acquisire, a propria volta, agli impegni di cui al precedente capoverso IV.3.1: (i) erogazione da parte di RFI in favore del Comune (sospensivamente condizionata, nella sua esecuzione, alla consegna, da parte del Comune a RFI, di apposita nota della Provincia di Reggio Emilia contenente adesione da parte di questa al riorientamento del contributo finanziario di cui alla precedente premessa (III), punto III.4) di un contributo finanziario in conto impianti a fondo perduto (derivante dalla novazione e dal riorientamento di impegni pregressi), affinché lo utilizzi (direttamente o trasferendolo al soggetto attuatore che, ai sensi del precedente capoverso IV.3.1, ponga a disposizione le ulteriori risorse necessarie) per la realizzazione di

un attraversamento veicolare e ciclo-pedonale in sottopasso della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, nonché per la realizzazione della viabilità di collegamento con la pubblica rete viaria esistente delle aree frontistanti e retrostanti le Campate Est della Stazione, opere indispensabili per la connessione e la accessibilità veicolare delle Campate Est e del versante sud della Stazione; (ii) in funzione della ottimale realizzazione, nei sedimi circostanti la Stazione, delle opere di infrastrutturazione, delle opere di urbanizzazione e comunque delle opere di interesse pubblico individuate dall'Accordo, una volta verificati i **presupposti**, le condizioni e gli strumenti idonei ai sensi di legge e delle disposizioni che disciplinano l'attività di RFI, e sempre che la verifica dia esito positivo, impegno di RFI a consentire al Comune la disponibilità dell'uso di porzioni di aree esterne alla Stazione in proprietà di RFI, funzionali al sistema di accessibilità e intermodalità, ferma restando la compatibilità con le esigenze di esercizio e di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria;

- IV.3.3** assunzione da parte di RFI dell'impegno a progettare, realizzare, installare e ultimare, nelle Campate Est della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, interamente a proprie cura e spese, una nuova coppia di scale mobili e una nuova coppia di ascensori al servizio del viadotto ferroviario della Stazione, funzionali entrambe le coppie al miglioramento dell'accessibilità e della complessiva fruibilità della infrastruttura ferroviaria, impegno condizionato al reperimento da parte di RFI delle relative risorse finanziarie nell'ambito degli stanziamenti che sono destinati all'infrastruttura ferroviaria nazionale e che devono essere recepiti nei prossimi aggiornamenti del Contratto di Programma – parte Investimenti – tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI;
- IV.3.4** assunzione da parte del Comune dei seguenti principali impegni, ai quali il Comune ha dichiarato di dare attuazione o direttamente o valendosi di rapporti di collaborazione con operatori economici privati: (i) progettazione, esecuzione e ultimazione dell'attraversamento veicolare e ciclo-pedonale in sottopasso della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla; (ii) realizzazione della viabilità di collegamento con la pubblica rete viaria esistente delle aree frontistanti le Campate Est sul versante nord della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, funzionale altresì alla connessione del versante sud della Stazione con la viabilità principale attraverso un percorso alternativo alla (inidonea e non utilmente adeguabile) via Errico Petrella; (iii) acquisizione della proprietà delle aree private sulle quali andranno ad insistere le previste opere dotazionali;
- IV.3.5** assunzione da parte del Comune degli oneri necessari per la acquisizione delle aree nonché per la progettazione, l'appalto, l'esecuzione delle opere di cui al precedente capoverso IV.3.4, oneri che saranno sostenuti dal Comune, o direttamente o valendosi di un rapporto di

collaborazione con operatore economico privato;

**IV.3.6** assunzione da parte del Comune dell'impegno a provvedere, tramite un accordo di collaborazione con operatore economico privato nell'ambito di un rapporto di sussidiarietà, alla realizzazione, nelle aree frontistanti le Campate Est sul versante nord della Stazione, di parcheggi a rotazione in pubblica fruizione convenzionata tra il Comune e l'operatore economico privato;

**IV.4** l'Atto di Accordo tra Comune e RFI di cui al precedente punto IV.3 della presente premessa (IV) è stato stipulato in data 6 luglio 2020;

**IV.5** si sono determinati i presupposti per la definizione di un accordo di collaborazione per l'urbanizzazione della Stazione funzionale a consentire al Comune di assolvere alcuni fra gli impegni assunti nei confronti di RFI disciplinati ai comma IV.3.1, IV.3.4, IV.3.5 e IV.3.6 del precedente comma IV.3;

**considerato che (V):**

**V.1** Terminal One s.p.a. è proprietaria, in forza di acquisto del relativo diritto perfezionato a mezzo di compravendita in data 29 luglio 2019, dei terreni posti sul versante nord della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, frontistanti le Campate Est della Stazione, delimitati verso ovest dalla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, censiti al catasto terreni del Comune di Reggio Emilia come segue (nel seguito, per brevità, "*Immobili TI*") :

Foglio	Particella	Qualità	Class	Superficie (m <sup>2</sup> )			Deduz	Reddito	
				ha	are	ca		Domenicale	Agrario
73	401	SEMIN IRRIG	2	3	41	64	IQ8A	euro 264,66	euro 370,53

Foglio	Particella	Qualità	Classe	Superficie (m <sup>2</sup> )			Deduz	Reddito	
				ha	are	ca		Domenicale	Agrario
73	396	SEMINATIVO	1		34	98		euro 31,61	euro 36,13

Foglio	Particella	Qualità	Class	Superficie (m <sup>2</sup> )			Deduz	Reddito	
				ha	are	ca		Domenicale	Agrario
73	393	SEMIN IRRIG	2		59	39	IQ8A	euro 46,01	euro 64,41

Foglio	Particella	Qualità	Class	Superficie (m <sup>2</sup> )			Deduz	Reddito	
				ha	are	ca		Domenicale	Agrario
73	233	SEMINATIVO	3		94	33		euro 58,46	euro 77,95

Foglio	Particella	Qualità	Class	Superficie (m <sup>2</sup> )			Deduz	Reddito	
				ha	are	ca		Domenicale	Agrario
73	77	SEMIN IRRIG	2	1	01	84	IQ8A	euro 78,89	euro 110,45

- V.2 nell'ambito della pianificazione territoriale, gli Immobili TI sono classificati all'interno del Polo Funzionale denominato "*Sistema Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera*", disciplinato dall'articolo 13 delle Norme di Attuazione del PTCP della provincia di Reggio Emilia, e sono inseriti tra i Poli Funzionali di cui al comma 2 del predetto articolo 13 (Polo Funzionale numero 8, in sigla "*PF8*");
- V.3 l'articolo 13 della NA del PTCP, al comma 4 lettera g), detta la seguente disciplina per il Polo Funzionale: "*Sistema Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera*": "1) *Caratterizzazione funzionale prevalente: nodi di scambio intermodale persone, attrezzature fieristiche, commercio, direzionale, artigianato; 2) Obiettivi specifici: ... 2.2 valorizzazione della Stazione Mediopadana quale nodo strategico dell'intermodalità passeggeri e porta di accesso alla città ed al territorio provinciale; ... 2.4 progettazione unitaria ed integrata delle diverse funzioni insediate/bili in grado di "dialogare" con le architetture rilevanti ivi esistenti ed in coerenza con le disposizioni di cui all'Ambito di paesaggio "n. 5 - Centrale" ed al Contesto di rilievo provinciale "Direttrice Reggio Emilia - Novellara" contenute nell'Allegato 1 NA; 3) Politiche ed azioni: l'Accordo territoriale svilupperà le linee evolutive del polo specificando le funzioni insediabili e le relative localizzazioni, gli interventi necessari per il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati, definendo le misure ed opere per garantire la sostenibilità ambientale, nonché una adeguata accessibilità specie dal trasporto pubblico su ferro, a specificazione di quanto indicato dalla relativa scheda del Rapporto Ambientale parte D, gli aspetti riguardanti la programmazione temporale ed operativa-attuativa degli interventi. In sede di Accordo saranno definite le azioni per la promozione della sostenibilità energetica delle funzioni insediate/bili attraverso l'adozione di misure di risparmio energetico ed utilizzo di fonti rinnovabili, il miglioramento del comfort climatico degli spazi pubblici aperti ...";*
- V.4 l'articolo 13 della NA del PTCP, al comma 6, prevede altresì: (i) che i Poli Funzionali di cui al comma 2 (il PF8 tra questi) siano attuati attraverso Accordo Territoriale; (ii) che, dopo l'approvazione dell'Accordo Territoriale, siano gli strumenti urbanistici comunali a precisare e disciplinare "*dal punto di vista urbanistico, edilizio e infrastrutturale gli interventi di trasformazione, sviluppo o qualificazione stabiliti nell'Accordo, a precisare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e la compatibilità ambientale, a specificare le opere di infrastrutturazione necessarie*";
- V.5 l'Accordo Territoriale previsto dalle disposizioni di cui al precedente punto V.4, approvato dalla Provincia di Reggio Emilia con Delibera n. 63 in data 1 marzo 2011, è stato approvato dal Comune con deliberazione n. 5167/70 in data 5 aprile 2011 (nel seguito, "*Accordo Territoriale*"), contestualmente

alla approvazione del Piano Strutturale Comunale e del Regolamento Urbanistico Edilizio;

- V.6 l'Accordo Territoriale, per quanto più direttamente **riguarda** l'oggetto del presente Atto di Accordo, nel disciplinare all'articolo 3 i contenuti relativi al PF8: (i) individua, quale obiettivo specifico, il "*valorizzare la Stazione Mediopadana quale nodo strategico dell'intermodalità passeggeri e porta di accesso alla città ed al territorio provinciale e dell'Are Vasta, valutando in accordo con i soggetti competenti la fattibilità di ulteriori commessioni infrastrutturali viarie*"; (ii) prevede, tra le funzioni insediabili all'interno del Polo Funzionale, i "*servizi per la mobilità e per lo scambio intermodale*"; (iii) prevede, per quanto attiene "*perimetrazione e dimensionamento del polo*", che, in sede di PSC, sia introdotto, tra il resto, "*un ampliamento a nord-est della Stazione Mediopadana dalla linea FER Reggio-Guastalla al torrente Rodano, dove non vengono previste espansioni dell'edificazione, ma invece ci si prefigge di attuare interventi di **riqualificazione** territoriale e paesaggistica, ... nonché per l'eventuale potenziamento del sistema dei parcheggi*"; (iv) per quanto attiene il "*sistema delle infrastrutture per la mobilità*": (iv.i) riconosce che "*la Stazione Mediopadana costituirà un nodo di interscambio sia tra il Servizio Ferroviario Nazionale con il Servizio Ferroviario Regionale e con il Trasporto Pubblico locale su gomma, sia tra questi e il traffico su gomma privato*"; (iv.ii) individua quale intervento e azione prioritaria la "*creazione di spazi di interscambio con il trasporto pubblico locale su gomma e su ferro integrati con il parcheggio di fronte alla stazione*";
- V.7 nell'ambito della pianificazione urbanistica, il Piano Strutturale Comunale: (i) all'articolo 5.8 delle Norme di Attuazione: (i.ii) individua, in conformità al PTCP, il "*PF-1 Nuove porte della città: Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera*"; (i.ii) prevede che lo sviluppo dei poli funzionali sia definito dai relativi Accordi Territoriali e sia programmato dal POC, anche per fasi successive; (i.iii) individua tra le funzioni verso le quali orientare lo sviluppo del PF-1 i "*servizi per la mobilità e per lo scambio intermodale*"; (ii) nella Scheda d'Ambito: (ii.i) individua quale obiettivo "*valorizzare la Stazione Mediopadana quale nodo strategico dell'intermodalità passeggeri e porta di accesso alla città e al territorio provinciale e dell'Area Vasta*"; (ii.ii) indica, tra le previsioni di sviluppo, il potenziamento del sistema dei parcheggi nell'area a nord della Stazione Mediopadana, interposta tra la linea FER Reggio Emilia-Guastalla e il torrente Rodano; (ii.iii) prevede che gli indirizzi di sviluppo del Polo Funzionale siano quelli definiti all'interno dell'Accordo Territoriale con possibilità, ove se ne ravvisi l'utilità, di aggiornarli ed integrarli all'interno di Accordi Integrativi da stipularsi antecedentemente la fase operativa attuativa (adozione dei singoli Piani Operativi Comunali);
- V.8 la realizzazione all'interno degli Immobili T1 di parcheggi destinati alla sosta a rotazione trova pertanto piena rispondenza negli obiettivi, nelle previsioni, negli indirizzi di sviluppo, nelle funzioni

previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e, nel contempo, per quanto evidenziato alle precedenti premesse da (I) a (IV), integra una priorità di interesse pubblico, in quanto consente, contestualmente: (i) l'attingimento di un assetto dotazionale al servizio della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana che, oltre ad essere adeguato all'eccezionale sviluppo già registrato e in atto nell'utilizzo della Stazione da parte dell'utenza, anticipa quanto può prefigurarsi in relazione agli effetti della evoluzione prevista per il Nodo Infrastrutturale Mediopadano; (ii) l'integrazione delle risorse finanziarie messe a disposizione da parte di RFI (insufficienti alla realizzazione delle dotazioni territoriali necessarie per consentire l'accessibilità veicolare delle Campate Est della Stazione) con le risorse finanziarie e la disponibilità delle aree indispensabili per la realizzazione dell'intervento di completamento delle dotazioni territoriali e della infrastrutturazione della Stazione;

**dato atto che (VI):**

- VI.1** Terminal One s.p.a., nel corso di incontri condotti ai sensi dell'articolo 11 comma 1 bis della legge 7 agosto 1990 n. 241, ha rappresentato al Comune la propria disponibilità a realizzare, all'interno degli Immobili T1, parcheggi per la sosta a rotazione, in pubblica fruizione, a pagamento, funzionali a completare l'allestimento dotazionale della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana per quanto attiene il servizio al trasporto su gomma nell'ambito dello scambio intermodale;
- VI.2** il Comune, nel quadro di quanto evidenziato alle precedenti premesse da (I) a (IV) e in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale sancito dall'articolo 118 comma 4 Costituzione, ha ritenuto meritevole di adeguato approfondimento istruttorio la disponibilità dichiarata da T1, e ciò anche in considerazione della sua sinergica integrazione con il procedimento, all'epoca contestualmente in corso, volto alla definizione delle intese con RFI, percorso del quale si è dato conto alla precedente premessa (IV);
- VI.3** l'approfondimento istruttorio di cui al punto VI.2, nel rilevare l'evidente interesse generale all'accrescimento, in assenza di utilizzo di risorse pubbliche, della dotazione di parcheggi a rotazione in pubblica fruizione al servizio della Stazione, ha considerato, rappresentandolo a T1, che: (i) la qualità progettuale della Stazione e del sistema di opere del quale la stessa fa parte impone coerenza urbanistica, paesaggistica e architettonica per qualsiasi intervento da realizzarsi nel contesto ad essa circostante; (ii) è di prioritario rilievo la coerenza tipologica e compositiva rispetto alle aree di parcheggio pubblico esistenti; (iii) deve essere evitata la realizzazione di strutture in elevazione ad eccezione di quanto necessario a: (iii.i) dotare le aree di parcheggio (anche per le parti realizzate su aree in subconcessione o finite alla proprietà del Comune) di una recinzione idonea, per altezza e caratteristiche strutturali (ferma restando l'esclusione dell'utilizzo di materiali che non consentano una adeguata trasparenza per le parti in elevazione), a costituire adeguato ostacolo all'accesso di persone all'interno dell'area custodita; (iii.ii) offrire un ricovero al coperto, compartimentato rispetto

all'esterno e adeguatamente climatizzato, alle persone, agli strumenti, agli impianti, alle attrezzature necessari o comunque utili alla gestione dei servizi che verranno allocati nell'area; (iii.iii) dotare l'area di cartellonistica, elementi di arredo urbano, dotazioni di verde adeguati alle necessità del servizio e alla qualità dell'opera; (iii.iv) installare, presso la totalità o parte degli stalli di sosta, colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli; (iii.v) munire le aree di parcheggio e le relative strutture pertinenziali degli elementi impiantistici e dotazionali necessari per consentirne il funzionamento e la funzionalità, quali, in via esemplificativa, vasche di laminazione, cabine di trasformazione elettrica, impianti di illuminazione, impianti per la videosorveglianza, impianti di controllo e gestione degli accessi, impianti per le radio comunicazioni in ambito locale et similia; (iv) deve essere rispettata e perseguita, con riferimento alla Stazione e alla cesura integrata dalla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, la simmetria compositivo-tipologica delle aree di parcheggio esistenti e in progetto sul versante nord, in modo tale che, al termine della esecuzione degli interventi, quanto realizzato nell'area antistante le Campate Ovest della Stazione trovi armonico (pur se non necessariamente geometricamente speculare) contraltare in quanto realizzato nell'area antistante le Campate Est della Stazione; (v) le risorse messe a disposizione da parte di T1 per la realizzazione del progetto, integrate con le risorse, di cui alla precedente premessa (IV) che RFI si è impegnata a trasferire al Comune affinché questo le utilizzi, o direttamente o trasferendole al soggetto attuatore dell'intervento di dotazione territoriale ai sensi dell'art. A-26 dell'allegato alla legge regionale 20/2000 (e, dunque, le trasferisca, nel caso di specie, a T1), dovranno essere sufficienti a completare l'intervento di dotazione territoriale e infrastrutturazione, rendendolo funzionale e funzionante in ogni sua componente progettuale, in uno sviluppo diacronico che, al suo compimento, offra alla Città opere sia funzionalmente che esteticamente adeguate al ruolo che è proprio del Nodo Infrastrutturale Mediopadano nel tessuto sociale, ambientale, ed economico del territorio;

**VI.4** T1 ha elaborato, con spirito dialetticamente propositivo, le indicazioni provenienti dal Comune sì che, all'esito di ulteriori incontri convocati secondo un calendario definito ai sensi dell'articolo 11 comma 1 bis della legge 7 agosto 1990 n. 241, le Parti hanno individuato un programma delle rispettive azioni reputato da entrambe adeguato nell'ambito del sinallagma di natura urbanistica ad esso sotteso, articolandolo secondo le seguenti principali linee di indirizzo, declinate nella parte dispositiva del presente Atto di Accordo, parte dispositiva la disciplina dettata dalla quale prevarrà in ogni caso, in ipotesi di difformità, rispetto a quanto sinteticamente esposto ai capoversi seguenti.

**VI.4.1** Impegno di T1, da adempiersi entro il termine di 36 (trentasei) mesi decorrente dalla data di conclusione della conferenza di servizi che ne approverà il progetto, alla esecuzione, alla ultimazione e al collaudo dei parcheggi a rotazione, in proprietà privata, destinati alla pubblica fruizione a pagamento, ubicati (in uno con le relative strutture pertinenziali,

conformi a quanto indicato al romanino (iii) del precedente punto VI.3) all'interno degli Immobili T1, contraddistinti dalle sigle alfanumeriche "P4", "P5", "P6" sull'elaborato planimetrico che si allega al presente Atto di Accordo, a costituirne parte integrante quale "Allegato A", parcheggi in proprietà privata e relative pertinenze le cui principali caratteristiche strutturali, materiche, architettoniche, impiantistiche sono descritte e graficamente evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento depositato agli atti del Comune al PG 2020/0092323 del 03 giugno 2020 che si allega al presente Atto di Accordo a costituirne parte integrante, pur se ad esso materialmente non unito, quale "Allegato B".

- VI.4.2** Impegno di T1 a convenzionare con il Comune la gestione, da parte di T1, dei parcheggi in proprietà privata contraddistinti dalle sigle alfanumeriche "P4", "P5", "P6" sull'elaborato planimetrico "Allegato A" (nel seguito "*Parcheggi T1*") assicurandone la pubblica fruizione, a pagamento, H24 e per 365 giorni l'anno, praticando tariffe mai inferiori, per categorie omogenee di parcheggi, alle tariffe che verranno praticate all'utenza dal Comune per l'utilizzo degli stalli nei parcheggi contraddistinti dalle sigle alfanumeriche "P1", "P2", "P3" e (se ed in quanto realizzato) "P7" sull'elaborato "Allegato A" al presente Atto di Accordo.
- VI.4.3** Impegno di T1 ad asservire le aree di sedime dei Parcheggi T1 all'utilizzo quali parcheggi a rotazione, in proprietà privata, destinati alla pubblica fruizione a pagamento.
- VI.4.4** Impegno di T1 a predisporre a propria cura e spese, sviluppando gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo, nonché a trasferirne gratuitamente la proprietà al Comune, i progetti esecutivi, verificati ai sensi dell'articolo 26 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50: (i) dell'**attraversamento** veicolare e ciclo-pedonale in sottopasso della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla di cui al successivo capoverso VI.4.8, sviluppando gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo (nel seguito, per brevità, "*Sottopasso Veicolare*"); (ii) della viabilità necessaria a collegare la pubblica via Antonio Gramsci all'area immediatamente frontistante le Campate Est della Stazione graficamente rappresentata dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo (nel seguito indicata, per brevità, come "*Nuova Viabilità*"), Nuova Viabilità consistente: (ii.i) nella realizzazione di una nuova corsia di marcia, ulteriore e parallela rispetto a quelle esistenti, nel tratto della strada pubblica denominata "via Città del Tricolore" interposto tra l'imbocco ovest del realizzando Sottopasso Veicolare e l'intersezione a rotatoria di accesso al parcheggio pubblico "P1", intersezione attualmente in corso di realizzazione; (ii.ii) nella realizzazione ex novo di una viabilità di collegamento tra l'imbocco est del

Sottopasso Veicolare e l'area immediatamente frontistante le Campate Est sul versante nord della Stazione; (ii.iii) nell'allargamento per mezzo dell'inserimento di una seconda corsia di marcia, in attestazione sud alla intersezione a rotatoria tra via Gramsci e via Filangeri, tra l'intersezione tra via Gramsci e via Vedriani sino all'innesto sulla rotatoria stessa, funzionale ad adeguarla al previsto incremento dei flussi in entrata; (iii) del parcheggio pubblico, da realizzarsi su area in proprietà del Comune di Reggio Emilia, contraddistinto dalla sigla alfanumerica "P7" sull'elaborato planimetrico costituente "Allegato A" al presente Atto di Accordo, parcheggio pubblico le cui principali caratteristiche strutturali, materiche, architettoniche, impiantistiche sono descritte e graficamente evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo (nel seguito, per brevità, "*Parcheggio P7*").

**VI.4.5** Impegno di T1 a cedere gratuitamente al Comune, quali aree di urbanizzazione, le aree in proprietà di T1 necessarie per la realizzazione: (i) del Sottopasso Veicolare; (ii) della Nuova Viabilità di collegamento per la parte di cui al sub-romanino (ii.ii) del romanino (ii) del precedente capoverso VI.4.4; (iii) delle opere di urbanizzazione connesse a detti Sottopasso Veicolare e Nuova Viabilità (ivi comprese le aree sulle quali è in progetto la realizzazione di una vasca di laminazione funzionale a raccogliere le acque di scolo della Nuova Viabilità e dei Parcheggi T1), il tutto in conformità a quanto graficamente evidenziato dall'elaborato planimetrico che si allega al presente Atto di Accordo a costituirne parte integrante quale "Allegato C".

**VI.4.6** Impegno di T1 alla esecuzione e ultimazione sino al collaudo, a propria cura e spese (fruendo del contributo finanziario a fondo perduto per la realizzazione di opere di interesse generale, con caratteristiche di dotazione territoriale, erogato da RFI nell'importo di euro 2.145.000,00, contributo che il Comune, una volta che lo abbia ricevuto da RFI all'esito dell'avveramento della condizione di cui al punto IV.3 della precedente premessa (IV), nonché una volta che abbia definito con il soggetto attuatore le intese volte alla messa a disposizione della aree e delle residue risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle dotazioni territoriali, ha mandato di trasferire all'operatore economico che assumerà l'onere di realizzare l'intervento e, dunque, nel caso di specie, a T1, per la realizzazione dell'opera di cui al successivo romanino (i)), delle seguenti opere, quali infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti (dotazioni territoriali, opere di urbanizzazione primaria, "*OUI*") al servizio della Stazione e connesse alla realizzazione dei Parcheggi T1: (i) attraversamento veicolare e ciclopedonale in sottopasso della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, contraddistinto dalla sigla alfabetica "S" sull'elaborato planimetrico costituente "Allegato A" al presente Atto di

Accordo (il "*Sottopasso veicolare*"), da realizzarsi in parte su area in proprietà di T1 e in parte su area in proprietà del Comune (oltre che nel sedime della linea ferroviaria, in proprietà di FER), attraversamento veicolare e ciclopedonale in sottopasso le cui principali caratteristiche sono descritte e graficamente evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo; (ii) viabilità necessaria a collegare la pubblica via Antonio Gramsci all'area immediatamente frontistante le Campate Est della stazione (la "*Nuova Viabilità*"), Nuova Viabilità, da realizzarsi in parte su area in proprietà di T1 e in parte su area in proprietà del o in sub concessione al Comune, le cui principali caratteristiche sono descritte e graficamente evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo; (iii) fornitura e messa a dimora, nelle aree sulla quale è prevista la realizzazione del parcheggio pubblico contraddistinto dalla sigla alfanumerica "P7" sull'elaborato planimetrico costituente "Allegato A" al presente Atto di Accordo, delle alberature e della relativa impiantistica per la irrigazione previste dal Progetto Esecutivo "P7", utilizzando le medesime essenze e seguendo la medesima tipologia di posa attuata per la piantumazione all'interno del parcheggio "P5", secondo quanto graficamente evidenziato dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo (la "*Piantumazione P7*"); (iv) interventi di rifacimento del tappeto di usura di tratti delle strade pubbliche denominate via Raffaello, via Luciano Lama, via Napoli, via Masaccio, interne al Parco Industriale di Mancasale, infrastrutture per l'urbanizzazione dell'insediamento facenti parte della rete dotazionale di cui ai punti da II.9 a II.13 della precedente premessa (II) da realizzarsi sino al limite di spesa di cui al presente Atto di Accordo sulla base di progettazione esecutiva predisposta dal Comune (utilizzando, per la formazione dei computi metrici estimativi, parte costitutiva del quadro economico, prezzi regionali ai sensi dell'articolo 23, comma 7 e 16, del Codice dei Contratti ovvero, in assenza, prezzi comunque definiti e aggiornati dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato) e messa a disposizione di T1 (il "*Tappeto Stradale*").

- VI.4.7** Impegno da parte del Comune: (i) una volta che le avrà ricevute in subconcessione da parte di RFI, a ulteriormente subconcedere a T1 le aree in proprietà di RFI subconcesse al Comune (ivi comprese quelle da regolarizzare in relazione alla mancata trascrizione dei provvedimenti di espropriazione), esterne alla Stazione e poste sul suo versante nord, per la parte necessaria; (i.i) alla realizzazione del parcheggio contraddistinto dalla sigla alfanumerica "P6" sull'elaborato planimetrico "Allegato A"; (i.ii) al completamento, in conformità a quanto evidenziato dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo, delle aree cortilive finitime ai Parcheggi T1 sia sul lato sud, sia sul

lato ovest dei medesimi Parcheggi T1; (ii) ad autorizzare sulle aree di cui al precedente romanino (i) la erezione di recinzioni con le caratteristiche di cui all'"Allegato B", nella posizione graficamente evidenziata dall'"Allegato A"; (iii) ad autorizzare la deviazione del fossato di scolo acque esistente e alla esecuzione delle opere necessarie alla realizzazione del parcheggio "P6" su parte dell'attuale alveo del fossato, secondo quanto evidenziato dall'Allegato B".

- VI.4.8** Impegno dal parte del Comune, anteriormente all'inserimento nella propria programmazione dei lavori pubblici della realizzazione del parcheggio pubblico contraddistinto dalla sigla alfanumerica "P7" sull'elaborato planimetrico costituente "Allegato A" al presente Atto di Accordo (nel seguito, per brevità, "*Parcheggio P7*"), dando applicazione alla disciplina normativa prevista dagli articoli 21 e 23 del Codice dei Contratti nonché al D.M. 16 gennaio 2018 n. 4, a provvedere, nell'ambito della verifica del miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire, alla reiterazione della Indagine O/D condotta presso la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana nell'anno 2018 di cui al punto II.2 della sopraesesa premessa (II), e ciò in funzione della verifica in ordine alla sussistenza o meno di effettive criticità segnalate dai viaggiatori in ordine alla tendenziale saturazione degli stalli per la sosta dei veicoli esistenti nell'area antistante il versante nord della Stazione.
- VI.4.9** Autorizzazione da parte del Comune alla realizzazione della Piantumazione P7 e del Tappeto Stradale di cui ai romanini (iii) e (iv) del capoverso VI.4.6 del precedente punto VI.4 a scomputo del contributo di costruzione dovuto per la realizzazione dei Parcheggi T1, a valere sulle componenti U1 e U2 e sino alla concorrenza del costo effettivamente sostenuto e rendicontato in conformità al Quadro Economico del Progetto Esecutivo P7 e al Quadro Economico del progetto esecutivo predisposto dal Comune per il Tappeto Stradale.
- VI.4.10** Impegno da parte del Comune a porre in essere ogni e qualsiasi azione necessaria o opportuna affinché RFI (una volta che questa abbia reperito le relative risorse finanziarie, nell'ambito degli stanziamenti che sono destinati all'infrastruttura ferroviaria nazionale e che devono essere recepiti nei prossimi aggiornamenti del Contratto di Programma – parte Investimenti – tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI) progetti, esegua, ultimi e collaudi una nuova coppia di scale mobili e una nuova coppia di ascensori nelle Campate Est della Stazione al servizio del viadotto ferroviario (un ascensore e una scala mobile per ciascuna banchina).
- VI.4.11** Impegno del Comune alla attivazione, conduzione e conclusione del Procedimento Unico ex articolo 53 legge regionale 24/2017 per: (i) lo screening del progetto dei Parcheggi T1 e del

Parcheggio P7, ai sensi della legge regionale 4/2018 di competenza del Comune; (ii) l'approvazione dei Progetti Esecutivi delle opere che compongono l'intervento, completa di ogni autorizzazione e assenso necessari per la loro realizzazione. A tal fine il Comune dà atto che la Nuova Viabilità, il Sottopasso Veicolare e il Parcheggio P7 sono opere pubbliche, mentre i Parcheggi T1 sono opere di interesse pubblico, tali qualificati dalla legislazione vigente, in quanto parcheggi finalizzati allo scambio intermodale con sistemi di trasporto collettivo, ai sensi dell'articolo 3 comma 1, dell'articolo 6 comma 2 e 6, dell'articolo 11 della legge 24 marzo 1989 n. 122.

**VI.4.12** Impegno del Comune ad autorizzare T1 al posizionamento, lungo la viabilità che conduce all'area della Stazione, ivi compresa la viabilità prossima al casello sulla autostrada A1 e le uscite dalla tangenziale est ove siano già presenti cartelli indicatori aventi ad oggetto la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana: (i) di cartelli e segnaletica di direzione riferiti ai Parcheggi T1; (ii) di tabelle luminose che segnalino all'utenza il numero residuo di posti liberi nei singoli parcheggi; (iii) di cartellonistica e di segnalazioni pubblicitarie riferite alle attività svolte da T1 in area Stazione, ferma la necessità di concordare con il Comune caratteristiche e precisa ubicazione dei predetti cartelli, segnaletica di direzione, tabelle luminose, cartellonistica, segnalazioni.

**VI.4.13** Impegno del Comune a porre in essere azioni concrete nei confronti di FER, in collaborazione sinergica con T1, funzionali ad acquisire da FER la disponibilità all'avvio, su istanza di parte, della procedura per la stipula di un contratto di sponsorizzazione ai sensi dell'articolo 19 d.lgs. 50/2016 per i servizi di pulizia e manutenzione ordinaria del sottopasso pedonale alla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e dei relativi ascensori.

**VI.4.14** Impegno del Comune a porre in essere, nei tempi più brevi, le attività di competenza (quali collaudi, concessione passi carrabili, certificati regolare esecuzione, certificazioni di funzionalità, ecc.) necessarie per consentire la concreta operatività delle opere di urbanizzazione e dei Parcheggi T1 una volta che ciascuna delle opere sia stata ultimata.

**VI.4.15** Impegno del Comune, per quanto di competenza, all'apprestamento delle più opportune modalità di regolazione del traffico lungo la via Errico Petrella atte a consentire un fluido accesso al e recesso dal cantiere per la realizzazione dei Parcheggi T1 da parte dei mezzi d'opera e degli autocarri.

**ritenuto che (VII):**

**VII.1** sussistano i presupposti di interesse pubblico e normativi per la conclusione tra le Parti di un accordo ai sensi dell'articolo 11 della legge 07 agosto 1990 n. 241, dell'articolo 61 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24 e dell'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20 funzionale al

perseguimento degli obiettivi di interesse pubblico sopra richiamati, alle condizioni e nei termini tutti di cui alla successiva parte dispositiva;

- VII.2** sia pertanto intenzione delle Parti procedere alla stipula dell'Atto di Accordo di cui al precedente punto VII.1 con i contenuti di cui alla seguente parte dispositiva, dando successivamente corso alle azioni attuative delle intese con esso raggiunte;

**tanto premesso e ritenuto tra il Comune di Reggio Emilia e Terminal One s.p.a.,  
ai sensi e per gli effetti dell'articolo 11 della legge 07 agosto 1990 n. 241,  
dell'articolo 61 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24  
e dell'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20,  
si conviene e si stipula quanto segue.**

**Articolo 1 - Conferma dei contenuti delle premesse. Dichiarazioni delle Parti. Definizioni.**

- 1.1** La sopra estesa premessa forma parte integrante, sostanziale e costitutiva del presente Atto di Accordo, evidenziando la stessa, anche ai sensi dell'articolo 1362 codice civile, la comune intenzione delle Parti nella stipulazione dell'Atto di Accordo.
- 1.2** Le Parti danno atto e dichiarano di avere preso integrale visione e di avere piena contezza del contenuto degli atti e degli elaborati richiamati dalla sopra estesa premessa, anche di quelli alla formazione dei quali una delle Parti non abbia partecipato, atti ed elaborati che integrano il presente Atto di Accordo quale suo elemento costitutivo. Le Parti, fermo quanto disciplinato al successivo comma 1.3, confermano, ognuna per quanto di propria competenza, con la sottoscrizione del presente Atto di Accordo, l'efficacia e la validità, *ratione temporis*, degli obiettivi individuati, delle finalità perseguite e degli impegni assunti tramite gli atti predetti, obiettivi, finalità e impegni il cui contenuto integra, ad ogni effetto, il contenuto del presente Atto di Accordo e rappresenta elemento cognitivo acquisito per ciascuna delle Parti medesime.
- 1.3** Le Parti dichiarano, pattuiscono e danno atto che quanto costituisce oggetto delle pattuizioni di cui alla parte dispositiva del presente Atto di Accordo prevale e si sostituisce a ogni e qualsiasi antecedente pattuizione tra quelle richiamate al precedente comma 1.2 e comunque a ogni e qualsiasi antecedente pattuizione, intesa, accordo, intercorsi tra le Parti, inerenti direttamente o indirettamente l'oggetto dell'Atto di Accordo, che si ponga in contrasto, sia diretto che indiretto, con le pattuizioni di cui al presente Atto di Accordo ovvero che preveda pattuizioni ulteriori rispetto a quanto contenuto nel presente Atto di Accordo.
- 1.4** Il presente Atto di Accordo ha ad oggetto la disciplina convenzionale, condivisa tra le Parti, di quanto in sintesi indicato e definito nelle premesse, con particolare anche se non esclusivo riguardo alla premessa (VI), fermo restando che la disciplina di dettaglio di cui agli articoli seguenti prevale in ogni caso, ove difforme, rispetto alla sintesi attuata mediante le premesse. Le Parti: (i) confermano la comune volontà

di operare, nell'attuazione delle intese definite dall'Atto di Accordo, per la migliore e più efficace qualificazione e valorizzazione della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana e dell'intero Nodo Infrastrutturale Mediopadano; (ii) confermano di condividere gli obiettivi individuati dalle premesse; (iii) si impegnano reciprocamente ad agire in buona fede, con correttezza, diligenza e spirito di collaborazione in funzione del perseguimento degli obiettivi di cui ai precedenti romanini (i) e (ii). Le Parti confermano, attestano e dichiarano concordemente che la Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione disciplinata dall'Atto di Accordo: (i) è estranea ai "Contratti di Concessione" disciplinati dalla Parte Terza del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50; (ii) è estranea ai rapporti contrattuali e convenzionali di "Partenariato pubblico privato, contraente generale e altre modalità di affidamento" disciplinati dalla Parte Quarta del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50; (iii) ha natura urbanistica ed edilizia afferendo: (iii.i) la realizzazione di interventi pubblici e privati di interesse pubblico sul territorio; (iii.ii) la infrastrutturazione necessaria per consentirne la realizzazione; (iii.iii) le condizioni di utilizzo dei parcheggi in proprietà privata per la sosta a rotazione dei veicoli destinati alla pubblica fruizione a pagamento contraddistinti dalla sigla alfanumerica "P4", "P5" e "P6"; (iii.iv) l'implementazione della infrastrutturazione della Stazione; (iii.v) l'utilizzo, in subconcessione d'uso, di alcune aree demaniali per la realizzazione di opere pubbliche e private di interesse pubblico; (iii.vi) la disciplina degli impegni progettuali e procedimentali funzionali alla attuazione degli interventi. Conseguentemente e ad ogni effetto, le Parti confermano, attestano e dichiarano concordemente che il Comune è totalmente estraneo alla attivazione e alla conduzione imprenditoriale della gestione da parte di T1 dei Parcheggi T1, sì che: (iv) il Comune medesimo non potrà mai esigere o richiedere alcunché in relazione ai risultati della gestione imprenditoriale, da parte di T1, dei Parcheggi T1; (v) il Comune non potrà mai, in alcun caso, essere richiesto da T1, o da suoi aventi causa, di riequilibrare, ripianare perdite o comunque rivedere l'assetto dei rapporti convenzionali in relazione ai risultati della attività di impresa afferenti la gestione e l'utilizzo dei Parcheggi T1, attività di impresa ascrivibile in via esclusiva a T1 o ai suoi aventi causa e i cui risultati, negativi o positivi che siano, saranno riconducibili alla esclusiva titolarità e responsabilità di T1, senza che mai il Comune possa essere chiamato a risponderne. All'esito del collaudo e del trasferimento nella proprietà del Comune delle opere e delle aree di cui al successivo articolo 8 dell'Atto di Accordo, ogni rapporto disciplinato dal medesimo Atto di Accordo si estinguerà per adempimento delle relative obbligazioni con la sola eccezione di quanto disciplinato dai commi da 4.4 a 4.8 del successivo articolo 4., disciplina questa che, come detto, non comporta né comporterà alcun coinvolgimento del Comune nella autonoma attività di impresa di T1 né assunzione di alcun rischio imprenditoriale in relazione alla gestione dei Parcheggi T1, gestione di esclusiva competenza di T1 nel rispetto dei limiti di legge nonché delle obbligazioni da T1 liberamente assunte con la stipula dell'Atto di Accordo.

**1.5** Salvo che sia diversamente previsto da specifiche disposizioni dell'Atto di Accordo ovvero dei suoi Allegati, le locuzioni di seguito riportate assumono ciascuna, nell'ambito dell'Atto di Accordo, il seguente significato.

**1.5.1 Allegati:** gli elaborati allegati all'Atto di Accordo, sua parte integrante e costitutiva, ovvero: (i) **Allegato A:** elaborato planimetrico di raccordo dei singoli interventi attuati, in corso di attuazione e da attuarsi nell'area della Stazione; (ii) **Allegato B:** progetto di fattibilità tecnica ed economica degli interventi previsti e disciplinati dall'Atto di Accordo; (iii) **Allegato C:** elaborato planimetrico delle aree oggetto di cessione gratuita da TI al Comune necessarie alla realizzazione del Sottopasso, della Nuova Viabilità e delle opere ad essi accessorie; (iv) **Allegato D:** elaborato planimetrico contenente indicazione grafica delle aree da trasferire in subconcessione dal Comune a TI nonché delle opere su di esse autorizzate dal Comune a TI per la migliore e più funzionale realizzazione dei Parcheggi TI.

**1.5.2 Aree Est:** le aree frontistanti la Stazione (versante nord) poste a est della linea ferroviaria "Reggio Emilia-Guastalla".

**1.5.3 Aree Ovest:** le aree frontistanti la Stazione (versante nord) poste a ovest della linea ferroviaria "Reggio Emilia-Guastalla".

**1.5.4 Atto di Accordo:** il presente Atto di Accordo stipulato da Comune di Reggio Emilia e TI ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990 n. 241 nonché ai sensi dell'articolo 61 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24 e dell'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20.

**1.5.5 BAT:** acronimo di "*Best Available Techniques*" (le "*migliori tecniche disponibili*") da valutarsi in considerazione della sostenibilità, sia da un punto di vista tecnico che economico, secondo la definizione offerta a livello di Unione Europea: "*la più efficiente e avanzata fase di sviluppo di attività e relativi metodi di esercizio indicanti l'idoneità pratica di determinate tecniche a costituire, in linea di massima, la base dei valori limite di emissione intesi ad evitare oppure, ove ciò si riveli impossibile, a ridurre in modo generale le emissioni e l'impatto sull'ambiente nel suo complesso; per 'Tecniche' si intende sia le tecniche impiegate sia le modalità di progettazione, costruzione, manutenzione, esercizio e chiusura dell'impianto; 'Disponibili' qualifica le tecniche sviluppate su scala che ne consenta l'applicazione in condizioni economicamente e tecnicamente valide nell'ambito del pertinente comparto, prendendo in considerazione i costi e i vantaggi, indipendentemente dal fatto che siano o meno applicate o prodotte nello Stato Membro di cui si tratta, purché il gestore possa avervi accesso a condizioni ragionevoli; 'Migliori' qualifica le tecniche più efficaci per ottenere un elevato livello di protezione dell'ambiente nel suo complesso*".

**1.5.6 Campate Est o Campata Est:** la parte dell'edificio della stazione Reggio Emilia AV

Mediopadana posta a est della linea ferroviaria "*Reggio Emilia-Guastalla*".

**1.5.7 Campate Ovest o Campata Ovest:** la parte dell'edificio della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana posta a ovest della linea ferroviaria "*Reggio Emilia-Guastalla*".

**1.5.8 Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione:** la forma di cooperazione tra il Comune e T1 mediante la quale le Parti, anche in applicazione del principio di sussidiarietà e nelle forme previste dalle disposizioni urbanistiche di cui all'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20 e all'articolo 61 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24, attuano gli interventi previsti dall'Atto di Accordo.

**1.5.9 Contributo Finanziario RFI:** il contributo in conto impianti, a fondo perduto, per un importo complessivo pari a euro 2.145.000,00 (duemilionicentoquarantacinquemila/00), da erogarsi da parte di RFI s.p.a. ai sensi dell'articolo 12 della legge 07 agosto 1990 n. 241, in relazione alla realizzazione di un'opera non destinata ad essere trasferita a RFI, in forza dell'atto di accordo ai sensi degli articoli 11 e 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241 stipulato dal Comune e da RFI s.p.a. in data 06 luglio 2020, contributo destinato alla realizzazione del Sottopasso Veicolare e, per tale titolo, trasferito a Terminal One s.p.a. da RFI per il tramite del Comune, che ha assunto nei confronti di RFI la responsabilità per quanto attiene le opportune verifiche in ordine al suo corretto utilizzo da parte di T1 in esecuzione del presente Atto di Accordo. La corresponsione del contributo da parte di RFI al Comune (e, conseguentemente, il trasferimento del Contributo dal Comune a T1) è sospensivamente condizionata alla consegna, da parte del Comune a RFI, di apposita nota della Provincia di Reggio Emilia contenente adesione a quanto pattuito agli articoli 2 e 3 della Sezione I dell'Accordo stipulato dal Comune e da RFI in data 06 luglio 2020.

**1.5.10 Nuova Viabilità:** la viabilità necessaria a collegare la pubblica via Antonio Gramsci all'area immediatamente frontistante le Campate Est della Stazione, viabilità consistente: (i) nella realizzazione di una nuova corsia di marcia, ulteriore e parallela rispetto a quelle esistenti, nel tratto della strada pubblica denominata "via Città del Tricolore" interposto tra l'imbocco ovest del realizzando Sottopasso Veicolare e l'intersezione a rotatoria di accesso al parcheggio pubblico "P1", intersezione attualmente in corso di realizzazione; (ii) nella realizzazione ex novo di una viabilità di collegamento tra l'imbocco est del Sottopasso Veicolare e l'area immediatamente frontistante le Campate Est sul versante nord della Stazione; (iii) nell'allargamento per mezzo dell'inserimento di una seconda corsia di marcia, in attestazione sud alla intersezione a rotatoria tra via Gramsci e via Filangieri, tra l'intersezione tra via Gramsci e via Vedriani sino all'innesto sulla rotatoria stessa, funzionale ad adeguarla al previsto incremento dei flussi in entrata, viabilità le cui principali caratteristiche sono descritte e graficamente

evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B" al presente Atto di Accordo.

**1.5.11 Nuova Viabilità Est:** la parte della Nuova Viabilità consistente nella realizzazione ex novo di una viabilità di collegamento tra l'imbocco est del Sottopasso Veicolare e l'area immediatamente frontistante le Campate Est sul versante nord della Stazione.

**1.5.12 Nuova Viabilità Ovest:** la parte della Nuova Viabilità consistente nella realizzazione delle opere descritte ai romanini (i) e (iii) del precedente capoverso I.5.8.

**1.5.13 Opere:** ove considerati congiuntamente, il Sottopasso Veicolare, la Nuova Viabilità, la Piantumazione P7 e i Parcheggi T1.

**1.5.14 Parti:** Comune di Reggio nell'Emilia e Terminal One.

**1.5.15 Procedimento Unico:** il procedimento unico disciplinato dall'articolo 53 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24 per la approvazione delle opere pubbliche o di interesse pubblico.

**1.5.16 Progetti Esecutivi:** i progetti esecutivi di cui all'articolo 2 del presente Atto di Accordo.

**1.5.17 Progetto Esecutivo:** ciascun Progetto Esecutivo di cui all'articolo 2 del presente Atto di Accordo.

**1.5.18 Sottopasso Veicolare:** l'attraversamento veicolare e ciclo-pedonale in sottopasso della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, contraddistinto dalla sigla alfabetica "S" sull'elaborato planimetrico costituente "Allegato A", attraversamento veicolare in sottopasso le cui principali caratteristiche sono descritte e graficamente evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente "Allegato B".

**1.5.19 Stazione:** la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana.

**1.5.20 Tappeto Stradale:** l'intervento di rifacimento del tappeto di usura di tratti delle strade pubbliche denominate via Raffaello, via Luciano Lama, via Napoli, via Masaccio, interne al Parco Industriale di Mancasale, infrastrutture per l'urbanizzazione dell'insediamento facenti parte della rete dotazionale di cui ai punti da II.9 a II.13 della precedente premessa (II) da realizzarsi sino al limite di spesa di cui al presente Atto di Accordo sulla base di progettazione esecutiva predisposta dal Comune (utilizzando, per la formazione dei computi metrici estimativi, parte costitutiva del quadro economico, prezzi regionali ai sensi dell'articolo 23, comma 7 e 16, del Codice dei Contratti ovvero, in assenza, prezzi comunque definiti e aggiornati dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato) e messa a disposizione di T1.

**1.5.21 Tavolo Tecnico:** il tavolo tecnico congiunto tra Comune, T1, il concessionario dei parcheggi in proprietà del Comune, l'appaltatore della gestione dei Parcheggi T1, di cui al capoverso 4.4.9 del comma 4.4 del successivo articolo 4.

**Articolo 2 - Progettazione degli interventi da realizzare sulle Aree Est e sulle Aree Ovest. Adempimenti**

**prodromici alla presentazione della richiesta di avvio del Procedimento Unico.**

- 2.1** Terminal One s.p.a. si obbliga nei confronti del Comune, per sé e per i propri aventi causa a qualsiasi titolo, nell'ambito della Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione, a predisporre, a propria cura e spese, i Progetti Esecutivi delle Opere di seguito indicate, secondo la definizione loro attribuita dal presente Atto di Accordo e la descrizione per ciascuna di esse contenuta nell'Allegato A, nell'Allegato B, nell'Allegato C, nell'Allegato D: (i) i Parcheggi T1; (ii) il Sottopasso Veicolare; (iii) la Nuova Viabilità; (iv) il Parcheggio P7 (i "*Progetti Esecutivi*" ovvero, quando è considerata la progettazione di una singola opera, il "*Progetto Esecutivo*", seguito dalla locuzione corrispondente alla definizione dell'opera). I Progetti Esecutivi dovranno essere predisposti e redatti in conformità alle regole dell'arte, nel rispetto delle previsioni del presente Atto di Accordo, completi degli elaborati previsti dall'articolo 23 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e, per le parti ancora vigenti, del d.p.r. 5 ottobre 2010, n. 207. I Progetti Esecutivi, una volta completati, dovranno essere sottoposti, a cura e spese di T1, alla verifica preventiva, ai sensi dell'articolo 26 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50, affinché essi possano costituire utile presupposto per la attivazione del Procedimento Unico ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24. A questo fine le Parti danno atto che i Parcheggi T1 sono, ex lege, opere private di interesse pubblico, ai sensi dell'articolo 3 comma 1, dell'articolo 6 comma 2 e 6, dell'articolo 11 della legge 24 marzo 1989 n. 122. Terminal One s.p.a. si obbliga nei confronti del Comune a trasferire gratuitamente al Comune medesimo, una volta che ne sia stata completata la verifica, la proprietà dei Progetti Esecutivi del Sottopasso Veicolare, della Nuova Viabilità e del Parcheggio P7.
- 2.2** I Progetti Esecutivi di cui al comma 2.1 del presente articolo 2 dovranno essere redatti sviluppando il progetto di fattibilità tecnica ed economica che costituisce Allegato B al presente Atto di Accordo. Nel corso della redazione i progettisti incaricati dovranno mantenere un costante confronto dialettico con il Servizio Mobilità, Ambiente e Progetti Speciali e con il Servizio Rigenerazione e Qualità Urbana del Comune al fine di opportunamente declinare le scelte progettuali in conformità a quanto previsto dal presente Atto di Accordo, dando applicazione ai principi di cui al comma 1.4 del precedente articolo 1. Il livello della progettazione definitiva verrà omissis, ai sensi dell'articolo 23, comma 4 del d.lgs. 50/2016, e i Progetti Esecutivi dovranno contenere anche gli elementi normativamente previsti per i progetti definitivi, salvaguardando la qualità della progettazione.
- 2.3** Il Comune, ai sensi dell'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000 n. 20 e dell'articolo 61 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24, si impegna nei confronti di T1 a dare corso, nell'ambito della Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione definita dal presente atto, a propria cura e in conformità a quanto previsto dall' Atto di Accordo, alla predisposizione di tutti gli atti di natura urbanistica normativamente necessari e proceduralmente opportuni affinché, nell'ambito del

Procedimento Unico per la approvazione dei Progetti Esecutivi, sia possibile sottoporre alla determinazione degli organi competenti, in ragione di quanto reso necessario dalla vigente disciplina normativa e provvedimentale, l'approvazione dell'inserimento nel Piano Operativo Comunale (POC) delle opere pubbliche e di interesse pubblico di cui ai Progetti Esecutivi, ai sensi dell'articolo 30 della legge regionale 24 marzo 2000 e dell'articolo 4, comma 4 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24. T1 si impegna nei confronti del Comune, nell'ambito della Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione disciplinata dal presente Atto di Accordo, a collaborare sinergicamente con il Comune di Reggio Emilia, e per esso con i Dirigenti responsabili, per la predisposizione degli elaborati di cui al presente comma 2.3, ponendo a disposizione dei dirigenti e dei funzionari incaricati della loro predisposizione la totalità dei dati, degli studi, delle prove, delle informazioni, delle indagini, degli elaborati di cui T1 sia già in possesso, in relazione alle Aree Ovest e alle Aree Est, che possano rappresentare utili elementi istruttori nell'ambito del percorso urbanistico di cui al medesimo comma 2.3. Gli elaborati di cui al presente comma 2.3 necessari per l'avvio del Procedimento Unico saranno predisposti dal Comune, con la collaborazione di T1, in tempo utile per consentire la presentazione della richiesta di convocazione della conferenza di servizi del Procedimento Unico entro il termine di cui al successivo comma 2.7, in conformità a quanto previsto dal presente Atto di Accordo e a quanto necessario per consentire il rispetto delle scadenze procedurali programmate dalle Parti in relazione alla realizzazione degli interventi da esso previsti. Resta inteso tra le Parti che la collaborazione di cui al presente comma 2.3: (i) ha ad esclusivo oggetto il trasferimento della disponibilità dei dati, studi, prove, informazioni, indagini ed elaborati sopra indicati; (ii) non implica impegno alla redazione di elaborati; (iii) verrà prestata con spirito di partenariato fattivo. Eventuali rilievi in merito ad essa non costituiranno mai presupposto per giustificare eventuali ritardi nel rispetto delle scadenze procedurali programmate dalle Parti per la realizzazione degli interventi previsti dall'Atto di Accordo.

- 2.4** T1 si impegna nei confronti del Comune, per sé e per i propri aventi causa a qualsiasi titolo, a predisporre, a propria cura e spese e in conformità a quanto previsto dal presente Atto di Accordo, tutti gli atti normativamente necessari, ai sensi della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 e del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, per la sottoposizione dei Progetti Esecutivi, nell'ambito del Procedimento Unico, alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ricadendo i Progetti Esecutivi, per quanto attiene i Parcheggi T1 e il Parcheggio P7, tra i progetti di cui al punto B.3.6 dell'Allegato B.3 alla legge regionale 4/2018. Il Comune si impegna nei confronti di T1, nell'ambito della Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione disciplinata dal presente Atto di Accordo, a collaborare sinergicamente con T1 per la predisposizione degli elaborati di cui al presente comma 2.4, ponendo a disposizione dei progettisti incaricati della loro predisposizione la totalità dei dati, degli studi, delle prove, delle informazioni, delle indagini, degli elaborati di cui il Comune sia già in possesso, in relazione alle Aree

Ovest e alle Aree Est che possano rappresentare utili elementi istruttori nell'ambito del percorso di verifica di assoggettabilità. Gli elaborati di cui al presente comma 2.4, necessari per l'avvio del Procedimento Unico, saranno predisposti da T1, con la collaborazione del Comune, in tempo utile per consentire la presentazione della richiesta di convocazione della conferenza di servizi del Procedimento Unico entro il termine di cui al successivo comma 2.7, in conformità a quanto previsto dal presente Atto di Accordo e a quanto necessario per consentire il rispetto delle scadenze procedurali programmate dalle Parti in relazione alla realizzazione degli interventi da esso previsti. Resta inteso tra le Parti che la collaborazione di cui al presente comma 2.4: (i) ha ad esclusivo oggetto il trasferimento della disponibilità dei dati, studi, prove, informazioni, indagini ed elaborati sopra indicati; (ii) non implica impegno alla redazione di elaborati; (iii) verrà prestata con spirito di fattiva collaborazione. Eventuali rilievi in merito ad essa non costituiranno mai presupposto per giustificare eventuali ritardi nel rispetto delle scadenze procedurali programmate dalle Parti per la realizzazione degli interventi previsti dall'Atto di Accordo.

- 2.5** Le Parti danno atto e dichiarano che il Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare, il Progetto Esecutivo Nuova Viabilità, il Progetto Esecutivo Parcheggio P7, anteriormente alla presentazione della richiesta di convocazione della conferenza di servizi del Procedimento Unico, dovranno essere validati ai sensi dell'articolo 26 del d.lgs. 50/2016. A tal fine T1 si impegna nei confronti del Comune a trasmettere i predetti progetti Esecutivi al RUP del Comune, completi degli esiti delle verifiche, entro il termine di giorni 40 (quaranta) decorrente dalla data di stipula del presente Atto di Accordo. La validazione dei Progetti Esecutivi verrà sottoscritta dal RUP, laddove ne sussistano i presupposti tecnici, entro il termine di giorni 5 (cinque) decorrente dalla data della loro ricezione.
- 2.6** Fermo restando quanto previsto ai commi precedenti e il richiamo agli Allegati, con particolare anche se non esclusivo riferimento all'Allegato B, T1 si impegna nei confronti del Comune, integralmente a propria cura e spese, in assenza di qualsivoglia contributo finanziario da parte del Comune o di RFI, a predisporre i Progetti Esecutivi (che conterranno tutti gli elementi previsti per i progetti definitivi, salvaguardando la qualità della progettazione) nel rispetto delle linee guida di cui al comma VI.3 della sopra estesa premessa (VI) indicate dal Comune nel corso delle interlocuzioni antecedenti la stipula del presente Atto di Accordo, secondo quanto di seguito riportato: (i) i Progetti Esecutivi dovranno evidenziare piena coerenza urbanistica, paesaggistica, architettonica degli interventi da realizzare in relazione alla qualità progettuale del contesto nel quale si inseriscono, definito in via principale dalla Stazione e dal sistema delle opere presenti nell'intorno; (ii) la redazione del Progetto Esecutivo T1 dovrà considerare di prioritario rilievo la coerenza tipologica e compositiva rispetto alle aree di parcheggio pubblico esistenti e in progetto sul versante nord, in modo tale che, al termine della esecuzione degli interventi, quanto realizzato nell'area antistante le Campate Ovest della Stazione trovi armonico (pur se

non necessariamente geometricamente speculare) contraltare in quanto realizzato nell'area antistante le Campate Est della Stazione; (iii) il Progetto Esecutivo T1 dovrà evitare la realizzazione di strutture in elevazione ad eccezione di quanto strettamente necessario a: (iii.i) dotare le aree di parcheggio (anche per le parti realizzate su aree in subconcessione o finitime alla proprietà del Comune) di una recinzione idonea, per altezza e caratteristiche strutturali (ferma restando l'esclusione dell'utilizzo di materiali che non consentano una adeguata trasparenza per le parti in elevazione), a costituire adeguato ostacolo all'accesso di persone all'interno dell'area custodita; (iii.ii) offrire un ricovero al coperto, compartimentato rispetto all'esterno e adeguatamente climatizzato, alle persone, agli strumenti, agli impianti, alle attrezzature necessarie o comunque utili alla gestione dei servizi che verranno allocati nell'area; (iii.iii) dotare l'area di cartellonistica, elementi di arredo urbano, dotazioni di verde adeguati alle necessità del servizio e alla qualità dell'opera; (iii.iv) installare, presso parte o presso la totalità degli stalli di sosta, colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli; (iii.v) munire le aree di parcheggio e le relative strutture pertinenziali degli elementi impiantistici e dotazionali necessari per consentirne il funzionamento e la fruibilità (in via esemplificativa, vasche di laminazione, cabine di trasformazione elettrica, impianti di illuminazione, impianti per la videosorveglianza, impianti di controllo e di gestione degli accessi, impianti per le radio comunicazioni in ambito locale et similia); (iv) i Progetti Esecutivi dovranno rispettare e perseguire, con riferimento alla Stazione e alla cesura integrata dalla linea ferroviaria Reggio-Guastalla, la simmetria compositiva delle aree di parcheggio esistenti e in progetto sul versante nord, in modo tale che, al termine dell'esecuzione degli interventi, quanto realizzato nell'area antistante le Campate Ovest della Stazione trovi armonico (pur se non necessariamente **geometricamente** speculare) contraltare in quanto realizzato nell'area antistante le Campate Est della Stazione; (v) nella elaborazione dei quadri economici dei Progetti Esecutivi dovrà aversi imprescindibile riguardo a che le risorse messe a disposizione da parte di T1 per la realizzazione del progetto, integrate con le risorse di cui alla premessa (IV) che RFI si è impegnata a mettere a disposizione del progetto, siano sufficienti a completare l'intervento rendendolo funzionale e funzionante in ogni sua componente progettuale, in uno sviluppo diacronico che, al suo compimento, offra alla Città opere sia funzionalmente che esteticamente adeguate al ruolo che è proprio del Nodo Infrastrutturale Mediopadano nel tessuto sociale, ambientale ed economico del territorio.

- 2.7 T1 si impegna nei confronti del Comune a completare le attività previste quale suo onere dal presente articolo 2, predisponendo gli atti necessari per la formulazione della richiesta di avvio dell'iter procedimentale di cui al successivo articolo 3, entro e non oltre il termine di giorni 40 (quaranta) decorrente dalla data di sottoscrizione del presente Atto di Accordo. Il Comune, per parte sua, si impegna a dare corso e a concludere le attività di propria competenza di cui ai commi 2.3 e 2.5 del presente articolo 2 entro i termini ivi indicati. Le Parti assumono reciproco impegno a porre in essere

quanto di rispettiva competenza entro i termini indicati, al fine di completare gli atti di cui al presente comma 2.7 entro il termine di giorni 45 (quarantacinque) decorrente dalla data di sottoscrizione del presente Atto di Accordo.

- 2.8 T1 si impegna nei confronti del Comune a porre in essere, all'esito del Procedimento Unico di cui al successivo articolo 3, a propria cura e spese, quanto necessario e opportuno al fine di modificare i Progetti Esecutivi adeguandoli alle eventuali prescrizioni che fossero impartite dalla determinazione di conclusione della conferenza di servizi di cui al medesimo articolo 3. L'adeguamento dei Progetti Esecutivi disciplinato dal presente comma 2.8 dovrà essere completato entro il termine di giorni 30 (trenta) decorrente dall'avveramento della condizione sospensiva di cui al comma 3.8 del successivo articolo 3.

### **Articolo 3 - Impegni inerenti la attivazione, la conduzione e la conclusione del Procedimento Unico.**

#### **Condizione sospensiva.**

- 3.1 Il Comune e T1 si impegnano l'uno nei confronti dell'altro e ognuno per quanto di rispettiva competenza, a depositare congiuntamente, entro il termine di giorni 7 (sette) decorrente dalla scadenza del termine di cui al comma 2.7 del precedente articolo 2, presso il Servizio Rigenerazione e Qualità Urbana del Comune, Amministrazione Procedente, con richiesta di avvio del Procedimento Unico di cui all'articolo 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24, i Progetti Esecutivi integrati dagli elaborati necessari per la verifica di screening e per l'inserimento delle Opere in POC di cui al precedente articolo 2, a valere quale richiesta di approvazione di progetti esecutivi di opere pubbliche e di opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico. Ai sensi del comma 4 dell'articolo 53 della l.r. 24/2017, T1 depositerà presso il Servizio Rigenerazione e Qualità Urbana del Comune, in uno con i Progetti Esecutivi, le dichiarazioni, rilasciate ai sensi del d.p.r. 445/2000, necessarie ai fini dell'espletamento, da parte del Comune, della verifica antimafia ai sensi degli articoli 84 e 85 d.lgs. 6 settembre 2011, n. 159.
- 3.2 Le parti danno atto, concordano e dichiarano che, essendo necessario provvedere contestualmente, per le ragioni esplicitate in premessa, alla approvazione dei Progetti Esecutivi di opere pubbliche e di opere private qualificate dalla legislazione vigente (articolo 3 comma 1, articolo 6 comma 2 e 6, articolo 11 legge 24 marzo 1989 n 122) di interesse pubblico nonché alla approvazione di variante ai vigenti strumenti di pianificazione urbanistica del Comune funzionali all'inserimento delle opere nel Piano Operativo Comunale (POC), troverà applicazione il Procedimento Unico in variante alla pianificazione urbanistica disciplinato dall'articolo 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24. A tal fine il Comune, in qualità di Amministrazione Procedente, provvederà a convocare, entro il termine di giorni 10 (dieci) decorrente dalla data di deposito della richiesta di cui al comma 3.1, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 53, comma 3 della legge regionale 24/2017.
- 3.3 Le Parti danno atto, concordano e dichiarano che nell'ambito del Procedimento Unico verrà condotta,

quale subprocedimento, la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) ai sensi degli articoli 10 e 11 della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, come integrati dalle da essi richiamate disposizioni dell'articolo 19 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Conseguentemente il Procedimento Unico verrà condotto integrandone la disciplina con quanto previsto dalle richiamate disposizioni della l.r. 4/2018 e del d.lgs. 152/2006 per quanto attiene le fasi dell'avviso pubblico, della pubblicazione, della partecipazione, dell'istruttoria, delle richieste di integrazioni e chiarimenti, della assunzione del provvedimento finale. A tal fine le Parti danno atto, concludono e dichiarano che il Comune: (i) assume il ruolo di Amministrazione Procedente ai sensi dell'articolo 53, comma 3 della l.r. 24/2017, con attribuzione della responsabilità del procedimento al Servizio Rigenerazione e Qualità urbana; (ii) assume il ruolo di Autorità Competente, ai sensi dell'articolo 7, comma 3 della l.r. 4/2018, con attribuzione della responsabilità del subprocedimento di screening al Servizio Ambiente Energia e Sostenibilità.

- 3.4** Il Comune, in qualità di Amministrazione Procedente e di Autorità Competente, avvalendosi della facoltà di cui all'articolo 53, comma 3 l.r. 24/2017 nonché di cui all'articolo 10, comma 4 l.r. 4/2018, si impegna a: (i) convocare per la partecipazione alla conferenza di servizi le amministrazioni, gli enti e gli organismi competenti per le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i consensi, i nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione delle opere e delle varianti, agli strumenti di pianificazione urbanistica secondo la legislazione vigente, affinché la conferenza possa concludersi con determinazione motivata che, ove positiva, consenta di procedere alla realizzazione delle Opere; (ii) condurre e concludere il Procedimento Unico in conformità a legge e nei tempi più brevi consentiti dalla cadenza normativamente prevista.
- 3.5** Le Parti, ferme restando le prerogative istituzionali del Comune e l'autonoma declinazione dell'interesse pubblico mandatogli, si impegnano, in sede di conferenza di servizi e durante lo sviluppo del procedimento volto alla acquisizione della determinazione finale, ad una costante condivisione tra loro delle questioni inerenti la realizzazione delle Opere che dovessero essere poste dalla conferenza di servizi, orientando la propria condotta alla ricerca di soluzioni e proposte unanimi, da individuarsi utilizzando quali linee guida gli elementi, gli obiettivi e le finalità definiti dal presente Atto di Accordo e dagli atti dallo stesso richiamati, avendo a principale riguardo l'obiettivo, condiviso, da perseguire attraverso l'intervento, del completamento dotazionale delle Aree Ovest e delle Aree Est necessario per la loro ottimale fruizione al servizio della Stazione.
- 3.6** T1 si impegna nei confronti del Comune, a porre in essere, a propria cura e spese, nei limiti definiti dal presente comma 3.6, le integrazioni o le modifiche agli elaborati dei Progetti Esecutivi o dello studio preliminare ambientale di cui all'articolo 10 della l.r. 4/2018 che venissero richieste dalla conferenza di servizi o comunque si rendessero opportune per la positiva conclusione del Procedimento Unico.

L'impegno a porre in essere gli adeguamenti progettuali richiesti dalla conferenza di servizi è limitato a quelle richieste che possano essere qualificate come tecnicamente ragionevoli e congrue rispetto alla natura e alla qualità delle opere oggetto dei Progetti Esecutivi. Nel caso in cui dalla conferenza di servizi provenissero richieste di adeguamento-progettuale per i Progetti Esecutivi del Sottopasso Veicolare e della Nuova Viabilità che, complessivamente considerate, comportassero un incremento del costo delle opere in progetto superiore al 3% (tre per cento) del costo calcolato sommando aritmeticamente gli importi conclusivi dei quadri economici dei medesimi Progetti Esecutivi del Sottopasso Veicolare e della Nuova Viabilità, l'impegno definito dal presente comma 3.6 rimarrà sospeso nella sua efficacia sino alla conclusione del sub, procedimento disciplinato dal successivo comma 3.7.

- 3.7 Nel caso in cui si determinassero i presupposti per la sospensione dell'efficacia dell'impegno disciplinata dal precedente comma 3.6, il Comune e T1, entro il termine di giorni 3 (tre) decorrente dalla data della richiesta della Conferenza di Servizi che avrà determinato la sospensione medesima, si incontreranno per valutare congiuntamente, nell'ipotesi di accoglimento delle richieste della conferenza di servizi, il permanere dell'equilibrio economico finanziario reputato da T1 (sulla base di autonome valutazioni imprenditoriali alle quali è estraneo il Comune, ai sensi di quanto previsto al comma 1.4 del precedente articolo 1) necessario per la realizzazione dell'intervento, redigendo apposito verbale in ordine all'esito dell'incontro. Nel caso in cui le Parti, all'unanimità, ritengano sussistenti, anche recependo le richieste della conferenza di servizi, i presupposti economico-finanziari per realizzazione dell'intervento e la prosecuzione del Procedimento Unico, l'impegno assunto da T1 di cui al precedente comma 3.6 riacquisirà la propria efficacia e T1 procederà in conformità. Per contro, nel caso in cui le Parti non raggiungano unanime intesa per la prosecuzione del Procedimento Unico, il presente Atto di Accordo si risolverà, ai sensi dell'articolo 1353 codice civile. L'avveramento della predetta condizione risolutiva comporterà: (i) l'estinzione delle obbligazioni e degli impegni rispettivamente assunti dalle Parti con la sottoscrizione del presente Atto di Accordo; (ii) la reciproca rinuncia delle Parti a pretendere indennizzi, risarcimenti o rimborsi dall'altra Parte, mantenendo ciascuna Parte a proprio carico le spese, le anticipazioni e gli impegni verso terzi sino ad allora sostenuti, sì che mai alcuna tra le Parti possa richiedere all'altra alcunché in relazione al contenuto del presente Atto di Accordo, agli atti e alle azioni da esso derivati, con la sola eccezione di quanto esplicitamente previsto dal presente Atto di Accordo; (iii) che il Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare, il Progetto Esecutivo Nuova Viabilità e il Progetto Esecutivo P7 rimarranno acquisiti nella proprietà e disponibilità del Comune, il quale avrà facoltà di utilizzarli o per la prosecuzione del Procedimento Unico, ove lo ritenga, o per la attivazione di diverso procedimento; (iv) la rinuncia di T1 alla prosecuzione del Procedimento Unico per la approvazione del Progetto Esecutivo Parcheggi T1, ferma restando la facoltà per T1 di presentare nuovo progetto a corredo di una richiesta di attivazione del Procedimento Unico.

- 3.8** Il Comune si impegna nei confronti di T1, in relazione a quanto previsto dall'articolo 53, comma 5 della l.r. 24/2017, a sottoporre al Consiglio Comunale del Comune di Reggio Emilia la pronuncia in ordine ai profili urbanistici sottesi alla realizzazione delle Opere, in via preventiva rispetto alla espressione della posizione definitiva nel merito da parte del rappresentante del Comune in sede di conferenza dei servizi. Il Comune si impegna altresì nei confronti di T1, nel caso di positiva determinazione di conclusione della conferenza di servizi, a provvedere con la massima tempestività a quanto necessario per le pubblicazioni previste dall'articolo 53, comma 10 della l.r. 24/2017, avendo cura che la determinazione di conclusione della conferenza di servizi sia pubblicata sul sito web del Comune entro la data di pubblicazione sul BURERT della medesima determinazione.
- 3.9** L'efficacia delle obbligazioni assunte dalle Parti ai sensi degli articoli 4 e seguenti del presente Atto di Accordo è subordinata, ai sensi degli articoli 1353 e seguenti codice civile, all'avverarsi della condizione sospensiva integrata dai seguenti eventi: (i) intervenuta pubblicazione sul BURERT dell'avviso della avvenuta conclusione della conferenza di servizi con determinazione di approvazione della totalità dei Progetti Esecutivi, se del caso con prescrizioni; (ii) pubblicazione sul sito web del Comune, in forma integrale, della determinazione di conclusione della conferenza di servizi che approva i predetti Progetti Esecutivi, se del caso con prescrizioni. La condizione si avrà per avverata una volta che entrambi gli eventi previsti dai romanini (i) e (ii) si saranno avverati.
- 3.10** L'efficacia delle obbligazioni assunte dalle Parti ai sensi degli articoli 4 e seguenti del presente Atto di Accordo è altresì subordinata, ai sensi degli articoli 1353 e seguenti codice civile, all'avverarsi della condizione sospensiva integrata dai seguenti eventi: (i) intervenuta consegna, da parte del Comune a RFI, di apposita nota della Provincia di Reggio Emilia contenente l'adesione della medesima Provincia di Reggio Emilia a quanto pattuito dal Comune e da RFI agli articoli 2 e 3 della Sezione I dell'Accordo stipulato da essi Comune e RFI in data 6 luglio 2020; (ii) intervenuta subconcessione in uso da parte di RFI in favore del Comune (con facoltà di ulteriormente subconcederle in uso) delle aree esterne alla Stazione, ubicate a nord delle Campate Est della Stazione, graficamente individuate nell'Allegato D al presente Atto di Accordo. La condizione si avrà per avverata una volta che entrambi gli eventi previsti dai romanini (i) e (ii) si saranno avverati.
- 3.11** Le condizioni di cui ai precedenti commi 3.9 e 3.10 dovranno avverarsi entrambe affinché le obbligazioni assunte dalle Parti ai sensi degli articoli 4 e seguenti del presente Atto di Accordo acquistino efficacia.

**Articolo 4 - Impegno di T1 alla esecuzione, ultimazione e collaudo di opere di interesse pubblico. Convenzione tra T1 e Comune per la regolamentazione di alcuni aspetti inerenti la gestione delle opere di interesse pubblico. Disciplina di dettaglio. Impegni del Comune inerenti la futura esecuzione del Parcheggio P7.**

- 4.1** T1 si obbliga nei confronti del Comune ad eseguire, ultimare e collaudare, integralmente a propria cura e spese, in conformità al Progetto Esecutivo Parcheggi T1, come eventualmente modificato all'esito del recepimento delle prescrizioni che fossero impartite mediante la determinazione di conclusione della conferenza di servizi di cui al precedente articolo 3: (i) i parcheggi in proprietà privata per la sosta a rotazione dei veicoli, destinati alla pubblica fruizione a pagamento, contraddistinti dalla sigla alfanumerica "P4", "P5", "P6" sull'elaborato planimetrico che costituisce Allegato A al presente Atto di Accordo; (ii) le relative pertinenze necessarie o comunque funzionali per la fruizione e gestione dei Parcheggi T1, conformi a quanto prescritto al precedente articolo 2 nonché a quanto prescritto dalla conferenza di servizi.
- 4.2** T1 si obbliga nei confronti del Comune ad ultimare e collaudare i Parcheggi T1 (ovvero il Parcheggio P4, il Parcheggio P5 e il Parcheggio P6) entro e non oltre il termine di 36 (trentasei) mesi decorrente dalla data in cui si saranno avverate le condizioni sospensive disciplinate dai commi 3.9, 3.10 e 3.11 dell'articolo 3 del presente Atto di Accordo.
- 4.3** I Parcheggi T1 e le relative aree di sedime verranno catastalmente individuati quali autonome particelle, distinte dai più vasti Immobili T1. Gli stessi, una volta catastalmente individuati in uno con le relative pertinenze, verranno asserviti con vincolo di destinazione, in forza di quanto previsto dal presente Atto di Accordo, mediante atto unilaterale da trasciversi ai sensi dell'articolo 2645 quater codice civile, quali parcheggi in proprietà privata, a rotazione, permanentemente destinati alla pubblica fruizione a pagamento in forza di Convenzione con il Comune di Reggio Emilia. Il vincolo di destinazione apposto in forza del presente comma 4.3 avrà carattere reale quale servitù a gravare sui Parcheggi T1 e sarà costituito in favore del Comune. Per effetto di detto vincolo di destinazione alla pubblica fruizione, qualunque membro della collettività avrà, sino alla saturazione degli stalli, diritto di accedere ai Parcheggi T1 per la sosta del veicolo nella sua disponibilità utilizzando gli stalli a ciò destinati, a fronte del pagamento in favore di T1, o dei suoi aventi causa, della tariffa da T1 determinata nel rispetto di quanto previsto dal presente Atto di Accordo, con particolare riguardo alla Convenzione di cui al successivo comma 4.4. Le Parti concordano in ordine al fatto che l'attribuzione della categoria catastale ai Parcheggi T1 dovrà tenere conto: (i) della loro caratteristica di recinto chiuso funzionale a soddisfare permanentemente, per mezzo della pubblica fruizione, speciali esigenze di interesse generale (contribuire al completamento del servizio di sosta veicolare, strumentale e necessario per la corretta fruizione del servizio di trasporto ferroviario per il tramite della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana); (ii) della particolare destinazione, vincolata per mezzo di onere reale, non compresa in alcuna specifica categoria catastale.
- 4.4** T1 assume nei confronti del Comune le obbligazioni disciplinate dai capoversi seguenti del presente comma 4.4, aventi ad oggetto la futura gestione da parte di Terminal One s.p.a. dei realizzandi Parcheggi

T1 in sua proprietà. Quanto previsto del presente comma 4.4 e comunque dal presente Atto di Accordo assolve alla funzione di Convenzione per la gestione della sosta regolamentata all'interno dei Parcheggi T1, anche per gli effetti di cui al precedente comma 4.3..

- 4.4.1** I Parcheggi T1, sino a saturazione degli stalli disponibili, saranno accessibili da chiunque per la sosta di veicoli utilizzando gli appositi stalli a ciò destinati, a fronte del pagamento in favore di T1 della tariffa da questa determinata nel rispetto di quanto previsto dal presente articolo 4 e comunque dal presente Atto di Accordo. Fermo il diritto di accedere alla sosta per chiunque lo richieda, sino a saturazione degli stalli disponibili, l'ingresso e la permanenza dei veicoli all'interno del Parcheggio T1 saranno assoggettati alle disposizioni emanate da T1 per la fruizione da parte degli utenti della sosta regolamentata, disposizioni che, a propria volta, dovranno mantenersi entro i limiti dettati dal presente Atto di Accordo.
- 4.4.2** I Parcheggi T1 saranno fruibili e dovranno essere gestiti per la sosta a pagamento senza soluzione di continuità, per 365 giorni l'anno e per 24 ore al giorno (H24).
- 4.4.3** Le tariffe per la fruizione della sosta negli stalli dei Parcheggi T1 da parte dell'utenza saranno determinate da Terminal One s.p.a. in importi mai inferiori, per categoria omogenea di parcheggio, alle tariffe praticate dal Comune, tramite il proprio o i propri concessionari, per l'utilizzo da parte dell'utenza dei parcheggi contraddistinti dalle sigle alfanumeriche "P1", "P2", "P3", "P7" sull'elaborato costituente Allegato A al presente Atto di Accordo. Le tariffe per categorie omogenee sono determinate come segue: (i) P4, tariffe mai inferiori alla più bassa tra le tariffe di P1 e di P2; (ii) P5, tariffe mai inferiori a P7 e, in periodo antecedente alla realizzazione di P7, mai inferiori alla più bassa tra le tariffe di P1 e P2; (iii) P6, tariffe mai inferiori a P3. T1 avrà la possibilità di destinare un numero limitato di stalli alla sosta gratuita e dovrà riservare un adeguato numero di stalli ai portatori di handicap. Non saranno soggetti ai limiti di cui al presente comma 4.4.3 gli abbonamenti alla sosta stipulati per periodi non inferiori ai 15 (quindici) giorni.
- 4.4.4** Gli stalli di sosta realizzati all'interno dei Parcheggi T1 saranno gestiti da Terminal One s.p.a. a rotazione e a pagamento, ovvero subordinando l'assenso alla sosta del veicolo all'impegno di ciascun utente al pagamento, in favore di T1 (o dei suoi aventi causa), di una somma da calcolare e riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata della sosta (quindi, a mero titolo esemplificativo; parcometri; "gratta e sosta"; sistemi automatizzati di controllo, eccetera).
- 4.4.5** T1 è impegnata nei confronti del Comune ad eseguire idonea e costante manutenzione ordinaria e straordinaria dei Parcheggi T1, della relativa segnaletica orizzontale e verticale, del verde, in modo tale da evitare situazioni di degrado e garantire ottimali condizioni di decoro urbano. T1 dovrà realizzare e mantenere la segnaletica utilizzando materiali e modalità conformi ai requisiti

previsti dal d.lgs. 285 del 30 aprile 1992 "*Codice della Strada*" e dal d.p.r. 495 del 16 dicembre 1992 "*Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo Codice della Strada*" e comunque conformi ai requisiti tempo per tempo normativamente previsti. T1 è altresì impegnata nei confronti del Comune a porre in essere periodicamente interventi di implementazione tecnologica degli impianti al servizio dei Parcheggi T1 volti al costante utilizzo delle BAT di settore.

- 4.4.6** T1 assicurerà all'interno dei Parcheggi T1 un controllo idoneo alla prevenzione di episodi di ablazione dai e di danneggiamento ai veicoli in sosta. Tali attività saranno esercitate con personale qualificato, in quantità tale da garantire la copertura dell'intero orario di apertura al pubblico dei Parcheggi T1. Durante il servizio il personale addetto dovrà: (i) rispettare le disposizioni impartite da T1; (ii) indossare apposita divisa, al fine di poter essere riconosciuto nel proprio ruolo anche a distanza e da chiunque; (iii) portare bene esposta una tessera sulla quale sarà evidenziata la dicitura "servizio sosta" e un numero identificativo; (iv) essere cortese e rispettoso verso gli utenti anche se inadempienti, instaurando con questi un reciproco rapporto di fiducia; (v) fornire agli utenti ogni informazione richiesta che si riferisca alla disciplina e alle differenti modalità di tariffazione dei parcheggi.
- 4.4.7** T1 assicurerà il monitoraggio, a fini statistici, degli accessi ai Parcheggi T1 da parte dell'utenza, trasmettendo i relativi dati al Comune con cadenza annuale.
- 4.4.8** T1, nella organizzazione complessiva della gestione dei Parcheggi T1, è tenuta a dedicare spazi adeguati per la gestione delle attività di car sharing, NCC, autonoleggio. T1 dedicherà altresì spazi adeguati per la gestione di eventuali ulteriori attività, che fossero individuate in sede di Tavolo Tecnico, connesse alla mobilità smart e funzionali a favorire l'interscambio gomma-ferro.
- 4.4.9** Il Comune e T1 si impegnano a costituire, con la nomina dei rispettivi rappresentanti, entro il termine di giorni 60 (sessanta) decorrente dalla data in cui si saranno avverate le condizioni sospensive di cui ai commi 3.9, 3.10 e 3.11 del precedente articolo 3, un tavolo tecnico congiunto tra essi Comune e T1, esteso: (i) su iniziativa del Comune (che provvederà a comunicare i rappresentanti di questo) al concessionario che, tempo per tempo, gestirà i parcheggi pubblici in proprietà del Comune; (ii) su iniziativa di T1 (che provvederà a comunicare i rappresentanti di questo) all'appaltatore che tempo per tempo gestirà i Parcheggi T1. Il Tavolo Tecnico avrà funzioni meramente propositive e consultive, volte a sviluppare le soluzioni di volta in volta tecnicamente migliori nella prospettiva di rendere quanto più possibile omogeneamente fruibili per la collettività sia i parcheggi pubblici in proprietà del Comune sia i Parcheggi T1, prioritariamente per quanto attiene le modalità di accesso alla sosta e le modalità di pagamento delle tariffe per la sosta. Il Tavolo Tecnico sarà composto da un massimo di due rappresentanti per

ciascuna parte. Il Tavolo Tecnico formulerà proposte, predisporrà pareri, si esprimerà su ogni altra questione gli venga sottoposta da una o più tra le Parti, purché pertinente le materie di cui al presente comma 4.4. Per la partecipazione al Tavolo Tecnico non è prevista la corresponsione di compensi, gettoni di presenza, rimborsi delle spese sostenute per l'esercizio della funzione, salvi diversi accordi tra il singolo componente e l'ente che avrà provveduto alla nomina. Il Tavolo Tecnico si riunisce almeno due volte all'anno nonché ogniqualvolta venga richiesto da almeno 2 (due) dei suoi membri ovvero venga richiesto dal Comune, da T1, dal concessionario o dall'appaltatore. Il Tavolo Tecnico è presieduto e si riunisce su convocazione del presidente, nominato a maggioranza fra i suoi componenti. La prima seduta sarà convocata da un rappresentante del Comune. Il Tavolo Tecnico delibera con l'unanimità dei presenti. Delle riunioni del Tavolo Tecnico è redatto apposito verbale firmato da chi presiede la riunione e da un componente che funge da segretario. Il Tavolo Tecnico resta in carica per un periodo di anni 3 (tre) a decorrere dalla data della sua prima seduta. Alla prima scadenza il Tavolo Tecnico verrà rinnovato per un ulteriore periodo di anni 3 (tre) decorrente dalla predetta prima scadenza e così via per le scadenze successive. In caso di esercizio del potere di revoca (potere spettante alle Parti per i componenti di rispettiva nomina) nonché in caso di cessazione del componente dalla carica per dimissioni o qualsivoglia altro evento, la Parte avente titolo alla nomina del componente revocato o cessato provvederà tempestivamente alla nomina del componente chiamato alla sostituzione, nomina la cui durata sarà limitata al periodo intercorrente tra essa e la naturale scadenza triennale del Tavolo Tecnico.

- 4.5** Le obbligazioni disciplinate dal precedente comma 4.4 hanno natura di obligatio propter rem. Le stesse potranno subire variazioni solo e soltanto per mezzo di un successivo accordo avente natura contrattuale intercorrente tra il Comune e T1 o suoi aventi causa.
- 4.6** T1 si impegna nei confronti del Comune, nel caso di futuri progetti che interessino gli Immobili T1 e che possano determinare impatti sull'opera architettonica costituita dalla stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, a sottoporre al Comune ciascun progetto, preliminarmente rispetto alla richiesta di rilascio del titolo abilitativo, in funzione della armonizzazione del progetto medesimo con la predetta opera architettonica progettata dall'architetto Santiago Calatrava.
- 4.7** Il Comune, ai sensi e per gli effetti: (i) dell'articolo 30, comma 3, lettera f) della legge regionale 15/2013, attuativa dell'articolo 15, comma 4, lettera d-ter del d.p.r. 380/2001; (ii) della Delibera della Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna 20 dicembre 2018 n. 186; (iii) della delibera del Consiglio Comunale di Reggio Emilia 16 settembre 2019 n. 75, Allegato 2, capitolo 4, paragrafo 4.4, dichiara e dà atto che la realizzazione dei Parcheggi T1 non è assoggettata a Contributo Straordinario (CS), trattandosi di intervento ammissibile sulla base del PSC vigente e non necessitante di alcuna

variante urbanistica specifica ad eccezione del solo inserimento in POC.

- 4.8 In considerazione dei potenziali effetti riflessi sulla gestione dei Parcheggi T1 derivanti dalla realizzazione del Parcheggio P7 da parte del Comune e comunque in considerazione del pubblico interesse a che detta realizzazione intervenga per far fronte ad una effettiva esigenza della collettività e per consentire una corretta fruibilità della Stazione, il Comune si impegna nei confronti di T1, anteriormente all'inserimento nella propria programmazione dei lavori pubblici della realizzazione del Parcheggio P7, dando applicazione alla disciplina normativa prevista dagli articoli 21 e 23 del Codice dei Contratti nonché dal D.M. 16 gennaio 2018 n. 4, ai fini della individuazione del miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività in relazione a specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire, a provvedere alla reiterazione della Indagine O/D condotta presso la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana nell'anno 2018 di cui al punto II.2 della sopraesposta premessa (II) e ciò in funzione della verifica in ordine alla sussistenza o meno di effettive criticità segnalate dai viaggiatori in ordine alla tendenziale saturazione degli stalli presenti nell'area antistante il versante nord della stazione destinati alla sosta dei veicoli.

**Articolo 5 - Impegni assunti dal Comune per consentire la migliore e più funzionale realizzazione e gestione dei Parcheggi T1.**

- 5.1 Il Comune dà atto e dichiara che, con la stipulazione dell'atto di accordo di cui alla sopra esposta premessa (IV), RFI s.p.a. ha assunto il seguente impegno nei confronti del Comune: *“in funzione della ottimale realizzazione, da parte del Comune, nei sedimi circostanti la Stazione, delle dotazioni territoriali, delle opere di infrastrutturazione, delle opere di urbanizzazione e comunque delle opere di interesse pubblico graficamente individuate nell'Allegato 1 al presente Accordo, maggiormente idonee al perseguimento degli obiettivi condivisi dalle Parti riportati nella premessa del presente Atto di Accordo, RFI si impegna, una volta verificati i presupposti, le condizioni e gli strumenti idonei ai sensi di legge e delle disposizioni che disciplinano la propria attività, e sempre che la verifica dia esito positivo, a consentire al Comune la disponibilità dell'uso di porzioni di aree esterne alla Stazione di proprietà di RFI, funzionali al sistema di accessibilità e intermodalità, ferma restando la compatibilità con le esigenze di esercizio e di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria”*. Il Comune, una volta acquisita la subconcessione delle aree predette, dovrà assicurarne la ottimale manutenzione, nel contesto della più complessiva manutenzione delle aree, esterne alla Stazione, in sua proprietà o in proprietà del terzo con il quale è instaurato il rapporto di Collaborazione per l'Urbanizzazione della Stazione. Il Comune si impegna nei confronti di T1, nel limite di quanto consentito dalla vigente disciplina normativa in materia di beni demaniali e patrimoniali indisponibili, a porre in essere ogni opportuna azione di carattere stragiudiziale nei confronti di RFI volta ad ottenere il tempestivo adempimento degli impegni di cui al presente comma 5.1. da parte di questa. Nel caso in cui

RFI ritardasse l'adempimento degli impegni e non vi avesse ancora provveduto decorsi 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso di cui all'articolo 45 comma 3 della legge regionale 24/2017 nell'ambito del Procedimento Unico, verrà convocato, a cura della Parte più diligente, un incontro ai sensi dell'articolo 11 comma 1 bis della legge 07 agosto 1990 n. 241 al fine di valutare concordemente la più opportuna condotta da tenere.

- 5.2** Il Comune, acquisita che avrà da RFI la subconcessione delle aree, poste sul versante nord della Stazione, graficamente individuate dall'Allegato D al presente Atto di Accordo, trasferirà a T1, in subconcessione, per un periodo corrispondente alla durata della subconcessione da RFI al Comune, la disponibilità dei terreni attualmente censiti al foglio 73, particelle 394, 395, 397, 398, 399, 400 e ciò per la parte strettamente necessaria: (i) alla completa realizzazione, in conformità al Progetto Esecutivo P6, del Parcheggio contraddistinto dalla sigla alfanumerica "P6" sull'elaborato planimetrico Allegato A; (ii) al completamento delle opere pertinenziali inerenti il Parcheggio P4, il Parcheggio P5 e il Parcheggio P6 sino a raggiungere la linea del marciapiede della Stazione e le banchine dei binari della ferrovia Reggio nell'Emilia – Guastalla. Le aree di cui al presente comma 5.2 sono graficamente individuate (ferma restando la possibilità di modifiche non sostanziali all'esito della approvazione dei Progetti Esecutivi) nell'elaborato planimetrico che si allega al presente Atto di Accordo quale "Allegato D". Sulle aree in subconcessione è autorizzata l'erezione, in corrispondenza del perimetro dei Parcheggi T1, di una recinzione avente le medesime caratteristiche della recinzione che verrà realizzata sugli Immobili T1 dando attuazione ai Progetti Esecutivi.
- 5.3** Il Comune, una volta che avrà acquisita la subconcessione delle aree di cui al comma 5.2, autorizzerà T1: (i) ad eseguire i lavori necessari e opportuni per la deviazione e la modifica dell'alveo del fossato per lo scolo delle acque esistente nelle Aree Est; (ii) alla realizzazione del Parcheggio P6 anche su parte dell'attuale alveo del fossato di scolo delle acque, il tutto come meglio graficamente evidenziato dall'Allegato B e dall'Allegato D al presente Atto di Accordo.
- 5.4** Il Comune autorizza sin d'ora T1 a posizionare, sia lungo la viabilità che conduce all'area della Stazione (ivi comprese la viabilità prossima al casello sulla autostrada A1 e le uscite dalla tangenziale est, ove siano già presenti cartelli indicatori aventi ad oggetto la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana), sia lungo la viabilità che dall'incrocio a rotatoria sulla via Antonio Gramsci consentirà di raggiungere l'area frontistante le Campate Est della Stazione: (i) cartelli e segnaletica di direzione riferiti ai Parcheggi T1; (ii) una o più tabelle luminose che segnalino all'utenza il numero residuo dei posti liberi nei singoli parcheggi antistanti la Stazione; (iii) cartelli indicatori, di dimensioni adeguate (comunque mai inferiori a quelle proprie dei cartelli utilizzati per i parcheggi P1, P2, P3 e P7), che evidenzino l'esistenza e la direzione da prendere per raggiungere i parcheggi P4, P5, P6; (iv) cartellonistica pubblicitaria riferita all'attività svolta da T1 in area Stazione. Le caratteristiche, le dimensioni e la precisa ubicazione dei

cartelli, della segnaletica di direzione, delle tabelle luminose della cartellonistica di cui al presente comma 5.4 dovranno essere concordate di volta in volta con il Comune, al fine di assicurare coerenza estetica rispetto alle ulteriori installazioni dell'ambito, fermo quanto previsto al precedente romanino (ii) nonché il ruolo del Tavolo Tecnico.

**5.5** Il Comune dichiara e conferma a T1 l'impegno a che i provvedimenti di propria competenza aventi ad oggetto autorizzazioni, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati (quali, a titolo meramente esemplificativo, collaudi, attestazioni di funzionalità, attestazioni di agibilità, concessioni per passi carrabili, certificati di regolare esecuzione) necessari per consentire la corretta operatività e utilizzabilità delle Opere siano avviati e conclusi nei tempi più brevi possibili una volta che ciascuna delle Opere sia stata ultimata.

**5.6** Il Comune dichiara e conferma a T1, per quanto di competenza e fermo restando l'assetto proprietario delle aree latitanti la carreggiata stradale, il proprio impegno all'apprestamento delle più opportune modalità di regolazione del traffico lungo la via Errico Petrella atte a consentire un fluido accesso e recesso dei mezzi d'opera e degli autocarri al cantiere che verrà allestito per la realizzazione dei Parcheggi T1.

**5.7** Nel caso in cui T1 decida di formulare a FER una proposta per la stipula di un contratto di sponsorizzazione ai sensi dell'articolo 19 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 avente ad oggetto i servizi di pulizia e di manutenzione ordinaria dell'attraversamento pedonale in sottopasso (e dei relativi ascensori) della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla, il Comune, ravvisando nella iniziativa un pubblico interesse proprio e diretto nel perseguimento degli obiettivi indicati in premessa, dichiara e conferma il proprio impegno a porre in essere azioni concrete nei confronti di FER, in collaborazione sinergica con T1, funzionali ad acquisire la disponibilità di FER ad attivare il procedimento disciplinato dal medesimo articolo 19, a propria volta funzionale alla verifica dei presupposti e delle condizioni per la stipula di un contratto di sponsorizzazione avente l'oggetto indicato.

**Articolo 6 - Impegno di T1 alla esecuzione e ultimazione sino al collaudo di opere pubbliche di urbanizzazione consistenti nella realizzazione della Nuova Viabilità, della Piantumazione P7, del Tappeto Stradale. Scomputo del contributo di costruzione nelle componenti U1 e U2.**

**6.1** T1 si obbliga nei confronti del Comune ad eseguire ed ultimare, sino al collaudo, in conformità a quanto previsto dal presente Atto di Accordo, integralmente a proprie cura e spese, la Nuova Viabilità, la Piantumazione P7 e il Tappeto Stradale, secondo le regole dell'arte, dando attuazione, rispettivamente, al Progetto Esecutivo Nuova Viabilità, al Progetto Esecutivo P7 (come eventualmente modificati all'esito del recepimento delle prescrizioni che fossero impartite mediante la determinazione di conclusione della conferenza di servizi di cui al precedente articolo 3) e al progetto esecutivo del Tappeto Stradale, progetto questo che verrà predisposto dal Comune (utilizzando, per la formazione dei

computi metrici estimativi, parte costitutiva del quadro economico, prezzi regionali ai sensi dell'articolo 23, comma 7 e 16, del Codice dei Contratti ovvero, in assenza, prezzi comunque definiti e aggiornati dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato) e messo a disposizione di T1 ai fini previsti dal presente comma 6.1.

**6.2** La Nuova Viabilità, in quanto strada al diretto servizio della Stazione e dei parcheggi realizzati e da realizzarsi nelle Aree Ovest e nelle Aree Est, ha natura di infrastruttura per l'urbanizzazione degli insediamenti ai sensi dell'articolo A.23 dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e della DAL 20 dicembre 2018 n. 186. La Piantumazione P7, in quanto allestimento a verde del realizzando Parcheggio P7, parcheggio pubblico al diretto servizio della Stazione, in relazione sinergica con i parcheggi di interscambio gomma-ferro realizzati e da realizzarsi nelle Aree Ovest e nelle Aree Est, ha natura di infrastruttura per l'urbanizzazione degli insediamenti ai sensi dell'articolo A-23 dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20 e della DAL 20 dicembre 2018 n. 186. Il Tappeto Stradale, in quanto opera manutentiva di strade di interconnessione delle dotazioni per la sosta a rotazione esistenti e in progetto, tra loro integrate, al diretto servizio della infrastruttura ferroviaria nell'ambito del complessivo assetto di cui ai punti da II.12 a II.16 della premessa (II), ha anch'esso natura di infrastruttura per l'urbanizzazione degli insediamenti ai sensi dell'articolo A-23 dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20 e della DAL 20 dicembre 2018 n. 186. In quanto tali, ai sensi dell'articolo 16, comma 2 bis e 7 del d.p.r. 6 giugno 2001, n. 380 (norma la cui vigenza è confermata dall'articolo 36, comma 4 d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50) nonché ai sensi del paragrafo 2.2 delle Linee Guida ANAC n. 4 aventi ad oggetto "*Procedure per l'affidamento dei contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria*" (in ragione di un valore da quadro economico delle opere, complessivamente considerato, inferiore alla soglia di rilevanza comunitaria), la Nuova Viabilità, la Piantumazione P7 e il Tappeto Stradale vengono realizzati dal medesimo operatore economico che realizza, avendone titolo, i Parcheggi T1, con esclusione della applicazione del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Conseguentemente, T1, nell'individuazione dell'operatore economico al quale demandare l'esecuzione delle opere denominate Nuova Viabilità, Piantumazione P7 e Tappeto Stradale, non sarà vincolato alle disposizioni del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50.

**6.3** La Nuova Viabilità verrà realizzata in parte su aree in proprietà del Comune, in parte su aree che il Comune avrà avuto in subconcessione da RFI (terreni censiti al foglio 73, particelle 317, 384, 385, 399, 400), in parte su aree in proprietà di Terminal One s.p.a. (terreno censito al foglio 73, mappale 401), secondo quanto graficamente evidenziato dall'Allegato C al presente Atto di Accordo. La Piantumazione P7 verrà realizzata interamente su aree in proprietà del Comune, secondo quanto graficamente evidenziato dal medesimo Allegato C. Il Tappeto Stradale verrà realizzato su tratti delle strade comunali via Raffaello, via Luciano Lama, via Napoli, via Masaccio. Il Comune si impegna nei confronti di T1, a

fronte di richiesta da questa avanzata al RUP incaricato dal Comune, a consentire l'accesso e a mettere a disposizione le aree, in sua proprietà o ad esso subconcesse da RFI, per l'allestimento dei cantieri e la realizzazione delle opere di cui al precedente comma 6.2 per il periodo necessario alla loro ultimazione. Le Parti regoleranno in sede tecnica le interferenze derivanti dalla prevista contemporanea esecuzione dei lavori per la realizzazione dei Parcheggi T1, del Sottopasso Veicolare e della Nuova Viabilità.

- 6.4** T1 si obbliga nei confronti del Comune ad ultimare la Nuova Viabilità, la Piantumazione P7 e il Tappeto Stradale nonché a metterli a disposizione del Comune per la verifica di regolare esecuzione entro e non oltre il termine di 36 (trentasei) mesi decorrente dalla data in cui si saranno avverate le condizioni sospensive disciplinate dai commi 3.9, 3.10 e 3.11 dell'articolo 3 del presente Atto di Accordo. Il termine di cui al presente comma 6.4 verrà prorogato per un congruo periodo nel caso in cui, successivamente all'inizio dei lavori, sopravvengano fatti, non prevedibili ex ante (quali, a mero titolo esemplificativo, sospensione della esecuzione ad opera di pronunce giurisdizionali; risoluzione per inadempimento dell'operatore economico individuato come esecutore dell'opera; assoggettamento dell'operatore economico a procedura concorsuale), che ritardino l'esecuzione o l'ultimazione delle opere medesime. Resta in ogni caso inteso tra le Parti che il termine di cui al presente comma 6.4 non riveste carattere essenziale ai sensi dell'articolo 1457 codice civile e il suo eventuale superamento non determinerà, in ogni caso, la risoluzione del presente Atto di Accordo per inadempimento.
- 6.5** Sono a carico di T1, fermo restando quanto previsto ai sopraesposti commi da 6.1 a 6.4, e al successivo comma 6.12, a mero titolo esemplificativo, in qualità di esecutore di lavori di costruzione di opere costituenti dotazione territoriale e infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti: (i) la conduzione dei lavori a mezzo di operatori economici incaricati da T1, in modo che siano soddisfatte la rispondenza delle opere al progetto e al presente Atto di Accordo nonché la totale osservanza delle norme sulle qualità dei materiali e sull'esecuzione; (ii) il controllo sulla corresponsione, da parte dell'operatore economico incaricato dell'esecuzione delle opere, in favore dei propri dipendenti, delle retribuzioni dovute nonché l'attuazione nei loro confronti di tutte le assistenze, assicurazioni e previdenze secondo le norme di legge e dei contratti collettivi di lavoro; a tal fine, ferma restando la sua responsabilità in qualità di Committente dei lavori, T1 acquisirà dall'operatore economico incaricato dell'esecuzione delle opere la totalità delle dichiarazioni e certificazioni previste dall'articolo 90 del d.lgs. 09 aprile 2008 n. 81 e comunque dalla vigente disciplina normativa nonché tutte le ulteriori garanzie e dichiarazioni che riterrà opportune in relazione all'adempimento da parte dell'operatore economico degli obblighi di cui al presente comma 6.11; (iii) le opere provvisorie occorrenti per le costruzioni, quali steccati e baracche per il deposito di materiali, nell'integrale rispetto delle norme di prevenzione degli infortuni; (iv) la responsabilità: (iv.i) per danni causati a dipendenti dell'operatore economico incaricato; (iv.ii) a terze persone o a cose per fatto o colpa propria o dei propri addetti o degli

addetti dell'operatore economico esecutore; (iv.iii) per il pagamento degli eventuali indennizzi; (v) le competenze del direttore dei lavori, del responsabile per la sicurezza, del professionista abilitato incaricato dei collaudi delle opere, degli eventuali direttore di cantiere e assistente capo-cantiere; (vi) le attrezzature e mezzi d'opera occorrenti per l'esecuzione dei lavori ad essa affidati, nonché gli strumenti necessari per i tracciamenti rilievi, misurazioni e controlli dei lavori stessi; (vii) la sorveglianza e custodia del cantiere, ivi compresi tutti i materiali installati e quelli immagazzinati, fino al trasferimento della proprietà delle opere a lavori ultimati; (viii) gli allacciamenti provvisori per i servizi di energia elettrica, gas, telefono e fognatura per il cantiere; (ix) la responsabilità contro i danni dell'incendio, dello scoppio del gas e del fulmine per le attrezzature del cantiere, per i materiali e piè d'opera destinati alla costruzione e per le opere eseguite o in corso di esecuzione fino al trasferimento della proprietà delle opere; (x) lo sgombero della attrezzatura, dei detriti, dei materiali residuati e di quanto altro non utilizzato nelle opere di esecuzione delle opere; (xi) la gratuita manutenzione di tutte le opere fino al trasferimento definitivo della loro proprietà al Comune ed il ripristino di quanto fosse stato danneggiato; (xii) la dichiarazione congiunta con il progettista ed il direttore lavori circa la rispondenza dei lavori eseguiti al progetto; (xiii) le garanzie per l'eliminazione di eventuali difformità e vizi dell'opera tempestivamente denunciati dal Comune.

- 6.6** Le Parti danno atto e dichiarano che la Nuova Viabilità, la Piantumazione P7 e il Tappeto Stradale costituiscono dotazioni territoriali ai sensi dell'articolo A-23 comma 2 lettera f dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20. Le stesse rientrano nella categoria delle opere di urbanizzazione generale di cui all'articolo 32 comma 1 lettera h) della legge regionale 30 luglio 2013, n. 15 eseguite da privati in attuazione di strumenti urbanistici e, conseguentemente, fruiranno dell'esonero dal contributo di costruzione di cui al medesimo articolo 32 legge regionale 15/2013.
- 6.7** Nel corso dell'esecuzione delle opere, tecnici incaricati dal Comune avranno facoltà, previa comunicazione a T1 e accompagnati da uno o più tra i tecnici da questa incaricata, di accedere ai cantieri e, sempre durante sopralluoghi congiunti con i tecnici incaricati da T1, di prendere visione delle modalità di esecuzione delle opere. Ogni rilievo che i predetti tecnici incaricati dal Comune ritenessero necessario o opportuno sollevare dovrà essere comunicato esclusivamente al Direttore dei Lavori il quale, ove ritenga fondato il rilievo, assumerà i provvedimenti conseguenti.
- 6.8** Ultimati i lavori di esecuzione della Nuova Viabilità, della Piantumazione P7 e del Tappeto Stradale, il Comune provvederà al collaudo degli stessi ai sensi dell'articolo 102 comma 2 del Codice dei Contratti, conferendo incarico a tecnico, individuato ai sensi di legge. Il collaudo dovrà essere ultimato entro il termine di giorni 30 (trenta) decorrente dalla data di comunicazione della ultimazione di ciascuno dei lavori trasmessa da T1 al Servizio Mobilità, Ambiente e Progetti Speciali del Comune. Decorso detto termine in assenza di comunicazione del Collaudo o di rilievi da parte del Comune a T1, le opere si

intenderanno positivamente collaudate. Gli oneri derivanti dalle operazioni di collaudo, ivi compresi i compensi professionali spettanti al collaudatore, sono posti integralmente a carico di T1.

- 6.9** Completata l'esecuzione sia della Nuova Viabilità che della Piantumazione P7 che del Tappeto Stradale ed esperita positivamente la verifica della regolare esecuzione da parte dei tecnici incaricati dal Comune, secondo quanto previsto al precedente comma 6.8, la proprietà delle opere si trasferirà, per accessione, ai sensi dell'articolo 936 codice civile, al Comune, per la parte in cui le stesse verranno realizzate su sedime in proprietà di questo, ferma restando la cessione gratuita delle aree e delle opere sulle stesse realizzate disciplinata al successivo articolo 8. A fini meramente dichiarativi dell'avvenuto trasferimento, il Comune e T1, contestualmente alla comunicazione del certificato di regolare esecuzione ovvero entro il termine di giorni 15 (quindici) decorrente dalla scadenza del termine previsto dal precedente comma 6.8 per la formazione della positiva verifica tacita, sottoscriveranno apposito verbale con il quale daranno atto dell'intervenuta ultimazione delle opere in conformità a quanto previsto dall'Atto di Accordo e del conseguente loro trasferimento nella proprietà e nel pieno possesso dell'ente proprietario del sedime della Nuova Viabilità, della Piantumazione P7, del Tappeto Stradale, con ogni conseguenza del caso e di legge, in particolare per quanto attiene gli oneri manutentivi e le responsabilità nei confronti dei terzi.
- 6.10** Il costo per la esecuzione della Nuova Viabilità, della Piantumazione P7 e del Tappeto Stradale sarà sostenuto integralmente da T1, sì che il Comune (fermo restando quanto previsto al successivo comma 6.12) non va né andrà in ogni caso debitore, nei confronti di T1, di alcuna somma a titolo di corrispettivo per i lavori da questa eseguiti in conformità a quanto previsto dal presente articolo 6, dando atto le parti che la gratuità, per il Comune, della esecuzione dei lavori non deriva da spirito di liberalità, ma è determinata dal contenuto urbanistico del presente Atto di Accordo le cui disposizioni sono liberamente accettate da T1 con la sua stipulazione, contenuto che si pone in rapporto di sinallagma urbanistico rispetto alla esecuzione dei lavori di cui al medesimo articolo 6.
- 6.11** Le Parti danno atto che il trasferimento della proprietà della Nuova Viabilità, della Piantumazione P7 e del Tappeto Stradale, anche per effetto di accessione ai sensi del precedente comma 6.9, integrando cessione di opera di urbanizzazione avente natura di dotazione territoriale ai sensi degli articoli A-22 e seguenti dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, perfezionata in esecuzione di atto convenzionale di natura urbanistica che ha ad oggetto un intervento edilizio funzionale alla implementazione del Nodo Infrastrutturale Mediopadano, non è da intendere rilevante ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, neppure agli effetti della limitazione del diritto alla detrazione, ai sensi dell'articolo 51 della legge 21 novembre 2000 n. 342.
- 6.12** Ai sensi e per gli effetti della Delibera dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna 20 dicembre 2018, n. 186 e della delibera del Consiglio Comunale di Reggio Emilia, 16 settembre 2019 n.

75, Allegato 2, capitolo 6, paragrafo 6.1, considerato l'obbligo assunto da T1 avente ad oggetto la realizzazione diretta delle infrastrutture per l'urbanizzazione dell'insediamento consistenti nella Piantumazione P7 e nel Tappeto Stradale, il Comune, in relazione a dette Piantumazione P7 e Tappeto Stradale, e soltanto ad esse, applica a T1, in relazione al contributo di costruzione che sarà dovuto per la realizzazione dei Parcheggi T1, lo scomputo fino alla concorrenza del contributo per la parte relativa alle componenti oneri di urbanizzazione U1 e U2, in conformità a quanto previsto dal presente comma 6.12. Entro il termine di giorni 30 (trenta) decorrente dalla data di avveramento della condizione sospensiva di cui ai commi 3.9; 3.10 e 3.11 del precedente articolo 3 il Comune procederà al calcolo del contributo di costruzione dovuto per la realizzazione dei parcheggi T1, distinto nelle sue singole componenti. La somma degli oneri di urbanizzazione U1 e U2 così calcolata costituirà l'importo complessivo degli oneri da portarsi a scomputo ai sensi del presente comma 6.12 (nel seguito "*Oneri a scomputo*"). Entro il medesimo termine il Comune metterà a disposizione di T1 il progetto esecutivo del Tappeto Stradale, completo del relativo quadro economico calcolato in conformità a quanto previsto al capoverso 1.5.20 del comma 1.5 del precedente articolo 1, al netto dell'imposta sul valore aggiunto e delle spese di progettazione, entrambe queste ultime voci non rappresentando un costo per T1. T1 eseguirà integralmente la Piantumazione P7, il cui costo di realizzazione è comunque previsto in importo inferiore agli Oneri a Scomputo. Il Comune e T1 calcoleranno (salvo conguaglio all'esito della rendicontazione delle spese condotta ai sensi dell'articolo 6 dell'Allegato 2 alla delibera di Consiglio Comunale 16 Settembre 2019 n. 75, contenente il testo coordinato della DAL 186/2018 in materia di disciplina del contributo di costruzione) la differenza tra gli Oneri a Scomputo e il costo da quadro economico della Piantumazione P7. Detta differenza costituirà (salvo conguaglio all'esito della rendicontazione) l'importo dei lavori del Tappeto Stradale che T1 realizzerà a scomputo, calcolato sulla base degli importi definiti dal quadro economico del progetto esecutivo del Tappeto Stradale. Una volta ultimati i lavori della Piantumazione P7 e del tappeto Stradale (questi ultimi per la quantità corrispondente alla quota degli Oneri a Scomputo residua rispetto a quanto assorbito dello scomputo per i lavori della Piantumazione P7) il Comune accerterà, con le modalità di cui al richiamato capoverso 6.1.6, l'effettiva spesa sostenuta da T1 e: (i) se inferiore agli Oneri a Scomputo, richiederà a T1 il pagamento di quanto non scomputato; (ii) se pari o superiore, nulla sarà dovuto da T1 a titolo di oneri di urbanizzazione U1 e U2, trovando applicazione quanto previsto dal precedente comma 6.10.

**Articolo 7 - Impegno di T1 alla esecuzione e ultimazione sino al collaudo del Sottopasso Veicolare, opera pubblica di urbanizzazione oggetto di finanziamento da parte di RFI tramite il Contributo Finanziario RFI.**

**7.1** T1 si obbliga nei confronti del Comune ad eseguire e ultimare, sino al collaudo, in conformità del presente Atto di Accordo integralmente a propria cura e spese (salvo quanto previsto dal successivo

comma 7.2 in relazione alla corresponsione del Contributo Finanziario RFI), il Sottopasso Veicolare, secondo le regole dell'arte, dando attuazione al Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare, come eventualmente modificato all'esito del recepimento delle prescrizioni che fossero impartite dalla conferenza di servizi di cui al precedente articolo 3 mediante la determinazione di conclusione dei suoi lavori.

7.2 Il Sottopasso Veicolare, in quanto opera stradale al diretto servizio della Stazione e dei parcheggi di interscambio gomma-ferro realizzati e da realizzarsi nelle Aree Ovest e nelle Aree Est, ha natura di opera pubblica e infrastruttura per l'urbanizzazione degli insediamenti ai sensi dell'articolo A-23 dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20. La realizzazione del Sottopasso Veicolare fruisce, a parziale copertura dei costi di intervento, del Contributo Finanziario RFI, erogato da un ente pubblico terzo (RFI) quale contributo alla esecuzione di un'opera di interesse generale che non verrà trasferita nella proprietà dell'Ente finanziatore. Il Contributo Finanziario RFI è contributo in conto impianti, a fondo perduto, per un importo complessivo pari a euro 2.145.000,00 (duemilionicentoquarantacinquemila/00), da erogarsi da parte di RFI s.p.a. ai sensi dell'articolo 12 della legge 07 agosto 1990 n. 241, in forza dell'atto di accordo ai sensi degli articoli 11 e 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241 stipulato dal Comune e da RFI s.p.a. in data 06 luglio 2020. Le Parti danno atto che, sulla base del calcolo sommario della spesa facente parte del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica costituente Allegato B al presente Atto di Accordo, sviluppato in quadro economico al fine di una migliore verifica (elaborato RPP6 del Progetto costituente Allegato B), il costo previsto per le sole opere in appalto (opere civili, opere idrauliche, impianto elettrico, oneri per la sicurezza) ammonta a euro 2.483.700,00 (duemilioni quattrocento ottantatremilasettecento/00), importo questo di oltre euro 300.000,00 (trecentomila/00) superiore all'importo del Contributo Finanziario RFI.

7.3 Il Comune è incaricato da RFI di provvedere, sotto la propria responsabilità (anche per quanto attiene le opportune verifiche in ordine al suo corretto utilizzo da parte di T1), al trasferimento del Contributo Finanziario RFI a T1 quale esecutore, a propria cura e spese, del Sottopasso Veicolare. Il Comune adempirà al mandato ricevuto, impegnandosi in tal senso anche nei confronti di T1, provvedendo al trasferimento a T1 del Contributo Finanziario RFI, una volta che lo avrà ricevuto da RFI, alle condizioni tutte definite dal presente articolo 7 e comunque dal presente Atto di Accordo. Le Parti danno atto che il trasferimento del Contributo Finanziario RFI a T1 per il tramite del Comune è presupposto essenziale e imprescindibile della assunzione dell'impegno disciplinato dal presente articolo 7 da parte di T1, dandosi atto che, in assenza di esso, T1 non avrebbe assunto detto impegno. Nel caso in cui, per ogni e qualsiasi causa non ascrivibile ad azioni od omissioni di T1, il trasferimento del Contributo Finanziario RFI fosse sospeso, T1 avrà diritto di sospendere a propria volta l'adempimento delle obbligazioni di cui al presente articolo 7. In caso di revoca del Contributo Finanziario RFI per cause indipendenti da azioni

od omissioni di T1, l'Atto di Accordo, per la parte disciplinata dal presente articolo 7, si risolverà di diritto ai sensi dell'articolo 1456 codice civile.

- 7.4 Fermo quanto nel dettaglio previsto dai successivi commi del presente articolo 7, il Comune darà adempimento all'impegno al trasferimento in favore di T1 del Contributo Finanziario RFI, applicando, in via tra loro alternativa, con scelta rimessa a T1 ai sensi dell'articolo 1286 comma 1 codice civile, una tra le seguenti modalità procedurali: (i) corresponsione in un'unica soluzione, entro il termine di giorni 40 (quaranta) decorrente dalla aggiudicazione del contratto di appalto di cui al successivo comma 7.5, a fronte della consegna, da parte di T1 al Comune, di fidejussione bancaria a prima richiesta per un importo pari a euro 2.145.000,00 (duemilionicentoquarantacinquemila/00) a garanzia dell'utilizzo del Contributo Finanziario RFI in modo conforme alle previsioni del presente Atto di Accordo;; (ii) corresponsione in più soluzioni, sino al raggiungimento del complessivo importo di euro 2.145.000,00 (duemilionicentoquarantacinquemila/00), a fronte della consegna, da parte di T1 al Comune, di Stati d'Avanzamento dei Lavori del Sottopasso Veicolare verificati conformi tramite sottoscrizione dal Direttore dei Lavori, dal RUP che verrà incaricato da T1 e dal rappresentante dell'appaltatore; il pagamento verrà eseguito, previa verifica da parte dal RUP incaricato dal Comune in ordine alla regolarità contabile del documento, entro il termine di giorni 30 (trenta) decorrente alla data di consegna di ciascun Stato di Avanzamento Lavori.
- 7.5 T1, nella scelta dell'operatore economico che realizzerà in appalto il Sottopasso Veicolare, sarà tenuto e comunque si impegna nei confronti del Comune ad applicare, sino all'aggiudicazione della procedura di gara, le disposizioni della Parte II del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 "*Codice dei Contratti Pubblici*", ai sensi dell'articolo 1 comma 2 lettera a) (in quanto appalto di lavori, di importo superiore ad 1 milione di euro, sovvenzionato direttamente in misura superiore al 50 per cento da amministrazione aggiudicatrice, comportante lavori di genio civile di cui all'allegato I del Codice) e lettera e) (in quanto lavoro pubblico da realizzarsi da parte di soggetto privato, titolare di permesso di costruire o di altro titolo abilitativo, che ha assunto in via diretta l'esecuzione delle opere di urbanizzazione in regime di convenzione) del Codice dei Contratti. T1, a tal fine, si impegna nei confronti del Comune a provvedere alla nomina di un proprio Responsabile del Procedimento ai sensi dell'articolo 31 del Codice dei Contratti, Responsabile del Procedimento al quale attribuirà le funzioni previste dal medesimo articolo 31 del Codice per la sola fase di affidamento dell'appalto.
- 7.6 In conformità a quanto previsto al precedente comma 7.1, T1 è obbligata nei confronti del Comune ad eseguire e ultimare, sino al collaudo, integralmente a propria cura e spese (fermo restando il diritto alla percezione del Contributo Finanziario RFI ai sensi dei precedenti comma da 7.2 a 7.4), nel rispetto del presente Atto di Accordo, in conformità al Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare come eventualmente modificato, secondo quanto previsto al comma 2.8 del precedente articolo 2, all'esito del recepimento

delle prescrizioni che fossero impartite dalla determinazione di conclusione della conferenza di servizi di cui al precedente articolo 3, il Sottopasso Veicolare, ovvero l'attraversamento veicolare e ciclo-pedonale in sottopasso della linea ferroviaria Reggio nell'Emilia-Guastalla, contraddistinto dalla sigla alfabetica "S" sull'elaborato planimetrico costituente Allegato A al presente Atto di Accordo, attraversamento veicolare e ciclo-pedonale in sottopasso le cui principali caratteristiche sono descritte e graficamente evidenziate dal progetto di fattibilità tecnica ed economica costituente Allegato B all'Atto di Accordo. Le Parti danno atto che il Sottopasso Veicolare in uno con le opere ad esso accessorie, è previsto sia realizzato, in parte su aree in proprietà di T1 (parte dei terreni foglio 73, particelle 233 e 401) e in parte su aree in proprietà del Comune. Il Comune si impegna nei confronti di T1, a fronte di richiesta da questa avanzata al RUP incaricato dal Comune, a consentire l'accesso e a mettere a disposizione le aree, in sua proprietà, per l'allestimento del cantiere e la realizzazione del Sottopasso Veicolare per il periodo necessario alla sua ultimazione. T1 regolerà in sede tecnica le interferenze derivanti dalla prevista contemporanea esecuzione dei lavori per la realizzazione dei Parcheggi T1, del Sottopasso Veicolare e della Nuova Viabilità.

- 7.7 T1 si obbliga nei confronti del Comune ad ultimare il Sottopasso Veicolare e a metterlo a disposizione del Comune per il collaudo entro e non oltre il termine di 36 (trentasei) mesi decorrente dalla data in cui si saranno avverate le condizioni sospensive disciplinate dai commi 3.9, 3.10 e 3.11 del precedente articolo 3. Il termine di cui al presente comma 7.7 verrà prorogato per un congruo periodo nel caso in cui, successivamente all'inizio dei lavori, sopravvengano fatti, non prevedibili ex ante (quali, a mero titolo esemplificativo, sospensione della esecuzione ad opera di pronunce giurisdizionali; risoluzione per inadempimento dell'operatore economico individuato come esecutore dell'opera; assoggettamento dell'operatore economico a procedura concorsuale), che ritardino l'esecuzione o l'ultimazione delle opere medesime. Resta in ogni caso inteso tra le Parti che il termine di cui al presente comma 7.7 non riveste carattere essenziale ai sensi dell'articolo 1457 codice civile e il suo eventuale superamento non determinerà, in ogni caso, la risoluzione del presente Atto di Accordo per inadempimento.
- 7.8 Sono a carico di T1, fermo restando quanto previsto ai sopraesposti commi da 7.1 a 7.6, a mero titolo esemplificativo, in qualità di esecutore di lavori di costruzione di opere costituenti dotazione territoriale: (i) la conduzione dei lavori a mezzo di operatori economici incaricati da T1, in modo che siano soddisfatte la rispondenza delle opere al progetto e al presente Atto di Accordo nonché la totale osservanza delle norme sulle qualità dei materiali e sull'esecuzione; (ii) il controllo sulla corresponsione, da parte dell'operatore economico incaricato dell'esecuzione delle opere, in favore dei propri dipendenti, delle retribuzioni dovute nonché l'attuazione nei loro confronti di tutte le assistenze, assicurazioni e previdenze secondo le norme di legge e dei contratti collettivi di lavoro; a tal fine, ferma restando la sua responsabilità in qualità di Committente dei lavori, T1 acquisirà dall'operatore economico incaricato

dell'esecuzione delle opere la totalità delle dichiarazioni e certificazioni previste dall'articolo 90 del d.lgs. 09 aprile 2008 n. 81 e comunque dalla vigente disciplina normativa nonché tutte le ulteriori garanzie e dichiarazioni che riterrà opportune in relazione all'adempimento da parte dell'operatore economico degli obblighi di cui al presente comma 6.11; (iii) le opere provvisorie occorrenti per le costruzioni, quali steccati e baracche per il deposito di materiali, nell'integrale rispetto delle norme di prevenzione degli infortuni; (iv) la responsabilità: (iv.i) per danni causati a dipendenti dell'operatore economico incaricato; (iv.ii) a terze persone o a cose per fatto o colpa propria o dei propri addetti o degli addetti dell'operatore economico esecutore; (iv.iii) per il pagamento degli eventuali indennizzi; (v) le competenze del direttore dei lavori, del responsabile per la sicurezza, degli eventuali direttore di cantiere e assistente capo-cantiere; (vi) le attrezzature e mezzi d'opera occorrenti per l'esecuzione dei lavori ad essa affidati, nonché gli strumenti necessari per i tracciamenti rilievi, misurazioni e controlli dei lavori stessi; (vii) la sorveglianza e custodia del cantiere, ivi compresi tutti i materiali installati e quelli immagazzinati, fino al trasferimento della proprietà delle opere a lavori ultimati; (viii) gli allacciamenti provvisori per i servizi di energia elettrica, gas, telefono e fognatura per il cantiere; (ix) la responsabilità contro i danni dell'incendio, dello scoppio del gas e del fulmine per le attrezzature del cantiere, per i materiali e pié d'opera destinati alla costruzione e per le opere eseguite o in corso di esecuzione fino al trasferimento della proprietà delle opere; (x) lo sgombero della attrezzatura, dei detriti, dei materiali residui e di quanto altro non utilizzato nelle opere di esecuzione delle opere; (xi) la gratuita manutenzione di tutte le opere fino al trasferimento definitivo della loro proprietà al Comune ed il ripristino di quanto fosse stato danneggiato; (xii) la dichiarazione congiunta con il progettista ed il direttore lavori circa la rispondenza dei lavori eseguiti al progetto; (xiii) le garanzie per l'eliminazione di eventuali difformità e vizi dell'opera tempestivamente denunciati dal Comune.

**7.9** Le Parti danno atto e dichiarano che il Sottopasso Veicolare costituisce dotazione territoriale, ai sensi dell'articolo A-23 comma 2 lettera f dell'Allegato alla legge regionale 20/2000, e opera pubblica. Lo stesso rientra nella categoria delle opere di urbanizzazione generale di cui all'articolo 32 comma 1 lettera h) della legge regionale 30 luglio 2013, n. 15 eseguite da privati in attuazione di strumenti urbanistici e, conseguentemente, fruirà dell'esonero dal contributo di costruzione di cui al medesimo articolo 32 legge regionale 15/2013.

**7.10** Nel corso dell'esecuzione dell'opera tecnici incaricati dal Comune avranno facoltà, previa comunicazione a T1 e accompagnati da uno o più tra i tecnici da questa incaricati, di accedere al cantiere e, sempre durante sopralluoghi congiunti, con i tecnici incaricati da T1, di prendere visione delle modalità di esecuzione delle opere. Ogni rilievo che i predetti tecnici incaricati al Comune ritenessero necessario o opportuno sollevare dovrà essere comunicato esclusivamente al Direttore dei Lavori il quale, ove ritenga fondato il rilievo, assumerà i provvedimenti conseguenti.

- 7.11** Ultimati i lavori di esecuzione del Sottopasso Veicolare il Comune provvederà al collaudo dello stesso ai sensi dell'articolo 102 del Codice dei Contratti e delle disposizioni di legge tempo per tempo vigenti in materia, conferendo incarico a tecnico di propria fiducia, individuato ai sensi di legge. Il Collaudo dovrà essere ultimato entro il termine di giorni 30 (trenta) decorrente dalla data di comunicazione della ultimazione dei lavori trasmessa da T1 al Servizio Mobilità, Ambiente e Progetti Speciali del Comune. Decorso detto termine in assenza di comunicazione degli esiti del Collaudo o di rilievi da parte del Comune a T1, l'opera si intenderà positivamente collaudata.
- 7.12** Completata l'esecuzione del Sottopasso Veicolare ed esperito positivamente al collaudo dello stesso ad opera del tecnico incaricato dal Comune, secondo quanto previsto al precedente comma 7.11, la proprietà dell'opera medesima si trasferirà, per accessione, ai sensi dell'articolo 936 codice civile, al Comune, per la parte in cui la stessa verrà realizzata su sedime in proprietà di questo, ferma restando la cessione gratuita delle aree e delle opere sulle stesse realizzate disciplinata al successivo articolo 8. A fini meramente dichiarativi dell'avvenuto trasferimento, il Comune e T1, contestualmente alla comunicazione del Collaudo ovvero entro il termine di giorni 15 (quindici) decorrente dalla **scadenza** del termine previsto dal precedente comma 7.11 per la formazione del positivo collaudo tacito, sottoscriveranno apposito verbale con il quale daranno atto dell'intervenuta ultimazione dell'opera in conformità a quanto previsto dall'Atto di Accordo e del conseguente suo trasferimento nella proprietà e nel pieno possesso dell'ente proprietario del sedime del Sottopasso Veicolare, con ogni conseguenza del caso e di legge, in particolare per quanto attiene gli oneri manutentivi e le responsabilità nei confronti dei terzi.
- 7.13** Il costo per la esecuzione del Sottopasso Veicolare, fermo restando quanto previsto dai precedenti comma da 7.2 e 7.4, sarà sostenuto integralmente da T1, sì che il Comune non va né andrà in ogni caso debitore, nei confronti di T1, di alcuna somma a titolo di corrispettivo per i lavori da questa eseguiti in conformità a quanto previsto dal presente articolo 7, dando atto le parti che la gratuità, per il Comune, della esecuzione dei lavori non deriva da spirito di liberalità, ma è determinata dal contenuto urbanistico del presente Atto di Accordo le cui disposizioni sono liberamente accettate da T1 con la sua stipulazione.
- 7.14** Le Parti danno atto che il trasferimento della proprietà del Sottopasso Veicolare, anche per effetto di accessione ai sensi del precedente comma 7.12, integrando cessione di opera di urbanizzazione avente natura di dotazione territoriale ai sensi degli articoli A-22 e seguenti dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, perfezionata in esecuzione di atto convenzionale di natura urbanistica che ha ad oggetto un intervento edilizio funzionale alla implementazione del Nodo Infrastrutturale Mediopadano, non è da intendere rilevante ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, neppure agli effetti della limitazione del diritto alla detrazione, ai sensi dell'articolo 51 della legge 21 novembre 2000 n. 342.
- 7.15** Nella qualità di mandatario di RFI per il trasferimento, sotto la propria responsabilità, del Contributo

Finanziario RFI (vincolato da RFI alla realizzazione, nelle Aree Est, delle dotazioni territoriali necessarie per collegare le Campate Est della Stazione alla pubblica viabilità) all'esecutore del Sottopasso Veicolare (e, dunque a T1), secondo quanto previsto dai precedenti commi da 7.2 a 7.4, il Comune regola i rapporti con T1, quale soggetto beneficiario del Contributo Finanziario RFI, in conformità a quanto previsto dai commi 7.16 e seguenti del presente Atto di Accordo, fermi restando gli obblighi tutti assunti da T1 disciplinati dai commi precedenti del presente articolo 7, anch'essi essenziali ai fini del corretto utilizzo del Contributo Finanziario RFI.

- 7.16** T1, in qualità di beneficiario del Contributo Finanziario RFI, T1 si impegna: (i) a realizzare il Sottopasso Veicolare e a porre in essere tutte le azioni necessarie ad assicurare che lo stesso sia realizzato nel rispetto dei termini e delle condizioni stabilite dal presente Atto di Accordo; (ii) a rispettare quanto previsto dall'Accordo stipulato dal Comune con RFI in data 06 luglio 2020 per quanto attiene la corresponsione del Contributo Finanziario RFI; (iii) a condurre procedura ad evidenza pubblica, secondo la vigente normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti, per la scelta dell'operatore economico che realizzerà in appalto l'intervento; (iv) a fornire tutte le informazioni necessarie alle attività di monitoraggio fisico-finanziario e procedurale della operazione finanziata, secondo i tempi e le modalità indicati; (v) ad adoperarsi per collaborare ai controlli documentali, che saranno eventualmente disposti da RFI o dal Comune; (vi) ad informare tempestivamente di qualsiasi evento che possa influire sulla realizzazione degli interventi o sulla capacità e le condizioni stabilite dall'Atto di Accordo; (vii) all'archiviazione e alla conservazione della documentazione giustificativa delle spese sostenute e rendicontate nell'ambito del progetto che fruisce del Contributo Finanziario RFI; ai sensi dell'Art. 140 "Disponibilità dei documenti" del Reg. (UE) n. 1303/2013 tutti i documenti giustificativi saranno resi disponibili per un periodo di due anni a decorrere dal 31 dicembre successivo alla presentazione dei conti nei quali sono incluse le spese finali dell'operazione interessata.
- 7.17** I pagamenti da parte di T1 riferiti alla realizzazione del Sottopasso Veicolare devono avvenire nel rispetto dell'art. 3 della legge 13 agosto 2010 n. 136 e, salvo quanto previsto al comma 3 del citato articolo 3, devono essere effettuati esclusivamente tramite lo strumento del bonifico bancario o postale. Ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari, i suddetti strumenti di pagamento devono riportare, in relazione a ciascuna transazione posta in essere da T1, il Codice Identificativo Gara (CIG) relativo alla procedura esperita per il individuazione dell'appaltatore che realizzerà l'intervento.
- 7.18** Non sono ammesse variazioni sostanziali al Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare oggetto del Contributo Finanziario RFI se non preventivamente richieste o approvate dal Comune. Le richieste, debitamente motivate, devono essere inoltrate al Comune, che darà corso al procedimento ai sensi dell'articolo 106 del Codice dei Contratti e lo concluderà nel termine di giorni 90 (novanta) decorrenti dalla data della richiesta.

7.19 T1 è tenuta a fornire al Comune tutti i dati e le informazioni necessari allo svolgimento delle attività di monitoraggio della realizzazione del Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare. Il Comune può in qualsiasi momento durante l'esecuzione dell'Intervento eseguire controlli tecnici e finanziari, anche avvalendosi di esperti esterni, al fine di verificare il rispetto delle condizioni previste per l'impiego del Contributo finanziario RFI e la conformità dell'intervento realizzato rispetto al progetto approvato. Nello svolgimento di tali controlli, T1 deve mettere a disposizione del Comune qualsiasi dato o informazione richiesta e utile a verificare la corretta esecuzione del progetto ed il rispetto delle obbligazioni derivanti dal presente Atto di Accordo. Nel caso in cui, in occasione delle verifiche effettuate, si riscontrino irregolarità nelle operazioni realizzate o nella documentazione di spesa presentata, a fronte di erogazione già avvenute sia a titolo di stato di avanzamento che di saldo del contributo spettante, si darà luogo al recupero totale o parziale delle somme indebitamente percepite alle quali sarà applicato il tasso d'interesse legale maggiorato di 5 punti percentuali, con riferimento al tasso vigente nel giorno di assunzione della determinazione dirigenziale di richiesta di restituzione. I controlli potranno essere effettuati anche nei due anni successivi alla data di erogazione del saldo. In questo caso, qualora le verifiche diano esito negativo, potranno essere attivate le procedure per il recupero delle somme indebitamente richieste e già erogate dal Comune.

#### **Articolo 8 - Obbligo di cessione gratuita di aree e di opere di urbanizzazione assunto da T1.**

- 8.1 Una volta che sia intervenuto l'ultimo tra il collaudo del Sottopasso Veicolare e la certificazione di regolare esecuzione della Nuova Viabilità, sulla base dei rilievi "as built" di ciascuna delle predette opere e dei relativi impianti e strutture ad esse pertinenziali (ivi compresa la vasca di laminazione nella quale è previsto confluiscano le acque di scolo del Sottopasso Veicolare, della Nuova Viabilità e dai Parcheggi T1 come individuata nell'allegato C), T1 conferirà mandato a professionista esperto affinché provveda ad ogni opportuno frazionamento catastale delle aree in proprietà di essa T1 che saranno venute a costituire sedime o comunque pertinenza sia del Sottopasso Veicolare che della Nuova Viabilità, identificandole catastalmente attraverso la creazione di autonome particelle.
- 8.2 T1, ai sensi dell'articolo A-26 comma 2 lettera a) dell'Allegato alla legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, si obbliga a cedere gratuitamente al Comune le aree in sua proprietà (unitamente alle opere sulle stesse insistenti) costituenti sedime delle dotazioni territoriali Sottopasso Veicolare, Nuova Viabilità e relativi impianti o strutture pertinenziali, come graficamente evidenziati dall'elaborato planimetrico Allegato C al presente Atto di Accordo e come con maggiore precisione individuate catastalmente ai sensi del predetto comma 8.1 (nel seguito "*Aree e opere di cessione*").
- 8.3 L'atto di trasferimento della proprietà delle aree e opere di cessione di cui al comma 8.2 verrà stipulato a mezzo di atto pubblico o scrittura privata autenticata a cura del Segretario del Comune ovvero di Notaio scelto dal Comune avanti il quale Terminal One s.p.a. si impegna a presenziare, a semplice richiesta,

entro il termine di cui al successivo comma 8.4. Le spese e gli oneri tutti, anche di carattere fiscale, derivanti dall'atto di trasferimento della proprietà di cui al presente comma 8.3 saranno sostenuti da T1. La cessione di cui al presente comma 8.3 non è rilevante ai fini della applicazione dell'imposta sul valore aggiunto ai sensi dell'articolo 51 della legge 21 novembre 2000, n. 342.

- 8.4** L'atto di trasferimento della proprietà di cui al precedente comma 8.3 dovrà essere stipulato entro il termine di giorni 90 (novanta) decorrente dalla data dell'ultimo collaudo tra quelli di cui al precedente comma 8.1.
- 8.5** Gli immobili di cui al comma 8.2 dovranno essere trasferiti in proprietà al Comune liberi da persone e cose, immediatamente ed integralmente accessibili, liberi da ipoteche, servitù e qualsivoglia onere di carattere reale.
- 8.6** Per quanto non esplicitamente pattuito al presente articolo 8 le Parti rinviano a quanto previsto dalla disciplina normativa in materia di cessione gratuita delle aree per la realizzazione di opere di urbanizzazione e dotazioni territoriali.

#### **Articolo 9 - Impegni assunti dal Comune per la implementazione infrastrutturale della Stazione.**

- 9.1** Il Comune dà atto e dichiara che, con la stipulazione dell'atto di accordo di cui alla sopra estesa premessa (IV), RFI s.p.a. ha assunto nei confronti del Comune (articolo 2, comma f) i seguenti impegni: *“a progettare e realizzare nella Campata Est della Stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, secondo le regole dell'arte e nel pieno rispetto del disegno architettonico e funzionale voluto dall'architetto Santiago Calatrava, una nuova coppia di scale mobili e una nuova coppia di ascensori (una scala mobile e un ascensore per ciascun binario) al servizio del viadotto ferroviario della Stazione, funzionali all'accessibilità alle banchine da parte della clientela e alla complessiva fruibilità della infrastruttura ferroviaria. Detto impegno rimane condizionato al reperimento delle relative risorse finanziarie, nell'ambito degli stanziamenti che sono destinati all'infrastruttura ferroviaria nazionale e che devono essere recepiti nei prossimi aggiornamenti del Contratto di Programma – parte Investimenti - tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI. Nel solo caso in cui RFI ritenga, sulla base di proprie autonome valutazioni, di discostarsi dalla soluzione già realizzata nella Campata Ovest della Stazione, il progetto dell'intervento medesimo dovrà essere assentito dall'architetto Santiago Calatrava. A tal fine il Comune si impegna a svolgere ogni attività di connessione tra il progettista della Stazione e RFI che si renda opportuna per favorire la condivisione del progetto”.*
- 9.2** Il Comune dà altresì atto e dichiara che RFI ha assunto gli impegni di cui al precedente comma 9.1 *“in considerazione degli obiettivi evidenziati”* dall'Accordo stipulato da RFI e Comune in data 06 luglio 2020 nonché *“degli impegni di infrastrutturazione assunti dal Comune”*, sì che, in ragione dei doveri di buona fede e correttezza immanenti ai rapporti contrattuali, deve ritenersi che RFI sia impegnata, nei

confronti del Comune, una volta avveratasi la condizione integrata dal finanziamento, a progettare, realizzare e ultimare l'intervento di cui al medesimo comma 9.1 in concomitanza con lo svolgimento dei lavori di realizzazione del Sottopasso Veicolare e della Nuova Viabilità, in modo tale da assicurare la funzionalità delle scale mobili e degli ascensori antecedentemente o comunque contestualmente alla ultimazione dei lavori di realizzazione del Sottopasso Veicolare e della Nuova Viabilità.

- 9.3** T1 dichiara il proprio primario interesse a che si dia effettivamente corso alla realizzazione, nelle Campate Est, della nuova coppia di scale mobili (una scala mobile al servizio del binario sud e una scala mobile al servizio del binario nord) e della nuova coppia di ascensori (un ascensore al servizio della banchina sud e un ascensore al servizio della banchina nord) di cui al precedente comma 9.1. Il Comune prende atto della dichiarazione di T1 e si impegna a porre in essere ogni azione necessaria o opportuna affinché RFI provveda ad onorare gli impegni richiamati ai precedenti commi 9.1 e 9.2, impegno che il Comune assume, anche ai sensi dell'articolo 1381 codice civile, nei limiti derivanti dalla natura di bene demaniale propria della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana e dei contenuti dell'accordo tra Comune e RFI.

#### **Articolo 10 - Oneri di inserimento di clausole.**

All'atto del primo trasferimento della proprietà o comunque della facoltà di utilizzo degli Immobili T1 o di parte di essi nonché nei successivi atti di trasferimento degli immobili medesimi, dovranno essere inserite clausole, da riportare nella nota di trascrizione laddove l'atto vi sia soggetto, nelle quali l'acquirente, per sé e i suoi aventi causa, dichiarerà di ben conoscere ed accettare il presente Atto di Accordo e si impegnerà a rispettarlo e ad eseguirlo in ogni sua parte per quanto di competenza. Identico obbligo sussisterà in relazione ai trasferimenti di proprietà o della facoltà di utilizzo successivi rispetto al primo.

#### **Articolo 11 - Successione nei rapporti giuridici.**

In forza del trasferimento anche parziale della proprietà o della facoltà di utilizzo degli Immobili T1 di cui al precedente articolo 10, gli acquirenti e, successivamente, i loro aventi causa, subentreranno nella posizione giuridica di Terminal One s.p.a., relativamente ai diritti, oneri e obblighi nascenti dal presente Atto di Accordo.

#### **Articolo 12 - Garanzie.**

- 12.1** A garanzia dell'adempimento degli obblighi assunti con la sottoscrizione del presente Atto di Accordo, Terminal One s.p.a. si impegna: (i) a prestare fidejussione bancaria in favore del Comune di Reggio Emilia, stipulata con primario Istituto di credito, per una somma complessivamente pari al 20% (venti per cento) del costo complessivamente previsto per la realizzazione della Nuova Viabilità e del Sottopasso Veicolare, come risultanti dal quadro economico del Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare e dal quadro economico del Progetto Esecutivo Nuova Viabilità; (ii) a prestare fidejussione bancaria in favore del Comune di Reggio Emilia, stipulata con primario Istituto di credito, per una

somma complessivamente pari all'importo stimato degli oneri di urbanizzazione U1 e U2 derivanti dalla realizzazione dei Parcheggi T1, previsti a scomputo per la realizzazione della Piantumazione P7 e del Tappeto Stradale, importo stimato pari a euro 143.000,00 (centoquarantatremila virgola zero zero).

- 12.2** I contratti fidejussori di cui al precedente comma 12.1 dovranno essere rispondenti allo schema di contratto per le garanzie fidejussorie previsto dall'articolo 103 comma 9 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, schema approvato con D.M. 19 gennaio 2018 n.31.
- 12.3** Le fidejussioni di cui al precedente comma 12.2, per gli importi indicati al precedente comma 12.1, dovranno essere consegnate da T1 al Comune entro il termine di giorni 15 (quindici) decorrente dall'ultima tra le date di verifica del Progetto Esecutivo Sottopasso Veicolare, del Progetto Esecutivo Nuova Viabilità e del Progetto Esecutivo P7.
- 12.4** Le fidejussioni di cui ai precedenti commi del presente articolo 12 verranno svincolate al momento dell'ultimo rilascio del collaudo finale o del certificato di regolare esecuzione in relazione alle opere di cui ai precedenti articoli 6 e 7.
- 12.5** Fermo restando quanto previsto al sopraesteso comma 12.2, nel caso in cui si determinino i presupposti, ai sensi del sopraesteso comma 12.1, per la escussione di una fidejussione o di entrambe, il Comune, anteriormente alla escussione medesima, sarà tenuto a contestare a T1 mediante atto scritto, il maturare dei presupposti per l'escussione, convocandola contestualmente per una verifica in contraddittorio in ordine al contenuto della contestazione. Decorso il termine di giorni 10 (dieci) dal ricevimento da parte di T1 della contestazione di inadempimento di cui al presente comma 12.5, il Comune, ove reputi, a proprio insindacabile giudizio, che l'inadempimento contestato permanga e non si siano determinate le condizioni per una soluzione condivisa, avrà piena facoltà di procedere alla escussione della e delle fidejussioni di cui al presente articolo 12.

**Articolo 13 - Onere di comunicazione.**

Il trasferimento totale o parziale della proprietà o della facoltà di utilizzo degli Immobili T1 di cui al sopra esteso articolo 10, dovrà essere comunicato al Comune mediante trasmissione di copia dei relativi contratti a mezzo di posta elettronica certificata entro giorni 30 dalla data di stipulazione dei contratti medesimi.

**Articolo 14 - Registrazione. Trascrizione. Spese e oneri fiscali.**

Il presente Atto di Accordo sarà registrato e trascritto integralmente nei suoi 15 articoli.

I compensi, le spese, gli oneri, le competenze e gli onorari professionali per lo studio, elaborazione e redazione, da parte dell'avv. Paolo Coli, del presente atto saranno sostenuti integralmente da T1, nella misura da essa definita direttamente con il predetto professionista. Le spese per la stipulazione mediante scrittura privata autenticata, per la registrazione, per la trascrizione e conseguenti tutte sono parimenti a carico di T1. All'uopo, T1 chiede sin d'ora tutte le agevolazioni fiscali previste in materia.

**Articolo 15 - Allegati.**

Costituiscono allegati al presente Atto di Accordo gli Allegati elencati al capoverso 1.5.1 del comma 1.5 del precedente articolo 1, dandosi atto che l'Allegato B non è materialmente unito al presente Atto di Accordo, ma è depositato presso il Comune al protocollo 2020/0092323 P.G. del 3 giugno 2020.

Reggio nell'Emilia, li 04 agosto 2020.

Comune di Reggio nell'Emilia

Il Vice Sindaco  
Amministrazione  
(Alex Pratissoli)

Terminal One s.p.a.  
Il Presidente del Consiglio di  
(Guido Prati)

Comune di Reggio nell'Emilia  
Il Dirigente del Servizio  
Reti-Infrastrutture e Mobilità  
(David Zilioli)

