



Protocollo di intesa

per la redazione del MasterPlan del terminal ferroviario di Isola della Scala e di tutte le opere, infrastrutture e condizioni conseguenti,

tra

- la Regione del Veneto, con sede in Venezia, Dorsoduro, 3901, rappresentata da il quale interviene nella presente Intesa, nella sua qualità di
- la Provincia di Verona, con sede in Verona via Santa Maria Antica, rappresentata da il quale interviene nella presente Intesa, nella sua qualità di
- il Comune di Isola della Scala, con sede a Isola della Scala via Vittorio Veneto n. 4, rappresentato da il quale interviene nella presente Intesa, nella sua qualità di

di seguito denominate quali "Parti";

Premesso che:

Per aumentare la quantità e la qualità dell'offerta ferroviaria Lungo il TEN 1, l'Europa ha programmato, con fondi delle Reti Trans-Europee, la Galleria di base del Brennero (BBT), lunga 64 chilometri, il tunnel ferroviario sotterraneo più lungo del mondo, sotto le Alpi da Innsbruck (Austria) a Fortezza (Italia). La galleria, già in realizzazione, a cura della società europea BBT "Galleria di base del Brennero – Brennero Basistunnel", sarà il collegamento più importante nell'asse ferroviario ad alta capacità del Core Corridor europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo, di collegamento tra Helsinki e La Valletta, passando per il Centro Europa, la dorsale tirrenica e le principali città siciliane.

È stata concepita per dirottare il trasporto merci dalle strade alla ferrovia, congiuntamente al potenziamento della linea di accesso da Sud, Verona – Fortezza, realizzato da RFI.

Il corridoio ferroviario pianeggiante attraverserà le Alpi alla base, con due gallerie parallele collegate a intervalli di 333 metri. La linea passerà al di sotto del passo del Brennero (1371 metri) a un'altitudine di 794 metri, con una pendenza massima del 6,7 per 1000.

La capacità della rete sarà incrementata di oltre il 50%, sarà aumentato dell'80% il peso trainabile su ferro e, insieme alla velocità commerciale, saranno aumentati gli standard di regolarità e puntualità del traffico. Chiave di volta delle nuove prestazioni sarà il radicale abbattimento della pendenza massima: nella galleria di base del Brennero sarà contenuta entro il 6,7‰; nella linea Fortezza-Verona entro il 12‰; laddove l'infrastruttura esistente presenta pendenze che, arrivando al 26‰ lungo il valico e al 22‰ tra Fortezza e Verona, nei tratti più tortuosi limitano entro i 60km/h la velocità dei treni. Con le nuove opere potranno essere separati i flussi di traffico merci da quelli passeggeri e, tra questi, i servizi di lunga percorrenza da quelli locali con enormi benefici per i viaggiatori.

Il trasporto pubblico locale potrà svolgersi sulla linea storica in modo più efficiente, veloce e cadenzato mentre sul nuovo tratto in galleria da Fortezza ad Innsbruck, più corto di 20 km rispetto all'attuale, spariranno i tempi per il cambio trazione, oggi differente tra Italia e Austria, riducendo considerevolmente il tempo di percorrenza della tratta ferroviaria.



Sul fronte merci, la specializzazione delle linee permetterà un aumento del traffico da Nord in ingresso al Nodo di Verona, con un notevole impatto anche per il terminale intermodale gomma/ferro Quadrante Europa, sempre più centrale all'interno del sistema logistico italiano ed europeo in quanto punto di intersezione di due Core Corridor europei TEN-T, lo Scandinavia-Mediterraneo e il Mediterraneo, nonché delle due autostrade Brennero (direttrice Nord-Sud) e Serenissima (direttrice Ovest-Est).

Le caratteristiche tecnico-costruttive del nuovo collegamento ferroviario, in particolare legate al drastico contenimento delle pendenze e al passaggio in sotterranea della linea tra Verona e Innsbruck, consentiranno di mitigare l'impatto acustico legato al traffico pesante nonché di ridurre i consumi di energia di trazione fino al 40%, con parallela riduzione delle emissioni di CO₂. L'incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta ferroviaria per il trasporto merci insieme alla maggiore accessibilità dei terminali del Nord Italia che deriveranno dall'entrata in esercizio delle nuove opere ferroviarie, contribuiranno al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione Europea: trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km su ferro e il 50% entro il 2050.

A tutto questo si aggiunga la realizzazione della linea di accesso da Sud Verona - Fortezza, con il quadruplicamento dell'attuale linea ferroviaria, per la maggior parte in variante rispetto all'esistente tracciato. Quattro i lotti prioritari che saranno realizzati da RFI, tra cui l'ingresso da Nord a Verona, progetto su cui la Regione del Veneto sta collaborando con RFI, i Comuni di Verona, San Pietro Incariano e Pescantina, e la Provincia al fine di giungere entro il 2021 alla conclusione del progetto preliminare.

Questo sviluppo ferroviario, importante per tutta l'Europa, porterà in stretta connessione tutta l'Italia con il centro Europa, rendendo anche più competitivi i porti del Mediterraneo rispetto a quelli del nord, per il percorso delle navi più lungo.

Se per l'Italia si può parlare di grande opportunità, a maggior ragione per tutta l'area del nord-est, ed in particolare per tutto il Veneto e per Verona. Questa, in particolare, sarà messa in collegamento diretto con Monaco, con treni merci lunghi 750 metri, in numero di oltre 50 coppie treni/giorno.

Già la localizzazione rispetto all'Unione Europea della nostra Regione, le grandi vie di comunicazione che la attraversano, tracciate già all'epoca dei Romani, TEN 1 e TEN 6, incrociandosi, e la morfologia territoriale pianeggiante per parte del territorio hanno portato a sviluppare un ruolo rilevante nell'ambito della logistica e dei servizi connessi, con interporti importanti a livello europeo.

Ne è esempio l'Interporto Quadrante Europa, il primo interporto in Italia per volume di traffico merci, interamente pubblico (Provincia, Comune e Camera di Commercio) il migliore a livello europeo, posto ad Ovest di Verona, all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice Ovest-Est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, si estende su una superficie di 2.500.000 mq, con espansione prevista fino a 4,2 milioni di metri quadrati. Questo sistema infrastrutturale, gestito e ideato dal Consorzio ZAI, istituito con decreto del Governo nel 1948, è stato approvato con piano particolareggiato approvato dalla Regione del Veneto. E' collegato direttamente con l'aeroporto di Verona-Villafranca.

Nel 2019 sono stati lavorati a Quadrante Europa 15.950 treni, di cui intermodali 14.102. Con la conclusione dei lavori del Tunnel del Brennero, prevista per il 2027, e la conseguente messa in esercizio si prevede almeno un raddoppio di merci trasportate.

Il Coordinatore Europeo ScanMed, Pat Cox, da sempre sostiene che non sono sufficienti i tunnel, ma che occorre creare "tutti i sistemi connessi con questa grande opera che insiste sull'asse del Brennero, fondamentale per i trasporti. Lo ScanMed ha attivato tavoli tematici, anche sull'alta velocità, ed è necessario che Italia, Austria e Germania arrivino pronte al 2027".

In questo scenario Verona e il Quadrante Europa, possono svolgere un ruolo da protagonisti e fungere da cabina di regia per il potenziamento di infrastrutture e servizi in vista del 2027. Il Consorzio Zai ha in



cantiere la realizzazione di un nuovo terminal con binari lunghi 750 metri, in grado di accogliere i nuovi treni merci che percorreranno l'asse del Brennero) e lo sviluppo del centro logistico dell'area della Marangona.

Tra l'altro Verona rappresenta la seconda provincia in Italia per presenze di multinazionali, un dato che evidenzia l'importanza economica e logistica di questo territorio.

Da aggiungersi, infine, l'interesse della Società Autostrada del Brennero Spa al suddetto sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, al fine di spostare parte degli attuali flussi di traffico dalla modalità della gomma al ferro, evitando di arrivare alla congestione dell'Autostrada entro pochi anni.

E' di tutta evidenza che lo sviluppo del terminal ferroviario di Isola della Scala in provincia di Verona rappresenta un interesse strategico fondamentale per il Corridoio del Brennero e per tutti i territori serviti nella misura in cui verrà realizzato valutandone attentamente la sostenibilità ambientale, economica e sociale. In particolare, considerata la portata dell'intervento e la stretta connessione con altre attività presenti sul territorio, peraltro frutto di investimenti pubblici, oltre agli aspetti territoriali dovranno essere curati e risolti i rapporti con il già presente Interporto Quadrante Europa, affinché l'investimento in termini di territorio e finanziario non sia vanificato.

Il Comune di Isola della Scala, con nota prot. regionale n. 312626 del 6 agosto 2020, ha chiesto di poter collaborare congiuntamente alla Regione del Veneto per la costruzione del quadro di riferimento per un progetto strategico per il territorio in relazione agli interventi infrastrutturali sopra descritti e a tutte le condizioni, opere e prescrizioni correlate necessarie.

Considerato che le Parti ritengono rilevante e strategico lo sviluppo delle infrastrutture a servizio del corridoio del Brennero ed intendono provvedere ad individuare un disegno unitario aggiornato strategico su cui fondare il percorso attuativo del progetto;

tutto ciò premesso si stipula e si conviene quanto segue:

Articolo 1 (Premesse)

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

Articolo 2 (Oggetto del presente Protocollo d'Intesa)

1. Oggetto del presente Protocollo d'Intesa è la redazione del masterplan del terminal ferroviario di Isola della Scala. Detto Documento potrà essere costituito da:

- 1-una relazione sugli aspetti urbanistici, gli aspetti geomorfologici e le eventuali criticità;
- 2- una mappa con la struttura urbana del Comune interessato e la riorganizzazione complessiva a seguito dell'eventuale realizzazione delle opere previste;
- 3- un elaborato con la struttura urbana, l'organizzazione funzionale e le diverse tematizzazioni con particolare attenzione alla viabilità, con le indicazioni progettuali di massima;
- 4-l'individuazione dei contesti di tutela e le proposte di integrazione progettuale;
- 5- la coerenza con gli indirizzi programmatici ed un possibile cronoprogramma.

Articolo 3 (Gruppo di lavoro tecnico)

1. Le Parti concordano di istituire un Gruppo di lavoro tecnico con la funzione di redigere il masterplan di cui all'oggetto.
2. Entro 15 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto, le Parti provvederanno alla nomina del proprio rappresentante al Gruppo di lavoro tecnico di cui al punto 1, che comunque potrà sempre farsi supportare dai collaboratori che riterrà opportuni.
3. Le funzioni di Presidente del tavolo, con compito di convocazione e coordinamento delle attività dello stesso, vengono assegnate al rappresentante della Regione del Veneto.
4. Al tavolo potranno essere chiamati a collaborare tutti i soggetti che durante il lavoro si renderà necessario coinvolgere, in relazioni alle tematiche affrontate.



5. Il Gruppo di lavoro formulerà la proposta di masterplan alle Parti, con un'ipotesi di progetti strategici di interesse regionale, qualora ne ricorrano le condizioni, ai sensi dell'art. 32 della legge regionale 29 novembre 2001 n. 35.

Articolo 4 (Impegni delle Parti)

1. Le Parti si impegnano a:
- a) fornire adeguato supporto durante la fase di raccolta dei dati di analisi e nella discussione e definizione del masterplan, per quanto di competenza;
 - b) approvare il masterplan come strumento di indirizzo per le approvazioni successive.

Articolo 5 (Impegni della Provincia di Verona)

1. La Provincia si impegna a:
- a) fornire adeguato supporto durante la fase di discussione e redazione del Masterplan, per quanto di competenza;
 - b) contribuire con i dati di propria competenza e fornire adeguato supporto alla formazione dell'Osservatorio e di un Infopoint in territorio di Verona.

Articolo 6 (Impegni dei Comuni)

- 1. I Comuni si impegnano a fornire ogni dato utile in proprio possesso.
- 2. Tutti i comuni si impegnano a contribuire con i dati di propria competenza e fornire adeguato supporto alla formazione dell'Osservatorio e di un Infopoint in territorio di Verona.
- 3. Coordinare tra i vari Enti e soggetti interessati le eventuali limitazioni al traffico stradale nonché predisporre i relativi provvedimenti viabilistici sulla viabilità interessata dal progetto.

Articolo 7 (Sottoscrizione)

Il presente Atto, viene sottoscritto dalle Parti e reso valido ed impegnativo:

- per la Regione, a seguito di deliberazione di Giunta regionale del Veneto n del.....
- per la Provincia, a seguito di deliberazione di n. del
- per il Comune di Isola della Scala, a seguito di deliberazione di n. del

Letto, confermato e sottoscritto.

Venezia, li

Regione del Veneto

Provincia di Verona

Comune di Isola della Scala

