

PROTOCOLLO DI INTESA TRA

- **La Regione Veneto**, con sede in Venezia, Dorsoduro 3901, CF 80007580279, nella persona dell'Assessore regionale ai Lavori Pubblici, Infrastrutture e Trasporti, avv. Elisa De Berti;
- **Il Comune di Verona**, con sede a Verona, Piazza Bra n. 1, CF00215150236, nella persona del Sindaco, avv. Federico Sboarina
- **FS Sistemi Urbani S.r.l.**, in seguito anche "FSSU", società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs n. 112/2015, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, capitale sociale euro 532.783.501,00, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e Partita I.V.A. 06356181005 — R.E.A. n. 962741, in persona dell'Ing. Umberto Lebruto, in forza dei poteri conferiti con verbale del Consiglio di Amministrazione del 6 novembre 2018;
- **Rete Ferroviaria Italiana**, in seguito anche "RFI", società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs n. 112/2015 codice fiscale ed iscrizione al Registro delle imprese n. 01585570581, Partita IVA 01008081000, capitale sociale pari a 31.528.425.067,00 euro interamente versato, iscritta al R.E.A. di Roma al n. 758300, con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, in persona dell'Ing. Umberto Lebruto, giusta delega del 19.06.2019;
- **Mercitalia Logistics S.p.A.**, in seguito anche "Mercitalia Logistics", Società con socio unico soggetta a direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, capitale sociale Euro 184.611.372 i.v, codice fiscale, partita IVA e numero iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 03611161005, R.E.A. 677481 in persona dell'Ing Umberto Lebruto, giusta delega del 20.06.2019.

Di seguito, la Regione Veneto, il Comune di Verona, RFI, FSSU e Mercitalia Logistics, sono congiuntamente denominate anche "Parti" o ciascuna singolarmente "Parte".

Premesso che:

- Il Piano d'Area del Quadrante Europa (PAQE) individua l'area dello scalo merci della Stazione di Verona come un'area strategica e la disciplina nelle NTA del Piano all'art. 28 come **“Polis – Paradeisòs”** di cui si riporta integralmente il testo:

“L'area Polis - Paradeisòs, come indicata nella tav. n. 1 del piano di area, è situata nel territorio del Comune di Verona e interessa la superficie complessiva soprastante il livello ferroviario della Stazione di Porta Nuova, sulla quale sono ricavati spazi da destinare a terziario e a residenza e di fruibilità pubblica opportunamente attrezzati a piazze, giardini pensili e complessi edilizi.

Direttive

Il Comune, d'intesa con gli enti competenti ed in collaborazione con le Ferrovie dello Stato, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area:

- a) definisce le modalità e i criteri per l'utilizzo dell'area per garantire la massima qualità urbana e flessibilità funzionale sia interna che in relazione con la stazione di Porta Nuova, con la fiera, con il Cardo Massimo nonché con la struttura urbana circostante e con il centro storico di Verona;*
- b) individua le opere principali per l'adeguamento e il potenziamento dell'area relativamente alla nuova viabilità di accesso e di distribuzione, alla dotazione di spazi di sosta e parcheggio, nonché di aree verdi e di servizio;*
- c) prevede un adeguato collegamento dell'area con la stazione dell'alta velocità/capacità e la stazione urbana di Porta Nuova;*
- d) indica le zone per le necessarie dotazioni di servizi accessori;*
- e) indica le soluzioni urbanistiche ed architettoniche adeguate al nuovo ruolo centrale dell'area.*

Prescrizioni e vincoli

All'interno delle quantità di volume da destinare alle diverse funzioni d'uso, deve essere assicurata una volumetria, non inferiore al 15% del totale, per la realizzazione di un centro logistico - direzionale da assegnare ad aziende pubbliche e private operanti nel settore trasportistico e della mobilità. L'area occupata dall'ex scalo merci della stazione di Porta Nuova deve essere destinata ad area verde - parco urbano della città di Verona, nella misura minima del 50% della superficie dell'area indicata all'art. 14 come “C3 comparto del nuovo scalo merci”;

- l'area indicata all'art. 14 delle NTA del PAQE è denominata **“C3 comparto del nuovo scalo merci”**;

Rilevato che:

- la dismissione dello scalo merci ferroviario di Verona Porta Nuova, a seguito della realizzazione del Nodo AV/AC di Verona Est, parte integrante del nuovo collegamento ferroviario "linea AV/AC Brescia-Verona-Padova", rappresenta un'opportunità unica ed irripetibile per il miglioramento della qualità urbana complessiva del Comune di Verona mediante la progressiva realizzazione di un grande parco urbano, con risvolti positivi sul benessere cittadino, sul microclima urbano, sul contenimento dell'inquinamento atmosferico, e la sua attuazione potrebbe costituire il nucleo centrale sud di raccordo tra i parchi urbani dell'Adige Nord e Sud, delle Mura, e della Spianà, oltre che rappresentare il baricentro dei parchi di Borgo Roma e del PRUSST, oltre al restante sistema del verde urbano che potrà essere progressivamente realizzato nell'ambito di attuazione del progetto di riconversione di Verona Sud;
- per l'inquadramento degli interventi, nella planimetria di riferimento di cui all'Allegato 1 sono rappresentati il tracciato del Nodo AV/AC di Verona, e l'ambito che potrà essere destinato agli interventi di rigenerazione urbana a seguito della realizzazione della nuova infrastruttura, pari a circa 450.000 mq;
- tale ambito interessa aree di proprietà delle Società RFI e Mercitalia Logistics;
- la società FSSU svolge il ruolo di Asset Manager per le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, curando la gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare non funzionale all'attività ferroviaria del Gruppo.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Le Parti, come individuate in epigrafe al presente atto, convengono e stipulano quanto segue.

Art. 1 Premesse

1. Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa.

Art. 2 Oggetto ed obiettivi del Protocollo di Intesa

1. Con il presente Protocollo di Intesa le parti intendono promuovere e favorire, in una visione unitaria:
 - a) la riconversione a "parco urbano" delle aree liberabili, ovvero non relative al sedime della nuova linea AV/AC e a quelle a tale infrastruttura funzionali, in relazione alla delocalizzazione delle attività ferroviarie in altri siti;

- b) la creazione di una nuova polarità urbana in attuazione dell'art. 28 "Polis – Paradeisòs" delle NTA del PAQE, con un mix di funzioni in un quadro di sostenibilità tecnico-economica complessivo.

Art. 3. Impegni delle Parti e Costituzione di un Tavolo Tecnico.

1. Al fine di attivare e finalizzare il processo di attuazione degli obiettivi previsti dal precedente articolo 2, le parti convengono sulla costituzione di un Tavolo Tecnico paritetico costituito da 6 membri e così composto:
 - Regione del Veneto 1 membro;
 - Comune di Verona 2 membri, di cui uno coordinatore;
 - FS Sistemi Urbani 1 membro;
 - RFI 1 membro;
 - Mercitalia Logistics 1 membro.
2. Le parti si impegnano a designare i componenti del tavolo tecnico che precede ed a comunicarli reciprocamente entro 15 giorni dalla data di efficacia del presente Protocollo d'Intesa.
3. Il Tavolo Tecnico avrà compiti di impulso e coordinamento delle attività di redazione, con le modalità di seguito stabilite, del masterplan urbanistico e della relativa analisi di sostenibilità tecnico-economica, allo scopo di pervenire all'approvazione finale condivisa di tali documenti, da parte di tutti i componenti, entro 12 mesi dalla data di costituzione.
4. Il masterplan urbanistico e i relativi criteri di attuazione saranno sviluppati dal Comune di Verona a propria cura e spese, coerentemente con l'analisi di sostenibilità tecnico-economica che sarà sviluppata da FS Sistemi Urbani, anche nell'interesse di RFI e Mercitalia Logistics e a loro cura e spese, ivi compresi ogni eventuale rilievo, indagine e/o altro studio specialistico che si rivelassero necessari per l'analisi di sostenibilità.
5. Il Comune di Verona si impegna, ferme restando le limitazioni in materia di privacy e di segreto statistico, a fornire i dati in proprio possesso per la redazione dell'analisi di sostenibilità tecnico-economica e delle indagini e/o studi specialistici connessi.
6. Il Gruppo FS si impegna a fornire al Comune di Verona, compatibilmente con i limiti del segreto industriale, i rilievi dello stato di fatto e le indicazioni di progetto per la redazione del masterplan al Comune di Verona.

Art. 4. Obiettivi e contenuti del masterplan e dell'analisi di sostenibilità tecnico-economica.

1. Le parti si danno atto che per poter raggiungere gli obiettivi di cui al precedente articolo 2 sulle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario è necessario avviare un progetto di recupero e valorizzazione ambientale contestuale alla creazione di una nuova polarità urbana. Il progetto del parco in particolare permette di:
 - inserire un cuneo verde nella città come difesa dal traffico e dall'inquinamento, cercando di mitigare le condizioni climatiche dell'area di Verona sud, pesantemente vessata da una carenza di standard a verde,
 - realizzare spazi verdi che favoriscano la protezione della salute e abbiano funzioni ricreative, sociali e di aggregazione,
 - favorire la costituzione di un complesso, vasto e articolato sistema del verde urbano che comprenderebbe anche il Parco delle Mura, quello dell'Adige, l'area collinare e la Spianà.
2. Le parti concordano che per raggiungere gli obiettivi comuni di creare un parco sicuro, accessibile e funzionale per i quartieri limitrofi e per la città tutta e di ottenere la sostenibilità tecnico-economica, il masterplan potrà eventualmente prevedere un mix di funzioni tra le quali, a titolo esemplificativo, strutture a carattere turistico-ricettivo e attrezzature di interesse collettivo e sportivo.
3. A tale scopo le Parti concordano che, entro 120 giorni dalla data di efficacia del presente protocollo d'intesa, metteranno reciprocamente a disposizione le ipotesi di dislocazione di massima del parco, della nuova stazione a sud e delle sopracitate strutture; tali informazioni costituiranno la base per l'elaborazione del masterplan e dell'analisi di sostenibilità tecnico-economica.
4. Il masterplan potrà tenere conto di interventi di valorizzazione di iniziativa privata, che necessitino, nell'ambito del Comune di Verona, del reperimento di standard urbanistici a verde che potranno essere localizzati e realizzati all'interno delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario. Si vuole infatti ribaltare il meccanismo di monetizzazione dello standard a verde molto utilizzato negli anni scorsi e indicare così il luogo fisico di atterraggio di questi standard e la reale realizzazione del verde pubblico.
5. Per gli immobili e le aree ricadenti nel perimetro degli interventi di cui all'Allegato 1, il masterplan potrà proporre il riuso temporaneo secondo quanto previsto dalla normativa vigente; il Consiglio Comunale potrà recepire le indicazioni del masterplan

inserendo tali immobili tra i "Luoghi del Riuso" del Comune di Verona, autorizzando le società del gruppo FS ad acquisire eventuali manifestazioni d'interesse di operatori economici terzi per l'uso degli stessi.

6. Il masterplan e l'analisi di sostenibilità tecnico-economica dovranno, tra l'altro, consentire:
 - a) l'individuazione delle consistenze immobiliari già presenti nello scalo merci di Verona Porta Nuova;
 - b) l'individuazione e la localizzazione delle funzioni necessarie per la realizzazione di un nuovo fronte di accesso da sud alla stazione di Porta Nuova, finalizzato a renderla intermodale e accessibile in modo rapido ed efficace tramite il trasporto pubblico locale e i mezzi privati anche agli utenti provenienti dalla zona Fiera e, in generale, dai quartieri posti a sud della stazione;
 - c) la verifica della sostenibilità tecnico-economica del complessivo intervento di riqualificazione urbana delle aree dello scalo merci di Porta Nuova, tenuto conto di investimenti di risorse che il Gruppo FS si impegna a definire, in aggiunta agli interventi compensativi, quali ad esempio viabilità, parcheggi o infrastrutture, nonché del reinvestimento di parte delle plusvalenze generate dalla valorizzazione urbanistica delle aree in dismissione, mantenendo il valore commerciale dell'operazione e la realizzazione degli interventi di trasformazione delle aree dello scalo per fasi.

Ai fini del presente Protocollo, per plusvalenze si intende la differenza fra il valore di cessione delle aree e la sommatoria di:

- valori netti contabili delle aree al momento delle cessioni delle stesse;
- costi sostenuti fino al momento della cessione dalle società del Gruppo FS Italiane interessate e direttamente correlati alla messa a disposizione ed alle attività di valorizzazione delle aree, qualora non capitalizzati, ivi compresi i costi di bonifica e/o demolizione delle aree previste in cessione;
- gli oneri fiscali sostenuti.

7. I componenti del Tavolo Tecnico, ognuno nel proprio ambito, verificheranno la possibilità di accedere ad eventuali ulteriori fonti di finanziamento, quali ad esempio la partecipazione a bandi europei, la richiesta di risorse provenienti da fondi strutturali, fondi privati, ecc.
8. Alla conclusione dei lavori del Tavolo Tecnico, la Regione e il Comune si impegnano ad assumere gli elaborati del masterplan redatto e condiviso quale riferimento per

l'inserimento delle aree ferroviarie individuate nell'Allegato 1 nelle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti mediante variante ordinaria o accordo di programma.

Art. 5. Efficacia del protocollo d'intesa.

1. Il presente protocollo d'intesa e ogni relativa previsione diverranno efficaci tra le parti con la sottoscrizione da parte di tutti i soggetti partecipanti, se, ed in quanto legittimati dai rispettivi organi competenti.
2. Le Parti si impegnano a rinegoziare i contenuti del Protocollo qualora il masterplan e l'analisi di sostenibilità tecnico-economica non dovessero individuare una soluzione idonea a garantire la soddisfazione delle attese di remuneratività di ciascuna Parte. Nel caso in cui nel termine di 15 mesi dall'efficacia non si addivenga ad una differente soluzione condivisa, il presente Protocollo perderà efficacia.

Art. 6 Diffusione dei contenuti dell'Accordo

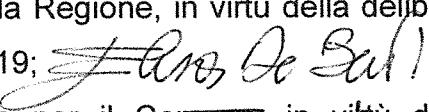
1. Al fine di tutelare l'immagine e la reputazione delle Parti, le stesse si impegnano a concordare preventivamente le eventuali modalità di comunicazione, promozione e diffusione (conferenze/comunicati stampa, eventi etc.) dei contenuti del presente accordo, assicurando che le stesse risultino in linea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

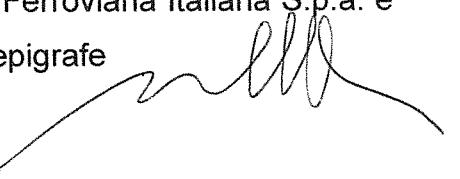
Art. 7 Allegati al Protocollo di Intesa

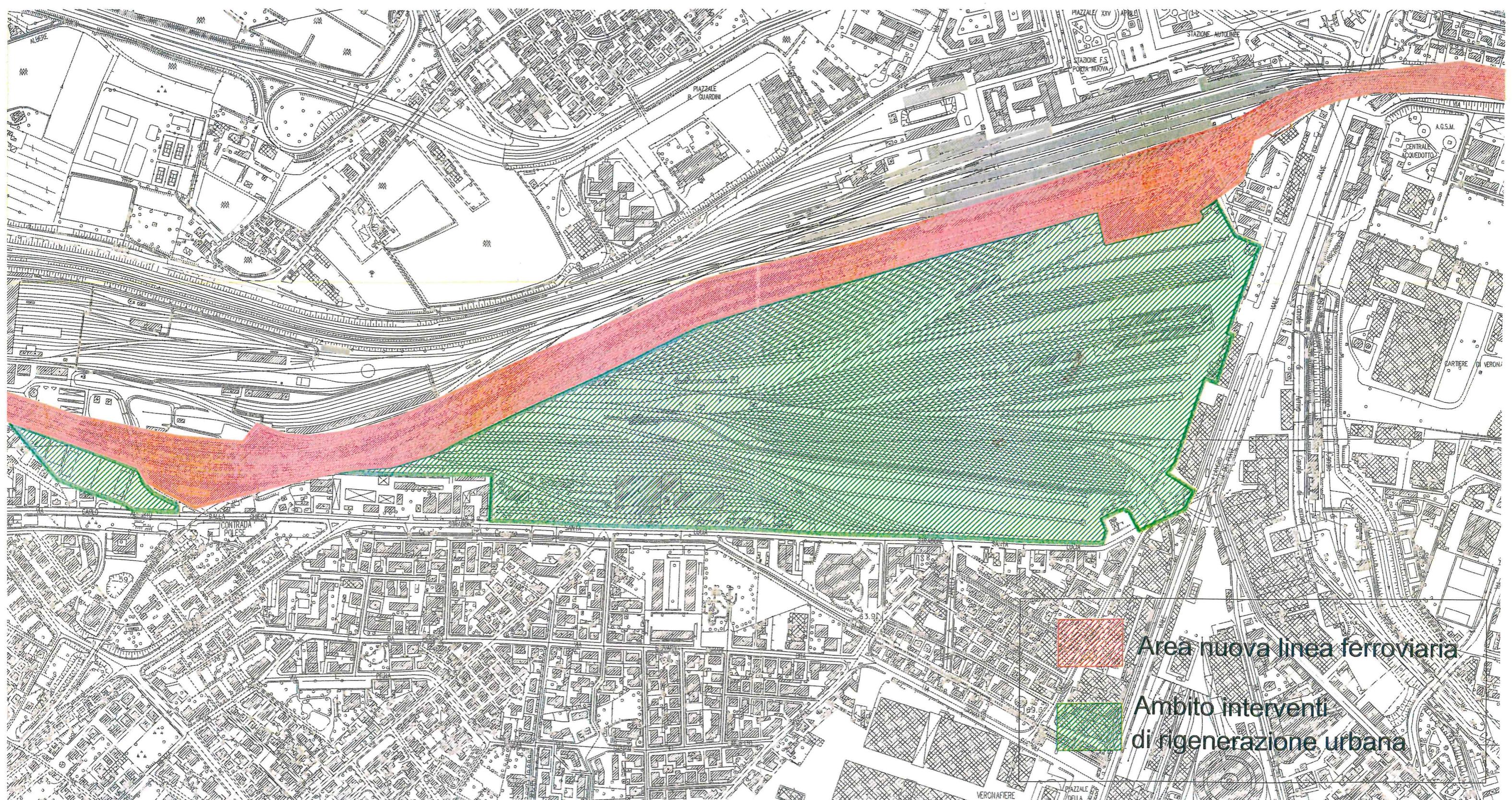
1. Costituiscono parte integrante e sostanziale del presente protocollo d'intesa i seguenti allegati:
 - a) Allegato 1 – Ambito di rigenerazione urbana

Verona, li 05 luglio 2019

Letto confermato e sottoscritto:

Avv. Elisa De Berti per la Regione, in virtù della deliberazione di Giunta Regionale n. 935 del 28 giugno 2019; 

- Avv. Federico Sboarina per il Comune, in virtù della deliberazione di Giunta Comunale n. 215 del 05 luglio 2019 
- Ing. Umberto Lebruto, per FS Sistemi Urbani S.r.l, Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. e Mercitalia Logistics S.p.a., giuste deleghe richiamate in epigrafe 



Area nuova linea ferroviaria

Ambito interventi di rigenerazione urbana