

Schema di
PROTOCOLLO DI INTESA
Per la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie di Porta al
Prato, Belfiore, Centrale del Latte, Campo di Marte e Romito in
Firenze.

Tra
La Regione Toscana;
La Provincia di Firenze;
Il Comune di Firenze

e

Ferrovie dello Stato S.p.A. che interviene per sé e per le società controllate Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A., di seguito anche “Gruppo Ferrovie dello Stato” o “Gruppo FS”, di seguito anche definite le Parti.

Premesso

1. che nel comune di Firenze sono in corso di realizzazione i seguenti principali interventi di riassetto infrastrutturale del Nodo ferroviario:

- penetrazione della linea Alta Velocità/Alta Capacità e costruzione della nuova stazione Alta Velocità;
- delocalizzazione degli impianti di manutenzione ciclica dei rotabili delle storiche Officine Grandi Riparazioni di Porta al Prato nel complesso ferroviario di Firenze Osmannoro;
- riattivazione della tratta urbana della linea Empoli-Porta al Prato e realizzazione di una nuova fermata in corrispondenza della ex stazione Leopolda, in viale Fratelli Rosselli;
- potenziamento del servizio viaggiatori nella stazione di Firenze Campo di Marte;
- eliminazione dei passaggi a livello di via Vittorio Emanuele II;

2. che con la realizzazione di tali interventi sono o potranno risultare non più funzionali all'esercizio aree ferroviarie che possono essere destinate alla realizzazione di interventi di trasformazione urbanistica di grande rilievo per la riqualificazione urbana di Firenze. Si tratta in particolare:

- delle Officine Grandi Riparazioni (Ogr) di Porta al Prato e del complesso della ex stazione Leopolda (Ambito Porta al Prato), della superficie complessiva di circa 160.000 mq, di proprietà di Ferrovie dello Stato S.p.A. (mq 121.800) e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (mq 38.800);
- dell'area compresa nell'ambito territoriale della nuova stazione Alta Velocità adiacente l'ex Squadra Rialzo di viale Redi (Ambito Belfiore), della superficie complessiva di circa 14.000 mq, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., a seguito di aggiornamento dell'organizzazione dell'area;
- dell'area dell'ex Centrale del Latte, in via dell'Arcovata (Ambito Centrale del Latte), della superficie complessiva di circa 22.000 mq, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

- delle aree comprese nell'ambito territoriale della stazione di Firenze Campo di Marte (Ambito Campo di Marte), della superficie complessiva di circa 71.000 mq, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., eccedenti le necessità infrastrutturali dell'esercizio ferroviario.

Le aree sono meglio individuate nelle planimetrie allegate *sub 1* e *sub 2*.

Ambito Porta al Prato

3. che con protocollo d'intesa sottoscritto il 18 maggio 2005, tra Ferrovie dello Stato S.p.A., Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze, sono state convenute le condizioni per la delocalizzazione delle attività di manutenzione rotabili di Porta al Prato e la conseguente dismissione delle Officine di Viale Rosselli;

4. che il Comune di Firenze, tenuto conto della insufficiente disponibilità di spazi del teatro Comunale per le attività del Maggio Musicale Fiorentino, oltre che della loro dislocazione non più funzionale al possibile e previsto sviluppo delle attività, ha individuato nelle aree ferroviarie dell'Ambito Porta al Prato la possibile sede del nuovo teatro lirico e delle attività connesse ed integrate;

5. che, allo scopo di verificare la fattibilità dell'iniziativa, il Comune di Firenze ha realizzato uno studio di prefattibilità tecnico-economica con il quale sono stati definiti, da un lato, gli elementi qualitativi e quantitativi del nuovo teatro e, dall'altro, un'ipotesi di assetto complessivo dell'Ambito Porta al Prato che prevede, oltre alla realizzazione della nuova sede del Maggio Musicale, anche un'importante dotazione di verde pubblico e il completamento del recupero urbanistico dell'area, attraverso la realizzazione di interventi edilizi residenziali e terziari; che l'ipotesi di impianto complessivo dell'Ambito definito dal citato studio di prefattibilità è riportato nello schema allegato *sub 3*.

6. che, tra gli interventi per le celebrazioni del 150° anniversario dell'Unità d'Italia è stato designato tra le opere da realizzare il Nuovo Auditorium Parco della Musica e della Cultura di Firenze da ubicare nelle aree delle officine ferroviarie di Porta a Prato;

7. che le trasformazioni descritte al precedente punto 5 non risultano conformi alla pianificazione vigente con l'eccezione dell'intervento della nuova sede del Maggio Musicale/Nuovo Auditorium Parco della Musica e della Cultura di Firenze approvato con conferenza dei servizi del 27 marzo 2008, promossa dalla Struttura di Missione per le celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia, Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo;

8. che la medesima struttura di Missione, in data 28 febbraio 2008, ha affidato l'appalto per la realizzazione dei lavori del Nuovo Auditorium Parco della Musica e della Cultura di Firenze; che tale opera deve essere realizzata ed aperta al pubblico entro il giugno 2011;

9. che, per completare il nuovo teatro fiorentino entro i termini fissati, il Comune di Firenze ha necessità di definire sia le modalità di acquisizione da Ferrovie dello Stato dell'area destinata alla realizzazione del nuovo teatro lirico-sinfonico – meglio individuata nella planimetria allegata *sub 4* –, sia la disponibilità della stessa per poter procedere alla sua consegna all'appaltatore;

10. che, attualmente, l'area destinata alla realizzazione della nuova sede del Maggio Musicale Fiorentino è:

- in parte condotta in locazione dalla società Trenitalia S.p.A. che la utilizza per le sue attività industriali di manutenzione dei rotabili;

che la medesima Trenitalia ha affidato l'appalto delle opere necessarie a trasferire le sue attività di manutenzione negli impianti ferroviari di Osmannoro e che prevede di completare il trasferimento entro il 31 marzo 2009; che, conseguentemente, Trenitalia potrà rilasciare le Officine Grandi Riparazioni di Porta al Prato solo successivamente a tale data, fatta eccezione per l'area necessaria al nuovo teatro lirico, di cui all'allegato *sub* 4, che sarà resa disponibile entro il 30 settembre 2008;

- in parte utilizzata da un museo ferroviario ed altre attività connesse che si prevede di delocalizzare all'interno delle nuove strutture della stazione AV;

11. che con protocollo d'intesa del 23 gennaio 2006, tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è stato convenuto di ripristinare il collegamento ferroviario Firenze Cascine - Firenze Porta al Prato e che tale intervento è in corso di realizzazione e si prevede l'attivazione del servizio con il prossimo orario invernale, mentre deve essere avviata la progettazione dei fabbricati di servizio e complementari della nuova fermata ferroviaria;

12. che all'interno del complesso della ex stazione Leopolda sono presenti, in regime di locazione o di comodato, una caserma Polfer ed uffici di società del Gruppo Ferrovie dello Stato che devono essere rilocalizzati, nonché locali in uso al Dopolavoro ferroviario e gli spazi espositivi dell'ex stazione condotti in locazione dalla società Pitti Immagine;

Ambiti Belfiore e Centrale del Latte

13. che a seguito di approfondimenti tecnici, il Comune ha assunto la determinazione di apportare una variante al tracciato della linea 2 della tramvia, rispetto a quello indicato nell'Accordo 22 marzo 2005, nella tratta compresa tra via Gordigiani e via Alamanni, originariamente previsto sulla sede di uno dei binari di stazione di Firenze Santa Maria Novella; che nell'Ambito Belfiore, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il nuovo tracciato della tramvia interessa un'area ferroviaria in fregio a viale Redi ed è previsto parte in viadotto, parte in trincea e parte in galleria artificiale sottopassante l'edificio cosiddetto mazzoniano di viale Belfiore, come meglio illustrato nello schema progettuale allegato *sub* 5;

14. che la variante di tracciato della tramvia interessa una porzione dell'ambito territoriale della nuova stazione Alta Velocità in corso di costruzione; che pertanto Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha avviato le necessarie verifiche per valutare gli impatti, anche di natura economica, che la modifica al progetto della tramvia comporta per l'appalto in corso della stazione Alta Velocità;

15. che il Comune di Firenze, al fine di insediare funzioni di alta attrattività urbana complementari al nuovo polo del trasporto della stazione Alta Velocità, ritiene necessario riconsiderare l'assetto della porzione di area circostante la ex Squadra Rialzo e delle aree della ex Centrale del Latte – così come definito dal progetto della stazione Alta Velocità approvato con provvedimento del 23 dicembre 2003 - attraverso l'insediamento di nuove volumetrie edificatorie private a destinazione commerciale, terziaria, per residenze sperimentali (p.es. per studenti) e per parcheggi; che, pertanto,

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha elaborato un primo schema progettuale di massima dell'assetto delle aree di Belfiore, allegato *sub* 5.

Ambito Campo di Marte

16. che l'ambito territoriale della stazione Campo di Marte è funzionalmente suddiviso in tre porzioni:

- impianti ferroviari (stazione, aree di scalo, linee ferroviarie in esercizio e sedimi della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità);
- aree del cantiere Alta Velocità/Alta Capacità che risulteranno disponibili alla conclusione delle opere, prevista nel secondo trimestre del 2015, della superficie di 45.000 mq;
- aree non strumentali all'esercizio ferroviario, della superficie di 26.000 mq;

17. che a seguito dei lavori di ristrutturazione e potenziamento del nodo ferroviario fiorentino e del completamento del sistema tramviario della città di Firenze, la stazione di Firenze Campo di Marte è destinata ad assumere un ruolo di maggiore rilevanza rispetto all'attualità, a servizio del traffico passeggeri proveniente dal Val d'Arno, dalla Val di Sieve e dal Mugello e, in conseguenza di ciò, è necessario potenziare il fabbricato di stazione con servizi connessi (p.es. accessibilità bilaterale, parcheggi, servizi ai viaggiatori, implementazione degli impianti tecnologici, ecc.) e un efficace interscambio con la programmata linea tramviaria;

18. che la realizzazione degli interventi infrastrutturali descritti consente di riqualificare un'ampia porzione di territorio che costituisce un'importante risorsa per la riqualificazione urbanistica del più ampio settore Est della città, attraverso l'insediamento di nuove funzioni urbane e di servizio e la realizzazione di infrastrutture e attrezzature pubbliche (nuova stazione, ampliamento di via del Campo d'Arrigo, parcheggi, servizi);

Ambito Romito

19. che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha avviato un'operazione di razionalizzazione dei suoi uffici nella città di Firenze e ritiene necessario localizzare all'interno degli impianti di Firenze Romito le sue sedi direzionali, attraverso il recupero di manufatti esistenti e la realizzazione di nuovi fabbricati, per una superficie utile complessiva di 18.500 mq circa.

20. che con successivo accordo tra Comune e Gruppo Ferrovie dello Stato saranno verificati ed eventualmente ridefiniti i reciproci impegni relativi alla soppressione del passaggio a livello di via Vittorio Emanuele II con riferimento alla possibilità di duplicare il sottopasso di Statuto, e precedentemente assunti con l'Accordo Procedimentale 23 dicembre 2003;

Pianificazione urbanistica

21. che gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia delle aree ferroviarie descritti richiedono la modifica della strumentazione urbanistica vigente da attuare mediante Accordo di Pianificazione di cui all'art. 21 della LR 1/2005, nel rispetto dell'art. 9 c. 6 del Piano di Indirizzo Territoriale approvato con delibera di Consiglio Regionale del 24 luglio 2007 e, per gli Ambiti di Porta al Prato e di Campo di Marte,

della relativa pianificazione urbanistica attuativa;

22. che gli Ambiti Porta al Prato e Belfiore/Centrale del Latte sono compresi, rispettivamente, nelle U.T.O.E. n. 6 “Cascine-Argingrosso” e n. 17 “Fortezza” individuate dal Piano Strutturale in corso di definitiva approvazione che ha previsto:

- l’Ambito Porta al Prato per la collocazione della nuova sede del Maggio Musicale Fiorentino, per il potenziamento delle manifestazioni artistico-culturali già oggi ospitate nella ex stazione Leopolda e per il completamento del sistema residenziale Leopolda-Paisiello in corso di realizzazione;

- l’Ambito Belfiore/Centrale del Latte per l’insediamento di funzioni di alta attrattività in corrispondenza della nuova stazione Alta Velocità, funzioni che comprendono la realizzazione delle attrezzature connesse con l’accoglienza dei passeggeri e funzioni direzionali, commerciali e residenziali;

considerato inoltre

23. che gli interventi descritti sono di primario interesse pubblico in quanto finalizzati al potenziamento del nodo ferroviario fiorentino, alla realizzazione degli interventi principali per la mobilità pubblica e alla riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie disponibili a trasformazioni funzionali. Più in particolare, tali interventi;

a) relativamente all’Ambito Porta al Prato, sono finalizzati ad assicurare alla città di Firenze:

– la realizzazione di un’importante dotazione di carattere culturale quale il nuovo teatro lirico-sinfonico,

– la riattivazione del servizio ferroviario e la realizzazione della nuova fermata ferroviaria di Porta al Prato,

– la dotazione di spazi pubblici attrezzati;

b) relativamente all’Ambito Belfiore/Centrale del Latte, contribuiscono a migliorare l’assetto infrastrutturale e dei servizi del nodo trasportistico della nuova stazione Alta Velocità;

c) relativamente all’Ambito Campo di Marte, prevedono:

– l’adeguamento del fabbricato viaggiatori,

– la realizzazione di un nodo di scambio con la tramvia,

– l’ampliamento della sede stradale di via del Campo d’Arrigo,

– la dotazione di servizi e spazi pubblici attrezzati.

Tutto ciò premesso e considerato, le Parti convengono quanto segue:

Art. 1

Premesse

Le premesse e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2

Oggetto

Il presente protocollo definisce i principali punti di intesa tra il Comune di Firenze e il Gruppo Ferrovie dello Stato in ordine:

- alla realizzazione del nuovo polo culturale destinato ad ospitare il Nuovo Auditorium Fiorentino, nel quadro della riqualificazione delle aree ferroviarie dell’Ambito Porta al Prato, di cui alle premesse e al successivo art. 3, in tempi compatibili con le iniziative di celebrazione per il 150° anniversario dell’Unità d’Italia;
 - alle modifiche dell’assetto infrastrutturale ed edilizio dell’Ambito territoriale della nuova stazione Alta Velocità di Firenze Belfiore, conseguenti alla variante di tracciato della linea 2 della tramvia, e dell’Ambito Centrale del Latte;
 - alla definizione degli obiettivi e dei contenuti urbanistici della trasformazione dell’Ambito Campo di Marte e per l’adeguamento della stazione.
- Le parti si danno reciprocamente atto che la problematica relativa al miglioramento funzionale del nodo di Statuto formerà oggetto di separato accordo.

Art. 3

Ambito di Porta al Prato

3.1 - Assetto urbanistico

La proposta di trasformazione urbana, definita dal Comune - sulla base dello studio di prefattibilità e del progetto definitivo del nuovo Polo Musicale citati in premessa - è condivisa da Ferrovie dello Stato e prevede la suddivisione dell’area nei seguenti tre comparti di attuazione:

- il primo (lotto A), della superficie di circa 35.300 mq, per le opere infrastrutturali di carattere ferroviario e i servizi connessi: (i) riattivazione del servizio passeggeri sulla linea Empoli – Porta al Prato, (ii) realizzazione della fermata ferroviaria terminale in corrispondenza della ex stazione Leopolda (opere già previste e finanziate) e (iii) di un fabbricato servizi, della superficie di circa 3.500 mq, destinato alla delocalizzazione della caserma Polfer e degli uffici attualmente presenti nella ex stazione Leopolda, nonché di servizi ai viaggiatori (anche commerciali), la cui progettazione dovrà essere integrata con la sistemazione del teatro e delle aree pubbliche circostanti e dovrà garantire lo spostamento dei binari dal fabbricato della Leopolda. Nelle more della realizzazione della nuova fermata e del fabbricato servizi, gli uffici del Gruppo Ferrovie dello Stato e la Polfer continueranno ad utilizzare, senza oneri aggiuntivi per il Gruppo FS, i locali della Leopolda fino a tutto l’anno 2012. Tali interventi sono di competenza del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- il secondo (lotto B), della superficie di circa 56.000 mq, per un comparto di trasformazioni urbane di iniziativa pubblica, destinato alla realizzazione del Nuovo Auditorium, di competenza del Comune di Firenze. Le aree saranno cedute nell’ambito della convenzione urbanistica attuativa degli interventi di cui al successivo alinea;
- il terzo (lotto C), della superficie di circa 68.700 mq, per un comparto di trasformazioni urbane di iniziativa privata che comprende un insieme di ristrutturazioni urbanistiche, ristrutturazioni edilizie, opere infrastrutturali e verde pubblico, a destinazione residenziale e commerciale, per 39.000 mq di superficie utile lorda (di cui 9.000 mq di recupero edilizio). Tali interventi sono di competenza del Gruppo Ferrovie dello Stato o suoi aventi causa.

L’impianto complessivo dell’ambito è ipotizzato nello schema allegato *sub 3*.

L’intervento formerà oggetto di Accordo di Pianificazione promosso dal Comune di Firenze.

La cessione delle aree destinate ad usi pubblici avverrà nell'ambito della convenzione urbanistica attuativa dell'intervento, salvo quanto disposto al successivo punto 3.2.

3.2 - Modalità di cessione al Comune di Firenze delle aree per il Nuovo Auditorium Parco della Musica e della Cultura di Firenze Al fine di realizzare quanto indicato in premessa, Ferrovie dello Stato si impegna a trasferire al Comune di Firenze, con un atto preliminare di cessione da stipulare entro il 30 ottobre 2008, gli immobili individuati nella planimetria allegata *sub* 4 al presente atto, dell'estensione territoriale di circa 43.000 mq, destinati alla realizzazione della nuova sede del Maggio Musicale Fiorentino.

Sulle aree oggetto della presente pattuizione insistono infrastrutture ferroviarie ed edifici che il Comune o il soggetto realizzatore del Parco della Musica, in relazione alla disponibilità anticipata delle aree stesse rispetto alla stipula del contratto definitivo di compravendita, si impegna a demolire ed eventualmente a bonificare a propria cura, spese e responsabilità, nonché a delimitare e recingere con opportune opere.

Al fine di consentire l'avvio degli interventi per la realizzazione del complesso del Polo Musicale Fiorentino, Ferrovie dello Stato immetterà il Comune di Firenze nella disponibilità delle aree di cui alla planimetria allegata *sub* 4 secondo gli accordi assunti in sede tecnica tra Trenitalia, il Comune e l'appaltatore.

Tenuto conto che l'iter di approvazione dell'Accordo di Pianificazione e della relativa pianificazione attuativa potrà richiedere diversi mesi, Comune di Firenze e Ferrovie dello Stato convengono che la cessione definitiva delle aree per il complesso del Nuovo Auditorium Fiorentino sarà formalizzata con ulteriore atto, entro 24 mesi dalla sottoscrizione del preliminare di cessione, alle seguenti condizioni:

1. qualora si sia verificata la definitiva approvazione dell'Accordo di Pianificazione e della relativa pianificazione attuativa, le aree saranno cedute da Ferrovie dello Stato al Comune di Firenze a titolo gratuito, in ottemperanza agli obblighi di cessione contemplati dalle norme;

2. nel caso in cui non si sia ancora verificata l'approvazione definitiva dell'Accordo di Pianificazione e della relativa pianificazione attuativa, il trasferimento avverrà a titolo oneroso, al prezzo da definire in sede di preliminare di cessione.

È facoltà delle Parti di prorogare consensualmente detto termine in ragione dell'imminente approvazione dell'Accordo di Pianificazione e della relativa pianificazione attuativa.

Nell'ipotesi di cui al precedente punto 1), qualora entro 12 mesi dalla data di presentazione da parte di Ferrovie dello Stato o di suoi aventi causa del piano urbanistico attuativo di trasformazione dell'area, conforme alla disciplina urbanistica vigente, non sia stata sottoscritta, per cause non imputabili a Ferrovie dello Stato o suoi aventi causa, la relativa convenzione attuativa, il Comune di Firenze si impegna ad acquistare l'intero comparto destinato alle trasformazioni urbanistiche del lotto C (di mq 68.700 circa) al suo valore di mercato.

Art. 4

Ambito Belfiore

4.1 - Assetto urbanistico

Il Comune, con il Piano Strutturale in corso di definitiva approvazione, ha individuato nell'Unità Territoriale Organica Elementare 17 "Fortezza" un margine di insediamento incrementale di 42.000 mq di superficie utile lorda e 200 posti letto per attività turistico ricettive, entro la cui dimensione complessiva si conviene che possano trovare collocazione previo Accordo di Pianificazione:

- 24.000 mq di superficie utile lorda nell'area della ex Squadra Rialzo di Belfiore, adiacenti alla stazione Alta Velocità, di cui 18.000 mq a destinazione commerciale, terziaria, direzionale e 6.000 mq per residenze sperimentali – intese come residenze destinate a studenti e ricercatori - nell'edificio dell'ex Squadra Rialzo e 19.500 mq di superficie utile lorda nell'area ex Centrale del Latte, a destinazione commerciale, direzionale e ricettiva. In aggiunta a tali possibilità edificatorie è comunque ammesso l'insediamento di un Museo Ferroviario.

Gli interventi sopra descritti, previo Accordo di Pianificazione, saranno attuati mediante intervento edilizio diretto.

4.2 – Consenso alla variante di tracciato della linea 2 della tramvia nell'ambito territoriale della nuova stazione Alta Velocità.

Ai fini dell'approvazione ministeriale della variante al progetto definitivo della tramvia, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. presta il suo consenso alla modificazione del tracciato, così come descritto nell'allegato 5.

4.3 – Impegni del Gruppo Ferrovie dello Stato

Nel quadro della ridefinizione urbanistica dell'Ambito Belfiore e Centrale del Latte, rispetto al progetto delle aree della stazione Alta Velocità approvato, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si impegna a realizzare, fino ad un importo massimo pari a 12.000.000,00 di Euro, le opere in variante della tramvia, nel tratto da Viale Belfiore a Viale Redi, su aree di sua proprietà che saranno cedute gratuitamente in diritto di superficie al medesimo Comune, secondo modalità e tempi compatibili con il cantiere della stazione AV e con la realizzazione della linea tramviaria n. 2, entrambe già appaltate. Dalle opere che Rete Ferroviaria Italiana si impegna a realizzare restano esclusi l'attrezzaggio tecnologico e l'armamento della tramvia che saranno realizzati a cura e spese del Comune di Firenze. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ricevuto il progetto definitivo della variante della tramvia, procederà ad indicare tempestivamente le prescrizioni tecniche cui assoggettare l'opera della tramvia, sia in fase di realizzazione che di esercizio.

4.4 – Impegni del Comune di Firenze

Il Comune di Firenze si impegna, a seguito dell'approvazione delle modifiche al progetto della stazione AV, in relazione alla modifica del tracciato della tramvia, a promuovere l'Accordo di Pianificazione con le modalità di cui al successivo art. 7. Tenuto conto che l'iter di approvazione di tale Accordo di Pianificazione potrà richiedere diversi mesi, le Parti convengono che qualora il relativo provvedimento non risulti definitivamente efficace entro 12 mesi dall'approvazione del progetto della stazione AV con la conferenza dei servizi di cui all'art. 7 punti 3 e 4, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non sarà più tenuta a sostenere i costi per la realizzazione delle opere in

variante della tramvia di cui al precedente punto 4.3, ed il Comune di Firenze si impegna a rimborsare alla medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. le spese sostenute e gli eventuali maggiori costi dell'appalto della stazione Alta Velocità conseguenti alle modificazioni di cui si tratta.

Art. 5

Ambito Campo di Marte

5.1. Assetto urbanistico

Si conviene che le aree non strumentali all'esercizio del complesso ferroviario di Firenze Campo di Marte formeranno oggetto di un intervento di riqualificazione urbanistica con la previsione di nuovi insediamenti edilizi privati fino ad un limite massimo di 45.000 mq di superficie utile lorda a destinazione residenziale e commerciale, tramite promozione dell'Accordo di Pianificazione da parte del Comune di Firenze.

L'assetto delle aree dovrà essere definito con un progetto complessivo unitario di trasformazione dell'Ambito.

5.2 Impegni del Gruppo Ferrovie dello Stato

Nel quadro della ridefinizione urbanistica dell'Ambito Campo di Marte, il Gruppo Ferrovie dello Stato si impegna ad adeguare il fabbricato di stazione anche per consentire l'accesso alla stazione sia da Via Mannelli che da Via Campo d'Arrigo e a realizzare le relative opere accessorie (p.es. parcheggio di scambio, interscambio con la tramvia, servizi ai viaggiatori, ecc.). Il relativo progetto sarà individuato con procedura concorsuale.

5.3 Impegni del Comune di Firenze

Il Comune di Firenze si impegna ad avviare l'Accordo di Pianificazione con la modalità di cui al successivo articolo 7.

Art. 6

Ambito Romito

Il Gruppo Ferrovie dello Stato predisporrà il progetto per la sua nuova sede direzionale di Firenze, di superficie utile complessiva pari a 18.500 mq circa, e di ulteriori manufatti per impianti funzionali all'esercizio ferroviario, da realizzare nell'Ambito Romito e promuoverà la relativa procedura di approvazione, ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e successive modifiche e integrazioni.

Il Comune di Firenze, la Provincia di Firenze e la Regione Toscana si impegnano ad operare per la rapida finalizzazione della relativa conferenza dei servizi.

Art. 7

Procedure amministrative di attuazione del presente Protocollo

Per rendere operative le intese raggiunte con il presente accordo, le Parti procederanno:

1. entro il 30 ottobre 2008, alla sottoscrizione di un atto preliminare di cessione, dal Gruppo Ferrovie dello Stato al Comune di Firenze, delle aree destinate alla sede del

Nuovo Auditorium Fiorentino (crf. Allegato 4), alle condizioni riportate nel precedente articolo 3;

2. entro 24 mesi dalla stipula del presente protocollo, alla promozione e definizione di uno o più Accordi di Pianificazione e, ove necessario, delle relative progettazioni urbanistiche attuative per le trasformazioni urbanistiche indicate dal presente protocollo per gli Ambiti di Porta al Prato e Campo di Marte. Il Gruppo FS, o suo avente causa, entro 6 mesi dall'approvazione dell'Accordo di Pianificazione, ove necessario, presenterà i relativi progetti urbanistici attuativi;

3. entro 12 mesi dalla stipula del presente protocollo, a predisporre i progetti e gli atti necessari per l'approvazione della variante al progetto della stazione Alta Velocità conseguente alla modifica del tracciato della tramvia, comprendente anche l'individuazione degli spazi che potranno essere successivamente destinati, tramite Accordo di Pianificazione, alle volumetrie private insediabili nell'Ambito Belfiore, di cui al precedente punto 4.1, e a promuovere la relativa conferenza dei servizi di approvazione; a seguito dell'approvazione della variante da parte della Conferenza di servizi, Rete Ferroviaria Italiana si impegna a far eseguire e concludere le opere necessarie per l'armamento della tramvia improrogabilmente entro i successivi dodici mesi;

4. entro 12 mesi dall'approvazione della conferenza dei servizi di cui al punto precedente, alla promozione e definizione dell'Accordo di Pianificazione per la trasformazione urbanistica delle aree di Belfiore che risulteranno non più funzionali all'esercizio ferroviario;

5. entro 3 mesi dall'approvazione di cui al precedente punto 4, alla sottoscrizione di una convenzione che disciplini gli aspetti di finanziamento, esecutivi e patrimoniali delle opere da realizzare nell'Ambito Belfiore, nonché la ripartizione degli oneri e delle responsabilità afferenti la manutenzione delle opere infrastrutturali della tramvia ricadenti sulle aree di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Allegati:

1. Ambiti di trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie.
2. Planimetria dell'Ambito Porta al Prato.
3. Schema di assetto dell'Ambito Porta al Prato.
4. Perimetrazione delle aree destinate alla sede del Nuovo Auditorium in cessione anticipata al Comune di Firenze.
5. Schema del nuovo tracciato della tramvia nell'Ambito Belfiore e schema progettuale dell'Ambito.

Firenze,

Per la Regione Toscana

.....
.....

Per la Provincia di Firenze

.....
.....

Per il Comune di Firenze

.....

.....

Per le Ferrovie dello Stato S.p.A.

.....

.....