



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



ACCORDO DI PROGRAMMA

tra la Provincia Autonoma di Bolzano (di seguito, in breve, anche la “Provincia”), il Comune di Bolzano (d’ora innanzi per brevità, anche il “Comune” e, con la Provincia, le “Amministrazioni Locali”), RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (“RFI”), FS Sistemi Urbani S.r.l. (“FSSU”), Trenitalia S.p.A. (“Trenitalia”), tutte congiuntamente “Società del Gruppo FSI”, e Areale Bolzano – ABZ S.p.A. (“ABZ”), relativo al programma unitario di valorizzazione territoriale (PUVaT) dell’Areale Ferroviario.

PREMESSO CHE:

- a)** l’attuale configurazione dell’ambito urbano denominato “Areale Ferroviario di Bolzano” (di seguito anche “Areale” o “Areale Ferroviario”), come identificato nella planimetria di cui all’Allegato n. 2, rende necessario un significativo ed innovativo processo di riqualificazione urbana, in quanto allo stato la zona si presenta come quartiere con carenza di qualità dei servizi pubblici, scarsa qualità dell’insediamento a causa dei rilevanti fenomeni di degrado, nonché con una consistente presenza di aree inedificate o sottoutilizzate nonostante l’ubicazione centrale nell’area cittadina: per tali ragioni la riqualificazione urbana dell’area ha carattere strategico, prioritario e urgente nell’ambito delle politiche urbane promosse dal Comune, di concerto con la Provincia, al fine di promuovere la realizzazione di un nuovo quartiere, modello funzionale integrato per lo sviluppo della città policentrica, con grande attenzione alla sostenibilità sociale e culturale;
- b)** in data 28 luglio 2006 è stato sottoscritto tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la Provincia e il Comune un protocollo d’intesa (di seguito “Protocollo 2006”) per la riorganizzazione e la riqualificazione dell’area ferroviaria di Bolzano, con il quale, in particolare, è stato concordato, che Provincia e Comune avrebbero proceduto, anche attraverso la costituzione di specifica società e previo eventuale esperimento di un concorso internazionale di idee, all’elaborazione di un piano di riassetto complessivo del sistema ferroviario di Bolzano e alla programmazione delle successive fasi progettuali attuative sulla scorta, da un lato, di una reale e attendibile stima dei costi inerenti la riqualificazione dell’Areale Ferroviario complessivamente considerato, nonché il recupero delle aree in degrado o sottoutilizzate, dei fabbricati e delle infrastrutture ferroviarie e, dall’altro lato, dell’individuazione delle operazioni connesse al finanziamento del “Progetto” (così come definito nel Protocollo 2006) per la cui realizzazione è stabilito che *“non dovranno essere previsti costi a carico di RFI”*;
- c)** in data 10 agosto 2007 Provincia e Comune hanno dato luogo alla costituzione, su base paritetica, di una società per azioni denominata “Areale Bolzano – ABZ S.p.A.”, con atto a rogito del notaio Dr. Herald Kleewein rep. n. 108871, raccolta 21352, attribuendole come oggetto sociale *“l’elaborazione di un piano di assetto complessivo dell’areale ferroviario di Bolzano e la posa in essere delle successive fasi operative e progettuali necessarie per il recupero urbanistico e l’acquisizione, anche mediante permuta con realizzandi beni immobiliari, delle porzioni dell’areale ferroviario individuate come dismissibili da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.”*;
- d)** in data 21 aprile 2010 ABZ ha pubblicato un bando di concorso finalizzato all’elaborazione di un progetto urbano di porzioni d’area attualmente di proprietà di RFI e di Trenitalia, propedeutico ad un processo di riorganizzazione dell’Areale Ferroviario di Bolzano e recupero a funzioni urbane dello scalo merci, in vista del suo trasferimento in altre parti del territorio della Provincia, per un ambito corrispondente all’area di proprietà di RFI e di Trenitalia relativa all’area ferroviaria concernente la stazione e le porzioni di linea provenienti da nord e da sud, caratterizzata prevalentemente da funzioni ferroviarie, collocato al centro tra la città di matrice storica ed il quartiere dei Piani,



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



caratterizzato da nuove funzioni residenziali, artigianali, produttive, servizi pubblici, terziario e funzioni varie, per il quale le proposte dovevano fornire le indicazioni di uno “Schema preliminare di assetto” e proporre soluzioni operative per l’assetto fisico-morfologico, l’assetto funzionale, con particolare riferimento a quelle trasportistiche, le modalità di finanziamento, l’attuazione e gestione economico-finanziaria degli interventi, nonché la tempistica di realizzazione delle opere;

e) in data 5 febbraio 2011 ABZ ha dichiarato vincitore del concorso il progetto presentato dall’Arch. Boris Podrecca (Capogruppo), Theo Hotz AG Architekten und Planer e ABDR Architetti Associati (Componenti), successivamente in più occasioni presentato al pubblico, che ha apprezzato le soluzioni racchiuse nello “Schema preliminare di assetto”;

f) in data 18 dicembre 2013 ABZ ha approvato il “*Masterplan*”, vale a dire il precedente Schema preliminare di assetto rielaborato e sviluppato in una intensa e densa serie di incontri a livello tecnico svoltasi nell’arco temporale di oltre due anni tra tutti i soggetti interessati e coinvolti nell’operazione di riqualificazione dell’Areal nonché lo studio di fattibilità economico finanziaria dello stesso, elaborato dal Prof. Enrico Nigris su incarico dell’ATI Podrecca, Hotz, ABDR;

g) il *Masterplan* è stato a sua volta rielaborato in una proposta di Piano di Riqualificazione Urbanistica (di seguito “PRU”) in variante al vigente Piano Urbanistico Comunale. Gli elaborati costituenti la proposta di PRU, ivi comprese le Norme Tecniche di Attuazione (di seguito “NTA”), sono integralmente riportati in Allegato n. 2;

h) la proposta di PRU, approvata da ABZ, recepisce quanto richiesto da Comune e Provincia, in ordine a:

(i) dare soluzione in tempi brevi e con la massima priorità alle criticità presenti nel quadrante urbano dell’Areal attraverso la predisposizione di un programma di interventi in un quadro generale di sostenibilità e compatibilità urbanistica dell’ambito di riferimento e in coerenza con le finalità di interesse pubblico;

(ii) prevedere una generale trasformazione e riqualificazione del quartiere, attraverso una maggiore e migliore dotazione e riorganizzazione degli spazi pubblici, delle attrezzature e dei servizi, allo scopo di migliorare la qualità di vita degli abitanti;

(iii) assicurare al nuovo sistema ferroviario di Bolzano una migliore accessibilità e l’ottimizzazione delle relazioni con il sistema urbano, consentendo la massima integrazione modale possibile con i diversi sistemi di trasporto pubblico e privato;

(iv) considerare le aree pubbliche già di proprietà comunale, oppure da acquisire alla proprietà pubblica, ricadenti nel perimetro del programma di riqualificazione, per determinare le migliori condizioni di attuazione degli interventi infrastrutturali nonché di sostituzione e riqualificazione urbana;

(v) sviluppare ulteriormente le intese già sottoscritte con RFI per le aree di sua proprietà, affinché, in coerenza con i programmi di riqualificazione e rifunionalizzazione degli impianti avviati dalla medesima Società, siano concordati modalità e tempi della trasformazione di detto compendio immobiliare in coerenza con l’attuazione del più volte citato Schema preliminare d’assetto;

i) con nota prot. 51/2014 del 13 ottobre 2014 inviata al Presidente della Provincia, al Sindaco del Comune ed agli Amministratori Delegati di RFI, FSSU e Trenitalia, il Presidente di ABZ ha proposto di approvare il *Masterplan* e la menzionata proposta di PRU in variante al vigente Piano Urbanistico Comunale tramite un Accordo di Programma da concludersi ai sensi e per gli effetti dell’art. 3-ter del D. L. 351/2001 e ha trasmesso una bozza di “*accordo di programma esecutivo, avente effetti di variante urbanistica, tra la Provincia e il Comune, con la sottoscrizione di RFI, Trenitalia, Sistemi Urbani, ABZ, per il potenziamento del sistema ferroviario, la trasformazione urbanistica, la riorganizzazione e la riqualificazione delle aree ferroviarie di Bolzano, individuate in base al protocollo di intesa tra il Comune, la Provincia e RFI in data 28 luglio 2006*” che recepisce ed integra i contenuti della richiamata disciplina normativa, in quanto concerne un significativo programma unitario di valorizzazione territoriale, di riutilizzo funzionale e di rigenerazione di un ampio compendio immobiliare pubblico, in parte anche in proprietà di Comune e Provincia;



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



- j)** in data 11 dicembre 2014, la Provincia ed il Comune hanno firmato un protocollo di intesa, con durata sino al 31 dicembre 2060, impegnandosi a realizzare forme di reciproca collaborazione con il fine di attuare la proposta di PRU e le relative NTA, la cui proposta all'uopo è stata approvata, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3-ter del D. L. 351/2001;
- k)** in data 9 marzo 2015, Provincia, Comune e ABZ, con adesione da parte di RFI, Trenitalia e FSSU hanno sottoscritto una Intesa Preliminare (di seguito "Intesa Preliminare") ai fini della futura sottoscrizione di un Accordo di Programma avente effetto di variante urbanistica ai sensi dell'art. 34 del D. Lgs. 267/2000;
- l)** con la stessa Intesa Preliminare, Provincia e Comune hanno approvato il *Masterplan* di cui alla premessa g), con adesione in linea tecnica da parte di RFI, Trenitalia e FSSU, ai fini dell'avvio del procedimento, tracciato dall'art. 3-ter del D.L. 351/2001, per la sottoscrizione di un Accordo di Programma avente effetto di variante urbanistica ai sensi dell'art. 34 del D. Lgs. 267/2000. Nell'ambito del *Masterplan* approvato è individuata una specifica sezione denominata "Progetto Ferroviario", nella quale sono ricomprese tutte le opere ferroviarie interessate;
- m)** con la stessa Intesa Preliminare le parti hanno convenuto che la sottoscrizione del citato Accordo di Programma per l'attuazione del *Masterplan* sarebbe avvenuta a seguito della positiva definizione, concordata tra le parti, degli aspetti procedurali, funzionali, patrimoniali, economici e finanziari, nonché degli obblighi e dei diritti, delle garanzie e di ogni altro aspetto connesso alla messa a disposizione, da parte delle Società del Gruppo FSI proprietarie degli immobili e degli impianti ferroviari esistenti, per l'attuazione del *Masterplan*;
- n)** il *Masterplan* di cui alle premesse g) e h) è stato approvato dal Consiglio comunale con delibera n. 19 del 18 marzo 2015, in quanto atto procedimentale necessario e presupposto alla firma del successivo Accordo di Programma per l'approvazione della variante urbanistica;
- o)** nel corso del 2015 sono stati condotti approfondimenti da parte delle Società del Gruppo FSI, relativi alla progettazione degli impianti di logistica di RFI e di rimessaggio e manutenzione treni, che hanno portato a variazioni progettuali concordate e rappresentate nella documentazione trasmessa da ABZ a RFI in data 31 marzo 2016;
- p)** in data 18 febbraio 2016, ABZ ha conferito al RTI – composto da KPMG Advisory S.p.A., PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A., Proger S.p.A., McDermott Will & Emery Studio Legale Associato e P&I Studio Legale Guccione e Associati –(di seguito, l'"Advisor") un incarico di *advisory* di natura tecnico-urbanistica, immobiliare, economico-finanziaria, giuridico-amministrativa, contrattuale, organizzativa, gestionale e di supporto tecnico specialistico finalizzato all'attuazione del *Masterplan* per il tramite della cessione di quote di partecipazioni al capitale della società ABZ da parte della Provincia e del Comune;
- q)** il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), con delibera n. 25 del 10 agosto 2016, pubblicata in Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 266 del 14 novembre 2016, ha approvato il progetto preliminare per la realizzazione della cosiddetta galleria del Virgolo;
- r)** in data 21 dicembre 2016, ABZ e RFI hanno firmato un "Accordo per lo sviluppo della progettazione delle opere ricomprese nel "Progetto Ferroviario" di cui al Masterplan per la riqualificazione urbanistica dell'areale ferroviario di Bolzano" (di seguito "Accordo per lo sviluppo del Progetto Ferroviario") in base al quale "RFI provvederà a sviluppare il Progetto Ferroviario ... quale input di base fornito da ABZ – in "progetto di fattibilità tecnica ed economica" ai sensi e per gli effetti del D. Lgs. 50/2016 e, successivamente, a sviluppare la progettazione definitiva ed esecutiva" (Allegato n. 3); il Progetto Ferroviario di cui al Masterplan, sviluppato da RFI in progetto di fattibilità tecnica ed economica (di seguito "Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Progetto Ferroviario") è allegato al presente Accordo di Programma (Allegato n. 4);
- s)** con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 352 del 17 aprile 2018 è stata disposta la cancellazione del vincolo di tutela storico-artistica – vincolo delle facciate – ai sensi del D. Lgs. 42/2004, riguardante le pp. edd. 4518, 4519, 864 e 4833 e p.f. 2646/1 in P.T. 1910/II, C.C. Dodiciville, Comune di Bolzano, di proprietà di RFI, vincolo che era stato



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



apposto con precedente delibera della Giunta provinciale n. 1482 del 14 aprile 1997, mentre con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1318 del 28 novembre 2017 è stato stabilito il vincolo culturale ex D.Lgs. 42/2004 sugli edifici di cui alle pp. edd. 1051 e 1052 in P.T. 4312/II, C.C. Dodiciville, Comune di Bolzano (Allegato n. 11);

t) al di là di quanto indicato nella precedente premessa, la Provincia, in ragione delle sue competenze esclusive in materia, dà atto che non vi sono altri vincoli sulle aree interessate dal PUVaT;

u) la proposta di PRU è stata sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi e per gli effetti di cui alla L.P. 2/2007, nell'ambito della quale il Comitato VIA ha espresso parere positivo con prescrizioni, prot. n. 33165 p-bz, in data 18.01.2017 (Allegato n. 9);

v) con provvedimento prot. 0062467 del 10.08.2017, il Ministero della Difesa, Comando Trasporti e Materiali – Reparto Trasporti ha concesso il nulla osta a fini tecnici alla dismissione/smantellamento del Piano Caricatore Militare della Stazione di Bolzano;

w) poiché, al fine di velocizzare, ancorché in modo graduale, il conseguimento dei benefici in tema di mobilità intermodale perseguiti con lo sviluppo del PUVaT risulta necessario lo spostamento temporaneo dell'attuale stazione degli autobus e servizi annessi in altra sede, individuata in una superficie di ca. 6000 mq. di proprietà di RFI situata parallelamente alla via Renon, in data 3 luglio 2017, RFI e la Provincia hanno siglato una convenzione a tale fine che disciplina i reciproci obblighi ed impegni (Allegato n. 10) e successivamente stipulato l'atto di costituzione di diritto di superficie del 18.6.2018 rep. 24910 della Provincia.

VISTO CHE:

a) con l'art. 27, comma 2, del D.L. 201/2011, convertito con modificazioni dalla L. 214/2011, è stata disposta l'introduzione dell'art. 3-ter al D.L. 351/2001, convertito con modificazioni dalla L. 410/2001, contenente “*Disposizioni urgenti in materia di privatizzazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico e di sviluppo dei fondi comuni di investimento immobiliare*”. Tale norma disciplina la formazione di “*programmi unitari di valorizzazione territoriale*” volti al riutilizzo funzionale ed alla rigenerazione di immobili pubblici al fine di contribuire alla stabilizzazione finanziaria, nonché per promuovere iniziative volte allo sviluppo economico e alla coesione sociale. L'utilizzo di tale strumento anche da parte delle Società del Gruppo FSI è espressamente consentita dall'art. 1 del medesimo D.L. 351/2001;

b) alla luce di tutto quanto sopra esposto, pure secondo le valutazioni indipendenti dell'Advisor, il PUVaT appare strumento idoneo a soddisfare le necessità di valorizzazione immobiliare e di sviluppo urbano perseguite con il programma di riqualificazione dell'Areale nonché conforme alle applicabili disposizioni di legge, per cui ABZ e le Amministrazioni Locali si sono determinate all'utilizzo dello stesso; RFI, Trenitalia e FSSU hanno preso atto delle determinazioni e valutazioni a tal fine svolte dalle Amministrazioni Locali con il supporto dell'Advisor e di ABZ;

c) sempre sulla base delle autonome valutazioni svolte dalla Provincia non sussistono impedimenti all'applicabilità della medesima norma nella Provincia di Bolzano, ai sensi dell'art. 105 dello Statuto Speciale, in considerazione dell'assenza di una diversa o incompatibile normativa provinciale o regionale e alla luce della lettura che ne ha dato la Corte Costituzionale, nella sentenza n. 284 del 2012, secondo la quale “*non sembra dubbio che il nucleo della pur complessa disciplina (...) è rappresentato – come emerge dal relativo preambolo (nel quale, in sintesi, si addita il fine «di garantire la stabilità economico-finanziaria del Paese nell'attuale eccezionale situazione di crisi internazionale e nel rispetto del principio di equità, nonché di adottare misure dirette a favorire la crescita, lo sviluppo e la competitività») – dall'esigenza di introdurre meccanismi multisettoriali (misure in tema di sviluppo ed equità; in tema di rafforzamento del sistema finanziario nazionale ed internazionale; in tema di consolidamento dei conti pubblici, fra le quali quelle relative alle riduzioni di spesa, alla riduzione del debito pubblico, e, in particolare, alle dismissioni*



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



immobiliari, qui in discorso, nonché in tema di concorrenza e di sviluppo industriale ed infrastrutturale) evidentemente appartenenti al complesso dei provvedimenti riconducibili alla manovra finanziaria e, perciò, naturalmente attribuibili alla materia “coordinamento della finanza pubblica”, e che “l’oggetto – o, se si vuole, la materia – dell’intervento finisce, quindi, per non riguardare i singoli immobili degli enti coinvolti, ma piuttosto l’insieme del patrimonio immobiliare pubblico, individuato come entità a sé stante, e rispetto al quale – quindi – i criteri di gestione ottimale, sul piano economico-finanziario, non possono che essere, per ovvie ragioni, uniformi su tutto il territorio nazionale” (punti 4 e 5 del considerato in diritto);

d) il PUVaT così predisposto ed approvato con il presente Accordo di Programma, avente valenza di variante urbanistica, recepisce *in toto* ed approva la proposta di PRU, definendo le modalità e le condizioni con cui tale Programma dovrà essere attuato.

TENUTO CONTO CHE:

a) il PUVaT sopra richiamato interessa un’area di circa 477.300 m², risultante in prevalenza dalla dismissione dalle aree ferroviarie e dall’acquisizione di alcune aree sul lato Est, necessarie per permettere lo spostamento del tracciato ferroviario;

b) l’impianto urbanistico s’inserisce armonicamente nella morfologia urbana di Bolzano e reinterpreta e trasforma le diverse tipologie esistenti. La distribuzione funzionale tiene conto delle potenzialità di ogni nuova area, con una prevalenza di residenze nella zona dei Piani, un’area artigianale-abitativa a Est, e un Centro Polifunzionale (come di seguito definito), con terziario, servizi e cultura, a Sud. Le volumetrie di Progetto rispettano un indice territoriale complessivo di 2,63 m³/m². Il Progetto nasce dalla volontà di riposizionare verso Sud l’area ferroviaria conservando la vecchia stazione di Bolzano come *Landmark* della città e individuando in tal modo il baricentro simbolico del più complessivo programma di riqualificazione di questo importantissimo settore urbano;

c) la rigenerazione delle aree ferroviarie di Bolzano prevista dal PUVaT è sorretta dalla riqualificazione spaziale e funzionale delle superfici fondiari interessate, da attuarsi anche tramite interventi di sostituzione edilizia e di nuova edificazione, meglio individuata nelle tabelle riportate nell’Allegato n. 2, sia in relazione al nuovo piano del ferro di stazione e dell’area tecnica nord, direttamente collegata al fascio dispari, sia in relazione alla riallocazione delle funzioni ferroviarie nella consistenza immobiliare risultante dagli interventi, sia in relazione ai servizi ai viaggiatori e in relazione al sistema di accesso, anche in un’ottica comparativa con l’esistente;

d) il nuovo schema d’impianto ferroviario prevede sette binari passanti con un raggio di curvatura di 750 metri in corrispondenza delle banchine. La vecchia linea, che attualmente divide Via Rencio e Via Piani, del quartiere Centro-Piani-Rencio, si trasformerebbe in un elemento di congiunzione, una grande passeggiata pubblica per attività ricreative;

e) l’elemento centrale dell’intervento è il nuovo polo della mobilità, luogo dell’interscambio tra i diversi mezzi di trasporto, pubblico e privato, organizzato su due livelli. Il vecchio fabbricato viaggiatori diventerà il *foyer* attraverso il quale raggiungere il nuovo Centro Polifunzionale e le relative funzioni. Tramite l’ampia ed elegante scala attrezzata, si scenderà, guidati e protetti dalla grande copertura di polimeri, alla piazza ipogea, attorno alla quale si trovano funzioni pubbliche e private come la stazione dei bus, l’accesso alle banchine ferroviarie, alle piazzole per i taxi e ai servizi di *Kiss&Ride*, *Parke&Ride* e *Car Sharing*, spazi commerciali, gastronomia e servizi innovativi per l’utente. La nuova autostazione interrata, che integra il traffico regionale e quello urbano, sarà servita da due rampe di accesso carrabili, la prima su Via Garibaldi a sud e la seconda su Via dei Piani di Bolzano a nord;

f) nel rispetto delle previsioni del piano della mobilità (“PUM 2020”, come approvato con delibera del Consiglio Comunale di Bolzano n. 2 del 27.1.2010), i flussi principali del traffico verranno quindi concentrati nel lato sud-est dell’Areale, con il potenziamento del nodo di Ponte Campiglio. Davanti alla vecchia stazione, l’asse Via Garibaldi - Via Renon diventerà un *boulevard* alberato dove troveranno collocazione le nuove linee tranviarie (o metrobús). La chiusura



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



al traffico, parziale o totale, di questo tratto permetterà la pedonalizzazione di una vasta area che, partendo dal centro storico e passando attraverso la piazza ipogea, si estenderà anche a sud del tracciato ferroviario. La rete di piste ciclabili esistenti sarà ampliata e coadiuvata da diversi posteggi per le biciclette intorno al polo della mobilità e nel nuovo quartiere dei Piani. Il progetto prevede, inoltre, l'inserimento di una stazione per le biciclette multipiano affacciata sul nuovo *boulevard* di Via Garibaldi e posta in continuità con l'ala Sud occidentale del vecchio fabbricato viaggiatori;

g) il menzionato studio di fattibilità economico-finanziaria, approvato da ABZ il 18 dicembre 2013, ha preso in esame la configurazione base del *Masterplan*, che prevede un centro commerciale di superficie, da realizzarsi in fregio e in elevazione rispetto alla citata Piazza ipogea;

h) nel corso del processo di ideazione del Programma, la previsione relativa al suddetto centro commerciale, al fine di evitare duplicazioni e diseconomie, è stata abbandonata in coerenza con l'evoluzione di concomitanti iniziative urbanistiche ed edilizie, annunciate in localizzazioni limitrofe all'Areale Ferroviario ed attualmente in fase di realizzazione. Secondo valutazioni effettuate dalle Amministrazioni Locali, per il tramite dell'*Advisor*, e da ABZ la non realizzazione del centro commerciale di superficie non ne inficia il carattere di progetto di investimento in grado di autofinanziarsi.

CONSIDERATO CHE:

a) l'elevata funzionalità dei nuovi impianti e dei servizi ausiliari previsti dalla proposta di PRU nonché la destinazione di importanti superfici ad attività generatrici di reddito localizzate lungo le linee dei flussi dei viaggiatori costituiscono elementi di valore che, debitamente parametrati e valutati, corrispondono alle aspettative di bilancio perseguite con il Protocollo 2006 ben oltre ai meri profili urbanistici ed organizzativi;

b) come attestato dall'*Advisor* economico-finanziario (Allegato n. 8), risulta la sostenibilità economico-finanziaria del Programma, impostato sull'ipotesi di suddivisione in tre comparti funzionali, denominati "Macro Lotti Funzionali" (MLF);

c) il complesso di tutti i costi di intervento per la realizzazione ed esecuzione delle opere contemplate dal Progetto Ferroviario (come di seguito definito) e più in generale dal PUVaT, inclusi i costi relativi ad espropri, demolizioni, bonifiche, eventuali rimozioni di materiali inquinanti, preparazione delle aree, interferenze con sottoservizi esistenti, etc., restano interamente a carico di ABZ;

d) nel più ampio ed esteso interesse pubblico, la finalità generale delle Amministrazioni Locali è l'individuazione di un sistema di procedure, atti, risorse e certezze finanziarie che tenda a definire un modello innovativo di trasformazione urbana:

(i) sostenibile e di qualità per lo sviluppo di un ambiente urbano efficiente e rispondente alle esigenze di qualità di vita dei residenti e dei fruitori;

(ii) in grado di non incidere negativamente sul patrimonio pubblico né di gravare sulle risorse dei bilanci comunale e provinciale, se non limitatamente a quanto espressamente previsto dal presente Accordo;

e) tale processo innovativo, per le sue specificità, per l'assetto proprietario e per lo stesso valore dato alla forma consensuale nella trasformazione del territorio, viene connotato dalla convergenza tra le azioni di programmazione e proposizione delle Amministrazioni Locali e l'effettiva adesione ai contenuti da parte dei portatori di interessi e degli abitanti;

f) l'impegno pubblico è finalizzato al conseguimento di un concreto beneficio per la collettività, attraverso la



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



disponibilità di aree e compendi immobiliari pubblici che consentano un meccanismo di trasformazione dell'insediamento attuabile per comparti, privilegiando il progressivo consolidarsi dell'«effetto urbano» nelle aree oggetto di intervento;

g) tale obiettivo è perseguibile tramite un meccanismo progressivo di attuazione del Programma, relativo sia alle opere di cui al Progetto Ferroviario sia agli interventi di ristrutturazione urbanistica, utilizzando inizialmente le aree pubbliche libere e rese disponibili per l'attuazione dei primi comparti di intervento;

h) attraverso i successivi interventi di ristrutturazione urbanistica, verranno liberate le aree dalle vigenti utilizzazioni. Tali beni di proprietà saranno trasferiti ad ABZ, da parte dei proprietari aderenti al Programma, secondo le modalità di seguito previste, a fronte della cessione da parte di ABZ dei corrispettivi economici stabiliti attraverso le modalità di corresponsione precisate ai sensi e con le modalità esposte in narrativa;

i) la promozione di un'alta qualità nella trasformazione urbana sarà attuata attraverso l'incremento delle dotazioni e delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico, ponendo come invariante del processo sia il ridisegno degli spazi aperti, sia il rafforzamento quali-quantitativo dei servizi al quartiere – la cui rilevanza e necessità è già indicata nei vigenti strumenti di pianificazione - i quali costituiscono parte essenziale del Programma e sono la vera condizione di garanzia al processo di riqualificazione e trasformazione urbana;

j) il concorso di soggetti diversi e la configurazione del Programma, per quanto precedentemente espresso, in assenza di contributi finanziari pubblici, richiede una articolazione che prefiguri potenzialità di investimento e certezze di attuazione, esplicitando i termini di attuazione, l'insieme delle opere e i benefici derivanti dall'assetto generale. Resta in ogni caso stabilito fra le Parti che dalla realizzazione del Programma non dovranno risultare costi ed oneri a carico di RFI e delle altre Società del Gruppo FSI. Salvo quanto espressamente previsto nel presente Accordo non sono previsti ulteriori costi ed oneri neppure a carico di Provincia e Comune;

k) per tali motivazioni, in sede di valutazione della sostenibilità economico-finanziaria ed urbanistica del Programma, curata dalle Amministrazioni Locali e da ABZ per il tramite dell'*Advisor*, ai fini della realizzabilità complessiva del PUVaT, è emersa la necessità di fare ricorso ad una variante urbanistica che recepisca l'introduzione di funzioni e di superfici aggiuntive a quelle della sostituzione edilizia, quale strumento operativo funzionale al raggiungimento dei benefici attesi ed elencati per l'attuazione delle opere, attrezzature, infrastrutture e servizi pubblici a carico del Programma e per consentire la realizzazione di migliori forme insediative, a costi sostenibili dalla collettività e dagli abitanti;

l) gli aspetti progettuali di ridisegno del quartiere, ivi comprese le NTA degli interventi pubblici e privati, sono esplicitati dalla proposta di PRU e sono indirizzati nel complesso ad individuare le potenzialità delle dotazioni pubbliche e delle attività insediabili ammesse e compatibili, il mix urbano prevedibile, gli interventi sulla mobilità, il modello di attuazione formulato per il processo di ristrutturazione urbanistica, evidenziando, altresì, le diverse fasi possibili e gli esiti prevedibili, i criteri per la valorizzazione del patrimonio pubblico, nonché gli scenari di attuazione, avendone verificato la sostenibilità urbanistica attraverso una analisi comparata con la sostenibilità economico finanziaria del medesimo;

m) inoltre, sono state stimate in via presuntiva le risorse attivabili per gli interventi pubblici previsti, restando comunque non pregiudicata la possibilità che in sede di individuazione concorrenziale del Soggetto Privato Sviluppatore (come di seguito definito), che si occuperà dello sviluppo immobiliare, possa dallo stesso essere manifestata l'intenzione di conferire ulteriori contributi economici da destinare alla realizzazione di servizi pubblici;

n) il nuovo assetto del quartiere avverrà per fasi temporali differenziate, come modulate nel cronoprogramma formulato dal Soggetto Privato Sviluppatore e/o sue variazioni approvate dal Comitato di Vigilanza, ed attraverso la realizzazione di Macro Lotti Funzionali, oppure, su richiesta motivata delle Amministrazioni Locali o di RFI, di



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



porzioni di essi purché di dimensione e caratteristiche tali da qualificarsi come comparti unitari, ai sensi dell'articolo 8 delle NTA, e da non impattare negativamente sullo spedito avanzamento dell'intero programma realizzativo, in ogni evenienza in conformità a quanto stabilito agli articoli 7 e 8 delle NTA;

o) in particolare per quanto attiene alla realizzazione del Progetto Ferroviario è necessario che la scansione temporale delle opere per macrofasi o porzione di esse, rispetti comunque quanto previsto dal Progetto Ferroviario.

ACCERTATO CHE:

a) la pubblica utilità del Programma consiste nella inderogabile necessità di procedere alla urgente valorizzazione di immobili pubblici e riqualificazione urbana di un settore con gravi carenze di dotazioni e servizi pubblici, caratterizzato ora, in parte, da degrado funzionale e strutturale e interessato in previsione da importanti interventi infrastrutturali;

b) il Programma in questione, in conformità a quanto prescritto dall'articolo 3-ter del D.L. 351/2001, concreta un processo di valorizzazione unico degli immobili coinvolti, in coerenza con gli indirizzi di sviluppo territoriale provinciale e statale e con la programmazione economica, e potrà costituire nell'ambito del contesto economico e sociale, comunale e provinciale, elemento di stimolo ed attrazione di interventi di sviluppo sostenibile locale, nonché di incremento delle dotazioni di servizi pubblici locali e di quelle residenziali;

c) ai fini della realizzazione del Programma è indispensabile procedere coinvolgendo tutte le unità immobiliari afferenti ai comparti individuati. Pertanto le Amministrazioni Locali potranno fare ricorso, nel caso di una percentuale di adesione inferiore al 100%, alla procedura di acquisizione coatta nei confronti dei proprietari non aderenti al fine di perseguire le finalità di pubblica utilità delineate, eccezion fatta per le aree attualmente di proprietà di RFI e di Trenitalia;

d) le risorse attivabili dal Progetto e da destinare alla riqualificazione e alle dotazioni di opere e servizi pubblici, vista la quantificazione preliminare sviluppata dall'*Advisor*, consentono alle Amministrazioni Locali e ad ABZ di considerare positivo il bilancio complessivo del PUVaT rispetto agli obiettivi prefigurati;

e) la previsione di costo necessaria alla completa realizzazione degli Interventi Pubblici, secondo le previsioni del Programma, articolata per categorie di opere, ammonta a circa 150 milioni di euro, di cui 7 milioni di Euro quale contributo per la realizzazione del Nuovo Ponte Ferroviario sull'Isarco;

f) pertanto, in tale quadro, Provincia e Comune sono nelle condizioni di garantire l'interesse pubblico generale, attivando una modalità di ristrutturazione urbanistica e senza incidere negativamente sul patrimonio provinciale e comunale, né gravare sulle risorse del bilancio provinciale e comunale, fatto salvo quanto espressamente previsto nel presente Accordo;

g) all'interno del disegno generale di trasformazione sono previsti due interventi di somma utilità per la riqualificazione del settore urbano per la piena funzionalità del sistema trasportistico, vale a dire un grande parcheggio interrato (di seguito, il "Parcheggio") e la nuova stazione per le autocorriere (di seguito, il "Terminal Bus");

h) all'interno del PUVaT, è prevista anche la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, di altre opere pubbliche e opere di interesse pubblico di fondamentale importanza per lo sviluppo economico e la coesione sociale dell'area cittadina;

i) l'interesse pubblico generale, conseguito con il potenziamento della mobilità cittadina e provinciale tramite l'ammodernamento degli impianti ferroviari nonché attraverso l'acquisizione di maggiori dotazioni di aree e servizi pubblici – quantitativa (attraverso un più che significativo incremento percentuale rispetto all'attuale) e qualitativa (attraverso un incremento della viabilità e fruibilità del territorio interessato) – è da ritenersi perseguibile rispetto al



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



trasferimento previsto delle superfici edificabili al Soggetto Privato Sviluppatore (come di seguito definito) selezionato tramite la Procedura di gara di cui al successivo articolo 14;

j) in sede di partecipazione alla Procedura di gara, vi è la possibilità, da parte del Soggetto Privato Sviluppatore, di incrementare il prezzo base fissato dall'Ente banditore per la cessione delle azioni di ABZ.

VERIFICATO CHE:

- a) l'ambito di intervento denominato Areale Ferroviario è complessivamente costituito dalle superfici fondiarie e dai diritti di proprietà *pro quota*, nonché dalle porzioni immobiliari e relative pertinenze condominiali, riportati in Allegato n. 2, da trasferire, pure in via ablatoria, da parte dei proprietari e aventi titolo ad ABZ a fronte del rispetto dei reciproci impegni e pattuizioni fissate nel presente Accordo e nei richiamati atti;
- b) nell'area di intervento, come stabilito peraltro nelle NTA riportate in Allegato n. 2 e parte integrante del presente Accordo, sono previsti interventi di ristrutturazione urbanistica, ivi compresa la demolizione e la successiva ricostruzione edilizia e la sistemazione dello spazio aperto pubblico. Tali ricostruzioni saranno subordinate all'attivazione di successivi comparti di intervento, al fine di garantire l'organicità fra le diverse funzioni ammesse dalla proposta di PRU e procedere alla progettazione unitaria e coordinata delle quantità edificabili previste;
- c) il dimensionamento degli *standard* di legge è stato sviluppato dalla proposta di PRU in coerenza con gli indirizzi del *Masterplan* ed è dettagliatamente riportato nelle relative NTA, parte integrante del presente Accordo;
- d) per l'attuazione del programma di interventi previsto dal PUVaT è necessario procedere alla variante urbanistica delle aree racchiuse nel perimetro della proposta di PRU, procedendo alla variante di PUC vigente, secondo quanto riportato in Allegato n. 2.
- e) le aree interessate dal PUVaT non risultano gravate da usi civici, come risulta dagli estratti del competente servizio del Libro Fondiario e del Catasto territorialmente competente di Bolzano, acclusi *sub* Allegato n. 12;
- f) in considerazione della peculiarità e complessità del Programma, che richiede un'azione coordinata di più soggetti, tenuto conto dell'interesse pubblico del Programma così come precedentemente rappresentato e della necessità di pervenire in tempi brevi alla riqualificazione funzionale ed urbanistica dell'ambito denominato Areale Ferroviario, nonché della necessità di apportare la predetta variante urbanistica per l'attuazione del Programma, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3-ter, comma 6, del D.L. 351/2001, il Presidente della Provincia ha ritenuto di promuovere la sottoscrizione di un Accordo di Programma ai sensi dell'articolo 34 del D. Lgs. 267/2000;

DATO ATTO CHE:

- a) in data 3 luglio 2019 si è adunata la Conferenza dei servizi al fine di concordare e sottoscrivere l'Accordo di Programma ai sensi degli articoli 3-ter del D.L. n. 351/2001 e 34 del D.Lgs. n. 267/2000, finalizzato ad approvare il PUVaT relativo all'Areale di Bolzano e, conseguentemente, a disciplinare gli impegni che le Parti intervenute assumono ai fini dell'attuazione del programma di riorganizzazione e riqualificazione delle aree di cui al Protocollo 2006, come esplicitati e determinati negli articoli successivi, nelle premesse e negli allegati del presente atto, che ne formano comunque parte integrante e sostanziale;
- b) alla Conferenza, convocata e presieduta dal dott. Arno Kompatscher nella sua qualità di Presidente e legale rappresentante *pro tempore* della Provincia, sono intervenuti, muniti dei poteri decisori e legittimati dall'Organo competente ad esprimere in modo vincolante la volontà dell'ente rappresentato, e della facoltà di imputare gli effetti



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



giuridici degli atti prodotti e compiuti al rispettivo ente di appartenenza:

- per il Comune di Bolzano, il Sindaco, Dott. Renzo Caramaschi;
- per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., l'Amministratore Delegato Ing. Maurizio Gentile;
- per Trenitalia S.p.A, il responsabile della UO DPR Bolzano della Divisione Passeggeri Regionale, Dott. Roger Hopfinger;
- per FS Sistemi Urbani S.r.l., l'Amministratore Delegato Ing. Umberto Lebruto;
- per Areale Bolzano - ABZ S.p.A., il Vicepresidente, Avv. Silvana Giancane;

PER TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO E CONSIDERATO

- la Provincia Autonoma di Bolzano, rappresentata da Arno Kompatscher, in qualità di Presidente;
- il Comune di Bolzano, rappresentato da Renzo Caramaschi, in qualità di Sindaco;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, rappresentata da Maurizio Gentile, in qualità di amministratore delegato;
- Trenitalia S.p.A., rappresentata da Roger Hopfinger, in qualità di delegato dall'amministratore delegato;
- FS Sistemi Urbani S.r.l., rappresentata da Umberto Lebruto, in qualità di amministratore delegato;
- Areale Bolzano – ABZ S.p.A., rappresentata da Silvana Giancane in qualità di Vicepresidente del consiglio d'amministrazione;

CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE:

TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Premesse ed allegati

1. Ai sensi dell'art. 34, commi 4 e 5, del D. Lgs. 267/2000 e dell'art. 3-ter del D. L. 351/2001 è condiviso all'unanimità dai firmatari il contenuto del presente Accordo di Programma, le cui premesse ed allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del medesimo.
2. Sono allegati al presente Accordo:
 - Delibera di Giunta Provinciale n. 399 del 28.05.2019 concernente la convocazione l'indizione della conferenza di servizi (Allegato n. 1);



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



- Proposta di PRU (Allegato n. 2);
- Accordo per lo sviluppo della progettazione del “Progetto Ferroviario” firmato tra ABZ e RFI il 21 dicembre 2016 (Allegato n. 3);
- Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Progetto Ferroviario (Allegato n. 4);
- Porzioni fondiari di Areale di proprietà di RFI, non strumentali all’esercizio ferroviario, (Allegato n. 5);
- Porzioni fondiari di Areale di proprietà di RFI, strumentali all’esercizio ferroviario, (Allegato n. 6);
- Bozza di schema di Contratto di Permuta RFI – ABZ soggetto ad affinamenti (Allegato n. 7);
- Documento di conferma dell’equilibrio economico-finanziario (Allegato n. 8);
- Parere VAS rilasciato dal Comitato VIA prot. 33165 p-bz del 18.01.2017 (Allegato n. 9);
- Convenzione tra RFI e Provincia relativa al Terminal Bus provvisorio siglata in data 21.07.2017 (allegato n. 10);
- Delibere di Giunta Provinciale inerenti ai vincoli previsti dal “Codice dei beni culturali e del paesaggio” - D. Lgs. n. 42/2004 e dalla L.P. n. 26 del 12/06/1975 sui beni immobili oggetto del PUVaT (Allegato n. 11);
- estratti del Libro Fondiario e del Catasto di Bolzano (Allegato n. 12);
- Individuazione dei Macro Lotti Funzionali (Allegato n. 13);
- Rappresentazione grafica della nuova strada d’accesso alla sede masale sul fondo del Sig. Pfeifer Johannes (Allegato n. 14);
- Elaborato grafico relativo al diritto di opzione a favore del Comune di cui all’art. 12, comma 4, dell’Accordo (Allegato n. 15);
- Elenco dei requisiti tecnico-professionali per la realizzazione del Progetto Ferroviario (Allegato n. 16).

Articolo 2

Definizioni

1. Salvo che sia diversamente disposto nel presente Accordo ovvero negli Allegati, i termini di seguito riportati avranno il seguente significato:

Accordo o Accordo di Programma: indica il presente Accordo di Programma.

Accordo per lo sviluppo del Progetto Ferroviario: ha il significato di cui alla premessa s).

Advisor: ha il significato di cui alla premessa q).

ABZ: indica la società Areale di Bolzano – ABZ S.p.A.

Amministrazioni Locali: indica congiuntamente Comune e Provincia.

Areale Ferroviario di Bolzano o Areale Ferroviario o Areale: indica l’area interessata dal Programma, di estensione pari a circa



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



477.300 m², identificata negli elaborati grafici di cui all'Allegato n. 2.

Centro culturale dei Linguaggi Contemporanei: indica l'opera di urbanizzazione secondaria, rientrante tra le Opere di urbanizzazione, nel comparto G2 come identificata dalla proposta di PRU e con le modalità espressamente approvate da Comune e Provincia con il Soggetto Privato Sviluppatore.

Collegio di Vigilanza o Collegio: ha il significato di cui all'articolo 27.

Comune: indica il Comune di Bolzano.

Contratto di Permuta: indica il contratto, nel testo sostanzialmente conforme allo schema Allegato n. 7, da stipularsi tra RFI e ABZ, disciplinante la permuta dei beni esistenti (ovverosia le aree RFI individuate negli Allegati nn. 5 e 6) con un bene futuro (ovverosia la Nuova Stazione Ferroviaria).

Convenzione di Attuazione del Programma: indica la convenzione stipulata tra ABZ, da un lato, e Comune e Provincia, dall'altro, contenente i reciproci obblighi e diritti ai fini dell'attuazione del Programma.

Dichiarazione di Ricevibilità: indica la dichiarazione con la quale RFI attesterà la ricevibilità della Nuova Stazione Ferroviaria, e quindi di tutti i beni ricompresi nel Progetto Ferroviario di cui all'articolo 19 del presente Accordo, secondo quanto meglio specificato nel contratto di permuta.

FSSU: indica la società FS Sistemi Urbani s.r.l.;

Macro Lotti Funzionali o MLF: ha il significato di cui al considerato b); i MLF sono esattamente individuati nell'Allegato n. 13.

Market Test e Road Show: hanno il significato di cui all'art. 7;

Masterplan: ha il significato di cui alle premesse g) e h).

Nuova Stazione Ferroviaria: indica il complesso degli immobili e delle opere che dovranno essere realizzati da parte di ABZ all'interno dell'Areale secondo quanto previsto dal Progetto Ferroviario.

Opere di Urbanizzazione: indica tutte le opere pubbliche classificabili come opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste nella proposta di PRU, compresi i servizi pubblici di quartiere, nonché nelle NTA di cui all'Allegato n. 2, per quanto rientranti nelle definizioni di cui al D.P.R. 380/2001;

Opera pubblica finanziata: indica il Terminal Bus, secondo l'articolo 17;

Opere pubbliche: indica tutte le opere pubbliche incluse nel Programma (ad esempio l'impianto sportivo – Piscina e il Centro culturale dei Linguaggi Contemporanei), qualora non rientranti tra le Opere di Urbanizzazione;

Opere d'interesse pubblico: indica il parcheggio di cui al successivo art. 18 e le residenze per anziani;

Parti: indica tutti i soggetti sottoscrittori del presente Accordo;

Procedura di gara: ha il significato di cui all'articolo 14;

Progetto: indica il progetto di riqualificazione dell'Areale Ferroviario come definito nel Protocollo 2006;

Progetto Ferroviario: indica il progetto concernente le opere ferroviarie di cui all'Accordo per lo sviluppo del Progetto Ferroviario, sviluppato come previsto nell'accordo medesimo e che sarà realizzato dal Soggetto Privato Sviluppatore;

Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Progetto Ferroviario: il Progetto Ferroviario di cui al Masterplan sviluppato in



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



progetto di fattibilità tecnica ed economica allegato al presente Accordo di Programma (Allegato n. 4).

Programma o PUVaT: indica il Programma Unitario di Valorizzazione Territoriale relativo all'Areale Ferroviario di Bolzano approvato con il presente Accordo;

Provincia: indica la Provincia Autonoma di Bolzano;

Protocollo 2006: indica il Protocollo di cui alla premessa b);

PRU: indica il Piano di Riqualificazione Urbanistica, quale elaborato tecnico-urbanistico relativo al Programma, in variante al Piano Urbanistico Comunale, comprensivo delle Norme Tecniche di Attuazione (Allegato n. 2);

RFI: indica la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Società del Gruppo FSI: indica tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.;

Soggetto Attuatore: indica ABZ;

Soggetto Privato Sviluppatore: indica il soggetto cui verrà trasferito l'intero capitale sociale di ABZ, in possesso dei necessari requisiti predeterminati;

Soggetto Promotore: ha il significato di cui all'art. 5;

Trenitalia: indica la società Trenitalia S.p.A.;

Articolo 3

Finalità e obiettivi dell'Accordo

1. Il presente Accordo è finalizzato ad approvare il PUVaT relativo all'Areale Ferroviario di Bolzano e, conseguentemente, a disciplinare gli impegni che i soggetti sottoscrittori, ciascuno per quanto di propria competenza, assumono ai fini della realizzazione e gestione del Programma.
2. Il presente Accordo ha per oggetto lo sviluppo del Programma, da attuarsi con risorse finanziarie generate dalla trasformazione urbanistica sia delle aree ferroviarie dismesse e dismettibili sia di altre aree limitrofe e comprese nell'ambito di intervento, ed in particolare:
 - a) le intese generali e specifiche tra i firmatari del presente Accordo;
 - b) gli assetti funzionali dell'ambito del Progetto Ferroviario con identificazione delle quantità e delle destinazioni d'uso delle nuove superfici edificabili;
 - c) l'assetto territoriale e le condizioni di integrazione funzionale con i sistemi di trasporto pubblico e privato dell'area urbana centrale e del territorio provinciale ed extra provinciale;
 - d) l'assetto urbanistico ed infrastrutturale dell'intorno;
 - e) il recupero e la riqualificazione delle aree ferroviarie con identificazione delle quantità e delle destinazioni d'uso e delle nuove superfici edificabili;
 - f) la sostenibilità territoriale, ambientale e di mobilità delle diverse scelte, anche con riferimento alle fasi di cantierizzazione;



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



g) l'ottimizzazione degli interventi urbanistici ed infrastrutturali nelle aree di intervento.

3. Gli obiettivi e le finalità generali del presente Accordo sono individuati, in coerenza con gli indirizzi posti dai programmi e dagli strumenti di pianificazione comunali e provinciali:

a) nel perseguire gli obiettivi generali della perequazione territoriale, garantendo il reperimento, con la realizzazione dei nuovi insediamenti, di risorse finalizzate ad interventi ed opere di valenza pubblica e di rilevanza anche sovracomunale;

b) nell'incentivazione dell'insediamento sinergico di più funzioni attrattive;

c) nella valorizzazione, in maniera appropriata ed adeguata al suo rango, delle funzioni presenti nel complesso del nuovo sistema ferroviario di Bolzano, come definito nell'Accordo per lo sviluppo del Progetto Ferroviario;

d) nella individuazione di condizioni ottimali di compatibilità, integrazione e sinergia con le funzioni del contesto circostante e di quello più esteso;

e) nel miglioramento, esteso alle varie modalità, dell'accessibilità, anche attraverso un'efficace interconnessione tra i diversi servizi ferroviari e l'interscambio modale tra questi e gli altri sistemi di trasporto previsti dai programmi e dagli strumenti di pianificazione comunali e provinciali.

4. Inoltre, costituiscono ulteriori obiettivi del presente Accordo:

a) assicurare efficaci connessioni, in particolare pedonali e ciclabili, tra le parti di città poste sui due lati dell'asta ferroviaria;

b) garantire, durante la progressiva realizzazione degli interventi:

(i) la piena funzionalità dei servizi ferroviari e delle attività di stazione ad essi correlati;

(ii) la massima attenuazione possibile dell'impatto ambientale e sociale, tenendo conto delle specificità delle diverse fasi realizzative;

(iii) la scelta di soluzioni esecutive che minimizzino la possibile conflittualità degli assetti e delle attività di cantiere con i sistemi viari e con le relazioni di traffico esterne che gravitano sul nodo o interferiscono con esso.

5. In particolare, le Parti si danno atto che l'attuazione dell'intervento e delle relative fasi, nonché il pieno sfruttamento delle potenzialità inerenti al Programma richiedono l'azione coordinata ed integrata, nell'ambito delle rispettive competenze, di ciascuna di esse, e pertanto, s'impegnano a porre in essere quanto previsto nel presente Accordo, nel rispetto dei principi di cooperazione istituzionale e di co-pianificazione con lo stesso perseguiti.

6. Le Parti, inoltre, dichiarano la piena disponibilità a ricercare e ad adottare, ove possibile, tutte le misure, anche non previste dal presente Accordo, che si rendano comunque necessarie ai fini dell'implementazione del Programma, fermo restando che la realizzazione del Programma stesso non dovrà comportare costi/oneri per le Società del Gruppo FSI. La realizzazione del Programma non dovrà comportare costi/oneri neppure a carico di Provincia e Comune, salvo quanto espressamente previsto nel presente Accordo.

7. Le Parti si danno atto, infine, che la variante urbanistica disposta con il presente Accordo al fine di conseguire gli obiettivi e le finalità descritte nei commi precedenti resta, a termini del successivo articolo 26, condizionata al buon esito della Procedura di gara prevista negli articoli 14 e seguenti e, segnatamente, alla firma del contratto di cessione delle azioni e della Convenzione di Attuazione del Programma.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



8. Gli interventi realizzativi, ad eccezione di quelli relativi al Progetto Ferroviario, saranno compiutamente definiti, sulla base delle proposte tecnico-progettuali e delle quantificazioni economiche presentate in sede di gara, nella Convenzione di Attuazione del Programma, che disciplinerà altresì gli eventuali obblighi finanziari di Comune e Provincia; sino alla progettazione definitiva di tali opere da parte del Soggetto Privato Sviluppatore ed alla definitiva determinazione degli oneri di urbanizzazione e dei contributi dovuti per le concessioni edilizie, sugli enti predetti non grava alcun obbligo di evidenziazione contabile, atteso che gli impegni finanziari dovranno avvenire in modo che siano definite con precisione, sulla base delle soluzioni tecnico-progettuali, le quantificazioni dei mezzi finanziari da stanziare nel bilancio di previsione dell'anno di realizzazione delle opere medesime.

Articolo 4

Descrizione del Programma

1. Come meglio illustrato negli elaborati grafici e tecnici allegati, il PUVaT approvato con il presente Accordo consente la riqualificazione dell'intero ambito dell'Areale Ferroviario di Bolzano.

2. La complessità insediativa ricercata nell'area ha richiesto la suddivisione in comparti polifunzionali, all'interno di ciascuno dei quali sia possibile individuare una destinazione prevalente, come specificamente dettagliato nelle NTA di cui all'Allegato n. 2.

3. In sintesi, come meglio illustrato nella documentazione tecnico-urbanistica allegata, i comparti sono individuati come segue:

(A): comparti polifunzionali a servizio della mobilità e di interscambio, di cui il Centro Polifunzionale (comparto A1), un'area *Mo-Bike* (comparto A2) ed un'area *kiss and ride* (comparto A3);

(B): comparti per la ricettività turistica;

(C): comparti a prevalente destinazione residenziale e servizi annessi;

(D): comparti per terziario avanzato, inclusa la realizzazione della Piscina (comparto D1);

(E): comparti per *atelier* (intesi quali attività di tipo artigianale leggero, professionali ed artistiche, pienamente compatibili con la residenza, non solo di servizio) e residenza integrata;

(F): comparti produttivi e artigianali;

(G): comparti per dotazioni e servizi pubblici alla città, inclusi abitazioni e servizi per anziani ed il capolinea della nuova linea tranviaria (nel comparto G1), il Centro culturale dei Linguaggi Contemporanei (nel comparto G2), verde pubblico, parchi, aree attrezzate e di gioco (nei comparti G3 e G4);

(H): aree ferroviarie;

(I): aree di verde agricolo.

4. Il Progetto Ferroviario prevede lo spostamento del tracciato più a sud rispetto all'attuale configurazione, mantenendo tuttavia fissi i punti di riconnessione alla linea storica (ovvero ponte Isarco a Sud e il tratto lungo il fiume Isarco a nord), come meglio descritto negli elaborati progettuali di cui all'Allegato n. 4. Il Progetto Ferroviario prevede in particolare, tra l'altro:

a) il rifacimento della stazione ferroviaria, con la riduzione dei binari da 24 a 7 e completi di itinerari di accesso,



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



banchine e marciapiedi;

- b) la realizzazione del centro direzionale RFI composto da un fabbricato con uffici per il personale ferroviario e per gli impianti;
- c) la realizzazione dell'Area Tecnica Nord (ATNRFI).

Articolo 5

Soggetto Promotore

1. Le funzioni di “Soggetto Promotore” del presente Accordo sono svolte dal Presidente della Provincia ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 3-ter del D. L. 351/2001.

Articolo 6

Attuazione dell'Accordo

1. Il Soggetto Promotore prende atto degli impegni assunti tra le Parti con il presente Accordo e, a sua volta, si dichiara impegnato ad attivarsi, con il concorso delle Parti stesse, per mettere in atto le iniziative necessarie ed opportune per consentire la compiuta esecuzione del Programma, con particolare riguardo alla copertura delle garanzie, anche finanziarie, che potranno essere richieste, e agli atti negoziali, attuativi o complementari, che potranno rendersi necessari, anche ad integrazione di quelli già sottoscritti e richiamati nel presente Accordo.

Articolo 7

Road Show e Market Test

1. Entro 30 giorni dalla firma del presente Accordo, sarà effettuato un *Road Show* ed un *Market Test*, a cura e spese di ABZ e secondo modalità concordate con l'*Advisor*, per illustrare, approfondire e verificare con gli operatori economici l'appetibilità del Programma nel mercato.
2. A tal fine, l'*Advisor* preparerà un documento di presentazione del Programma agli operatori economici ed al pubblico, contenente le principali informazioni necessarie alla valutazione dello stesso.
3. Il predetto documento sarà presentato pubblicamente in un incontro organizzato dal Soggetto Promotore, del quale sarà data ampia pubblicità almeno 15 giorni prima anche sul sito di ABZ e delle Amministrazioni Locali, a seguito del quale gli operatori economici potenzialmente interessati a partecipare alla Procedura di gara di cui al successivo articolo 14 potranno singolarmente interloquire con l'*Advisor* per avere chiarimenti e presentare osservazioni.
4. A conclusione del *Market Test*, sarà valutata dalle Parti l'opportunità di adeguare le prescrizioni della Procedura di gara e della Convenzione di Attuazione del Programma alle risultanze del confronto avuto con gli operatori economici conformemente ai principi ispiratori ed alla struttura generale del Programma stesso e comunque esclusa ogni possibilità di modificare il Progetto Ferroviario, a meno che RFI non presti il proprio consenso a tale fine.
5. Le eventuali intese tra le Parti in merito agli adeguamenti di cui sopra dovranno risultare da accordo scritto, previo consenso unanime dei soggetti sottoscrittori del presente Accordo da esprimere secondo i rispettivi ordinamenti.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



TITOLO III – MODALITA' DI REALIZZAZIONE DEL PROGRAMMA

Articolo 8

Principi generali

1. Nella salvaguardia del generale interesse pubblico e nell'esercizio dell'istituto assegnato di conformazione e trasformazione del territorio, è tra le priorità della Provincia e del Comune riqualificare l'ambito e rivitalizzarne la struttura sociale ed economica, preservandone l'identità e l'integrazione con la Città storica.
2. A tal fine, il Soggetto Promotore ha promosso il presente Accordo, ispirato dai principi di cooperazione istituzionale e di co-pianificazione, allo scopo di perseguire il coordinamento, l'armonizzazione, la coerenza e la riduzione dei tempi delle procedure di pianificazione del territorio, anche ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 3-ter del D. L. 351/2001.
3. Il processo di trasformazione qualitativa dell'ambito *de quo*, anche alla luce degli obiettivi fissati dagli atti di pianificazione già adottati e/o approvati, è finalizzato, attraverso la definizione di una nuova organizzazione morfologica e di un diverso e più adeguato *mix* funzionale, a cogliere l'opportunità rappresentata dai programmi di potenziamento del nodo ferroviario al fine di riequilibrare il settore urbano incrementando quantitativamente e qualitativamente la dotazione dei servizi.
4. In tale contesto il complesso delle aree funzionali dismesse e/o dismettibili, ovvero le aree localizzate nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, costituiscono una significativa opportunità di riqualificazione della città e rivestono valenze economiche non sostituibili in una congiuntura di forte razionalizzazione della spesa pubblica, in specie a livello locale.
5. Le risorse ricavabili dalla valorizzazione delle aree inserite nel PUVaT saranno finalizzate alla realizzazione degli interventi pubblici previsti dal medesimo Programma. La cessione delle aree risulta strumentale alla realizzazione di un programma di interventi pubblici capaci di dare risposte, sulla base delle indicazioni delle Amministrazioni Locali, in termini di servizi ai nuovi abitanti da insediare, ai residenti delle zone circostanti e agli utilizzatori della città.
6. Ai fini dell'attuazione del Programma sono state verificate, per il tramite dell'*Advisor*, le condizioni alle quali gli investimenti previsti possano essere finanziabili a condizioni di mercato, tenendo conto delle potenzialità di attrazione dell'iniziativa privata, anche mediante soluzioni innovative di finanziamento in relazione alla complessità e flessibilità progettuale e temporale ritenuta indispensabile per iniziative complesse che necessitano di azioni, interventi, opere di diversa natura ed il Programma è risultato appetibile per il mercato privato, con previsione di una marginalità allineata a quella media di mercato.
7. In conformità ai principi ispiratori del Programma, rimarranno a carico del Soggetto Attuatore tutti i costi di realizzazione del Progetto ed i relativi rischi di mancato recupero degli investimenti. Eventuali extra-costi rispetto ai progetti approvati potranno essere richiesti esclusivamente in relazione alla realizzazione del Progetto Ferroviario e delle altre opere pubbliche eventualmente finanziate o cofinanziate dalle Amministrazioni Locali nei soli casi espressamente previsti dalla Convenzione di Attuazione del Programma e dal Contratto di Permuta.

Articolo 9

Soggetto Attuatore

1. Il Soggetto Attuatore del Programma è individuato in ABZ.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



2. Al fine di attuare l'obiettivo di realizzazione del Programma, il Comune e la Provincia procederanno alla privatizzazione della medesima società, cioè alla cessione del 100% del capitale sociale di ABZ, in conformità al presente Accordo.

3. Il Soggetto Privato Sviluppatore sarà individuato mediante la Procedura di gara di cui al successivo articolo 14.

TITOLO IV – OBBLIGHI DELLE PARTI

Articolo 10

Obblighi del Comune

1. Il Comune prende atto degli impegni assunti tra le Parti con il presente Accordo e, a sua volta, si impegna ad attivarsi per:

a) stipulare con ABZ e con la Provincia la Convenzione di Attuazione del Programma all'esito della Procedura di gara di cui al successivo articolo 14 contestualmente alla stipula del contratto di cessione delle azioni di ABZ al Soggetto Privato Sviluppatore;

b) porre in essere nel più breve tempo possibile tutte le procedure interne eventualmente necessarie a consentire la cessione delle proprie azioni detenute in ABZ nonché tutte le altre azioni necessarie all'indizione e svolgimento della Procedura di gara di cui al successivo articolo 14;

c) trasferire, a titolo oneroso, ad ABZ prima della pubblicazione della gara di cui all'articolo 14 tutte le aree attualmente occupate dai Mercati Generali entro il comparto H2, in modo da consentire lo sviluppo del Programma;

d) rilasciare tutte le concessioni, autorizzazioni o titoli abilitativi di sua competenza;

e) programmare la localizzazione dei servizi sociali, culturali e sanitari in maniera consona alle finalità del Programma;

f) acquisire da ABZ le aree costituenti il comparto G2, mediante permuta con le aree costituenti il comparto H2, salvo conguaglio, in conformità a quanto previsto dal successivo articolo 23, e adeguare la propria programmazione finanziaria alle incombenze connesse alla permuta stessa, atteso che gli obblighi di evidenziazione contabile non possono scattare prima che il comparto in questione (G2) sia stato acquisito da ABZ sulla base di concrete quantificazioni effettuate dal competente servizio d'estimo provinciale e dovranno essere disciplinati nel bilancio di previsione dell'anno di concretizzazione della permuta stessa.

2. Il Comune si impegna a riconoscere la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria da parte di ABZ quale esecuzione di opere di urbanizzazione a scomputo del complessivo contributo di costruzione (oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, ed eventualmente contributo al costo di costruzione, nei limiti e termini in cui ciò sia consentito dalla legge) dovuto, ai sensi dell'articolo 16 del D.P.R. 380/2001 e degli articoli 73 e 75 della L. P. 13/1997 e ss.mm.ii., da parte di ABZ o dei suoi aventi causa, per la realizzazione di tutti gli interventi edilizi ed infrastrutturali previsti dal Programma ed assentiti dal presente Accordo, nei limiti del valore delle opere di urbanizzazione realizzate.

3. Il Comune si impegna sin da ora a ricevere in consegna da ABZ gli interventi eseguiti. La consegna dovrà risultare da apposito verbale sottoscritto in contraddittorio tra le parti e, comunque, a seguito dell'effettuazione di regolare collaudo da svolgere in corso d'opera. I termini per la garanzia di buona esecuzione dell'opera decorreranno dalla data



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



della consegna.

4. Resta inteso che dopo la consegna da parte di ABZ l'onere di manutenzione degli interventi in parola sarà interamente a carico del Comune, fatte salve le eccezioni esplicitamente concordate in appositi atti di intesa tra le parti.
5. Il Comune si impegna inoltre ad esentare ABZ o suoi aventi causa dal pagamento del canone di occupazione del suolo pubblico per l'esecuzione degli interventi di cui al presente Accordo, nei limiti e nei termini in cui ciò sia consentito dalla legge.
6. Secondo la comunicazione pervenuta ad ABZ, la Questura e la Sezione Polizia Stradale di Bolzano si sono accordate per trasferire la propria sede nel comparto D2 a tal fine, l'Agenzia del Demanio potrà cedere in permuta ad ABZ varie aree, tra cui principalmente quella su cui attualmente insiste la sede della Questura, alla quale, allo scopo, viene riconosciuta una destinazione urbanistica residenziale, in conformità alla norma urbanistica vigente alla data di approvazione della variante urbanistica da parte del Comune.
7. Nell'ambito del Programma, la società Gramm S.p.A. dovrà essere espropriata di parte dell'area di cui alla p. ed. 2626 C.C. Dodiciville, su cui insistono i suoi uffici, previo frazionamento a cura e spese del Soggetto Attuatore. Correlativamente, il Comune cederà a titolo oneroso alla medesima società una parte della p. f. 413/6 C.C. Dodiciville, su cui attualmente insiste un parcheggio, con impegno del Comune a concedere alla Gramm S.p.A. le concessioni edilizie necessarie alla costruzione dei nuovi uffici.
8. Nell'ipotesi di esercizio dell'opzione di cui al successivo articolo 12, comma 4, il Comune si impegna a comunicare la propria intenzione di esercitare l'opzione entro il termine previsto nel medesimo articolo nonché, successivamente, a stipulare il conseguente atto di compravendita entro 60 giorni dall'esercizio dell'opzione. L'intero corrispettivo dovuto al Soggetto Attuatore dovrà essere pagato in un'unica soluzione alla firma del contratto di compravendita.

Articolo 11

Obblighi della Provincia

1. La Provincia, preso atto degli impegni assunti e sottoscritti con il presente Accordo, s'impegna ad assecondare i programmi ad esso sottesi, in particolare in materia di sistemi di mobilità, attraverso attività di coordinamento con gli enti e le società provinciali e comunali, o, comunque funzionalmente dipendenti, anche ai fini della risoluzione di eventuali interferenze, attivando, ove necessario, ogni iniziativa e misura sollecitatoria e di indirizzo, nell'ambito degli strumenti giuridici disponibili e nel rispetto delle previsioni contenute nei cronoprogrammi predisposti per l'implementazione del Programma.
2. La Provincia, in relazione agli interventi previsti nel presente Accordo a carico di ABZ, in qualità di autorità espropriante, provvede a tutte le eventuali procedure in materia espropriativa ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1, comma 2, della L. P. 10/1991 e ss.mm.ii.
3. La Provincia si impegna, inoltre, a porre in essere nel più breve tempo possibile tutte le procedure interne eventualmente necessarie a consentire la cessione delle proprie azioni detenute in ABZ nonché tutte le altre azioni necessarie all'indizione e svolgimento della Procedura di gara di cui al successivo articolo 14.
4. La Provincia, al fine di consentire la realizzazione del Programma, si impegna a rispettare le obbligazioni poste a suo carico nell'articolo 4 della Convenzione tra RFI e Provincia relativa al Terminal Bus provvisorio di cui all'Allegato n. 10.
5. In via ulteriore, onde consentire l'attuazione del Programma, si impegna a stipulare con ABZ ed il Comune la



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Convenzione di Attuazione del Programma all'esito della Procedura di gara di cui al successivo art. 14 contestualmente alla stipula del contratto di cessione delle azioni di ABZ al Soggetto Privato Sviluppatore.

6. Una volta completata l'attuazione del Programma, la Provincia si impegna a trasferire la stazione delle autocorriere negli spazi destinati al nuovo Terminal Bus nell'ambito dell'Areale e ad adempiere alle proprie obbligazioni rispetto al finanziamento della medesima opera come definita dall'articolo 17.

7. La Provincia si impegna, compatibilmente con le risorse finanziarie assegnate alle pertinenti missioni dei bilanci provinciali e nel rispetto delle applicabili disposizioni di legge pur tenuto conto delle procedure ed adempimenti previsti dall'Accordo di attuazione del Programma, ad acquistare, direttamente o per il tramite di IPES (Istituto per l'edilizia sociale della Provincia Autonoma di Bolzano) e di altro ente strumentale, una percentuale non superiore al 30% del volume dell'edilizia residenziale realizzato in base alla programmazione presentata in sede di gara per i comparti E1, E2, C5, C6 e C7, secondo criteri qualitativi e dimensionali definiti nella Convenzione di Attuazione del Programma, per destinarlo alla soddisfazione del sempre crescente fabbisogno di alloggi di edilizia sociale e di alloggi a canone moderato, previo adeguamento della programmazione economico-finanziaria propria o dell'ente strumentale all'uopo utilizzato ai conseguenti impegni finanziari, da eventualmente ripartirsi su più annualità, ed iscrizione dei mezzi finanziari occorrenti nei bilanci di previsione dell'anno di realizzazione degli alloggi stessi.

8. La Provincia, dato atto che la Regione Trentino Alto Adige ha in corso trattative per rilasciare i propri beni immobiliari in Bolzano, via Duca D'Aosta, in uso all'Amministrazione della Giustizia, che già occupa i fabbricati adiacenti, favorirà l'acquisto, da parte della Regione stessa, di 1.600 mq. del Centro Direzionale, sito nel comparto D1, prossimo agli uffici provinciali, per lo svolgimento delle proprie attività istituzionali. La compravendita sarà effettuata al prezzo di mercato accertato al momento della cessione.

Articolo 12

Obblighi di ABZ

1. ABZ si impegna ed obbliga:

- a) ad adempiere a tutte le proprie obbligazioni di Soggetto Attuatore risultanti dal presente Accordo, dal Contratto di Permuta e dalla Convenzione di Attuazione del Programma che saranno stipulati in attuazione del presente Accordo;
- b) a sviluppare le operazioni di acquisizione e di cessione delle aree, ferroviarie e non, oppure dei diritti alle stesse relativi, necessari per l'implementazione del PUVaT e di riconfigurazione territoriale e urbanistica, nell'ottica e con le finalità stabilite dal presente Accordo compresi i costi relativi ad espropri, demolizioni, bonifiche ed eventuali rimozioni di materiali inquinanti nei limiti previsti dal presente accordo e dalla legge, preparazione delle aree, interferenze con sottoservizi esistenti, ecc., che resteranno comunque a carico di ABZ, che realizzerà (salvo quanto previsto nell'articolo 11, comma 2, limitatamente alla procedura) tali attività a propria cura, spese e responsabilità;
- c) a rispettare i propri obblighi assunti nei confronti di RFI nell'Accordo per lo sviluppo del Progetto Ferroviario;
- d) a realizzare la Nuova Stazione Ferroviaria e, quindi, a fare in modo che vengano realizzati ed eseguiti, a perfetta regola d'arte, tutti i lavori, opere ed immobili previsti dal Progetto Ferroviario, a propria cura, spese (compresi gli oneri di delocalizzazione delle attività ferroviarie) e responsabilità, secondo i progetti approvati, nel rispetto delle normative per tempo vigenti e secondo la tempistica indicata nel cronoprogramma predisposto da RFI, la quale potrà richiedere, senza che per questo ABZ possa avanzare pretesa alcuna, le modifiche necessarie per evitare interferenze o ritardi per l'attività ferroviaria e lavori connessi, ed in particolare con l'esercizio dei servizi ferroviari metropolitani e



regionali; i costi per la realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria, e, quindi, di tutti i lavori, le opere e gli immobili previsti dal Progetto Ferroviario, inclusi i costi relativi ad espropri, demolizioni, bonifiche, eventuali rimozioni di materiali inquinanti, preparazione delle aree, interferenze con sottoservizi esistenti, etc., resteranno comunque a carico di ABZ che realizzerà (salvo quanto previsto nell'articolo 11, comma 2, limitatamente alla procedura) tali attività a propria cura spese e responsabilità; una stima dei suddetti costi é indicata nell'Allegato Documento di conferma dell'equilibrio economico-finanziario (Allegato n. 8) e nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica (Allegato n. 4); la realizzazione del Progetto Ferroviario avverrà alle condizioni e secondo le modalità riportate in schema nell'Allegato n. 4, nonché secondo quanto meglio previsto nel Contratto di Permuta;

e) a realizzare e far eseguire, senza poter opporre alcuna eccezione, le modifiche al Progetto Ferroviario richieste da RFI, fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 23;

f) a realizzare e far eseguire i lavori nelle aree ferroviarie e comunque interferenti con impianti ferroviari in funzione e in conformità a quanto previsto nel presente Accordo, nel Contratto di Permuta e nella Convenzione di Attuazione del Programma, senza causare pregiudizio alla sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario: nell'ipotesi in cui dall'inadempimento delle obbligazioni poste a capo di ABZ dal presente Accordo, dal Contratto di Permuta e dalla Convenzione di Attuazione del Programma, dovessero derivare pregiudizi alla sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario, si procederà con l'applicazione di penali la cui entità sarà prefissata nella Convenzione di Attuazione del Programma e nel Contratto di Permuta, fermo restando che il valore del danno stesso (sia esso riferito a beni ferroviari, circolazione, persone) sarà comunque quantificato da RFI per il successivo rimborso; l'applicazione della penale non esclude la facoltà per RFI di agire per ottenere in via giudiziale il risarcimento dell'eventuale maggior danno sopportato così come ogni altro rimedio alla stessa RFI spettante per legge ovvero in forza di accordi stipulati;

g) ad espletare e perfezionare ogni adempimento procedurale e documentale necessario al fine dell'attuazione del PUVaT, secondo le modalità ed i tempi previsti nel cronoprogramma presentato in sede di gara ed allegati alla Convenzione di Attuazione del Programma ed al presente Accordo;

h) ad acquisire le aree del Comune costituenti il comparto H2 prima della pubblicazione della gara di cui all'art. 14 e a cedere al Comune in permuta, salvo eventuale conguaglio, le aree costituenti il comparto G2, acquistate da Trenitalia;

i) ad attuare gli interventi edificatori previsti dal Programma conformemente agli elaborati progettuali, nel rispetto delle prescrizioni urbanistiche contenute nel PRU;

j) a realizzare il Programma con una organizzazione cantieristica senza interruzioni dell'esercizio ferroviario e che minimizzi l'impatto viabilistico nelle aree circostanti l'intervento ed assicuri la più rigorosa sostenibilità ambientale dei processi urbanizzativi e costruttivi posti in essere;

k) ad attuare il PUVaT secondo gli indirizzi fissati dalla proposta di PRU e comunque in osservanza dei seguenti criteri:

(i) unitarietà formale degli interventi sotto il profilo progettuale;

(ii) rispetto dei parametri urbanistici ed edilizi;

(iii) livello qualitativo della progettazione adeguato, in ogni sua fase, all'importanza e al rilievo che le opere di trasformazione devono assumere nel più ampio contesto urbano;

l) ad avviare, ove necessario, il procedimento di ottenimento della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) rispetto alle opere interessate dal Programma e a fornire il necessario ed adeguato supporto alle Amministrazioni coinvolte ai fini dell'esito positivo del procedimento;

m) ad avviare, congiuntamente con il Collegio di Vigilanza e secondo le sue direttive, un percorso di informazione, comunicazione e partecipazione, e, a tal fine, ad allestire e gestire a propria cura e spese, un punto informativo nel



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



quartiere, denominato *Infobox*, sede di confronto tra gli attori istituzionali, pubblici e privati interessati al Programma, con particolare attenzione alle esigenze espresse dai cittadini, dagli operatori commerciali e dai titolari e gli addetti delle attività economiche produttive, già residenti in zona o interessati a localizzarsi in sito alla conclusione del Programma;

n) ad assumere, a scomputo del complessivo contributo di costruzione (oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, ed, eventualmente, il contributo al costo di costruzione, nei limiti e termini in cui ciò sia consentito) dovuto ai sensi dell'articolo 16 del D.P.R. n. 380/2001 e degli articoli 73 e 75 della L. P. n. 13/1997 e ss.mm.ii., tutti gli oneri e gli obblighi relativi alla progettazione e alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste dal Programma, individuate nell'Allegato n. 2 e sommariamente stimate nell'Allegato 8 comprese le reti di distribuzione dell'energia elettrica, le reti di distribuzione telefonica, le reti di distribuzione di acqua e gas, le reti di fognatura acque bianche e nere, eventuali altre reti (fibre ottiche, teleriscaldamento, ecc.), nonché degli oneri per l'allacciamento delle stesse ai pubblici servizi, conseguentemente all'attuazione dell'intervento, nel rispetto delle prescrizioni dettate dai soggetti gestori;

o) ad assumere la progettazione e la realizzazione di tutte le altre opere pubbliche previste nel PUVaT e nella Convenzione di Attuazione del Programma, a propri oneri e spese e responsabilità, fatto salvo quanto previsto nell'art. 17, comma 6, riferito al Terminal Bus;

p) a procedere, non appena si renda possibile, alla consegna al Comune ed alla Provincia di ciascuno degli interventi di cui alla precedente lett. n) ed o), secondo le rispettive competenze;

q) a tenere la Provincia, il Comune e le Società del Gruppo FSI indenni e manlevati da qualsiasi pregiudizio conseguente alle attività costruttive e gestionali poste in essere da ABZ, o da suoi prestatori d'opera o fornitori o collaboratori, nonché da qualsiasi pretesa di terzi, anche dipendenti, collaboratori, fornitori o appaltatori di ABZ, derivante dalle attività della stessa anche attraverso la prestazione di adeguate garanzie e coperture assicurative;

r) a predisporre e modificare i documenti che disciplinano la Società in modo da garantire che il Soggetto Privato Sviluppatore selezionato per l'attuazione del Programma sia tenuto a mantenere il controllo della Società stessa sino al completamento e collaudo del Progetto Ferroviario nonché di tutte le opere pubbliche e di pubblica utilità rientranti nel Programma. In ogni caso, tutte le operazioni straordinarie e tutte le cessioni di azioni dovranno essere soggette al gradimento del Collegio di Vigilanza, il quale non potrà comunque negarlo senza un ragionevole motivo;

s) a realizzare e gestire secondo gli *standards* normativi e qualitativi al tempo in uso le residenze ed i servizi per anziani previsti nel comparto G1.

2. Nell'ambito del Programma, il Progetto Ferroviario prevede lo spostamento della linea ferroviaria all'interno della p.f. 432/1, C.C. Dodiciville, di proprietà del signor Pfeifer Johannes, sulla quale insiste una coltivazione vitivinicola di particolare valore. Al fine di consentire tale spostamento e di conseguire il consenso del privato proprietario dell'area, ABZ si impegna:

- previa bonifica e livellamento a propria cura e spese, a cedere al signor Pfeifer, in permuta rispetto all'area che sarà occupata dalla nuova linea ferroviaria, l'area su cui oggi insiste il tracciato che sarà dismesso. Ai fini della corrispondenza dei valori di permuta, l'area ceduta al signor Pfeifer potrà eventualmente essere aumentata con il tronco stradale che non verrà più utilizzato, sempre previa bonifica dello stesso. Il valore dell'area da espropriare corrisponde, secondo le stime del competente Ufficio della Provincia autonoma di Bolzano di data 19 maggio 2017 ad un importo pari a circa Euro 777 mila oltre un'indennità aggiuntiva pari a circa Euro 74 mila;

- a realizzare, a propria cura e spese, una nuova strada d'accesso alla sede masale (costituita dalle pp. edd. 3373 e 188 C.C. Dodiciville), come da rappresentazione grafica di cui all'Allegato n. 14;



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



- a corrispondere al sig. Pfeifer un equo indennizzo per il periodo di costruzione del nuovo tracciato per la temporanea occupazione delle aree non espropriate, preliminarmente quantificato in Euro 10,00/mq per il primo anno e in Euro 1,50/mq per gli anni successivi di occupazione.

3. Infine, per favorire il completamento del riassetto e della riorganizzazione dell'Areale e, in particolare, l'aumento della capacità e regolarità del nodo ferroviario, ABZ si impegna a concorrere al finanziamento del potenziamento del sistema di attraversamento del fiume Isarco che collega la radice sud della nuova stazione alla galleria del Virgolo per un importo complessivo fino ad un massimo di 7 milioni di Euro, secondo modalità da definirsi con un atto d'intesa tra RFI e Provincia, che dovrà essere stipulato prima della Procedura di gara di cui all'articolo 14.

4. Mentre il Soggetto Attuatore si vincola inderogabilmente a realizzare l'intero Programma come previsto nel presente Accordo e nei suoi Allegati, il Comune si riserva l'opzione di acquisto dei comparti C3 e C4 come da elaborato grafico in Allegato n. 15, esercitabile entro sei mesi dall'annotazione del trasferimento delle medesime aree a favore di ABZ ai sensi del successivo articolo 21 e da destinarsi per ragioni di interesse pubblico ad un diverso utilizzo delle stesse aree. Nel caso in cui tale opzione venga esercitata, il Comune verserà al Soggetto Attuatore un corrispettivo pari al rapporto tra il prezzo che quest'ultimo si è impegnato a pagare in sede di gara - con le modalità ivi precisate - e la percentuale di edificabilità attribuita dalle Norme Tecniche Attuative ai medesimi comparti di edificabilità privata C3 e C4, oltre alla quota di spese generali e costi per la realizzazione delle opere di urbanizzazione già sostenuti anche in relazione a tali aree.

5. Saranno ammesse nell'Areale costruzioni provvisorie che vengono realizzate per agevolare lo sviluppo e l'attuazione del Programma.

Articolo 13

Obblighi di RFI, Trenitalia e FSSU

1. RFI, Trenitalia e FSSU prendono atto degli impegni assunti dalle Parti con il presente Accordo e, a loro volta, si impegnano, ciascuno nei limiti delle proprie competenze e senza vincolo di solidarietà:

a) a porre in essere tutte le attività di propria competenza ai fini del perfezionamento dei negozi fondiari con ABZ di cui al successivo titolo VII;

b) secondo quanto sarà previsto dal Contratto di Permuta, a cedere a titolo oneroso oppure ad assentire a forme di temporanea occupazione da parte di ABZ o da soggetti indicati da ABZ, le aree identificate Allegato n. 5, già dichiarate non strumentali all'esercizio ferroviario, dietro idonee garanzie di realizzazione della Nuova Stazione e quindi del Progetto Ferroviario.

2. Ai sensi dell'Accordo per lo sviluppo del Progetto Ferroviario e a fronte dei corrispettivi ivi indicati, RFI svolgerà con riferimento al Progetto Ferroviario ed eventualmente per il tramite di altre Società del Gruppo FSI la gestione tecnico-amministrativa dei lavori. Sono comprese nella gestione tecnico-amministrativa dei lavori le seguenti attività: direzione lavori, sicurezza cantiere, permessualistica, *project management*. Resta inteso che, per quanto riguarda la realizzazione del Programma oggetto del presente Accordo, il Responsabile Unico del Procedimento e il Responsabile dei Lavori ai sensi del D. Lgs. n. 81/2008 saranno nominati nei soggetti indicati dal Collegio di Vigilanza, il quale designerà altresì i componenti della commissione incaricata del collaudo tecnico-amministrativo.

3. Resta infine inteso che tanto i collaudi tecnici quanto i collaudi statici concernenti le opere di cui al Progetto Ferroviario dovranno essere affidati a professionisti iscritti all'Albo del Sistema di Qualificazione dei Collaudatori di RFI nella relativa categoria di specializzazione, da nominare obbligatoriamente in corso d'opera nel caso in cui siano



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



realizzati elementi strutturali non più ispezionabili, controllabili e collaudabili con il proseguire della costruzione. La formalizzazione degli affidamenti sarà subordinata al rilascio da parte del professionista della dichiarazione deontologica di cui alle Normative per l'istituzione del Sistema di Qualificazione citato.

4. In riferimento a quanto previsto al comma 1 del presente articolo, nell'atto di conferimento temporaneo delle aree ad ABZ, RFI si impegna a consentire all'impresa affidataria dei lavori di costruzione l'effettuazione di interventi necessari al mantenimento in efficienza delle infrastrutture non ferroviarie esistenti, laddove siano interferenti con le infrastrutture in corso di realizzazione, fermo restando che la medesima impresa ha l'obbligo di presentare una proposta di programmazione dei lavori a RFI e di ottemperare ad eventuali sue prescrizioni.

TITOLO V – LA PROCEDURA DI GARA

Articolo 14

La Procedura di gara

1. La scelta del Soggetto Privato Sviluppatore di cui all'art. 9, comma 3, si svolgerà mediante una procedura ad evidenza pubblica (la "Procedura di gara") avente doppio oggetto, ovverosia la cessione dell'intera partecipazione azionaria di ABZ, oggi detenuta dal Comune e dalla Provincia, ed il contestuale affidamento della realizzazione del Programma secondo quanto sarà previsto nella Convenzione di Attuazione del Programma. Lo svolgimento della Procedura di gara per la selezione del Soggetto Privato Sviluppatore verrà delegato all'ACP - Agenzia per i procedimenti e la vigilanza in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture di Bolzano, quale centrale di committenza qualificata ed amministrazione delegata per lo svolgimento della gara, la quale dovrà agire nel rispetto delle indicazioni e prescrizioni fornitele da Comune e Provincia.
2. Tutti i documenti costituenti il PUVaT, il PRU, il Progetto Ferroviario, il Contratto di Permuta ed i suoi allegati ed ogni altra documentazione amministrativa e tecnica (ivi compreso il contratto di appalto da stipularsi tra ABZ e il Soggetto Privato Sviluppatore) ritenuti utili saranno resi disponibili ai potenziali concorrenti mediante una specifica *data room* virtuale, le cui modalità di accesso saranno disciplinate nel bando di gara.
3. Gli atti di gara dovranno essere elaborati dall'*Advisor* sulla base delle disposizioni contenute nel presente Accordo e nei suoi allegati nonché sulla base delle ulteriori indicazioni delle Parti ed approvati da Provincia e Comune secondo i rispettivi ordinamenti.
4. In esito alla Procedura di gara il Soggetto Privato Sviluppatore acquisirà l'intera partecipazione azionaria di ABZ a fronte del pagamento del prezzo offerto in sede di gara. Il trasferimento delle azioni avverrà contestualmente alla firma della Convenzione di Attuazione del Programma.

Contestualmente il Soggetto Privato Sviluppatore si impegnerà:

- a) ad adempiere a tutti gli impegni ed obblighi assunti da ABZ con il presente Accordo;
- b) ad eseguire e fare in modo che vengano eseguite tutte le opere incluse nel Programma nel rispetto delle obbligazioni assunte da ABZ e secondo quanto previsto nel presente Accordo e nei suoi allegati;
- c) ad agire nel rispetto della normativa vigente nell'ipotesi in cui voglia affidare la realizzazione di parte delle Opere di Urbanizzazione a terzi;
- d) a fare in modo che, garantendone il risultato anche ai sensi dell'articolo 1381 c.c., ABZ:



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



(i) attui le previsioni del PUVaT nelle parti pubbliche e nelle parti private, unite inscindibilmente dal comune obiettivo di riqualificare l'Areale Ferroviario di Bolzano;

(ii) realizzi la Nuova Stazione Ferroviaria, e quindi il complesso degli immobili e delle opere previsti dal Progetto Ferroviario secondo le modalità indicate nel precedente articolo 12, nonché nei termini e nei modi meglio precisati nel Contratto di Permuta;

(iii) realizzi l'insieme delle opere pubbliche di urbanizzazione primaria e secondaria, nonché le ulteriori opere pubbliche e di interesse pubblico previste nell'ambito dei comparti del PRU e dalla Convenzione di Attuazione del Programma, nel rispetto del cronoprogramma allegato alla Convenzione di Attuazione del Programma.

Articolo 15

Modalità di aggiudicazione

1. La Procedura di gara si svolgerà secondo modalità idonee individuate da parte dell'ACP - Agenzia per i procedimenti e la vigilanza in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture di Bolzano. Per la presentazione delle offerte dovrà essere concesso un termine minimo di 270 giorni dalla pubblicazione del bando.
2. La gara sarà aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata di cui all'art. 95 del D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.
3. La valutazione delle offerte sarà effettuata secondo i criteri e gli elementi di valutazione specificamente individuati nel Disciplinare di gara, tenuto conto dei criteri direttivi individuati nel presente Accordo e dei relativi allegati.
4. Le offerte dovranno consistere in un insieme coordinato di interventi volti alla riqualificazione dell'Areale Ferroviario di Bolzano, così come rappresentati negli Allegati al presente Accordo, consentendone il recupero ambientale, funzionale, infrastrutturale ed edilizio, con il concorso di risorse pubbliche e private attraverso proposte unitarie coerenti con le finalità, gli indirizzi e i contenuti del PUVaT.
5. Per quanto concerne lo sviluppo del Progetto Ferroviario, la progettazione, redatta/da redigersi, rimane di esclusiva competenza di RFI, mentre al Soggetto Privato Sviluppatore spetterà esclusivamente l'esecuzione dei lavori come infra meglio specificato. L'offerta, dunque, non riguarderà tale aspetto del Programma. Al Disciplinare di gara verrà tra l'altro allegato il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del Progetto Ferroviario.
6. Con riguardo alle opere di urbanizzazione e alle altre opere pubbliche, la progettazione sarà interamente a carico del Soggetto Attuatore, anche per il tramite del Soggetto Privato Sviluppatore, e dovrà essere effettuata nel rispetto degli studi preliminari di fattibilità o documenti tecnici *standard* predisposti dalle Amministrazioni Locali e allegati ai documenti di gara e degli elaborati grafici e progettuali costituenti il PRU.
7. A tal fine, in sede di valutazione delle offerte, saranno verificati tra gli altri:
 - a) l'inclusività dei processi di sviluppo socio economico indotti dagli investimenti pubblici e privati previsti. Pur riferiti in via primaria a un programma urbanistico e infrastrutturale, gli investimenti mobilitati devono agire di sostegno ai sistemi produttivi locali, perseguendo obiettivi di sviluppo atti a favorire la condivisione e il sostegno del PUVaT;
 - b) la fattibilità tecnico organizzativa delle fasi di realizzazione del Programma, così come rappresentata nel Piano preliminare della logistica di cantiere, per quanto attiene all'esigenza di garantire la piena operatività delle reti stradali nell'area di intervento e di minimizzare gli impatti negativi generati nel contesto locale, sull'ambiente e sulle attività,



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



durante l'esecuzione dei lavori;

- c) la qualità del progetto offerto in relazione alle connessioni visuali e funzionali con il tessuto circostante ed all'integrazione con il contesto ambientale ed urbano di riferimento, in una visione policentrica della città;
 - d) la qualità degli spazi aperti relativamente al loro disegno, alla flessibilità d'uso, all'integrazione con il sistema degli spazi aperti nel contesto, alla funzionalità nella rete della mobilità ciclo-pedonale esistente e programmata;
 - e) la qualità compositiva e morfologica degli elementi architettonici. Particolare considerazione sarà rivolta alle relazioni di contesto che il progetto offerto stabilisce con i caratteri storici e paesaggistici dell'area di intervento;
 - f) l'innovazione e la compatibilità delle soluzioni tecnologiche ed impiantistiche adottate e dell'insieme degli interventi volti al miglioramento delle prestazioni bioclimatiche delle componenti insediative. In particolare sarà valutato il livello di *performance* energetica raggiunto dal progetto offerto;
 - g) la qualità della progettazione delle opere di urbanizzazione e delle altre opere pubbliche, con riguardo al progetto di fattibilità tecnico-economica presentato con i contenuti prescritti dall'art. 23 D.Lgs. n. 50/2016.
8. Verranno, inoltre, valutate positivamente le proposte avanzate nel campo della implementazione delle infrastrutture e dispositivi destinati alla miglior funzionamento del Centro Polifunzionale.
9. Al fine di agevolare i concorrenti nella predisposizione delle offerte e conseguire la maggior aderenza possibile dei progetti presentati ai sopra descritti desiderata delle Parti firmatarie del presente Accordo, il Disciplinare di Gara conterrà delle Linee Guida per la redazione dell'offerta tecnica in gara.
10. Per quanto riguarda la valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, saranno attribuiti almeno 80 punti all'offerta tecnica e fino a 20 punti all'offerta economica. Gli elementi di valutazione dell'offerta tecnica saranno individuati nel Disciplinare di gara, tenendo conto dei criteri sopra esposti ai commi 7 e 8.
11. Con riguardo alla componente economica, sarà valutata esclusivamente l'offerta in aumento rispetto al prezzo a base d'asta per la cessione delle azioni di ABZ.
12. Le Parti demandano fin d'ora al disciplinare di gara la definizione di ogni elemento costitutivo dell'offerta e di carattere procedurale, ivi comprese le garanzie e coperture assicurative da produrre da parte dei soggetti concorrenti a miglior specificazione ed integrazione di quanto enunciato nel presente Accordo.
13. Gli atti di gara saranno oggetto di specifico confronto fra la Provincia ed il Comune.

Articolo 16

Soggetti ammessi alla Procedura di gara

1. Saranno ammessi alla Procedura di gara i soggetti in possesso dei requisiti di ordine generale di cui all'articolo 80 D.Lgs. n. 50/2016, nonché dei requisiti di idoneità professionale, capacità economica e finanziaria adeguati alla realizzazione del Programma. In particolare, ai fini della realizzazione del Progetto Ferroviario, dovranno essere rispettati i requisiti tecnico-professionali indicati nell'Allegato n. 16.
2. I requisiti di partecipazione alla gara, finalizzati alla scelta di un soggetto affidabile ai fini della realizzazione del Programma, saranno individuati nel rispetto dei seguenti criteri:
 - a) capacità progettuale multidisciplinare ed integrata con particolare eccellenza nell'architettura, nell'urbanistica, nel



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



program & project management, nelle tecnologie per l'efficienza energetica e infrastrutture dedicate alla multimodalità;

b) capacità di riqualificazione e sviluppo immobiliare di parti pregiate del territorio di grandi aree urbane;

c) esperienza qualificata nell'organizzazione e gestione di cantieri complessi.

3. La disciplina di gara dovrà agevolare la partecipazione delle piccole e medie imprese, nel rispetto delle applicabili disposizioni di legge.

TITOLO VI – LE OPERE PUBBLICHE

Articolo 17

Opere di urbanizzazione primaria e secondaria e altre opere pubbliche da Programma

1. Il Soggetto Attuatore, per il tramite del Soggetto Privato Sviluppatore, sarà tenuto a realizzare tutte le opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste nel Programma, secondo quanto sarà disciplinato dalla Convenzione di Attuazione del Programma. Più in particolare nell'ambito degli oneri e degli obblighi relativi alla progettazione ed alla realizzazione e specifica autorizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, saranno ricomprese le reti di distribuzione dell'energia elettrica, le reti di distribuzione telefonica, le reti di distribuzione di acqua e gas, le reti di fognatura acque bianche e nere, eventuali altre reti (fibre ottiche, teleriscaldamento, ecc.), nonché degli oneri per l'allacciamento delle stesse ai pubblici servizi, conseguentemente all'attuazione dell'intervento, nel rispetto delle prescrizioni dettate dai soggetti gestori.

2. Il Comune si impegna a riconoscere la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, da parte di ABZ, quale esecuzione di opere di urbanizzazione a scomputo, nei limiti di quanto previsto dall'art. 10, comma 2. Le opere di urbanizzazione dovranno essere gradualmente realizzate in modo da garantire il progressivo popolamento dell'area anche in costanza dell'esecuzione dei lavori. Le stesse, una volta collaudate, anche in corso d'opera, passeranno in proprietà al Comune, inclusa la quota parte di sedime interessato, tramite contratto di cessione a titolo gratuito.

3. Le opere di urbanizzazione primaria od ogni altro manufatto che, mediante interramenti, cunicoli, passaggi a raso, strutture inferiori o superiori, siano realizzati sulla proprietà ferroviaria (anche in proiezione orizzontale), saranno oggetto di specifica convenzione, tra RFI e il proprietario o il gestore o altro richiedente avente titolo, che ne disciplini le caratteristiche e le condizioni d'uso, nonché le interferenze, gli oneri ed i gravami che tali manufatti possono indurre nel tempo sull'infrastruttura ferroviaria. Resta inteso che, anche in tal caso, nessun costo potrà essere addebitato a carico di RFI.

4. Il Soggetto Attuatore, per il tramite del Soggetto Privato Sviluppatore, sarà tenuto a realizzare, a totale spesa, le altre opere pubbliche, come già indicate nelle definizioni di cui all'art. 2. Una volta collaudate, anche in corso d'opera, passeranno in proprietà, inclusa la quota parte di sedime interessato, al Comune, tramite contratto di cessione a titolo gratuito.

5. Resta fin d'ora convenuto che le modalità di gestione e di riparto, comunque paritario, degli oneri di gestione della nuova Piscina saranno disciplinati con specifico atto di intesa tra il Comune e la Provincia.

6. Il corrispettivo fissato per l'Opera pubblica finanziata (Terminal Bus), sarà corrisposto quale prezzo di appalto dalla



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



Provincia. La Provincia si impegna a tal fine, compatibilmente con le risorse finanziarie assegnate alle pertinenti missioni dei bilanci provinciali e nel rispetto delle applicabili disposizioni di legge pur tenuto conto delle procedure ed adempimenti previsti dall'Accordo di attuazione del Programma. Le obbligazioni di pagamento a carico della Provincia sorgeranno al momento della riconsegna della medesima opera collaudata: il pagamento dei corrispettivi dovuti sarà ripartito ratealmente per un periodo massimo di dieci anni.

7. Tutte le opere di cui ai commi precedenti e l'opera di interesse pubblico di cui all'art. 18, dovranno essere realizzate nel rispetto del Cronoprogramma, allegato alla Convenzione di Attuazione del Programma.

8. In ordine a Piscina e Centro culturale dei Linguaggi Contemporanei eventuali richieste del Comune di varianti progettuali o in corso d'opera, ad eccezione di quelle derivanti da errore progettuale, saranno considerate come extra-costi da corrispondere al soggetto attuatore. Tali costi dovranno essergli corrisposti dal medesimo Comune secondo le vigenti disposizioni di legge e meglio specificati nella Convenzione di Attuazione del Programma.

9. Le obbligazioni di pagamento a carico del Comune sorgeranno al momento della riconsegna delle medesime opere collaudate.

Articolo 18

Realizzazione e gestione del Parcheggio

1. Nel contesto del confronto pubblico concorrenziale di cui al precedente titolo, la prestazione richiesta ha per oggetto anche la realizzazione e la successiva gestione in proprietà del nuovo Parcheggio previsto nel Comparto D1, quale opera d'interesse pubblico ad iniziativa di privati ai sensi dell'art. 16 della L.P. n. 13/1997 e ss.mm.ii. e previo conseguente convenzionamento, ed inserito nel Piano Parcheggi comunale, comprensive dei servizi di ingegneria connessi quali progettazione definitiva ed esecutiva, coordinamento della sicurezza, direzione dei lavori.

2. La convenzione di cui al precedente comma, conterrà, tra l'altro, la disciplina del sistema tariffario, tenendo conto delle tariffe applicate nel centro città, dell'incentivazione dell'intermodalità con i mezzi pubblici, nonché della fruizione delle strutture sportive, sociali e culturali del quartiere e della proposta presentata in sede di gara e di quanto previsto nel comma successivo.

3. Una parte dei posti auto disponibili, in misura non superiore a venti unità, dovrà essere riservata in uso gratuito al personale delle Società del Gruppo FSI il quale vi potrà accedere tramite apposito badge autorizzativo. Il valore di tali parcheggi sarà considerato all'interno dell'atto di permuta di cui al titolo successivo.

TITOLO VII – I NEGOZI FONDIARI CONNESSI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO FERROVIARIO

Articolo 19

Principi generali

1. Il principio generale regolatore dell'operazione di cui al presente Accordo prevede, tra l'altro, la stipula di un Contratto di Permuta di beni presenti con beni futuri avente, tra l'altro, ad oggetto:



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



- da un lato la cessione da parte di RFI delle porzioni di Areale – particelle edificiali e/o fondiarie – che già oggi non sono o successivamente non saranno più strumentali all’esercizio ferroviario (bene presente), in conformità all’esecuzione del Progetto Ferroviario, ed alle sue fasi di attuazione; le porzioni di areale di proprietà di RFI che, alla data di stipula del presente Accordo, possono essere dichiarate non strumentali all’esercizio ferroviario, anche ai fini dell’articolo 15 della L. 210/1985 e ss.mm.ii., e, quindi, immediatamente trasferibili (a seguito di tale dichiarazione), sono riportate graficamente nell’Allegato n. 5;

- dall’altro la cessione “*chiavi in mano*” da parte di ABZ della Nuova Stazione Ferroviaria, e quindi degli immobili, fabbricati ed opere che saranno realizzati all’interno dell’Areale secondo quanto previsto dal Progetto Ferroviario (bene futuro).

2. Ai fini di cui sopra, nei limiti indicati e alle condizioni descritte in narrativa nonché secondo quanto sarà previsto dal Contratto di Permuta:

- RFI, piena proprietaria delle aree di cui agli Allegati n. 5 (già trasferibili a seguito della superiore dichiarazione di non strumentalità), e n. 6 (non ancora trasferibili) trasferirà a titolo di permuta ad ABZ, a fronte delle garanzie di cui al successivo articolo 24, e indicate nello stesso Contratto di Permuta, la proprietà di tali aree, destinate dal PUVaT a residenze, servizi pubblici e privati, opere di urbanizzazione primarie e secondarie, opere pubbliche e d’interesse pubblico. Le specifiche catastali e tavolari di detta proprietà sono riportate nella documentazione in Allegati n. 5 e 6;

- ABZ acquisirà a titolo di permuta detto compendio fondiario, al fine di realizzare gli interventi previsti nel Programma, trasferendo, a sua volta, nell’ambito del Contratto di Permuta a RFI tutti i beni e le opere ricompresi nel Progetto Ferroviario.

Le porzioni fondiarie di Areale di proprietà di RFI, indicate nell’Allegato n. 6, alla data di stipula del presente Accordo sono ancora strumentali all’esercizio ferroviario, e quindi non possono essere attualmente oggetto di alienazioni. Con riferimento a tali aree RFI, nei termini e nei modi meglio precisati nel Contratto di Permuta, si impegna – una volta intervenuta da parte della stessa RFI, nei termini e nei modi meglio precisati nel Contratto di Permuta, e intervenuta la Dichiarazione di Ricevibilità della Nuova Stazione Ferroviaria, e quindi di tutti gli immobili, fabbricati e opere compresi nel Progetto Ferroviario, che determinerà la venuta ad esistenza dei beni medesimi e il conseguente trasferimento in proprietà a RFI, in virtù del Contratto di Permuta di cui ai commi precedenti – a dichiararle, in conformità alla normativa e alle procedure del momento, non più strumentali all’esercizio ferroviario.

Il Contratto di Permuta sopra descritto sarà pertanto immediatamente efficace per quanto attiene alle porzioni di Areale già dichiarate non strumentali all’esercizio ferroviario (Allegato n. 5), mentre, per quanto attiene alle altre porzioni, sarà sospensivamente condizionato alla Dichiarazione di Ricevibilità, e quindi alla venuta in esistenza nei termini, condizioni e modalità indicate nello stesso Contratto di Permuta della Nuova Stazione Ferroviaria, e pertanto degli immobili e delle opere previsti dal Progetto Ferroviario – ed alla conseguente dichiarazione, sempre da parte di RFI – della non strumentalità dei beni che verranno man mano sottratti all’esercizio ferroviario e dismessi.

A seguito della dichiarazione di non strumentalità, e quindi all’avverarsi della condizione, le predette aree, indicate nell’Allegato n. 6, saranno immediatamente intavolabili a favore di ABZ.

3. Gli obblighi di cui al presente titolo sono sospensivamente condizionati al buon esito della Procedura di gara di cui all’articolo 14.

4. Ai sensi e per gli effetti di cui all’articolo 7 della L. P. 17/2016, “*agli immobili rientranti nella perimetrazione di cui alle tavole da n. 1 a n. 17, allegata all’accordo denominato “Intesa preliminare”, firmato in data 9 marzo 2015 dalla Provincia autonoma di Bolzano e dal Comune di Bolzano con l’adesione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI S.p.A.), Trenitalia S.p.A., FS Sistemi Urbani S.r.l. e Areal Bolzano ABZ S.p.A., e di proprietà di RFI o di altra società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., si*



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



applica l'esenzione dall'imposta di cui all'articolo 11 della L. P. 3/2014 dalla data di trasformazione in area edificabile in base alle modifiche al piano urbanistico comunale, fino al termine della fase di trasformazione dell'areale ferroviario riguardante tali immobili, ovvero fino alla data di cessione degli stessi ad altro soggetto, se antecedente. Inoltre, i fabbricati di nuova costruzione, di proprietà di uno dei medesimi soggetti, realizzati a seguito dell'implementazione del progetto di potenziamento del sistema ferroviario, trasformazione urbanistica, riorganizzazione e riqualificazione delle aree ferroviarie oggetto dell'accordo di cui al precedente periodo, sono esenti dall'imposta fino alla data della loro cessione ad altro soggetto ovvero, se permangono di proprietà di RFI S.p.A. o di altra società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., per un periodo massimo di un anno dalla data di comunicazione di fine lavori oppure, se antecedente, dalla data di accatastamento”.

La norma sopra citata, deve intendersi, come da interpretazione fornita dal Sindaco dott. Renzo Caramaschi, con nota del 24 gennaio 2018.

Il Soggetto Promotore manleva RFI e le altre Società del Gruppo FSI da ogni e qualsivoglia pregiudizio arrecato a tali società da eventuali interpretazioni dell'art. 7 della L.P. n. 17/2016 difformi da quella riportata nel capoverso precedente, interpretazioni provenienti sia dai soggetti istituzionalmente competenti in materia di gestione dei tributi e/o di riscossione dei medesimi, sia da parte della Autorità Giudiziaria, sia da ogni altra Autorità competente. Il Soggetto Promotore, in particolare, si impegna sin d'ora a rimborsare a RFI e/o alle altre Società del Gruppo FSI le somme eventualmente versate da tali società agli enti preposti a titolo di imposta, in virtù di interpretazioni difformi dell'art. 7 della L.P. n. 17/2016, interpretazioni provenienti dai soggetti e/o dalle Autorità sopra riportati.

5. Fermo restando quanto indicato nei documenti richiamati nelle premesse, i beni oggetto del presente Accordo sono stati debitamente autorizzati e/o realizzati e sono autorizzati e/o gestiti e/o mantenuti in sostanziale conformità alla normativa in materia ambientale e, alla data 16.05.2019, non ricorrono circostanze da cui possano scaturire passività ambientali e/o altri obblighi a carico del proprietario, ferme restando le carenze documentali sui beni così detti “storici” e l'imprevedibilità di eventuali criticità, anche ambientali, non note al proprietario alla data sopracitata.

In particolare, al momento della firma del presente Accordo non risultano presenti nelle aree di interesse rifiuti interrati o non visibili ovvero situazioni di inquinamento delle matrici ambientali o che comunque comportino il superamento dei valori di concentrazione soglia di contaminazione (CSC) poste in Colonna B (“Siti ad uso Commerciale e industriale”) della Tabella 1 dell'Allegato 5 ai sensi del Titolo V, Parte IV, D.Lgs. n. 152/2006.

Con riferimento ai beni di proprietà di RFI da cedersi ai sensi dei commi precedenti, la stessa RFI, anche per il tramite di altre società del Gruppo FSI, eseguirà, prima del trasferimento di tali beni al Soggetto Attuatore, esclusivamente le attività necessarie alla corretta classificazione e caratterizzazione come rifiuti degli eventuali materiali presenti nelle aree che andranno gestiti secondo tale regime, provvedendo a rendere disponibili al Soggetto Attuatore i risultati di tale attività.

6. Fermo quanto di seguito previsto, il Soggetto Attuatore provvederà direttamente a propria cura alla gestione delle eventuali passività ambientali assumendo anche i relativi oneri economici e gestionali.

RFI si impegna esclusivamente a partecipare alle spese sostenute e documentate dal Soggetto Attuatore per la rimozione delle passività ambientali imputabili a RFI che consistano nella rimozione di eventuali rifiuti che dovessero risultare presenti negli strati superficiali del suolo o nel sottosuolo oppure nella bonifica delle aree, ma limitatamente all'ipotesi di superamento delle CSC in Colonna B (“Siti ad uso Commerciale e industriale”) della Tabella 1 dell'Allegato 5 ai sensi del Titolo V, Parte IV, D.Lgs. n. 152/2006, ed in ogni caso, entro i limiti del 50% delle spese sostenute e documentate dal Soggetto Attuatore che eccedano la soglia di Euro 1.000.000,00 e comunque fino ad un massimo di Euro 3.000.000,00.

7. Resta inteso e convenuto che, salvo quanto previsto al comma 6 del presente articolo, il rinvenimento di passività ambientali nei beni che RFI cederà non potrà costituire fondamento per alcuna pretesa a qualsivoglia titolo (ivi



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



compreso richiesta di risarcimento, indennizzo o manleva) nei confronti di RFI ai sensi del presente Accordo, assumendone il relativo onere economico e di gestione il Soggetto Attuatore, che ne terrà indenne e manlevata RFI, con pieno effetto liberatorio per quest'ultima.

8. In relazione a quanto sopra, resta inteso che:

- a) Il Soggetto Attuatore sosterrà interamente i costi connessi agli interventi di cui al Titolo V, parte IV, del D.lgs 152/06 entro la soglia innanzi indicata di Euro 1.000.000,00 nonché per la residuale percentuale del **50%** per quelli eccedenti la suddetta soglia così come tutti i costi eccedenti l'ammontare massimo a carico di RFI di cui sopra;
- b) nell'ambito dei costi connessi agli interventi di cui al Titolo V, parte IV, del D.lgs 152/06 non saranno conteggiati i costi inerenti le attività di demolizione, scavo e recupero/smaltimento del materiale di risulta non contaminato che sono esclusivamente a carico del Soggetto Attuatore;
- c) il superamento della suddetta soglia di Euro 1.000.000,00 di cui al precedente punto *sub a)* nonché l'accertamento dei maggiori costi sostenuti dal Soggetto Attuatore rispetto alla soglia di Euro 3.000.000,00 verrà verificato in contraddittorio tra il Soggetto Attuatore medesimo e RFI, utilizzando come parametro di riferimento le voci di tariffa di RFI al tempo in vigore;
- d) tutti i costi, nessuno escluso, conseguenti a superamenti delle concentrazioni soglie previste dalla vigente normativa in relazione a destinazioni diverse da quelle attuali delle aree di proprietà di RFI da cedere ai sensi dei precedenti commi rimarranno ad esclusivo carico di ABZ che ne assume la relativa alea, onere, spesa, costo e debito conseguente, tenendo indenne e manlevato la stessa RFI.

Articolo 20

Tipizzazione della permuta

1. In virtù della particolare natura del Contratto di Permuta di bene esistente con bene futuro e della natura tipicamente reale della pubblicità immobiliare nel regime tavolare vigente nella Provincia di Bolzano, il Contratto di Permuta potrà essere intavolato per la parte relativa al trasferimento del bene presente (una volta dichiarato trasferibile) a favore del Soggetto Attuatore, mentre solamente annotato per la parte relativa alla cessione del bene futuro a favore di RFI, con la conseguenza che gli effetti reali della permuta a favore di quest'ultima sarebbero differiti al momento in cui detto bene immobiliare sarà venuto ad esistenza, dichiarato ricevibile e quindi intavolato. Ne consegue il differimento del trasferimento della proprietà in favore di RFI, che acconsente all'acquisto in tal senso, impegnandosi al trasferimento di tutte le aree suddette ad ABZ, a fronte delle garanzie di cui al successivo art. 24.
2. Resta inteso che non sarà possibile chiedere l'intavolazione della proprietà a favore di ABZ delle porzioni di Areal che al momento della stipula del Contratto di Permuta saranno ancora strumentali all'esercizio ferroviario, poiché il relativo trasferimento sarà sospensivamente condizionato alle condizioni di cui all'articolo 19. Con riferimento a tali immobili il contratto sarà annotabile sotto condizione sospensiva e verrà intavolato al verificarsi della condizione prevista dall'articolo 19.



Articolo 21

Disciplina e patti

1. Fermo quanto sopra precisato, la permuta di cui trattasi troverà piena effettività con la sottoscrizione da parte di RFI e ABZ del Contratto di Permuta ovvero del “Contratto di permuta di area edificabile (con la precisazione che anche i fabbricati sono da intendersi alla stregua di aree edificabili in ragione degli obiettivi perseguiti dalle parti) contro edificio da costruire”. Tale contratto, redatto secondo lo “Bozza di schema di Contratto di Permuta RFI – ABZ soggetto ad affinamenti” di cui all’Allegato n. 7, dovrà essere firmato, previa acquisizione delle garanzie di cui al successivo art. 24, entro 120 giorni dalla stipula del contratto di cessione delle azioni al Soggetto Privato Sviluppatore, presso il notaio Dott. Angelo Finelli in Bolzano o altro notaio indicato da RFI.
2. La proprietà di tutti i beni ricompresi nel Progetto Ferroviario verrà acquistata da RFI nel momento in cui RFI provvederà all’emanazione della relativa Dichiarazione di Ricevibilità, secondo quanto meglio precisato nel Contratto di Permuta.
3. In conformità a quanto disposto dall’art. 1, comma 6-*bis*, del D.L. 351/2001, l’atto, per quanto attiene al trasferimento dei beni presenti di proprietà di RFI, è esonerato dalla consegna da parte di RFI dei documenti relativi alla proprietà e di quelli attestanti la regolarità urbanistica, edilizia e fiscale dei medesimi beni, presumendosi tali beni costruiti in conformità alla legge vigente al momento della loro edificazione. Tale esonero riguarderà, altresì, i beni che verranno ceduti da RFI ad ABZ ai sensi del precedente art. 20, comma 2.

Articolo 22

Valore della permuta

1. Le Parti convengono che il valore dei beni permutati ammonta ad euro 204 milioni per il compendio immobiliare di RFI ed euro 204 milioni per l’erigendo complesso di edifici ed infrastrutture denominato Progetto Ferroviario e che pertanto non si darà luogo ad alcun conguaglio.

Nella valutazione dei beni da permutare si è tenuto conto in particolare di quanto previsto agli articoli 19, commi 5, 6 e 7 e all’articolo 12, comma 1, lett. d), nonché di quanto stabilito all’articolo 18, comma 3.

2. Conseguentemente, all’avveramento delle condizioni cui è subordinato l’effetto traslativo dei beni oggetto al momento della stipula del contratto di permuta, le Parti si rilasceranno reciprocamente ampia e liberatoria quietanza di saldo, con dichiarazione di non avere altro a pretendere o conseguire.
3. Tutti i trasferimenti, sia quelli effettuati da RFI che quelli effettuati da ABZ, saranno assoggettati ad IVA.
4. Sono esclusi dal valore della permuta eventuali extra-costi di realizzazione che il Soggetto Attuatore dovesse subire in relazioni alle sole modifiche richieste da RFI al Progetto Ferroviario in corso d’opera e che dovranno essergli corrisposti dalla stessa RFI secondo le vigenti disposizioni di legge e meglio specificato nel Contratto di Permuta.
5. Ogni altro eventuale maggiore costo dovesse derivare al Soggetto Attuatore, nella realizzazione del Progetto Ferroviario, a prescindere dalla circostanza che tali sopravvenienze comportino o meno modifiche al Progetto Ferroviario stesso, rimarrà interamente a carico del Soggetto Attuatore che ne assume la relativa alea, onere, spesa, costo e debito conseguente.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Articolo 23

La cessione delle aree di Trenitalia

1. ABZ acquisirà le aree di proprietà di Trenitalia per fasi funzionali in corrispondenza sia al venir meno della destinazione a pubblico servizio delle stesse a termini dell'articolo 15 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e ss.mm.ii. sia allo stato di avanzamento del Programma.
2. Contestualmente al rilascio delle aree, Trenitalia riceverà da ABZ il relativo corrispettivo di Euro 36.000.000,00.
3. Successivamente ABZ cederà le medesime aree, costituenti il comparto G2, al Comune in permuta con le aree costituenti il comparto H2, salvo conguaglio.

Articolo 24

Garanzie

1. Ai fini della tutela di RFI rispetto alla realizzazione del Progetto Ferroviario, il Soggetto Attuatore dovrà rilasciare a RFI precise e specifiche garanzie fidejussorie, emesse da primarie banche o compagnie assicurative di gradimento di RFI, atte a garantire l'assolvimento di tutti gli obblighi assunti dal Soggetto Attuatore, nonché la perfetta corrispondenza delle opere realizzate al Progetto Ferroviario.
2. La cessione anticipata di aree da parte di RFI al Soggetto Attuatore rispetto all'acquisizione dei beni ricompresi nel Progetto Ferroviario sarà altresì garantita da specifica fidejussione bancaria emessa da primaria banca di gradimento di RFI (e comunque con *rating* non inferiore a quanto previsto al successivo comma 5) per un valore pari al valore degli immobili ceduti da RFI, escutibile a prima richiesta in caso di mancata/parziale realizzazione del Progetto Ferroviario.
3. Il Soggetto Attuatore è, altresì, obbligato a stipulare, una polizza assicurativa "CAR", che tenga indenne Provincia, Comune e le Società del Gruppo FSI. La polizza di cui al presente comma copre, con massimali pari al valore dei lavori, in particolare, tutti i danni subiti dai predetti soggetti a causa del danneggiamento o della distruzione, totale o parziale, di impianti ed opere, anche preesistenti, verificatisi nel corso dell'esecuzione dei lavori. La polizza di cui al presente comma deve prevedere anche una garanzia di responsabilità civile per danni causati a terzi nell'esecuzione dei lavori per massimali pari a euro 50 milioni. La copertura assicurativa decorre dalla data di consegna dei lavori per la realizzazione del Progetto Ferroviario (come risultante da un apposito verbale sottoscritto dal Soggetto Attuatore e dal Responsabile dei Lavori).
4. Il Soggetto Attuatore è, altresì, obbligato a stipulare una polizza indennitaria decennale, a copertura dei rischi di rovina totale o parziale delle opere di cui al Progetto Ferroviario ovvero dei rischi derivanti da gravi difetti costruttivi. La polizza deve contenere la previsione del pagamento in favore di RFI non appena quest'ultima lo richieda, anche in pendenza dell'accertamento della responsabilità e senza che occorran consensi ed autorizzazioni di sorta. Il limite di indennizzo della polizza decennale deve essere non inferiore al valore dei lavori per le opere civili, con esclusione dell'attrezzaggio tecnologico, impiantistica, ecc. Il Soggetto Attuatore è, inoltre, obbligato a stipulare una polizza assicurativa decennale per responsabilità civile per danni cagionati a terzi, con un massimale stabilito nel Contratto di Permuta pari a euro 50 milioni. Ambedue le polizze di cui al presente comma decorrono dalla data di emissione della Dichiarazione di Ricevibilità da parte di RFI e hanno durata decennale.
5. In aggiunta a quanto sopra previsto, in caso di sospensione e/o interruzione, anche in via temporanea, dei lavori di realizzazione del Progetto Ferroviario anche in conseguenza di provvedimenti giudiziali o amministrativi, RFI, fermo ogni altro rimedio ad essa spettante per legge, accertata, a proprio insindacabile giudizio, la sussistenza della causa di



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



sospensione e/o interruzione, mediante comunicazione anche a solo una delle Parti del presente Accordo, ha il diritto (i) di eseguire, direttamente o per il tramite di imprese dalla medesima incaricate, tutti i lavori e le opere necessari per garantire l'ininterrotta fruibilità della stazione esistente e la circolazione ferroviaria secondo i migliori standard tecnico-operativi e (ii) di svolgere tali lavori nelle aree di sua proprietà oltre che su quelle di proprietà delle altre Parti del presente Accordo, le quali sin d'ora prestano il proprio consenso affinché RFI possa accedere alle stesse in modo da poter ivi eseguire opere di qualunque tipo, edificare costruzioni, collocare macchinari e impiegare dipendenti, consulenti, appaltatori o sub-appaltatori di RFI e/o del Gruppo FSI e svolgere qualsiasi ulteriore attività necessaria. Laddove le Parti del presente Accordo vengano a conoscenza dell'esistenza e/o della possibilità che si verifichino eventi da cui possa derivare la sospensione e/o l'interruzione dei lavori, le stesse hanno l'obbligo di fornire a RFI per iscritto tempestiva informazione di tale circostanza al fine di consentirle di esercitare i diritti di cui al presente comma precedente paragrafo. Resta fermo l'obbligo del Soggetto Privato Sviluppatore di proseguire nella realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria, al fine di consentire il rispetto degli obblighi assunti nel Contratto di Permuta, a fronte (i) della cessazione della causa di sospensione e/o interruzione dei lavori e (ii) della ricezione, da parte di una qualsiasi delle Parti del presente Accordo, di una comunicazione di RFI che, a insindacabile giudizio di quest'ultima, attesti tale cessazione e disponga le modalità tecniche per la dismissione delle opere di modifica/demolizione/ripristino realizzate e di avvicendamento ai fini della ripresa dell'esecuzione dei lavori di costruzione da parte del Soggetto Privato Sviluppatore.

6. I costi per l'esecuzione dei lavori di cui al precedente comma 5 sono totalmente a carico di ABZ e del Soggetto Privato Sviluppatore, i quali assumono l'obbligo, in via solidale, di rimborsare detti costi a RFI, a prima e semplice richiesta di quest'ultima, immediatamente e, comunque, entro 30 giorni dalla ricezione della relativa richiesta di pagamento da parte di RFI. A garanzia degli obblighi di pagamento di ABZ e Soggetto Privato Sviluppatore dettagliati nel precedente periodo, i predetti soggetti consegneranno entro 30 giorni dall'aggiudicazione della Procedura di gara, a RFI una o più garanzie bancarie autonome a prima e semplice richiesta, senza eccezioni, rilasciata/e da primari istituti bancari di gradimento di RFI con massimale garantito da indicare nel bando di Gara. La Garanzia avrà durata annuale e dovrà rinnovarsi di anno in anno – mediante consegna a RFI di nuova Garanzia entro e non oltre 5 (cinque) giorni lavorativi precedenti la scadenza della precedente – per il medesimo Importo Massimo Garantito fino al termine dei lavori di realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria, anche a seguito della ripresa di tali lavori ad esito della cessazione della relativa causa di sospensione e/o interruzione.

7. Provincia e Comune dichiarano e garantiscono la legittimità e conformità alle norme applicabili del (i) presente Accordo di Programma, (ii) della documentazione ad esso allegata, (iii) dei provvedimenti e/o atti e/o accordi amministrativi presupposti, connessi, collegati e/o attuativi del medesimo Accordo, ivi inclusa, tra gli atti conseguenti, a titolo meramente esemplificativo, la Convenzione di Attuazione, (iv) delle autorizzazioni, consensi, concessioni, anche di natura edilizia, rilasciate ai sensi dei precedenti atti, (v) degli atti della Procedura di Gara e/o di qualunque altro atto amministrativo presupposto, connesso, collegato e/o conseguente alla medesima, ivi incluso qualunque atto emesso nel corso dell'esecuzione dei lavori oggetto di aggiudicazione, (vi) di qualunque atto e/o provvedimento emesso per l'acquisizione, mediante esproprio od accordo bonario, delle aree necessarie alla realizzazione del Programma.

Ove vi sia un'interruzione o sospensione dei lavori in conseguenza della contestazione e/o dell'accertamento dell'illegittimità dei provvedimenti e/o procedimenti amministrativi di competenza dei predetti enti e/o di atti e/o fatti, anche omissivi, imputabili a Provincia e Comune, fermi restando i diritti di RFI di cui sopra e ferme le garanzie di cui al comma 6, Provincia e Comune si obbligano a pagare i costi per l'esecuzione dei lavori di cui al comma 5 compiuti da RFI stessa.

8. Tutte le garanzie di cui al presente articolo dovranno essere prestate secondo le modalità in uso presso il Gruppo FSI.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



In particolare:

- a) l'assicuratore/garante considererà terze, anche tra loro, le Società del Gruppo FSI;
- b) l'assicuratore/garante rinuncia al diritto di surroga nei confronti delle Società del Gruppo FSI;
- c) l'assicuratore/garante si impegna a non diminuire le somme assicurate e a non disdettare la polizza senza comunicarlo a RFI;
- d) l'assicuratore/garante si impegna a ricostituire i massimali qualora venissero impiegati per oltre il 60%;
- e) le polizze dovranno essere stipulate con assicuratori/garanti aventi un *rating* minimo pari a:
 - (i) Baa3 per l'agenzia Moody's;
 - (ii) BBB- per l'agenzia Standard & Poor's;
 - (iii) BBB per l'agenzia Fitch Ratings.

TITOLO VIII – LA VARIANTE URBANISTICA

Articolo 25

Variante al PUC

1. La variante urbanistica approvata con il presente Accordo è descritta negli elaborati di cui all'Allegato n. 2.
2. La variante urbanistica è condizionata al buon esito della procedura di gara per la privatizzazione di ABZ e la selezione del Soggetto Privato Sviluppatore e, dunque, alla stipula della Convenzione di Attuazione del Programma. Conseguentemente, le Parti si riservano di revocare tutti gli atti finalizzati alla predetta variante, ivi incluso il presente Accordo, nell'ipotesi in cui la procedura di gara non abbia esito positivo né possano essere considerate favorevolmente opzioni alternative per l'attuazione del Programma.
3. La variante così approvata ed i relativi parametri urbanistici sono vincolanti per il Soggetto Attuatore, in quanto prescrizione di gara, e non potranno essere oggetto di ulteriori modifiche in fase di attuazione del Programma, salvo ipotesi eccezionali che saranno espressamente e tassativamente individuate nella Convenzione di Attuazione del Programma ed esplicitate in fase di gara e nelle quali dovrà comunque essere garantito il mantenimento dell'allocatione dei rischi come risultante dalla gara.

Articolo 26

Prescrizioni urbanistiche e concessione edilizia

1. Conformemente a quanto più specificamente dettagliato nelle NTA di cui all'Allegato n. 2, cui si rinvia, il Soggetto Attuatore, nello sviluppo del Programma, dovrà rispettare i seguenti parametri, non derogabili, espressi in percentuale di volumetria realizzabile per destinazione d'uso sul totale della volumetria ammessa:



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



- a) residenza: min. 26% - max. 45%;
- b) ricettività turistica: min. 2% - max. 6%;
- c) atelier: min. 3% - max. 6%;
- d) terziario e direzionale: min. 10% - max. 20%;
- e) produzione: min. 15% - max. 20%;
- f) commercio: min. 5% - max. 18%;
- g) servizi collettivi: min. 10% - max. 24%;
- h) servizi per la mobilità: min. 2% - max. 5%.

2. Per tutti i comparti facenti parte del Programma, prima della redazione dei progetti necessari all'ottenimento della concessione edilizia, deve essere elaborato un progetto unitario di comparto da sottoporre al parere vincolante della Commissione Edilizia Comunale. I progetti devono essere conformi alle prescrizioni urbanistiche contenute nelle NTA nonché a tutte le normative edilizie provinciali e comunali. Nel rispetto delle normative tecniche ed edilizie applicabili, ove siano rispettate le prescrizioni delle NTA richiamate il Comune non può negare il rilascio della concessione edilizia

3. Le opere di cui al Progetto Ferroviario non sono soggette al rilascio della concessione edilizia in conformità all'art. 7 del D.P.R. 380/2001.

4. La disciplina relativa ai reciproci obblighi e diritti per l'attuazione del Programma sarà contenuta nella Convenzione di Attuazione del Programma, ivi incluse le garanzie da prestare per la regolare esecuzione di tutte le opere pubbliche e di interesse pubblico.

TITOLO IX – VIGILANZA E DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 27

Collegio di Vigilanza

1. Le Parti convengono sulla necessità di concordare una metodologia di reciproca collaborazione e consultazione volta a monitorare l'attuazione del presente Accordo e degli impegni ivi assunti.
2. A tal fine sarà istituito un Collegio di Vigilanza. Faranno parte del Collegio:
 - a) due componenti indicati dal Presidente della Provincia;
 - b) due componenti indicati dal Sindaco del Comune;
 - c) un componente indicato di comune accordo dal Presidente della Provincia e dal Sindaco, quale loro fiduciario, con funzioni di presidente.
3. Il Collegio di Vigilanza così costituito avrà poteri sostitutivi in caso di violazione degli obblighi assunti da ABZ e/o del Soggetto Privato Sviluppatore così da intervenire in luogo di questi ultimi, laddove gli stessi rimangano inerti



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



rispetto all'adempimento delle proprie obbligazioni illustrate nei precedenti articoli. Tali poteri sostitutivi potranno essere esercitati anche in via autonoma dalla Provincia quale Soggetto Promotore del Programma.

4. Il Collegio è coordinato dalla Provincia e si riunisce su convocazione periodica della stessa in sede da concordarsi. Tale Collegio, fatto salvo il ruolo specifico dei rappresentanti istituzionali degli enti, svolge il ruolo di unico punto di riferimento tecnico delle reciproche relazioni. La segreteria tecnica e organizzativa del Collegio è svolta dalla Provincia. Il Collegio si dota di un proprio regolamento, approvato all'unanimità.

5. Il Collegio vigila sulla corretta applicazione e sul buon andamento dell'esecuzione dell'Accordo e, in particolare, sarà investito delle seguenti funzioni:

a) assicurare il mantenimento da parte dei firmatari dell'Accordo di stabili e continuativi rapporti di informazione e collaborazione tra loro e con le altre Amministrazioni, le Istituzioni dell'Unione Europea, Enti nazionali e sovranazionali e i loro organi periferici;

b) valutare l'impatto delle decisioni che potrebbero derivare da sostanziali modifiche o adeguamenti nei tempi, nei costi, e nei contenuti sostanziali del presente Accordo;

c) dirimere in via bonaria le controversie che dovessero insorgere tra le Parti, ad esclusione di quelle concernenti RFI e le società del Gruppo FS, in ordine all'interpretazione e all'attuazione del presente Accordo di Programma;

d) assicurare una stabile e uniforme comunicazione con la cittadinanza sull'iniziativa e sullo stato di progressiva attuazione;

e) valutare e coordinare l'attività delle Parti su tutti gli eventi incidenti e le richieste del Soggetto Attuatore idonee ad incidere sull'attuazione del Programma;

f) designare i soggetti da nominare come Responsabile Unico del Procedimento e Responsabile dei Lavori ai sensi del D. Lgs. n. 81/2008, per la realizzazione di tutti i lavori oggetto del presente Accordo di Programma, nonché i componenti della commissione responsabile per il collaudo tecnico-amministrativo e i collaudi statici, ivi compreso il Progetto Ferroviario;

g) verificare la permanenza dei requisiti di ordine generale e speciale in capo al Soggetto Privato Sviluppatore e/o ai soggetti eventualmente da quest'ultimo incaricati della esecuzione dei lavori;

h) esprimere l'eventuale diniego a tutte le operazioni straordinarie e tutte le cessioni di azioni riferite ad ABZ, individuate nella Convenzione di Attuazione del Programma.

6. Il Collegio può disporre, ove lo ritenga necessario, l'acquisizione di documenti e di informazioni presso le Parti, al fine di espletare le proprie prerogative di vigilanza e segnatamente di verificare le condizioni per l'eventuale esercizio dei poteri sostitutivi previsti dalla legge in caso di inerzia o di ritardo da parte del Soggetto Attuatore e/o del Soggetto Privato Sviluppatore.

7. Il Collegio può disporre in ogni momento sopralluoghi ed accertamenti.

8. Alle attività del Collegio collaborano i responsabili e i funzionari degli uffici competenti per materia delle Parti. In particolare, alle riunioni del Collegio di Vigilanza indette su materie attinenti alla realizzazione del Progetto Ferroviario, dovrà partecipare un rappresentante di RFI, previo apposito avviso di convocazione da parte della Provincia a norma del comma 4 del presente articolo.

9. Qualora dovessero manifestarsi fattori ostativi tali da pregiudicare in tutto o in parte l'attuazione degli interventi nei tempi stabiliti, oppure nei casi in cui la Parte ritenuta inadempiente non dia riscontro positivo alla diffida ad adempiere,



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



gli atti e le azioni posti in essere risultino inadeguati o insufficienti alla corretta e sollecita attuazione del Programma, e, in ogni caso, qualora il ritardo sia superiore ad un periodo di 90 giorni, la questione è sottoposta al Collegio di Vigilanza per l'adozione delle decisioni conseguenti.

10. Gli esiti dell'attività di monitoraggio svolta dal Collegio, nel rispetto di quanto in questa sede convenuto, saranno periodicamente presentati alle rappresentanze istituzionali e da queste agli organi competenti, al fine di assumere le eventuali iniziative idonee a precisare e/o correggere il quadro generale di riferimento e a garantire l'attuazione coordinata degli impegni assunti.

11. Le parti convengono sull'importanza di condividere le strategie di comunicazione e informazione legate alla realizzazione degli interventi. Il Collegio promuoverà iniziative volte all'incentivazione della partecipazione dei cittadini al processo di trasformazione urbanistica e territoriale, con il ruolo attivo delle realtà territoriali e utilizzando le risorse e le strutture messe a disposizione dai soggetti aderenti al presente Accordo.

12. Le Parti convengono sull'importanza che le attività del Collegio siano supportate dalle professionalità tecniche e specialistiche necessarie al buon esito dell'operazione ed al corretto adempimento dei compiti di indirizzo e vigilanza sull'esecuzione dei lavori. In particolar modo, il Collegio dovrà dotarsi di un team di project management con idonea esperienza e competenza in operazioni complesse analoghe a quella disciplinata con il presente Accordo, in grado di interfacciarsi adeguatamente con il team di project management del Soggetto Attuatore e, dunque, dotato di requisiti esperienziali e di qualificazione analoghi a quelli richiesti ai concorrenti alla procedura di gara di cui al precedente titolo V. Il team di project management opererà in seno alla segreteria tecnica e organizzativa di cui al precedente comma 4.

13. Tenuto conto degli oneri organizzativi che dovranno sostenere la Provincia Autonoma di Bolzano ed il Comune di Bolzano per l'attuazione del Programma con riguardo ai costi della struttura tecnico amministrativa a supporto delle diverse attività richieste anche a supporto del Collegio di Vigilanza è stimato un importo fino ad un massimo del 2,5% del costo complessivo del Programma che sarà posto a carico del Soggetto Privato Sviluppatore in sede di definizione del bando di gara di cui all'articolo 14. Tale importo non comprende il costo del Collegio di Vigilanza per i cui componenti non è previsto alcun compenso. Per l'esecuzione delle attività di cui al precedente art. 13, comma 2, è previsto l'impiego di ulteriori risorse economiche stimate indicativamente nello 0,6% dell'importo del Progetto Ferroviario, che sarà parimenti posto a carico del Soggetto Privato Sviluppatore in sede di definizione del bando di gara di cui all'articolo 14.

Articolo 28

Modifiche dell'Accordo

1. L'Accordo potrà essere modificato e integrato, nei tempi di durata dell'Accordo medesimo, per proposta di uno dei soggetti firmatari. Le eventuali modifiche e integrazioni dovranno essere predisposte con il consenso unanime dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo, con le stesse procedure previste per la sua promozione, definizione, formazione, stipula ed approvazione.

Articolo 29

Vincoli e impegni

1. I soggetti che stipulano il presente Accordo hanno l'obbligo di rispettarlo in ogni sua parte e non possono compiere nelle materie specificamente disciplinate negli accordi fra le parti atti successivi che violino ed ostacolino gli accordi medesimi e che contrastino con l'Accordo medesimo, salvo l'obbligo di provvedere ad un congruo indennizzo.

2. I soggetti che stipulano il presente Accordo sono tenuti ad adottare gli atti applicativi ed attuativi dell'Accordo stesso stante l'efficacia contrattuale del medesimo.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



Articolo 30

Clausole di salvaguardia e buona fede.

1. L'eventuale invalidità, nullità o inefficacia di una o più clausole del presente Accordo di programma non determina l'invalidità o l'inefficacia dell'Accordo stesso.
2. Le Parti si impegnano a sostituire la clausola invalida, nulla o inefficace con altra valida, che abbia il contenuto sostanziale il più simile possibile a quella nulla, invalida o inefficace.
3. Le Parti si impegnano a collaborare vicendevolmente e a comportarsi secondo buona fede nell'esecuzione del presente Accordo di Programma.

Articolo 31

Omissioni, ritardi e inadempimenti

1. L'omissione, ritardo e l'attività ostativa riferiti alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili delle funzioni di cui sono competenti costituiscono, agli effetti del presente Accordo, fattispecie di inadempimento.
2. Nel caso di omissione, ritardo, o inadempimento, il Collegio di Vigilanza invita il soggetto al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento siano imputabili, ad assicurare l'adempimento delle sue obbligazioni entro un termine prefissato.
3. È facoltà impregiudicata delle Parti del presente Accordo l'esercizio di eventuali pretese di risarcimento nei confronti della parte contrattuale cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Alla parte che abbia sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete, comunque, l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

Articolo 32

Prevenzione e repressione della criminalità organizzata e dei tentativi di infiltrazione mafiosa

1. Le Parti del presente Accordo si obbligano al rispetto della normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari prevista dalla L. 136/2010 e ss.mm.ii..
2. L'Accordo dovrà, inoltre, essere espressamente assoggettato al Patto di Integrità in materia di contratti pubblici della Provincia, allegato al decreto ACP n. 16/2018 e ss.mm.ii.

Articolo 33

Controversie

1. Eventuali controversie tra le Parti sull'interpretazione ed esecuzione dei contenuti del presente Accordo di Programma non sospenderanno l'esecuzione dell'Accordo stesso.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



Articolo 34

Approvazione, effetti e durata

1. Tutte le Parti sottoscrittrici del presente Accordo si vincolano, ai sensi degli artt. 11, comma 2, e 15, della legge n. 241/1990, al rispetto dello stesso.
2. Fermo restando quanto previsto all'art. 28, l'Accordo ha efficacia dalla sua sottoscrizione per 20 anni e, comunque, fino alla completa attuazione del Programma, salva ogni diversa intesa tra le Parti.

Articolo 35

Esenzione dall'imposta di bollo

1. Il presente Accordo gode dell'esenzione dall'imposta di bollo, ai sensi dell'Allegato B, disposizione n. 16, del D.P.R. 642/1972, nel testo integrato e modificato dall'art. 28 del D.P.R. 955/1982 e dal D.M. 20 agosto 1992.

Articolo 36

Registrazione

1. Per il presente Accordo vi è obbligo di chiedere la registrazione, ai sensi del D.P.R. 131/1986. La registrazione sarà effettuata, a cura e spese di ABZ.

Articolo 37

Norma finale

1. Per tutto quanto non disciplinato dal presente Accordo valgono le vigenti disposizioni di legge.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



Articolo 38

Approvazione e pubblicazione

1. Il presente Accordo è approvato con Decreto del Presidente della Giunta Provinciale che ne cura la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino-Alto Adige e sui siti web istituzionali delle Amministrazioni Locali.

Bolzano, 3 luglio 2019

Arno Kompatscher

Renzo Caramaschi

Maurizio Gentile

Umberto Lebruto

Roger Hopfinger

Silvana Giancane

(firmato digitalmente)



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



PROGRAMMVEREINBARUNG

zwischen der Autonomen Provinz Bozen (in der Folge kurz „Land“), der Gemeinde Bozen (in der Folge kurz „Gemeinde“ und gemeinsam mit dem Land „öffentliche Verwaltungen“), R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (in der Folge kurz „RFI“), FS Sistemi Urbani S.r.l. (in der Folge kurz „FSSU“), Trenitalia S.p.A. (in der Folge kurz „Trenitalia“), , alle zusammen „Gesellschaften der Gruppe FSI“, sowie Areal Bozen – ABZ AG (in der Folge kurz „ABZ“), betreffend das einheitliche Programm zur Gebietsaufwertung des Bozner Bahnhofsareals (PUVaT)

VORAUSGESCHICKT, DASS

- a) der aktuelle Zustand des Stadtbereichs namens „Bozner Bahnhofsareal“ (in der Folge auch „Areal“ oder „Bahnhofsareal“), wie im Plan in Anlage 2 definiert, einen grundlegenden innovativen städtebaulichen Neugestaltungseingriff erfordert, da es sich um ein Viertel mit derzeit mangelhaft funktionierenden öffentlichen Diensten, geringer Wohnqualität aufgrund erheblicher Verfallserscheinungen sowie einer beträchtlichen Anzahl nichtbeauteter oder wenig genutzter Flächen handelt, obwohl zentral im Stadtgebiet gelegen: aus diesen Gründen hat die städtebauliche Neugestaltung des Areals strategische, dringende und vorrangige Relevanz im Rahmen der städtebaulichen Maßnahmen, die von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Land ergriffen wurden, um die Realisierung eines neuen Viertels voranzutreiben, das ein integriertes funktionelles Modell für die Entwicklung einer polyzentrischen Stadt mit großer Bedachtnahme auf die soziale und kulturelle Nachhaltigkeit bilden soll;
- b) am 28. Juli 2006 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., das Land und die Gemeinde ein Einvernehmensprotokoll (in der Folge „Einvernehmen 2006“) zur Neuorganisation und Neugestaltung des Bozner Bahnhofsareals unterzeichnet haben, in dem im Einzelnen vereinbart wurde, dass Land und Gemeinde, auch durch die Gründung einer eigenen Gesellschaft und nach etwaiger Abwicklung eines internationalen Ideenwettbewerbs, die Ausarbeitung eines Planes zur Neuanlage des gesamten Eisenbahnsystems von Bozen vorantreiben und die weiteren Projektphasen planen, und zwar einerseits anhand einer realen und zuverlässigen Schätzung der Kosten für die gesamte Neugestaltung des Bahnhofsareals als solches sowie für die Wiedergewinnung der heruntergekommenen oder wenig genutzten Eisenbahnflächen, -gebäude und -infrastrukturen und andererseits durch Festlegung der für die Finanzierung dieses Projekts (wie im Einvernehmen 2006 beschrieben) erforderlichen Operationen, zumal festgelegt wurde, dass die Projektumsetzung für RFI kostenneutral sein muss;
- c) am 10. August 2007 das Land und die Gemeinde eine paritätisch partizipierte Aktiengesellschaft mit der Bezeichnung „Areal Bozen – ABZ AG“ mit notariellem Akt Nr. 108871, Sammlung 21352, durchgeführt von Notar Dr. Herald Kleewein, gegründet haben und als Gesellschaftszweck „die Ausarbeitung eines Gesamtwiedergewinnungsplanes fürs Bozner Bahnhofsareal und die Umsetzung der für die urbane Wiedergewinnung erforderlichen operativen und planerischen Schritte und den Erwerb, auch mittels Tausch gegen noch zu bauende Immobilien, der von RFI als abtretbar erklärten Arealliegenschaften“ festgelegt haben;
- d) am 21. April 2010 ABZ einen Wettbewerb zur Ausarbeitung eines städtebaulichen Projektes für die derzeit im Eigentum von RFI und Trenitalia befindlichen Flächen ausgeschrieben hat, mit dem das Bozner Bahnhofsareal umgestaltet und das Gelände des derzeitigen Güterbahnhofs im Hinblick auf dessen Verlegung in andere Landesteile für urbane Belange wiedergewonnen werden soll; dies betrifft ein Gelände, das der primär für den Eisenbahnbetrieb genutzten Fläche im Eigentum von RFI und Trenitalia entspricht, auf der sich der Bahnhof im eigentlichen Sinne und die aus Nord und Süd verlaufenden Gleisstränge befinden; für dieses zentral zwischen der



Altstadt und dem Viertel Bozner Boden gelegene Areal, in dem neue Wohnanlagen, Handwerks-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie öffentliche und verschiedene andere Einrichtungen angesiedelt werden sollen, sollten die Wettbewerbsteilnehmer einen „gestalterischen Vorentwurf“ mit tragfähigen Lösungen für die strukturelle Gestaltung, die verschiedenen Funktionen, unter besonderer Berücksichtigung des Transports, die Finanzierung, die Umsetzung und wirtschaftliche und finanztechnische Handhabung der Eingriffe sowie die zeitliche Abfolge in der Realisierung der Arbeiten unterbreiten;

e) am 5. Februar 2011 ABZ das Projekt der Bietergemeinschaft (BG) von Arch. Boris Podrecca (Gruppenleiter), „Theo Hotz AG Architekten und Planer“ und „ABDR Architetti Associati“ (Mitglieder) zum Sieger des Wettbewerbs gekürt hat; das Projekt wurde in der Folge mehrfach dem Publikum präsentiert, das die im besagten „gestalterischen Vorentwurf“ beinhalteten Lösungen begrüßte;

f) ABZ am 18. Dezember 2013 den „Masterplan“, d. h. den vormaligen „gestalterischen Vorentwurf“, der in einer Reihe intensiver und zeitlich gedrängter Treffen auf technischem Niveau zwischen allen betroffenen und in das Vorhaben zur Neugestaltung des Areals einbezogenen Rechtssubjekten im Zeitraum von über 2 Jahren überarbeitet wurde, sowie die wirtschaftlich-finanzielle Machbarkeitsstudie genehmigt hat, die von Prof. Enrico Nigris im Auftrag der BG Podrecca, Hotz, ABDR erstellt wurde;

g) der Masterplan seinerseits in einen Vorschlag für einen Plan zur städtebaulichen Umstrukturierung (in der Folge PSU) in Abänderung zum geltenden Gemeindebauleitplan umgearbeitet wurde. Die Unterlagen, welche den PSU-Entwurf inklusive der technischen Durchführungsbestimmungen (in der Folge TDB) enthalten, liegen als Anlage 2 bei;

h) der von ABZ genehmigte PSU-Entwurf die von Gemeinde und Land gestellten Anforderungen berücksichtigt, und zwar

(i) in kurzer Zeit und mit absoluter Priorität Lösungen für kritische Aspekte im urbanen Arealbereich zu liefern, mittels Erarbeitung eines Maßnahmenprogramms, das von städtebaulicher Nachhaltigkeit und Kompatibilität im Eingriffsbereich geprägt ist und den Zielsetzungen von öffentlichem Interesse Rechnung trägt;

(ii) eine allgemeine Umwandlung und Neugestaltung des Viertels vorzusehen, und zwar durch eine bessere und gezielte Ausstattung und Neuorganisation der öffentlichen Bereiche, der Einrichtungen und der Dienste, um eine bessere Lebensqualität für die Bewohner zu erzielen;

(iii) das neue Eisenbahnsystem in Bozen besser zugänglich zu machen und es optimal mit dem städtischen System zu verknüpfen, wobei die verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrssysteme bestmöglich modal eingebunden werden;

(iv) die bereits in Gemeindeeigentum befindlichen öffentlichen Bereiche, oder jene, die im Rahmen des Neugestaltungsplans dem öffentlichen Eigentum zugeführt werden, miteinzubeziehen, um die besten Bedingungen für die infrastrukturellen Eingriffe sowie für den Abbruch und Wiederaufbau und die städtebauliche Neugestaltung zu erzielen;

(v) die bereits von RFI unterschriebenen Einvernehmen für die Flächen in ihrem Eigentum weiter zu entwickeln, um entsprechend den von RFI selbst bereits angebahnten Programmen zur Wiedergewinnung und Umfunktionierung der Anlagen organisatorische und zeitliche Absprachen zur Umgestaltung des betroffenen Geländes in Kohärenz mit der Durchführung des mehrmals erwähnten „gestalterischen Vorentwurfs“ zu treffen;

i) der Präsident von ABZ mit Schreiben Prot. Nr. 51/2014 vom 13. Oktober 2014 dem Landeshauptmann, dem Bürgermeister von Bozen und den CEOs von RFI, FSSU und Trenitalia vorgeschlagen hat, den Masterplan und den erwähnten PSU-Entwurf als Variante zum geltenden Bauleitplan der Gemeinde durch eine Programmvereinbarung zu genehmigen, die im Sinne von Artikel 3/ter del GD Nr. 351/2001 zu treffen ist;



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



gleichzeitig hat er einen Entwurf der „exekutiven Programmvereinbarung mit Auswirkungen auf die Urbanistik zwischen Land und Gemeinde Bozen, mit Unterschrift zur Einwilligung von RFI, Trenitalia, Sistemi Urbani und ABZ für den Ausbau des Eisenbahnsystems, die urbanistische Umwandlung, die Neuorganisation und die Neugestaltung des Bozner Bahnhofsareals, definiert durch das Protokoll über das Einvernehmen zwischen der Gemeinde, dem Land und RFI vom 28. Juli 2006“ übermittelt, der die Inhalte des erwähnten gesetzlichen Rahmens voll umsetzt und ergänzt, da er ein bedeutsames einheitliches Programm zur Gebietsaufwertung, zur funktionellen Rückgewinnung und zur Revitalisierung eines großen öffentlichen Immobilienkomplexes, teils auch im Eigentum von Stadt und Land, umfasst;

j) das Land und die Gemeinde am 11. Dezember 2014 ein Einvernehmensprotokoll unterzeichnet haben, das bis zum 31. Dezember 2060 gültig ist und in dem sie sich zur gegenseitigen Zusammenarbeit verpflichten, mit dem Ziel, den PSU-Entwurf mit entsprechenden TDB umzusetzen, der zu diesem Zweck im Sinne von Artikel 3/ter des GD Nr. 351/2001 genehmigt wurde;

k) am 9. März 2015 das Land, die Gemeinde und ABZ, mit Beteiligung von RFI, Trenitalia und FSSU eine Einverständniserklärung (in der Folge Präliminarium) zum Zwecke der zukünftigen Unterzeichnung einer Programmvereinbarung mit Rechtswirkung einer städtebaulichen Variante im Sinne von Artikel 34 des GvD Nr. 267/2000 unterschrieben haben;

l) Land und Gemeinde mit demselben Präliminarium den unter der Prämisse g) erwähnten Masterplan mit Zustimmung in technischer Hinsicht von RFI, Trenitalia und FSSU genehmigt haben, und zwar zur Einleitung des Verfahrens gemäß Artikel 3/ter des GD Nr. 351/2001, welches mit der Unterzeichnung einer Programmvereinbarung mit Rechtswirkung einer städtebaulichen Variante im Sinne von Artikel 34 des GvD Nr. 267/2000 abgeschlossen wird. Im genehmigten Masterplan ist ein eigener Abschnitt für das Eisenbahnprojekt vorgesehen, in welchem alle eisenbahnrelevanten Baulichkeiten erfasst sind;

m) die Parteien mit demselben Präliminarium übereinkamen, dass die Unterzeichnung der besagten Programmvereinbarung zur Umsetzung des Masterplans erst dann erfolgen wird, wenn einvernehmlich die verfahrenstechnischen, funktionalen, vermögensrechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte geklärt sowie die Rechte und Pflichten, die Garantien und alle anderen Angelegenheiten in Zusammenhang mit der Bereitstellung seitens der Gesellschaften der FSI-Holding der in ihrem Eigentum befindlichen Liegenschaften und Eisenbahnanlagen zur Umsetzung des Masterplans definiert sind;

n) der Masterplan laut den vorhergehenden Buchstaben g) und h) vom Gemeinderat mit Beschluss Nr. 19 vom 18. März 2015 genehmigt wurde, und zwar als Verfahrensakt, der Voraussetzung für die spätere Unterzeichnung der Programmvereinbarung zur Zustimmung zur städtebaulichen Variante ist;

o) im Jahr 2015 die Gesellschaften der FSI-Holding die Projekte für die Logistik-Infrastruktur von RFI sowie für die Zugwartungsanlagen und -remisen eingehend geprüft haben, was zu einvernehmlichen Projektüberarbeitungen geführt hat, die aus den Unterlagen hervorgehen, die ABZ am 31. März 2016 RFI übermittelt hat;

p) am 18. Februar 2016 ABZ dem vorübergehenden Unternehmenszweck (in der Folge „Consultants“) bestehend aus KPMG Advisory S.p.A., PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A., Proger S.p.A., McDermott Will & Emery Studio Legale Associato, und P&I Studio Legale Guccione e Associati einen Auftrag zur Beratung in technisch-urbanistischen, immobilienrechtlichen, wirtschaftlich-finanziellen, verwaltungs- und vertragsrechtlichen sowie organisatorischen Fragen und zur fachtechnischen Unterstützung bei der Umsetzung des Masterplans mittels Abtretung der von Land und Gemeinde an der Gesellschaft ABZ gehaltenen Aktienanteile erteilt hat;



- q)** das interministerielle Komitee für Wirtschaftsplanung (CIPE) mit Beschluss Nr. 25 vom 10. August 2016, veröffentlicht im Gesetzesanzeiger, allgemeine Reihe, Nr. 266 vom 14. November 2016, das Vorprojekt für die Realisierung des so genannten Virgltunnels genehmigt hat;
- r)** am 21. Dezember 2016 ABZ und RFI ein „Abkommen für die Entwicklung der Planung der im „Eisenbahnprojekt“ laut Masterplan für die städtebauliche Umstrukturierung des Bozner Bahnhofsareals vorgesehenen Baulichkeiten“ (in der Folge „Abkommen für die Entwicklung des Eisenbahnprojekts“) unterzeichnet haben, kraft welchem „RFI das Eisenbahnprojekt ... aufgrund des Entwurfs von ABZ in eine wirtschaftlich-technische Machbarkeitsstudie im Sinne des GvD Nr. 50/2016 umarbeiten und daraufhin das endgültige Projekt sowie das Ausführungsprojekt erstellen wird“ (Anlage 3); die von RFI auf der Basis des Masterplans erarbeitete wirtschaftlich-technische Machbarkeitsstudie (in der Folge „technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie für das Eisenbahnprojekt“) liegt dieser Programmvereinbarung (als Anlage 4) bei;
- s)** mit Beschluss der Landesregierung Nr. 352 vom 17. April 2018 der Denkmalschutz der Gebäudefassaden – Fassadenschutz im Sinne des GvD Nr. 42/2004 – betreffend die Bp 4518, 4519, 864 und 4833 sowie die Gp 2646/1 in E.Z. 1910/II, KG Zwölfmalgreien, Gemeinde Bozen, die im Eigentum von RFI sind, aufgehoben wurde; die Unterschutzstellung war mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1482 vom 14. April 1997 verfügt worden, während mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1318 vom 28. November 2017 eine Denkmalschutzbindung im Sinne des GvD Nr. 42/2004 auf die Bp 1051 und 1052, E.Z. 4312/II, KG Zwölfmalgreien, Gemeinde Bozen, auferlegt wurde (Anlage 11);
- t)** das Land kraft seiner ausschließlichen Befugnis in diesem Bereich erklärt, dass, abgesehen von dem in der vorhergehenden Prämisse Ausgeführten, keine weiteren Bindungen auf den vom PUVaT betroffenen Flächen bestehen;
- u)** der PSU-Entwurf gemäß Landesgesetz Nr. 2/2007 der strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen wurde, wobei der UVP-Beirat ein positives Gutachten mit Auflagen laut Prot. Nr. 33165 p-bz vom 18.01.2017 abgegeben hat (Anlage 9);
- v)** mit Schreiben Prot. 0062467 vom 10.08.2017 das Kommando Transport und Materialien, Sektion Transport, des Verteidigungsministeriums eine Unbedenklichkeitserklärung in technischer Hinsicht zur Auflassung und zum Abbau der militärischen Laderampen im Bahnhof Bozen abgegeben hat;
- w)** wegen der Notwendigkeit, den Busbahnhof und die zugehörigen Dienste zeitweilig an einen anderen Standort, und zwar auf eine zirka 6000 m² große Fläche parallel zur Rittner Straße im Eigentum von RFI, zu verlegen, um, wenn auch nur schrittweise, die Ziele des PUVaT im Bereich intermodale Mobilität schneller zu erreichen, RFI und das Land am 3. Juli 2017 zu diesem Zweck eine Vereinbarung unterzeichnet haben, die die gegenseitigen Rechte und Pflichten regelt (Anlage 10), und daraufhin am 18. Juni 2018 die Urkunde zur Begründung eines Überbaurechts des Landes (Sammlung 24910) unterschrieben haben;

FESTGESTELLT DASS,

- a)** mit Artikel 27 Absatz 2 des GD Nr. 201/2011 (durch das G Nr. 214/2011 mit Änderungen zum Gesetz erhoben) der Artikel 3/ter ins GD Nr. 351/2001 (durch das G Nr. 410/2011 mit Änderungen zum Gesetz erhoben) eingefügt wurde, das „Dringende Bestimmungen zur Privatisierung und Aufwertung des öffentlichen Immobilienvermögens und zur Entwicklung der gemeinsamen Immobilieninvestitionsfonds“ enthält. Diese Rechtsvorschrift regelt die Erarbeitung von „einheitlichen Programmen zur Gebietsaufwertung“ (PuVat), die darauf abzielen, öffentliche Immobilien zwecks Beitrag zur Finanzstabilisierung funktionell wiederzugewinnen und neu zu gestalten; gleichfalls sollen dadurch die wirtschaftliche Entwicklung und die soziale Kohäsion



gestärkt werden. Artikel 1 des genannten Gesetzesdekretes Nr. 351/2001 erlaubt auch den Gesellschaften der FSI-Holding ausdrücklich die Anwendung dieser Bestimmung;

b) sich das PuVat im Lichte des oben Ausgeführten und nach den unabhängigen Einschätzungen der Consultants vorzüglich dazu eignet, die mit dem Plan zur Neugestaltung des Areals verfolgten Ziele der Immobilienaufwertung und städtebaulichen Entwicklung umzusetzen, und es im gegebenen Gesetzesrahmen anwendbar ist, weshalb sich ABZ und die öffentlichen Verwaltungen für dessen Anwendung ausgesprochen haben. RFI, Trenitalia und FSSU haben die diesbezüglich von den öffentlichen Verwaltungen mithilfe der Consultants und von ABZ vollzogenen Einschätzungen und Überlegungen zur Kenntnis genommen;

c) ebenfalls nach den vom Land vollzogenen Einschätzungen keine Gründe bestehen, diese Bestimmung in Südtirol nicht gemäß Artikel 105 des Sonderstatuts anzuwenden, da es anderweitige oder nicht kompatible Rechtsvorschriften des Landes oder der Region nicht gibt, und der Verfassungsgerichtshof sich im Urteil Nr. 284 von 2012 folgendermaßen dazu äußert: „Es scheint keinen Zweifel daran zu geben, dass der Kern der sehr komplexen Bestimmung (...) – wie aus der entsprechenden Präambel hervorgeht (die, kurz gesagt, die Absicht betont „die wirtschaftlich-finanzielle Stabilität des Landes in der aktuellen außergewöhnlichen Situation der internationalen Krise und unter Berücksichtigung des Gleichheitsprinzips zu garantieren, und Maßnahmen zu treffen, die das Wachstum, die Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit fördern“) – auf dem Erfordernis nach multisektoralen Mechanismen beruht (Maßnahmen für Entwicklung und Gleichheit, für die Stärkung des nationalen und internationalen Finanzsystems, für die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte, darunter jene zur Reduzierung der Ausgaben und der Staatsverschuldung, und im Besonderen, zu der hier in Rede stehenden Veräußerung von Immobilien sowie im Bereich Wettbewerb und Gewerbe- und Infrastrukturentwicklung), welche offenkundig zu den mit der Finanzregelung verbundenen Maßnahmen gehören, und somit naturgemäß dem Bereich `Koordinierung der öffentlichen Finanzen` zuzuschreiben sind“, was zur Folge hat, dass „der Gegenstand – oder, anders gesagt, der Inhalt – des Eingriffs, schlussendlich nicht die einzelnen Immobilien der beteiligten Körperschaften betrifft, sondern vielmehr die Gesamtheit des öffentlichen Liegenschaftsvermögens, die als eigenständige Einheit zu betrachten ist, und folglich dafür die Kriterien für eine optimale Verwaltung in wirtschaftlich-finanzieller Hinsicht aus naheliegenden Gründen auf dem gesamten Staatsgebiet dieselben sein müssen“ (Punkte 4 und 5 der rechtlichen Erwägungsgründe);

d) mit dem somit erarbeiteten, durch die vorliegende Programmvereinbarung genehmigten PUVaT, das die Rechtswirkung einer städtebaulichen Variante hat, der PSU-Entwurf voll und ganz übernommen und genehmigt wird und die Bedingungen und Modalitäten für dessen Umsetzung festgelegt werden;

BERÜCKSICHTIGT, DASS

a) das erwähnte PUVaT eine Fläche von ungefähr 477.300 m² betrifft, die sich vorwiegend aus den frei werdenden Eisenbahnflächen sowie aus einem östlich gelegenen Bereich ergibt, der für die Verlegung der Schienenstränge zu erwerben ist;

b) die urbanistische Struktur sich harmonisch in das Bozner Stadtbild einfügt und den derzeitigen unterschiedlichen Bestand neu interpretiert und verändert. Die funktionale Aufteilung trägt dem Potential der einzelnen neu gewonnenen Flächen Rechnung, mit vorwiegend Wohnraum am Bozner Boden, einer Handwerker-Wohnzone im Osten und einem (später definierten) Mehrzweckzentrum für den Tertiärsektor, Dienstleistungen und Kulturelles, im Süden. Das Bauvolumen liegt laut Projekt im Rahmen einer Baudichte von 2,63 m³/m². Das gesamte Vorhaben ergibt sich aus der Absicht, das Eisenbahngelände nach Süden zu verlegen, wobei das alte Bahnhofsgebäude als „Wahrzeichen“ der Stadt erhalten bleibt und auf diese Weise den



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



symbolischen Mittelpunkt dieses umfangreichen Neugestaltungsplans für diesen wichtigen Stadtbereich darstellen soll;

c) die vom PUVaT vorgesehene städtebauliche Revitalisierung des Bahnhofsareals durch räumliche und funktionale Neugestaltung des betroffenen Geländes bedingt wird, die auch durch Neu- und Umbauten erfolgen soll, wie in den Listen der Anlage 2 näher angeführt, und zwar, im Vergleich zum derzeitigen Bestand, sowohl was den Plan für den neuen Schienenverlauf und die Wartungs- und Abstellanlage Nord betrifft, die direkt mit dem „ungeraden“ Schienenstrang verbunden wird, als auch in Bezug sei es auf die mit den Eingriffen bewirkte Standortverlagerung des Eisenbahnbetriebs sei es auf die Dienstleistungsbereiche für die Fahrgäste und auf die Zugangsbereiche;

d) der neue Plan für die Eisenbahnanlage sieben Geleise aufweist, die mit einem Krümmungsradius von 750 m im Bereich der Bahnsteige verlaufen. Die alte Trasse, die derzeit eine Trennungslinie zwischen Rentscher Straße und Bozner-Boden-Weg im Stadtviertel "Zentrum-Bozner Boden-Rentsch" bildet, wird zu einem Verbindungselement in Form einer großen öffentlich zugänglichen Promenade;

e) das zentrale Element dieses Vorhabens der neue Mobilitätsknotenpunkt als Schnittstelle für öffentliche und private Verkehrsmittel auf zwei Ebenen ist. Das historische Bahnhofgebäude wird zu einem Foyer, von dem aus das neue Mehrzweckzentrum und die dazugehörigen Dienste erreicht werden. Über die breite einladende Treppe gelangt man, geleitet und geschützt durch die Polymerüberdachung, zur unterirdischen Piazza, in deren unmittelbarer Nähe sich öffentliche und private Funktionen, wie der Busbahnhof, der Zugang zu den Bahnsteigen, die Taxistandplätze und die Bereiche Kiss&Ride, Park&Ride und Car Sharing sowie Verkaufsflächen, Gastronomie und innovative Infrastrukturen für den Benutzer befinden. Der neue unterirdische Busbahnhof, der den regionalen und den urbanen Busverkehr verbindet, ist durch zwei befahrbare Rampen erreichbar: Eine liegt im Süden und endet in der Garibaldi-Straße, die zweite im Norden mit Ausgang in den Bozner-Boden-Weg;

f) laut Mobilitätsplan („SMP 2020“, genehmigt mit Beschluss des Gemeinderates Nr. 2 vom 27. Jänner 2010) die Hauptverkehrsflüsse im südöstlichen Teil des Areals konzentriert werden und der Knotenpunkt an der Kampiller Brücke ausgebaut wird. Vor dem alten Bahnhofsgelände wird die Achse Garibaldistraße – Rittner Straße zu einem von Bäumen gesäumten Boulevard umgestaltet, wo auch die neuen Straßenbahnlinien (oder Metrobus) verlaufen werden. Durch die vollständige oder teilweise Schließung dieses Abschnitts für den Verkehr kann ein großzügig angelegter Fußgängerbereich entstehen, der sich von der Altstadt über die unterirdische Piazza bis südlich der Eisenbahntrasse erstreckt. Das bestehende Fahrradwegenetz wird erweitert und mit verschiedenen Radparkflächen im Bereich des Mobilitätsknotenpunktes und des neuen Viertels am Bozner Boden ergänzt. Das Projekt sieht außerdem einen Radbahnhof auf mehreren Ebenen im Bereich des neuen Boulevards in der Garibaldistraße am Südwestflügel des alten Bahnhofgebäudes vor;

g) mit der genannten, von ABZ am 18. Dezember 2013 genehmigten wirtschaftlich-finanziellen Machbarkeitsstudie das Grundkonzept des Masterplans geprüft wurde, dass ein oberirdisches Einkaufszentrum entlang und über der unterirdischen Piazza vorsah;

h) im Laufe der Ausarbeitung des Programms die Errichtung dieses Einkaufszentrums verworfen wurde, um Zweigleisigkeiten und wirtschaftliche Risiken zu vermeiden, die durch die bereits in die Wege geleitete Realisierung von unmittelbar ans Bahnhofsareal angrenzenden städtebaulichen und Bauvorhaben gleicher Art entstehen würden. Gemäß den von den öffentlichen Verwaltungen über die Consultants und von ABZ vorgenommenen Studien hat die Nichtverwirklichung des oberirdischen Einkaufszentrums keine Auswirkungen darauf, dass es sich bei diesem Programm um ein selbsttragendes Investmentprojekt handelt;



IM DAFÜRHALTEN, DASS

- a)** die hohe Funktionalität der vom PSU-Entwurf vorgesehenen neuen Anlagen und Zusatzdienste sowie die Widmung bedeutender Flächen für gewinnbringende Tätigkeiten entlang der Fahrgastflüsse Wertelemente bilden, die – korrekt eingeschätzt und bewertet – den mit dem Einvernehmen 2006 angestrebten Bilanzerwartungen weit über die rein städteplanerischen und funktionalen Aspekte hinaus entsprechen;
- b)** die wirtschaftlich-finanzielle Nachhaltigkeit des Programms, das auf der Gliederung in drei „funktionelle Makrobaulose“ beruht, gegeben ist, wie von den Consultants bescheinigt (Anlage 8);
- c)** die Gesamtkosten für die Ausführung und Realisierung der im Eisenbahnprojekt (in der Folge definiert) und allgemein im PUVaT vorgesehenen Bauarbeiten gänzlich zu Lasten von ABZ gehen, inklusive der Kosten für Enteignungen, Abbrüche, Bodensanierungen, eventuell erforderliche Schadstoffentfernung, Vorbereitung der Baustellen, Interferenzen mit bereits bestehenden Tiefbauten usw.;
- d)** es im weitesten öffentlichen Interesse allgemeine Zielsetzung der öffentlichen Verwaltungen ist, ein System von Verfahren, Rechtshandlungen, Ressourcen und finanziellen Sicherheiten für ein innovatives Modell städtebaulicher Neugestaltung festzulegen, dass
- (i)** für die Entwicklung eines zweckdienlichen, dem Bedarf an hoher Lebensqualität der Bewohner und Nutzer entsprechenden urbanen Gebietes nachhaltig und qualitativ hochwertig ist,
- (ii)** abgesehen von dem in dieser Vereinbarung ausdrücklich vorgesehenen Rahmen geeignet ist, sich weder negativ auf das öffentliche Vermögen auszuwirken noch die Haushalte von Stadt und Land zu belasten;
- e)** dieses innovative Verfahren ob seiner Spezifika, kraft der Eigentumsregelung und wegen der Bedeutung, die dem gemeinsamen Einvernehmen zur Gebietsumwandlung beigemessen wird, sich dadurch hervorhebt, dass die Planungsmaßnahmen und Vorschläge der öffentlichen Verwaltungen übereinstimmen und dass die Inhalte von den Stakeholdern und Bewohnern effektiv mitgetragen werden;
- f)** der Einsatz der öffentlichen Hand auf die Erreichung eines konkreten Nutzens für die Allgemeinheit fokussiert ist, und zwar dadurch, dass öffentliche Flächen und Liegenschaftskomplexe zur Verfügung gestellt werden, um ein Verfahren zu ermöglichen, mit dem die Neugestaltung des Gebietes nach Baubezirken erfolgen kann und somit eine progressive Festigung des „Urbanisierungseffekts“ auf den betroffenen Flächen bewirkt wird;
- g)** das besagte Ziel durch eine schrittweise Umsetzung des Programms erreicht werden kann, und zwar sowohl in Bezug auf die im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Arbeiten als auch in Bezug auf die städtebaulichen Umstrukturierungsmaßnahmen, wobei als Erstes freie, für die Realisierung der ersten Baubezirke zur Verfügung gestellte öffentliche Flächen verwendet werden;
- h)** durch die nachfolgenden städtebaulichen Umstrukturierungsmaßnahmen Flächen von ihrer derzeitigen Verwendung freigemacht werden. Diese Eigentumsflächen werden von den an diesem Programm beteiligten Eigentümern an ABZ übertragen, und zwar mit den nachfolgend beschriebenen Verfahren und nachdem ABZ die Vergütungen auf die Weise entrichtet hat, die in dem in der Sachverhaltsdarstellung angeführten Sinne und mit den dort angeführten Modalitäten näher festgelegt ist;
- i)** die hohe Qualität bei der städtebaulichen Umwandlung durch eine bessere Ausstattung mit öffentlichen Einrichtungen und solchen von öffentlichem Interesse erreicht wird, wobei die Neugestaltung der freien Flächen und die quantitative und qualitative Verdichtung der Dienste für das Viertel unabdingbar sind – die Bedeutung und Wichtigkeit dieser Maßnahmen ist bereits in den geltenden Planungsinstrumenten festgeschrieben – und auch wesentlicher Teil des Programmes sind, da sie die Garantie für eine tatsächliche städtebauliche Neugestaltung und Umwandlung geben;



j) das Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure und das Programmkonzept – wie erörtert – ohne öffentliche finanzielle Beiträge eine Systematik verlangt, in welcher Investitionspotenzial und Sicherheit bei der Umsetzung dadurch gegeben sind, dass die Zeiten für die Planumsetzung, die Gesamtheit der Eingriffe und der daraus resultierende Nutzen genau definiert werden. Unbeschadet bleibt, dass sich die Parteien darüber einig sind, dass die Programmumsetzung für RFI und die anderen Gesellschaften der FSI-Holding keine Lasten und Kosten mit sich bringen darf. Vorbehaltlich des in dieser Vereinbarung ausdrücklich Angeführten sind auch keine weiteren Kosten und Lasten für das Land und die Gemeinde vorgesehen;

k) aus den genannten Gründen anlässlich der Prüfung der wirtschaftlich-finanziellen und städtebaulichen Nachhaltigkeit des Programms, welche von den öffentlichen Verwaltungen und ABZ mithilfe der Consultants vorgenommen wurde, deutlich geworden ist, dass für die gesamte Realisierbarkeit des PUVaT als operatives Mittel zur Zielerreichung eine städtebauliche Variante nötig ist, mit welcher, über den reinen Abbruch und Wiederaufbau von Gebäuden hinaus, zusätzliche Funktionen und Flächen vorgesehen werden, um die aufgezeigten erwarteten Vorteile im Zusammenhang mit der Realisierung der Bauwerke, Einrichtungen, Infrastrukturen und öffentlichen Dienste laut Programm zu erzielen sowie um bessere Siedlungsformen zu erschwinglichen Preisen für die Allgemeinheit und die Bewohner zu schaffen;

l) die diversen planerischen Aspekte für die Neugestaltung des Viertels, einschließlich der TDB für die öffentlichen und privaten Eingriffe, im PSU-Entwurf festgeschrieben worden sind, nachdem die städtebauliche Nachhaltigkeit durch eine Vergleichsanalyse mit der wirtschaftlich-finanziellen Nachhaltigkeit bestätigt wurde; diese Aspekte sind insgesamt darauf ausgerichtet, das Potenzial der öffentlichen Einrichtungen und der kompatiblen, zur Ansiedlung zugelassenen Tätigkeiten, den voraussichtlichen urbanen Mix, die Maßnahmen im Bereich Mobilität, das für die städtebauliche Umstrukturierung entwickelte Modell, bei dem auch die zeitlichen Abfolgen und die daraus ableitbaren Folgen berücksichtigt wurden, die Kriterien für die Aufwertung des öffentlichen Vermögens sowie die Durchführgsszenarien aufzuzeigen;

m) ferner grob die Kosten geschätzt wurden, die für die geplanten öffentlichen Eingriffe erforderlich sind, wobei auf jeden Fall die Möglichkeit offen bleibt, dass im Zuge der Auslobung des privaten Developers (wie weiter unten definiert), welcher die Immobilien-Projektentwicklung übernehmen wird, dieser seine Absicht bekundet, weitere Geldmittel in die Realisierung von öffentlichen Diensten und Einrichtungen fließen zu lassen;

n) das Viertel in verschiedenen Bauphasen, die in dem vom privaten Developer ausgearbeiteten Zeitplan und/oder dessen vom Aufsichtsgremium genehmigten Änderungen festgelegt sind, seine neue Gestalt annehmen wird, und zwar durch die Realisierung von funktionellen Makrobaulosen, oder – auf begründeten Antrag der öffentlichen Verwaltungen oder von RFI – von Baulosabschnitten, sofern diese hinsichtlich ihres Umfangs und ihrer Merkmale als einheitliche Baubezirke im Sinne von Artikel 8 der TDB angesehen werden können, durch die Aufteilung die zügige Umsetzung des gesamten Programms nicht verzögert wird und auf jeden Fall die Artikel 7 und 8 der TDB befolgt werden;

o) insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des Eisenbahnprojekts die Bauabfolge nach Makrophasen oder deren Segmente unter Berücksichtigung der Vorgaben des Eisenbahnprojekts erfolgen muss;

FESTGESTELLT, DASS

a) die Gemeinnützigkeit des Programms in der unabdingbaren Notwendigkeit besteht, dringend die öffentlichen Liegenschaften aufzuwerten und die städtebauliche Neugestaltung des betroffenen Areals vorzunehmen, um dem Mangel an Ausstattung und öffentlichen Diensten sowie dem derzeitigen teilweisen funktionalen und strukturellen Verfall durch bedeutende Infrastrukturarbeiten entgegenzuwirken;



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



- b)** mit dem gegenständlichen Programm, in Übereinstimmung mit Artikel 3/ter des GD Nr. 351/2001, ein einheitlicher Aufwertungsprozess für die betroffenen Liegenschaften im Sinne der Leitlinien für die Gebietsentwicklung auf staatlicher und Landesebene und im Sinne der Wirtschaftsplanung konkretisiert wird und zudem im sozioökonomischen Gefüge der Stadt und des Landes bedeutende Anreize für Investitionen in eine nachhaltige lokale Entwicklung sowie für den Ausbau der lokalen öffentlichen Dienste und des Wohnungsangebots geschaffen werden;
- c)** es zwecks Realisierung des Programms unerlässlich ist, sämtliche in den Eingriffsbereich fallende Liegenschaften miteinzubeziehen. Folglich können die öffentlichen Verwaltungen für den Fall, dass nicht 100 % der erforderlichen Flächen verfügbar sind, die fehlenden Liegenschaften durch Enteignung erwerben, um den oben beschriebenen Zielsetzungen der Gemeinnützigkeit gerecht zu werden; dies gilt nicht für jene Flächen, die sich im Eigentum von RFI und Trenitalia befinden;
- d)** die Ressourcen, die nach ersten Schätzungen der Consultants durch die Umsetzung des Projekts entstehen und für die Aufwertung und Ausstattung der öffentlichen Bauten und Dienste bestimmt sind, es den öffentlichen Verwaltungen und ABZ gestatten, die Gesamtbilanz des PUVaT im Hinblick auf die verfolgten Ziele positiv zu bewerten;
- e)** sich die voraussichtlichen Kosten für die Gesamtrealisierung der öffentlichen Maßnahmen gemäß Programm, nach Gewerken unterteilt, auf zirka 150 Millionen Euro belaufen, davon 7 Millionen Euro als Beitrag für die neue Eisenbahnbrücke über den Eisack;
- f)** in diesem Kontext also Gemeinde und Land in der Lage sind, das allgemeine öffentliche Interesse zu garantieren, indem sie eine städtebauliche Umgestaltung ohne negative Auswirkungen sei es auf das Vermögen sei es auf die Haushalte der Gemeinde und des Landes veranlassen, vorbehaltlich des in diesem Abkommen ausdrücklich Angeführten;
- g)** im Rahmen des gesamten Vorhabens zwei Baueingriffe von erheblicher Nützlichkeit für die städtebauliche Neugestaltung zur vollen Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems vorgesehen sind, und zwar ein großer unterirdischer Parkplatz (in der Folge „Parkgarage“) und der neue Autobusbahnhof (in der Folge „Busterminal“);
- h)** im Rahmen des PUVaT auch primäre und sekundäre Erschließungsanlagen, andere öffentliche Bauten und Bauten im öffentlichen Interesse von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und den sozialen Zusammenhalt in diesem Stadtbereich vorgesehen sind;
- i)** das allgemeine öffentliche Interesse verfolgt werden kann im Verhältnis zur geplanten Übertragung der bebaubaren Flächen an einen privaten Developer (wie weiter unten definiert), der mit dem Ausschreibungsverfahren laut Artikel 14 ausgewählt wird; genanntes öffentliches Interesse wird durch den Ausbau des Nah- und Fernverkehrs durch Modernisierung der Eisenbahnanlagen erreicht sowie durch Ausstattung mit weiteren öffentlichen Bereichen und Diensten – und zwar sowohl quantitativ (durch eine erhebliche prozentuelle Steigerung im Vergleich zur heutigen Situation) als auch qualitativ (durch eine bessere Verkehrserschließung und eine Steigerung der Nutzbarkeit des betroffenen Gebiets);
- j)** der private Developer im Zuge des Ausschreibungsverfahrens die Möglichkeit hat, eine Erhöhung auf den vom Auslober festgesetzten Ausgangspreis für die Abtretung der ABZ-Aktien zu bieten;

NACH ÜBERPRÜFUNG, DASS

- a)** der „Bahnhofsareal“ benannte Eingriffsbereich aus den Grundflächen mit entsprechenden Eigentumsrechten sowie aus den gemeinschaftlichen Immobilienanteilen mit jeweiligem Zubehör, wie in Anlage 2 angeführt,



besteht, die, auch durch Enteignungsverfahren, von den Eigentümern und Rechtsinhabern bei Einhaltung der in dieser Vereinbarung und in den hier erwähnten Rechtsakten festgeschriebenen gegenseitigen Verpflichtungen und Abmachungen an ABZ zu übertragen sind;

b) wie in den TDB, die in Anlage 2 angeführt und Bestandteil dieser Vereinbarung sind, festgelegt, im Eingriffsbereich städtebauliche Umgestaltungsmaßnahmen vorgesehen sind, inklusive Abbruch und Wiederaufbau von Bauten sowie die Gestaltung öffentlich zugänglicher Freiräume. Der Wiederaufbau hängt von der Aufnahme der Arbeiten in den jeweils darauffolgend geplanten Baubezirken ab, damit die diversen vom PSU-Entwurf vorgesehenen Aktivitäten organisch ablaufen und eine einheitliche und koordinierte Planung der vorgesehenen Bauvolumina gewährleistet wird;

c) die Anpassung an die gesetzlichen Standards mittels PSU-Entwurf nach den Vorgaben des Masterplans vorgenommen wurde und detailliert in den TDB angeführt ist, die Bestandteil dieser Vereinbarung sind;

d) zur Umsetzung des vom PUVaT vorgesehenen Maßnahmenpakets eine städtebauliche Variante für die vom PSU-Entwurf betroffenen Flächen erforderlich ist und der geltende Bauleitplan somit gemäß Anlage 2 abgeändert werden muss;

e) die vom PUVaT betroffenen Flächen nicht mit Gemeinnutzungsrechten behaftet sind, wie aus den Auszügen des gebietsmäßig zuständigen Grundbuch- und Katasterdienstes von Bozen hervorgeht, welche als Anlage 12 beigelegt sind;

f) in Anbetracht der Einzigartigkeit und Komplexität des Programms, das ein koordiniertes Vorgehen mehrerer Akteure erfordert, und unter Berücksichtigung des obgenannten öffentlichen Interesses an diesem Programm sowie der Notwendigkeit, relativ rasch die funktionale und städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofsareals anzugehen und die obgenannte Änderung des Bauleitplanes zwecks Umsetzung des Programms vorzunehmen, der Landeshauptmann im Sinne von Artikel 3/ter Absatz 6 des GD Nr. 351/2001 es als zweckmäßig erachtet hat, die Unterzeichnung einer Programmvereinbarung im Sinne von Artikel 34 des GvD Nr. 267/2000 zu veranlassen;

ZUR KENNTNIS GENOMMEN, DASS

a) die Dienstkonferenz am 3.7.2019 zusammengekommen ist, um im Sinne von Artikel 3/ter des GD Nr. 351/2001 und Artikel 34 des GvD Nr. 267/2000 gemeinsam die Programmvereinbarung zu beschließen und zu unterzeichnen, mit welcher das PUVaT für das Bozner Bahnhofsareal genehmigt wird und die damit verbundenen Verpflichtungen festgelegt werden, welche die vertretenen Parteien zur Umsetzung des städtebaulichen Umstrukturierungs- und Neugestaltungsplans für die im Einvernehmen 2006 genannten Flächen übernehmen, wie in den Prämissen, in den nachfolgenden Artikeln und in den Anlagen dieser Vereinbarung, die wesentlicher Bestandteil derselben sind, näher beschrieben und festgelegt;

b) an der Konferenz, die von Dr. Arno Kompatscher in seiner Eigenschaft als Landeshauptmann und als gesetzlicher Vertreter des Landes auf Zeit einberufen wurde, mit allen Entscheidungsbefugnissen ausgestattet und vom jeweils zuständigen Organ dazu ermächtigt, den Willen der vertretenen Körperschaft verbindlich zu äußern sowie befugt, die rechtlichen Folgen der beschlossenen und getroffenen Maßnahmen der jeweiligen Körperschaft zuzuschreiben, folgende Personen teilnehmen:

- für die Gemeinde Bozen der Bürgermeister, Dr. Renzo Caramaschi
- für Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. der Geschäftsführer Ing. Maurizio Gentile
- für Trenitalia S.p.A. der Verantwortliche der OE DPR Bozen der Regionalen Abteilung Passagiere, Dr. Roger Hopfinger



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



- für FS Sistemi Urbani S.r.l. der Geschäftsführer Ing. Umbero Lebruto
- für Areal Bozen – ABZ AG die Vizepräsidentin, RA Silvana Giancane

AUF DER GRUNDLAGE DIESER PRÄMISSEN SCHLIEßEN

die Autonome Provinz Bozen, vertreten durch Arno Kompatscher in seiner Eigenschaft als Landeshauptmann;
Gemeinde Bozen, vertreten durch Renzo Caramaschi, in seiner Eigenschaft als Bürgermeister;
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, vertreten durch Maurizio Gentile, in seiner Eigenschaft als Geschäftsführer;
Trenitalia S.p.A., vertreten durch Dr. Roger Hopfinger, in seiner Eigenschaft als Bevollmächtigter des Geschäftsführers;
FS Sistemi Urbani S.r.l., vertreten durch Umberto Lebruto, in seiner Eigenschaft als Geschäftsführer;
Areal Bozen – ABZ AG, vertreten durch Silvana Giancane, in ihrer Eigenschaft als Vizepräsidentin.

FOLGENDE VEREINBARUNG:

TITEL I - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Prämissen und Anlagen

1. Im Sinne von Artikel 34 Absätze 4 und 5 des GvD Nr. 267/2000 und von Artikel 3/ter des GD Nr. 351/2001 geben die Parteien ihre einhellige Zustimmung zum Inhalt der vorliegenden Programmvereinbarung, deren Prämissen und Anlagen wesentliche Bestandteile davon sind.
2. Dieser Vereinbarung liegen bei:
 - Beschluss der Landesregierung vom 28.5.2019 betreffend die Einberufung der Dienstkonferenz (Anlage 1)
 - PSU-Entwurf (Anlage 2)
 - Abkommen für die Entwicklung des Eisenbahnprojekts, das am 21. Dezember 2016 von ABZ und RFI unterzeichnet wurde (Anlage 3)
 - Technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie für das Eisenbahnprojekt (Anlage 4)
 - Arealanteile im Eigentum von RFI, die nicht für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden (Anlage 5)
 - Arealanteile im Eigentum von RFI, die für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden (Anlage 6)
 - Entwurf des Tauschvertrages zwischen RFI und ABZ, noch zu ergänzen (Anlage 7)
 - Bestätigung des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts (Anlage 8)
 - SUP-Gutachten des UVP-Beirates vom 18.01.2017, Prot.-Nr. 33165 p-bz (Anlage 9)
 - Vereinbarung vom 21.07.2017 zwischen RFI und Land zum provisorischen Busbahnhof (Anlage 10)



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



- Beschlüsse der Landesregierung bezüglich der Bindungen, denen die vom PUVaT betroffenen Güter im Sinne des GvD Nr. 42/2004, „Kodex der Kultur- und Landschaftsgüter“, und des LG vom 12.6.1975, Nr. 26, unterliegen (Anlage 11)
- Auszüge aus dem Grundbuch und Kataster von Bozen (Anlage 12)
- Festlegung der funktionellen Makrobaulose (Anlage 13)
- Grafische Darstellung der neuen Zufahrt zur Hofstelle auf dem Grund von Herrn Pfeifer Johannes (Anlage 14)
- Grafische Darstellung hinsichtlich des Optionsrechtes der Gemeinde laut Artikel 12 Absatz 4 der Vereinbarung (Anlage 15)
- Verzeichnis der fachberuflichen Voraussetzungen für die Realisierung des Eisenbahnprojekts (Anlage 16).

Artikel 2

Definitionen

1. Sofern nicht anderweitig in dieser Vereinbarung oder in den Anlagen verfügt, haben die nachstehend angeführten Begriffe folgende Bedeutung:

Vereinbarung oder *Programmvereinbarung*: diese Programmvereinbarung,

Abkommen für die Entwicklung des Eisenbahnprojekts: siehe Prämissen s),

Consultants: siehe Prämissen q),

ABZ: Gesellschaft Areal Bozen – ABZ AG,

Öffentliche Verwaltungen: Gemeinde Bozen und Autonome Provinz Bozen gemeinsam,

Bozner Bahnhofsbereich, Bahnhofsbereich oder Areal: die gesamte vom Programm betroffene Fläche, mit einer Ausdehnung von ungefähr 477.300 m², wie sie aus den grafischen Darstellungen laut Anlage 2 hervorgeht,

Zentrum für zeitgenössische Kommunikation: im Baubezirk G2 geplante Sekundärinfrastruktur, wie im PSU-Entwurf eingezeichnet, die unter die Erschließungsarbeiten fällt; Näheres dazu wird von Gemeinde, Land und privatem Developer ausdrücklich genehmigt,

Aufsichtsgremium: siehe Artikel 27,

Gemeinde: Gemeinde Bozen,

Tauschvertrag: zwischen RFI und ABZ abzuschließender Vertrag, der inhaltlich im Wesentlichen dem Entwurf laut Anlage 7 entspricht und den Tausch bereits bestehender Güter (also der in den Anlagen 5 und 6 aufgezählten RFI-Flächen) gegen ein zukünftig entstehendes Gut (den neuen Bahnhof) regelt,

Durchführungsübereinkunft: Vertrag zwischen Gemeinde und Land auf der einen Seite sowie ABZ auf der anderen Seite, in dem die jeweiligen Rechte und Pflichten hinsichtlich der Umsetzung des Programms festgelegt sind,

Annahmeerklärung: Erklärung, mit der RFI ihre Bereitschaft zur Übernahme des neuen Bahnhofs und somit aller im Eisenbahnprojekt laut Artikel 19 dieser Vereinbarung enthaltenen Bauwerke, wie im Tauschvertrag näher beschrieben, bestätigt,

FSSU: Gesellschaft FS Sistemi Urbani S.r.l.,

funktionelle Makrobaulose: siehe Buchstabe b) unter „im Dafürhalten, dass“; diese Makrobaulose sind in Anlage 13 genau angeführt,



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



Roadshow: siehe Artikel 7,

Masterplan: siehe Prämissen g) und h),

Neuer Bahnhof: Gesamtheit der Immobilien und Anlagen, die ABZ im Arealbereich nach den Vorgaben des Eisenbahnprojekts errichten muss,

Erschließungsarbeiten: alle als Primär- und Sekundärinfrastrukturen einzustufende öffentliche Bauten, einschließlich der öffentlichen Einrichtungen für das Stadtviertel, die im PSU-Entwurf sowie in den TDB laut Anlage 2 vorgesehen sind, soweit sie unter die Definitionen laut DPR Nr. 380/2001 fallen,

Finanzierter öffentlicher Bau: das Busterminal laut Artikel 17,

Öffentliche Bauten: alle im Programm vorgesehene öffentliche Bauten (zum Beispiel das Schwimmbad, das Zentrum für zeitgenössische Kommunikation), die nicht unter die Erschließungsarbeiten fallen,

Bauten im öffentlichen Interesse: die Parkgarage laut Artikel 18 und die Wohnmöglichkeiten für Senioren,

Parteien: alle Unterzeichner dieser Vereinbarung,

Ausschreibungsverfahren: siehe Artikel 14,

Projekt: Plan zur Umstrukturierung des Bahnhofsareals gemäß Einvernehmen 2006,

Eisenbahnprojekt: Projekt, das nach den Vorgaben des Abkommens für die Entwicklung des Eisenbahnprojekts zur Realisierung der eisenbahnrelevanten Baulichkeiten ausgearbeitet wurde und das vom privaten Developer realisiert wird,

Technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie für das Eisenbahnprojekt: Plan zur technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit des im Masterplan vorgesehenen Eisenbahnprojekts, wie er dieser Vereinbarung als Anlage 4 beiliegt,

Programm oder PUVaT: einheitliches Programm zur Gebietsaufwertung für das Bozner Bahnhofsareal, genehmigt mit dieser Vereinbarung,

Land: Autonome Provinz Bozen,

Einvernehmen 2006: siehe Prämisse b),

PSU: Plan zur städtebaulichen Umstrukturierung, der zusammen mit den technischen Durchführungsbestimmungen (TDB) in Variante zum Bozner Bauleitplan als technische Raumordnungsunterlage zum Programm dient (Anlage 2),

RFI: die Gesellschaft Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Gesellschaften der FSI-Holding: alle Gesellschaften der Italienischen Eisenbahnholding (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.),

Developer: ABZ,

Privater Developer: Rechtssubjekt mit den vorgegebenen erforderlichen Voraussetzungen, dem das gesamte Gesellschaftskapital der ABZ übertragen wird,

Promoter: siehe Artikel 5,

Trenitalia: die Gesellschaft Trenitalia S.p.A.



Artikel 3

Vereinbarungszweck und -ziele

1. Zweck dieser Vereinbarung ist die Genehmigung des PUVaT für das Bozner Bahnhofsareal und dementsprechend die Festlegung der Verpflichtungen, welche die unterzeichnenden Parteien für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich zur Umsetzung und Verwaltung des Programms eingehen.

2. Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Umsetzung des Programms, die mit Mitteln finanziert werden muss, welche aus der urbanistischen Umwandlung sowohl der bereits aufgelassenen und der nicht mehr benötigten Eisenbahnflächen als auch weiterer angrenzender und ins Vorhaben einbezogener Flächen gewonnen werden; im Einzelnen umfasst diese Vereinbarung

- a) die allgemeinen und spezifischen Abmachungen zwischen den Unterzeichnern dieser Vereinbarung,
- b) die funktionelle Gliederung des Eisenbahnprojekts mit Angabe des Umfangs und der Widmung der neuen bebaubaren Flächen,
- c) die Raumgliederung und die Vorgaben zur funktionalen Einbindung in die öffentlichen und privaten Verkehrssysteme, sei es in den städtischen und landesweiten Nahverkehr sei es in den Fernverkehr,
- d) die Stadt- und Infrastrukturplanung für die Umgebung,
- e) die Wiedergewinnung und Neugestaltung des Eisenbahngeländes mit Angabe des Umfangs und der Widmung der neuen bebaubaren Flächen,
- f) die Verträglichkeit der einzelnen Vorhaben in Bezug auf das Gebiet, die Umwelt und die Mobilität, auch bezogen auf die verschiedenen Bauphasen,
- g) die Optimierung der städtebaulichen und Infrastrukturmaßnahmen auf den betroffenen Flächen.

3. In Einklang mit der Ausrichtung der Programme und Planungsinstrumente der Gemeinde und des Landes werden folgende allgemeine Zwecke und Ziele dieser Vereinbarung festgelegt:

- a) die Befolgung des allgemeinen Grundsatzes des territorialen Ausgleichs, indem durch die Errichtung neuer Siedlungen die Beschaffung von Mitteln für die Realisierung von Bauten und Eingriffen von öffentlichem, auch übergemeindlichem Interesse gesichert wird,
- b) die Förderung der synergetischen Ansiedlung verschiedener attraktiver Nutzungen,
- c) die seiner wichtigen Rolle angemessene und gebührende Aufwertung des gesamten neuen Bozner Eisenbahnsystems mit seinen verschiedenen Funktionsbereichen, wie im Abkommen für die Entwicklung des Eisenbahnprojekts festgelegt,
- d) die Festlegung der optimalen Bedingungen für die Kompatibilität und Synergie mit dem näheren und weiteren Umfeld sowie für die Einbindung in dieses,
- e) die Verbesserung der Erreichbarkeit in jeglicher Hinsicht, auch durch eine effiziente Vernetzung der verschiedenen Eisenbahndienste untereinander und dieser Dienste mit den anderen Verkehrssystemen, die in den Programmen und Planungsinstrumenten der Gemeinde und des Landes vorgesehen sind.

4. Weitere Ziele dieser Vereinbarung sind

- a) die Gewährleistung effizienter Verbindungen zwischen den beidseits des Schienenstrangs liegenden Stadtteilen, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer,
- b) die Sicherstellung, dass während der gesamten Bauzeit
 - (i) der Eisenbahn- sowie der damit zusammenhängende Bahnhofsbetrieb vollständig funktionstüchtig sind,



(ii) negative Umwelt- und soziale Auswirkungen so gering wie möglich gehalten werden, indem auf die Besonderheiten der einzelnen Umsetzungsphasen eingegangen wird,

(iii) Lösungen gewählt werden, mit denen eventuelle durch die Baustellenbereiche und -tätigkeiten verursachte Probleme für das Straßennetz und für die externen Verkehrsverbindungen, die direkt oder indirekt an den Bahnhofsknoten angebunden sind, auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

5. Insbesondere erkennen die Parteien, dass die Umsetzung des Vorhabens in den verschiedenen Phasen sowie die Ausschöpfung aller mit dem Programm verbundenen Möglichkeiten eine koordinierte und ergänzende Vorgangsweise ihrerseits im jeweiligen Zuständigkeitsbereich erfordert; daher verpflichten sie sich, diese Vereinbarung nach den darin enthaltenen Grundsätzen der institutionellen Zusammenarbeit und der gemeinsamen Planung umzusetzen.

6. Die Parteien erklären sich außerdem bereit, alle zur Programmumsetzung erforderlichen Maßnahmen auszuforschen und, wenn möglich, zu ergreifen, auch wenn sie nicht in dieser Vereinbarung vorgesehen sind, wobei jedoch den Gesellschaften der FSI-Holding keine Kosten oder andere Lasten für die Programmumsetzung erwachsen dürfen. Die Programmumsetzung darf, vorbehaltlich des in dieser Vereinbarung ausdrücklich Angeführten, ebenso für das Land und die Gemeinde keine Kosten oder andere Lasten mit sich bringen.

7. Die Parteien sind sich einig, dass die städtebauliche Planänderung, die mit dieser Vereinbarung zur Erreichung der in den vorhergehenden Absätzen angeführten Zwecke und Ziele festgelegt wird, vom erfolgreichen Abschluss des in den Artikeln 14 und folgende vorgesehenen Ausschreibungsverfahrens und insbesondere von der Unterzeichnung des Vertrages zur Abtretung der Aktien sowie der Durchführungsübereinkunft abhängt, wie in Artikel 26 vorgesehen.

8. Mit Ausnahme jener für das Eisenbahnprojekt werden die Umsetzungsmaßnahmen, auf der Grundlage der beim Ausschreibungsverfahren eingereichten technischen Projektvorschläge und wirtschaftlichen Quantifizierung, in der Durchführungsübereinkunft näher festgelegt, in der auch die allfälligen finanziellen Verpflichtungen der Gemeinde und des Landes geregelt werden; bis zur endgültigen Planung dieser Arbeiten durch den privaten Developer und bis zur endgültigen Festlegung der Erschließungskosten und der für die Baukonzessionen geschuldeten Gebühren haben die genannten Körperschaften keine Buchführungspflicht, da die finanziellen Verpflichtungen erst dann eingegangen und im Haushaltsvoranschlag des Jahres, in dem die Arbeiten durchgeführt werden, eingetragen werden, wenn die dafür benötigten finanziellen Mittel auf der Grundlage der technischen Projektlösungen genau quantifiziert sind.

Artikel 4

Programmbeschreibung

1. Wie in den beigeschlossenen grafischen und technischen Unterlagen genauer dargestellt, ermöglicht das mit dieser Vereinbarung genehmigte PUVaT die Neugestaltung des gesamten Bozner Bahnhofsbereichs.

2. Die Komplexität der beabsichtigten Neugestaltung des Bereichs erfordert eine Unterteilung in multifunktionale Baubezirke, in denen jeweils eine bestimmte Widmung vorherrscht, wie in den TDB laut Anlage 2 genauer ausgeführt wird.

3. Im Wesentlichen handelt es sich, wie in den beiliegenden technisch-städteplanerischen Unterlagen näher ausgeführt, um folgende Baubezirke:

(A) multifunktionale Bereiche für Mobilität und multimodalen Verkehr, wie das Mehrzweckzentrum (Baubezirk A1), der Mo-Bike-Bereich (Baubezirk A2) und der Kiss & Ride-Bereich (Baubezirk A3),

(B) Bereiche für die Beherbergung von Touristen,



- (C) vorwiegend zur Wohnnutzung bestimmte Bereiche mit dazugehörigen Einrichtungen,
- (D) Bereiche für den Dienstleistungssektor, einschließlich des Schwimmbades (Baubezirk D1),
- (E) Bereiche für Ateliers (das heißt Orte, wo unerhebliche handwerkliche sowie berufliche und künstlerische Tätigkeiten nicht nur als Dienstleistung ausgeübt werden und die mit der Wohnnutzung voll kompatibel sind) und Wohngebiete mit Mischnutzung,
- (F) Bereiche für Produktions- und Handwerksgerwerbe,
- (G) Bereiche für öffentliche Dienste und Einrichtungen für die Stadt, inklusive Wohnungen und Dienste für Senioren, Endstation der neuen Trambahn (im Baubezirk G1), Zentrum für zeitgenössische Kommunikation (im Baubezirk G2), öffentliches Grün, Parks, Stellflächen und Spielplätze (in den Baubezirken G3 und G4),
- (H) Eisenbahngelände,
- (I) landwirtschaftliches Grün.

4. Das Eisenbahnprojekt sieht die Verlegung der Eisenbahntrasse in Richtung Süden vor, die Anbindung an die bisherige Linienführung bleibt jedoch an denselben Stellen (d.h. an der Eisackbrücke im Süden und entlang des Eisackufers im Norden), wie dies in den Planunterlagen laut Anlage 4 genauer ausgeführt ist. Im Detail sieht dieses Projekt unter anderem Folgendes vor:

- a) die Neugestaltung des Bahnhofs mit Reduzierung der Gleiszahl von 24 auf 7 sowie mit neuen Zugängen, Bahnsteigen und Gehsteigen,
- b) den Bau der RFI-Verwaltungszentrale für die Unterbringung von Büros für das Bahnpersonal und von technischen Anlagen,
- c) den Bau der Wartungs- und Abstellanlage Nord (ATNRFI).

Artikel 5

Promoter

1. Die Funktion des „Promoters“ dieser Vereinbarung übernimmt der Landeshauptmann im Sinne von Artikel 3/ter des GD Nr. 351/2001.

Artikel 6

Durchführung der Vereinbarung

1. Der Promoter erkennt die gegenseitigen Verpflichtungen an, die die Parteien mit der vorliegenden Vereinbarung übernommen haben, und erklärt seinerseits seine Bereitschaft, sich zusammen mit allen Parteien dafür einzusetzen, dass alle erforderlichen und zweckmäßigen Maßnahmen für die vollständige Programmumsetzung getroffen werden, insbesondere in Bezug auf die Besicherung von eventuell verlangten Garantien, auch finanziellen, und auf allfällig erforderliche weitere Rechtsgeschäfte zur Durchführung oder als Zusatz, auch in Ergänzung der bereits unterzeichneten und in dieser Vereinbarung angeführten Rechtsakte.

Artikel 7

Roadshow und Markttest

1. Innerhalb von 30 Tagen ab Unterzeichnung dieser Vereinbarung werden auf Veranlassung und auf Kosten von ABZ eine Roadshow und ein Markttest auf die mit den Consultants vereinbarte Art und Weise



durchgeführt, um die Attraktivität des Programms für den Markt aufzuzeigen, zu unterstreichen und mit den Wirtschaftsteilnehmern zu erörtern.

2. Zu diesem Zweck erstellen die Consultants ein Präsentationsblatt für die Marktteilnehmer und das Publikum, das die wichtigsten Informationen, die für eine Bewertung des Programms benötigt werden, beinhaltet.
3. Das genannte Präsentationsblatt wird im Rahmen eines vom Promoter organisierten Treffens, das mindestens 15 Tage vorher auf den Websites der ABZ und der öffentlichen Verwaltungen breit bekanntgegeben wird, öffentlich vorgestellt; nach diesem Treffen haben die Wirtschaftsteilnehmer, die an einer Teilnahme am Ausschreibungsverfahren laut Artikel 14 interessiert sind, die Möglichkeit, mit den Consultants Einzelgespräche zu führen, um Fragen zu klären und Bemerkungen anzubringen.
4. Nach Abschluss des Markttests werden die Parteien abwägen, ob es angebracht ist, die Ausschreibungsbedingungen und die Vorgaben der Durchführungsvereinbarung den Erkenntnissen anzupassen, die aus den Gesprächen mit den Wirtschaftsteilnehmern gewonnen wurden, wobei die Grundsätze und die allgemeine Ausrichtung des Programms unangetastet bleiben müssen und jede Möglichkeit einer Änderung des Eisenbahnprojekts ausgeschlossen ist, sofern RFI nicht sein Einverständnis dazu gibt.
5. Allfällige Einvernehmen zwischen den Parteien zu den besagten Anpassungen müssen mit einhelliger, nach der jeweiligen internen Ordnung zustande gekommener Zustimmung aller Vereinbarungspartner getroffen und in einem entsprechenden Übereinkommen schriftlich festgehalten werden.

TITEL III – VORGANGSWEISE BEI DER PROGRAMMUMSETZUNG

Artikel 8

Allgemeine Grundsätze

1. Im Rahmen ihrer Aufgaben und Befugnisse zur Sicherung des allgemeinen öffentlichen Interesses sowie zur Gebietsgestaltung und -umwandlung verfolgen Land und Gemeinde unter anderen das prioritäre Ziel, das Areal neu zu gestalten und dessen soziales und wirtschaftliches Gefüge bei Wahrung seiner Identität und Erhaltung der Vernetzung mit der Altstadt zu revitalisieren.
2. Zu diesem Zweck hat der Promoter nach den Grundsätzen der institutionellen Zusammenarbeit und der gemeinsamen Planung die vorliegende Vereinbarung, auch im Sinne von Artikel 3/ter del GD Nr. 351/2001, initiiert, damit die Raumplanungsverfahren koordiniert, aufeinander abgestimmt und kohärent gestaltet werden können und die Planungszeit dadurch verkürzt werden kann.
3. Mit der gegenständlichen qualitativen Umgestaltung des Areals soll – auch in Hinblick auf die Ziele, die bereits in den beschlossenen und/oder genehmigten Planungsinstrumenten festgehalten sind – durch die Festlegung einer neuen Struktur und einer neuen, zweckmäßigeren Nutzungsmischung die Gelegenheit, die sich mit dem geplanten Ausbau des Eisenbahnknotens ergibt, genutzt werden, um eine städtebauliche Neugewichtung durch quantitative und qualitative Verbesserung der Ausstattung mit Diensten und Einrichtungen vorzunehmen.
4. Die bereits aufgelassenen und/oder die nicht mehr benötigten Eisenbahnbetriebsflächen, d.h. die Flächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe, bieten diesbezüglich eine wichtige Gelegenheit zur Neugestaltung der Stadt und sind von unschätzbare einzigartiger wirtschaftlicher Bedeutung in dieser Zeit der enormen Rationalisierung der öffentlichen Ausgaben, vor allem auf Ortsebene.
5. Die Mittel, die aus der Aufwertung der im PUVaT erfassten Flächen gewonnen werden können, sind für die Realisierung der ebenfalls im PUVaT vorgesehenen öffentlichen Eingriffe bestimmt. Die Abtretung der Flächen dient somit der Umsetzung eines Pakets von öffentlichen Maßnahmen, die als Angebot an Dienstleistungen den



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Bedürfnissen der Bewohner der neuen Ansiedlung und der umliegenden Zonen sowie der Nutzer der Stadt nach den Vorgaben der öffentlichen Verwaltungen gerecht werden können.

6. Zwecks Umsetzung des Programms wurden, mit Blick auf das Attraktivitätspotential für private Investoren, durch die Consultants die Voraussetzungen geprüft, zu denen die vorgesehenen Investitionen zu Marktbedingungen finanzierbar sind, auch über innovative Finanzierungsansätze angesichts der Komplexität des Projekts und der planerischen und zeitlichen Flexibilität, welche für vielschichtige Initiativen, die unterschiedliche Aktionen, Schritte und Baueingriffe implizieren, unerlässlich sind; aus dieser Prüfung geht hervor, dass das Programm, mit durchschnittlichen Rentabilitätsprognosen, für den privaten Markt attraktiv ist.

7. Den Leitgedanken des Programms entsprechend gehen sämtliche Kosten für die Umsetzung des Projekts sowie das Risiko der Nichtrentabilität zu Lasten des Developers. Die Deckung allfälliger Mehrkosten gegenüber den genehmigten Projekten kann ausschließlich für die Realisierung des Eisenbahnprojekts und der anderen eventuell von den öffentlichen Verwaltungen finanzierten oder mitfinanzierten öffentlichen Bauten und nur in den ausdrücklich von der Durchführungsübereinkunft und vom Tauschvertrag vorgesehenen Fällen verlangt werden.

Artikel 9

Developer

1. Die Funktion des Developers wird von ABZ wahrgenommen.
2. Zum Zwecke der Programmumsetzung werden Gemeinde und Land entsprechend dieser Vereinbarung die Privatisierung von ABZ vornehmen und folglich 100% des ABZ-Gesellschaftskapitals veräußern.
3. Der private Developer wird über das Ausschreibungsverfahren laut Artikel 14 ermittelt.

TITEL IV– PFLICHTEN DER PARTEIEN

Artikel 10

Pflichten der Gemeinde

1. Die Gemeinde erkennt die von den Parteien mit dieser Vereinbarung eingegangenen Verpflichtungen an und verpflichtet sich ihrerseits
 - a) nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens laut Artikel 14 gleichzeitig mit dem Vertrag zur Abtretung der ABZ-Aktien an den privaten Developer die Durchführungsübereinkunft mit ABZ und dem Land abzuschließen,
 - b) so rasch als möglich alle internen Verfahren abzuwickeln, die gegebenenfalls für die Abtretung ihrer ABZ-Aktienanteile erforderlich sind, sowie alle Schritte zu setzen, die für die Einleitung und Durchführung des Ausschreibungsverfahrens laut Artikel 14 erforderlich sind,
 - c) ABZ die derzeit von der Großmarkthalle im Baubezirk H2 besetzten Flächen vor der Veröffentlichung der Ausschreibung laut Artikel 14 gegen Entgelt zu übertragen, um die Programmumsetzung zu ermöglichen,
 - d) alle in ihre Zuständigkeit fallenden Konzessionen, Ermächtigungen und sonstigen Berechtigungen zu erteilen,
 - e) die Standorte der Sozial-, Gesundheits- und kulturellen Einrichtungen im Einklang mit den Programmzielen zu planen,
 - f) die Flächen des Baubezirks G2 durch Tausch gegen die Flächen des Baubezirks H2 von ABZ, mit allfälligen Ausgleichszahlungen, zu erwerben, wie in Artikel 23 vorgesehen, und die damit verbundenen Verpflichtungen in die Finanzplanung aufzunehmen, auch wenn die eigentliche Buchung erst nach dem Übergang des Baubezirks G2 an ABZ und nach den vom Schätzamt des Landes durchgeführten genauen Quantifizierungen erfolgen kann



und die entsprechende Verpflichtung folglich im Haushaltsvoranschlag jenes Jahres eingetragen werden muss, in dem der Tauschvertrag konkret abgeschlossen wird.

2. Die Gemeinde verpflichtet sich, die von ABZ durchgeführten primären und sekundären Erschließungsarbeiten im entsprechenden Wert als Ausführung von Erschließungsarbeiten anzuerkennen, die mit den gesamten Eingriffsgebühren verrechnet werden (Kosten für primäre und sekundäre Erschließung und eventuell Baukostenabgabe im gesetzlich vorgesehenen Rahmen), welche ABZ oder ihre Rechtsnachfolger im Sinne von Artikel 16 des DPR Nr. 308/2001 und der Artikel 73 und 75 des LG Nr. 13/1997, i.g.F., für die Ausführung aller vom Programm vorgesehenen und durch diese Vereinbarung gebilligten Bau- und Infrastrukturmaßnahmen schulden.

3. Die Gemeinde verpflichtet sich bereits jetzt, die von ABZ ausgeführten Bauten und Anlagen zu übernehmen. Die Übergabe erfolgt mit einem eigenen Protokoll, das von den Parteien in gegenseitiger Übereinstimmung und auf jeden Fall nach der regulären Bauabnahme, welche im Verlauf der Arbeiten erfolgt, unterzeichnet wird. Die Gewährleistungsfrist für die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten läuft ab dem Datum der Übergabe.

4. Es gilt als vereinbart, dass die Gemeinde nach der Übernahme der Bauten und Anlagen von ABZ für deren Instandhaltung zuständig ist, sofern nicht mit entsprechenden Übereinkünften zwischen den Parteien ausdrücklich Ausnahmen vereinbart werden.

5. Die Gemeinde verpflichtet sich außerdem, ABZ oder ihre Rechtsnachfolger von der Gebühr für die Besetzung öffentlichen Grundes zur Ausführung der in dieser Vereinbarung vorgesehenen Bauten und Anlagen so weit und so lange zu befreien, als dies rechtlich möglich ist.

6. Aus einer ABZ übermittelten Mitteilung geht hervor, dass die Polizeidirektion und die Verkehrspolizeiabteilung Bozen beschlossen haben, ihren Sitz in den Baubezirk D2 zu verlegen; zu diesem Zweck kann die Agentur für Staatsgüter ABZ verschiedene Flächen im Tausch abtreten, insbesondere jene Fläche, auf der sich zurzeit der Sitz der Polizeidirektion befindet und die zur Wohnnutzung bestimmt werden soll, unter Beachtung der Raumordnungsbestimmung, die zum Zeitpunkt der Genehmigung der städtebaulichen Variante durch die Gemeinde gilt.

7. Im Rahmen der Programmumsetzung muss ein Teil der Bauparzelle 2626, K.G. Zwölfmalgreien, auf der die Eigentümergesellschaft Gramm AG ihre Büros hat, enteignet werden, nachdem der Developer auf seine Kosten die Parzellenteilung veranlasst hat. Im Gegenzug tritt die Gemeinde dieser Gesellschaft gegen Entgelt einen Teil der Grundparzelle 413/6, K.G. Zwölfmalgreien, ab, auf der sich zur Zeit ein Parkplatz befindet, und verpflichtet sich die Gemeinde, der Gramm AG die Baukonzessionen zu erteilen, die für den Bau neuer Büros erforderlich sind.

8. Die Gemeinde verpflichtet sich für den Fall, dass sie von dem in Artikel 12 Absatz 4 vorgesehenen Kaufoptionsrecht Gebrauch machen will, ihre Absicht zur Wahrnehmung dieses Rechts innerhalb der im besagten Artikel vorgesehenen Frist mitzuteilen und in der Folge den entsprechenden Kaufvertrag innerhalb von 60 Tagen ab Mitteilung abzuschließen. Der gesamte dem Developer geschuldete Betrag muss mit einer einmaligen Zahlung bei Unterzeichnung des Kaufvertrages überwiesen werden.

Artikel 11

Pflichten des Landes

1. Das Land erkennt die von den Parteien mit dieser Vereinbarung eingegangenen Verpflichtungen an und verpflichtet sich seinerseits, die damit verbundenen Vorhaben, insbesondere im Bereich Mobilität, durch die Koordinierung der Tätigkeit mit den eigenen oder von ihm funktional abhängigen Einrichtungen und Gesellschaften und jenen der Gemeinde zu unterstützen, auch um etwaige Überschneidungen aus dem Weg zu räumen, und dabei im Rahmen der zur Verfügung stehenden Rechtsmittel und unter Berücksichtigung der in den



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



Zeitplänen zur Programmumsetzung enthaltenen Vorgaben allfällig erforderliche Mahnungs- und Weisungsinitiativen zu ergreifen und entsprechende Maßnahmen zu erlassen.

2. In Bezug auf die Vorhaben, deren Ausführung in dieser Vereinbarung zu Lasten von ABZ vorgesehen ist, sorgt das Land in seiner Eigenschaft als Enteignungsbehörde für alle eventuell erforderlichen Enteignungsverfahren im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 des LG Nr. 10/1991, i.g.F.

3. Das Land verpflichtet sich ferner, so rasch als möglich alle internen Verfahren abzuwickeln, die gegebenenfalls für die Abtretung ihrer ABZ-Aktienanteile erforderlich sind, sowie alle Schritte zu setzen, die für die Einleitung und Durchführung des Ausschreibungsverfahrens laut Artikel 14 erforderlich sind.

4. Damit das Programm umgesetzt werden kann, verpflichtet sich das Land, die Verpflichtungen einzuhalten, die es gemäß Artikel 4 der mit RFI abgeschlossenen Vereinbarung zum provisorischen Busbahnhof laut Anlage 10 übernommen hat.

5. Weiters verpflichtet sich das Land, nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens laut Artikel 14, mit ABZ und der Gemeinde gleichzeitig mit dem Vertrag über die Abtretung der ABZ-Aktien an den privaten Developer die Durchführungsübereinkunft abzuschließen, damit das Programm umgesetzt werden kann.

6. Das Land verpflichtet sich, den Busbahnhof, sobald die Programmumsetzung abgeschlossen ist, an den neuen Standort für das Busterminal im Bereich des Areals zu verlegen und seinen Verpflichtungen in Bezug auf die diesbezügliche Finanzierung gemäß Artikel 17 nachzukommen.

7. Um den steigenden Bedarf an Sozialwohnungen und Wohnungen zu einem moderaten Mietzins zu decken, verpflichtet sich das Land, im Rahmen der im Landeshaushalt unter den entsprechenden Aufgabenbereichen bereitgestellten Mittel sowie unter Beachtung der einschlägigen Rechtsvorschriften und der in der Durchführungsübereinkunft festgelegten Verfahren und Verpflichtungen, unmittelbar oder über das WOBI (Institut für den sozialen Wohnbau des Landes Südtirol) oder eine andere Hilfskörperschaft höchstens 30 Prozent des Wohnvolumens anzukaufen, das auf der Grundlage der Planung errichtet wird, die im Ausschreibungsverfahren für die Baubezirke E1, E2, C5, C6 und C7 nach den in der Durchführungsübereinkunft festgelegten qualitativen und quantitativen Vorgaben dargelegt wird; für diesen Ankauf werden die damit verbundenen finanziellen Verpflichtungen, auch aufgeteilt auf mehrere Jahre, vorher in die Wirtschafts- und Finanzplanung des Landes oder der betroffenen Hilfskörperschaft aufgenommen und die erforderlichen Mittel in den jeweiligen Haushaltsvoranschlag jenes Jahres eingetragen, in dem die Wohnungen gebaut werden.

8. Festgestellt, dass die Region Trentino-Südtirol derzeit Verhandlungen zur Überlassung ihrer in Bozen, Duca d'Aosta-Straße, liegenden Immobilien an die Gerichtsverwaltung führt, welche bereits die angrenzenden Gebäude benutzt, wird das Land unterstützen, dass die Region zirka 1600 m² des Bürokomplexes ankauft, der im Baubezirk D1 in unmittelbarer Nähe zu den Landesämtern gelegen ist, damit sie dort ihre institutionelle Tätigkeit ausüben kann. Der Verkauf erfolgt zu dem Marktpreis, der zum Zeitpunkt der Abtretung ermittelt wird.

Artikel 12

Pflichten von ABZ

1. ABZ verpflichtet sich,

a) sämtliche Verpflichtungen zu erfüllen, die ihr als Developer aus dieser Vereinbarung sowie aus dem Tauschvertrag und der Durchführungsübereinkunft, welche zur Umsetzung dieser Vereinbarung abgeschlossen werden, erwachsen,

b) im Sinne und zum Zwecke dieser Vereinbarung alle Operationen durchzuführen, die den Erwerb und die Abtretung der Eisenbahn- und der anderen Flächen oder der damit verbundenen Rechte betreffen und zur



Umsetzung des PUVaT sowie zur urbanistischen und Gebietsumgestaltung erforderlich sind; dies betrifft auch die Kosten für Enteignungen, Abbrüche, Bodensanierungen und eventuell erforderliche Schadstoffentfernung in dem von dieser Vereinbarung und vom Gesetz vorgesehenen Rahmen, die Vorbereitung der Baustellen, Interferenzen mit bereits bestehenden Tiefbauten usw., die auf jeden Fall zu Lasten von ABZ gehen, welche die entsprechenden Tätigkeiten (vorbehaltlich von Artikel 11 Absatz 2, beschränkt auf das Verfahren) auf eigene Veranlassung, Kosten und Verantwortung vornimmt;

c) die Pflichten zu erfüllen, die sie mit dem Abkommen über die Entwicklung des Eisenbahnprojekts gegenüber RFI eingegangen ist,

d) den neuen Bahnhof zu bauen, das heißt, dafür zu sorgen, dass sämtliche im Eisenbahnprojekt vorgesehene Arbeiten, Bauten und Anlagen auf eigene Veranlassung und Kosten (inklusive der Kosten für die Verlegung des Zugverkehrs) und auf eigene Verantwortung gemäß den genehmigten Plänen einwandfrei fachgerecht ausgeführt werden und dass dabei die jeweils geltenden Rechtsvorschriften beachtet und die Fristen eingehalten werden, die in dem von RFI vorgegebenen Zeitplan festgelegt sind; dabei kann RFI, ohne Forderungsanspruch seitens ABZ, Änderungen verlangen, die erforderlich sind, um Störungen oder Verspätungen für den Zugverkehr und die damit verbundenen Tätigkeiten, insbesondere in Bezug auf den städtischen und regionalen Bahnverkehr, zu vermeiden; die Kosten für die Realisierung des neuen Bahnhofs und somit für sämtliche im Eisenbahnprojekt vorgesehene Arbeiten, Bauten und Anlagen, auch in Zusammenhang mit Enteignungen, Abbrüchen, Bodensanierungen, eventuell erforderlicher Schadstoffentfernung, Vorbereitung der Baustellen, Interferenzen mit bereits bestehenden Tiefbauten usw., gehen auf jeden Fall zu Lasten von ABZ, welche die entsprechenden Tätigkeiten (vorbehaltlich von Artikel 11 Absatz 2, beschränkt auf das Verfahren) auf eigene Veranlassung, Kosten und Verantwortung vornimmt; eine Schätzung dieser Kosten ist in der beiliegenden Bestätigung des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts (Anlage 8) und in der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeitsstudie (Anlage 4) enthalten; die Realisierung des Eisenbahnprojekts erfolgt zu den Bedingungen und mit der Vorgangsweise, die in Anlage 4 angeführt sind, sowie unter Berücksichtigung dessen, was im Tauschvertrag näher festgelegt ist,

e) die von RFI verlangten Änderungen am Eisenbahnprojekt ohne Forderungsanspruch zu veranlassen und durchführen zu lassen, vorbehaltlich des in Artikel 23 Vereinbarten,

f) die Arbeiten an den Eisenbahnflächen und jedenfalls solchen, die mit im Betrieb befindlichen Eisenbahnanlagen zusammenhängen, gemäß den Vorgaben dieser Vereinbarung, des Tauschvertrags und der Durchführungsübereinkunft zu veranlassen und durchführen zu lassen, ohne die Sicherheit und die reguläre Abwicklung des Eisenbahnbetriebs zu gefährden: falls ABZ ihre mit dieser Vereinbarung, dem Tauschvertrag und der Durchführungsübereinkunft eingegangenen Pflichten nicht erfüllt und dadurch die Sicherheit und die reguläre Abwicklung des Eisenbahnbetriebes gefährdet ist, werden Konventionalstrafen angewandt, deren Höhe in der Durchführungsübereinkunft und im Tauschvertrag festgelegt wird, ungeachtet dessen, dass der entstandene Schaden (unabhängig davon, ob in Bezug auf die Eisenbahngüter, auf den Verkehr oder auf Personen) von RFI für den anschließenden Schadenersatz quantifiziert wird; die Anwendung der Konventionalstrafen schließt für RFI nicht die Möglichkeit aus, im Gerichtswege die Ersetzung des etwaig erlittenen höheren Schadens einzuklagen oder andere gesetzlich oder vertraglich vorgesehene Rechtswege zu beschreiten,

g) alle Obliegenheiten, die Verfahren und Dokumente zur Umsetzung des PUVat betreffen, mit der Vorgangsweise und innerhalb der Fristen zu erfüllen, die im Zeitplan, welcher mit dem Ausschreibungsangebot eingereicht wird, und in den Anlagen zur Durchführungsübereinkunft und zu dieser Vereinbarung festgelegt sind,



- h)** von der Gemeinde die Flächen im Baubezirk H2 vor der Veröffentlichung der Ausschreibung laut Artikel 14 zu erwerben und der Gemeinde im Tauschwege die von Trenitalia abgekauften Flächen im Baubezirk G2, vorbehaltlich eines Ausgleichs, abzutreten,
- i)** die vom Programm vorgesehenen Bauvorhaben gemäß den Planunterlagen und unter Berücksichtigung der im PSU enthaltenen Raumordnungsvorschriften zu verwirklichen,
- j)** die Baustellen bei der Umsetzung des Programms so zu organisieren, dass Unterbrechungen im Bahnverkehr vermieden und Auswirkungen auf den umliegenden Straßenverkehr minimiert werden und eine strikte Umweltverträglichkeit der Urbanisierungs- und Bauverfahren gewährleistet ist,
- k)** das PUVaT gemäß den Vorgaben des PSU-Entwurfs und jedenfalls unter Berücksichtigung folgender Grundsätze auszuführen:
- (i)** formale Einheitlichkeit der Eingriffe im Sinne der Projektbezogenheit,
 - (ii)** Einhaltung der urbanistischen und Bauparameter,
 - (iii)** qualitativ hochwertige Planung in allen Projektphasen, entsprechend der Bedeutung und Relevanz der Umgestaltungseingriffe im gesamten städtebaulichen Kontext,
- l)** sofern erforderlich, die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die vom Programm betroffenen Bauten zu veranlassen und mit den damit befassten Behörden konstruktiv zusammenzuarbeiten, um zu einem positiven Prüfausgang beizutragen,
- m)** gemeinsam mit dem Aufsichtsgremium und nach dessen Anweisungen einen Informations-, Kommunikations- und Mitwirkungsprozess in die Wege zu leiten und zu diesem Zweck auf eigene Veranlassung und Kosten einen Informationsstand (sog. Infobox) im Stadtviertel zu errichten, an dem sich am Programm interessierte Behördenvertreter und öffentliche und private Rechtssubjekte austauschen können, wobei den Anliegen der Bürger und der Handels- und Wirtschaftstreibenden, die bereits im Viertel ansässig sind oder sich nach Programmabschluss dort niederlassen wollen, besondere Beachtung zukommen soll,
- n)** vorbehaltlich der späteren Verrechnung mit den gesamten Eingriffsgebühren (Kosten für primäre und sekundäre Erschließung und etwaige Baukostenabgabe im gesetzlich vorgesehenen Rahmen) welche im Sinne von Artikel 16 des DPR Nr. 380/2001 und der Artikel 73 und 75 des LG Nr. 13/1997, i. g. F., geschuldet sind, alle Kosten und Pflichten zu übernehmen, die die Planung und Durchführung der im Programm vorgesehenen, in der Anlage 2 angeführten und in der Anlage 8 summarisch geschätzten primären und sekundären Erschließungsarbeiten betreffen, einschließlich der Strom-, Telefon-, Gas-, Wasser-, Abwasser- und Kanalisationsnetze sowie etwaiger anderer Verteilernetze (Glasfaser, Fernheizung usw.), sowie die Kosten für deren Anschluss an die öffentlichen Anlagen bei Bauabschluss nach den Vorgaben der jeweiligen Netzbetreiber,
- o)** die Planung und Durchführung aller anderen im PUVaT und in der Durchführungsvereinbarung vorgesehenen öffentlichen Bauten zu eigenen Lasten und auf eigene Kosten und Verantwortung zu übernehmen, vorbehaltlich dessen, was in Artikel 17 Absatz 6 für das Busterminal vorgesehen ist,
- p)** alle unter den vorhergehenden Buchstaben n) und o) angeführten Bauten und Anlagen sobald als möglich der Gemeinde oder dem Land, je nach Zuständigkeit, zu übergeben,
- q)** das Land, die Gemeinde und die Gesellschaften der FSI-Holding für jede Beeinträchtigung durch die Bau- und Geschäftstätigkeit von ABZ oder ihrer Auftragnehmer, Lieferanten oder Mitarbeiter sowie gegen jegliche aus ihrer Tätigkeit erwachsende Forderung seitens Dritter, einschließlich ihrer Angestellten, Mitarbeiter, Lieferanten oder Auftragnehmer, schadlos zu halten und von jeglicher Haftung freizustellen, auch durch Leistung angemessener Garantien und durch spezifische Versicherungspolizzen,
- r)** die Urkunden und Unterlagen, welche die Gesellschaft regeln, so zu verfassen und zu ändern, dass der private Developer, welcher für die Programmumsetzung ausgewählt wird, verpflichtet ist, die Kontrolle über die



Gesellschaft bis zur Fertigstellung und Abnahme des Eisenbahnprojekts sowie aller vom Programm erfassten öffentlichen und gemeinnützigen Bauten zu halten. Auf jeden Fall muss für alle außerordentlichen Vorgänge und sämtliche Aktienabtretungen die Zustimmung des Aufsichtsgremiums eingeholt werden, das sie jedenfalls nicht ohne triftigen Grund verweigern darf,

s) die im Baubezirk G1 vorgesehenen Seniorenwohnheime und -dienste nach den jeweils geltenden Norm- und Qualitätsstandards zu bauen und zu führen.

2. Im Rahmen des Programms ist im Eisenbahnprojekt die Verlegung der Eisenbahntrasse innerhalb der G.p. 432/1, K.G. Zwölfmalgreien, im Eigentum von Herrn Pfeifer Johannes, vorgesehen, auf der sich ein Weinberg besonderer Güte befindet. Um diese Verlegung vornehmen zu können und die Zustimmung des privaten Grundeigentümers zu erlangen, verpflichtet sich ABZ,

- Herrn Pfeifer im Tausch für die Fläche, die von der neuen Eisenbahntrasse besetzt wird, jene Fläche, auf der sich heute die aufzulassenden Geleise befinden, nach entsprechender Bodensanierung und -einebnung auf eigene Veranlassung und Kosten abzutreten. Zum Zwecke des Tauschwertausgleichs kann Herrn Pfeifer eventuell auch der nicht mehr genutzte Straßenabschnitt abgetreten werden, nachdem auch dieser saniert wurde. Die zu enteignende Fläche hat laut Schätzung des zuständigen Landesamtes vom 19. Mai 2017 einen Wert von zirka 777.000 Euro; dazu kommt eine Sondervergütung in Höhe von 74.000 Euro,

- auf eigene Veranlassung und Kosten eine neue Zufahrt zur Hofstelle (bestehend aus den B.p. 3373 und 188, K.G. Zwölfmalgreien,) zu errichten, wie dies aus der grafischen Darstellung in Anlage 14 hervorgeht,

- Herrn Pfeifer für die Zeit, in der die neue Trasse gebaut wird, eine angemessene Entschädigung für die vorübergehende Besetzung der Flächen zu entrichten, die nicht enteignet werden; diese Entschädigung wird vorerst auf 10,00 Euro/m² für das erste Jahr und 1,50 Euro/m² für die darauffolgenden Jahre der vorübergehenden Besetzung festgesetzt.

3. Damit die Neugestaltung und Umstrukturierung des Areals abgeschlossen und insbesondere die daraus resultierende Kapazitäts- und Funktionssteigerung des Eisenbahnknotens erreicht werden kann, verpflichtet sich ABZ, bis insgesamt maximal 7 Millionen Euro zur Finanzierung des Ausbaus der Eisacküberquerung beizutragen, die den südlichsten Punkt des neuen Bahnhofs mit dem Virgltunnel verbindet; die genaue Vorgangsweise wird mit einer Übereinkunft zwischen Land und RFI festgelegt, die vor dem Ausschreibungsverfahren laut Artikel 14 getroffen werden muss.

4. Während der Developer sich unwiderruflich zur Durchführung des gesamten Programmes laut der vorliegenden Vereinbarung und ihren Anlagen verpflichtet, behält sich die Gemeinde für die in der grafischen Darstellung in Anlage 15 eingezeichneten Baubezirke C3 und C4 eine Kaufoption vor, die sie innerhalb von 6 Monaten ab der Grundbuchanmerkung des Übergangs der Flächen an ABZ gemäß Artikel 21 ausüben kann, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderweitigen Nutzung dieser Flächen besteht. Sollte diese Option ausgeübt werden, zahlt die Gemeinde dem Developer, zusätzlich zum Anteil an den allgemeinen Ausgaben und an den Kosten für die auch für diese Bereiche bereits durchgeführten Erschließungsarbeiten, ein Entgelt, das dem Verhältnis zwischen dem Preis, den zu zahlen sich der Developer im Ausschreibungsverfahren zu den dort angegebenen Bedingungen verpflichtet hat, und dem Prozentsatz an verbaubarer Fläche entspricht, die von den TDB für die Baubezirke für private Bauten C3 und C4 vorgesehen ist.

5. Im Areal ist die Errichtung provisorischer Bauten zulässig, um die Entwicklung und Durchführung des Programms zu erleichtern.



Artikel 13

Pflichten von RFI, Trenitalia und FSSU

1. RFI, Trenitalia und FSSU erkennen die von den Parteien mit dieser Vereinbarung eingegangenen Verpflichtungen an und verpflichten sich ihrerseits, ohne Solidarhaftung und jeder für seinen Zuständigkeitsbereich,
 - a) alle Maßnahmen in eigener Zuständigkeit zu treffen, die für den Abschluss der Grundstücksgeschäfte mit ABZ laut Titel VII erforderlich sind,
 - b) gemäß den Vorgaben des Tauschvertrages die in Anlage 5 angeführten, nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigten Flächen gegen Entgelt ABZ oder den von ABZ angegebenen Rechtssubjekten abzutreten oder ihnen die vorübergehende Besetzung zu erlauben, sofern sie eine angemessene Garantie für die Realisierung des neuen Bahnhofs und somit des Eisenbahnprojekts leisten.
2. Im Sinne des Abkommens über die Entwicklung des Eisenbahnprojekts und gegen die dort vorgesehenen Entgelte wird RFI in Bezug auf das Eisenbahnprojekt die verwaltungstechnische Leitung der Arbeiten übernehmen, gegebenenfalls auch mittels anderer Gesellschaften der FSI-Holding. Die verwaltungstechnische Leitung der Arbeiten umfasst die Bauleitung, die Baustellensicherheit, das Genehmigungsmanagement und das Projektmanagement. Was die Umsetzung des von dieser Vereinbarung festgelegten Programms betrifft, gilt als vereinbart, dass zum einzigen Verfahrensverantwortlichen und zum Verantwortlichen der Arbeiten im Sinne des GvD Nr. 81/2008 die vom Aufsichtsgremium designierten Personen ernannt werden; dieses Gremium designiert auch die Mitglieder der Kommission, die mit der verwaltungstechnischen Abnahme beauftragt wird.
3. Gleichfalls gilt als vereinbart, dass sowohl die technischen als auch die statischen Abnahmen an den im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Bauten von Experten vorgenommen werden müssen, die mit der jeweils verlangten Spezialisierung im Register für das RFI-Prüfer-Qualifizierungssystem eingetragen sind; wenn bestimmte Strukturelemente mit fortschreitendem Bau nicht mehr inspiziert, geprüft und abgenommen werden können, müssen diese Experten unbedingt im Laufe der Bauarbeiten ernannt werden. Voraussetzung für die Formalisierung der Beauftragung ist, dass der Experte die Deontologie-Erklärung abgibt, die in den Vorschriften zur Einführung des besagten Qualifizierungssystems vorgesehen ist.
4. In Bezug auf das in Absatz 1 Vorgesehene verpflichtet sich RFI, mit dem Rechtsakt zur zeitweiligen Überlassung der Flächen an ABZ dem mit den Bauarbeiten beauftragten Unternehmen die Erlaubnis zur Durchführung von Eingriffen zu erteilen, mit denen der einwandfreie Betrieb der bestehenden nicht eisenbahnspezifischen Infrastrukturen auch dort aufrechterhalten werden kann, wo sie mit zu errichtenden Infrastrukturen interferieren; das genannte Unternehmen ist aber verpflichtet, RFI einen Vorschlag zur entsprechenden Arbeitsplanung zu unterbreiten und allfällige Vorschriften des RFI zu befolgen.

TITEL V- DAS AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN

Artikel 14

Das Ausschreibungsverfahren

1. Die Auswahl des in Artikel 9 Absatz 3 erwähnten privaten Developers erfolgt über ein öffentliches Auswahlverfahren (dem „Ausschreibungsverfahren“), welches zum einen die Abtretung des gesamten ABZ-Aktienpakets, das derzeit von Gemeinde und Land gehalten wird, und zum anderen die Vergabe des Auftrags zur Umsetzung des Programms gemäß den Vorgaben der Durchführungsvereinbarung zum Gegenstand hat. Die Abwicklung des Ausschreibungsverfahrens zur Auswahl des privaten Developers wird an die Agentur für die Verfahren und die Aufsicht im Bereich öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge (AOV) in Bozen in



ihrer Eigenschaft als qualifizierte Vergabestelle und als mit der Verfahrensdurchführung beauftragte Behörde delegiert; die Agentur verfährt nach den von Gemeinde und Land erteilten Anweisungen und Vorschriften.

2. Alle Unterlagen, die Bestandteile des PUVaT, des PSU, des Eisenbahnprojekts und des Tauschvertrags samt Anlagen sind, sowie jede weitere als zweckmäßig erachtete technische oder Verwaltungsunterlage (einschließlich des zwischen ABZ und privatem Developer abzuschließenden Vergabevertrags) werden den potenziellen Wirtschaftsteilnehmern in einem eigenen elektronischen Datenraum zur Verfügung gestellt; nähere Angaben zum Zugang zu diesem Datenraum werden in der Ausschreibung gemacht.

3. Die Ausschreibungsunterlagen müssen von den Consultants auf der Grundlage dieser Vereinbarung und deren Anlagen sowie nach den weiteren Vorgaben der Parteien abgefasst und von Gemeinde und Land nach der jeweiligen internen Ordnung genehmigt werden.

4. Durch den Zuschlag erwirbt der private Developer das gesamte ABZ-Aktienpaket zu dem im Ausschreibungsangebot angegebenen Preis. Die Übertragung der Aktien erfolgt bei Unterzeichnung der Durchführungsübereinkunft.

Gleichzeitig muss sich der private Developer verpflichten,

- a) allen von ABZ mit dieser Vereinbarung eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen,
- b) alle im Programm vorgesehenen Arbeiten unter Beachtung der von ABZ eingegangenen Verpflichtungen durchzuführen oder für deren Durchführung zu sorgen, wie in dieser Vereinbarung und deren Anlagen vorgesehen,
- c) nach den einschlägigen Rechtsvorschriften vorzugehen, falls er Dritte mit der Ausführung eines Teils der Erschließungsarbeiten zu beauftragen beabsichtigt,
- d) bei Gewährleistung des Ergebnisses, auch im Sinne von Artikel 1381 ZGB, dafür zu sorgen, dass ABZ
 - (i) die Vorgaben des PUVaT sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Teil umsetzt, da nur mit beiden zusammen das gemeinsame Ziel der Neugestaltung des Bozner Bahnhofsbereichs erreicht werden kann,
 - (ii) den neuen Bahnhof realisiert, und zwar alle vom Eisenbahnprojekt vorgesehenen Bauten und Eingriffe auf die in Artikel 12 vorgesehene Art und Weise sowie innerhalb der Fristen und nach den genaueren Vorgaben, die im Tauschvertrag festgelegt sind,
 - (iii) unter Einhaltung des der Durchführungsübereinkunft beiliegenden Zeitplans alle primären und sekundären Erschließungsarbeiten sowie die weiteren öffentlichen Bauten und Bauten von öffentlichem Interesse realisiert, die im PSU und in der Durchführungsübereinkunft für die einzelnen Baubezirke vorgesehen sind.

Artikel 15

Zuschlagskriterien

1. Das Ausschreibungsverfahren wird mit geeigneter Vorgangsweise durchgeführt, die von der AOV (Agentur für die Verfahren und die Aufsicht im Bereich öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge), Bozen, festgelegt wird. Für die Einreichung der Angebote muss eine Mindestfrist von 270 Tagen ab Veröffentlichung der Bekanntmachung eingeräumt werden.

2. Der Zuschlag erfolgt nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots laut Artikel 95 des GvD Nr. 50/2016, i.g.F.

3. Die Bewertung der Angebote erfolgt nach den Kriterien und den Bewertungselementen, die in den Ausschreibungsbedingungen detailliert festgelegt werden, unter Berücksichtigung der Vorgaben dieser Vereinbarung und deren Anlagen.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



4. Die Angebote müssen als koordinierte Gesamtheit von Eingriffen zur Neugestaltung des Bozner Bahnhofsareals, so wie in den Anlagen zu dieser Vereinbarung beschrieben, konzipiert sein und durch einheitliche, den Zielen, Grundsätzen und Inhalten des PUVaT entsprechende Vorschläge eine räumliche, funktionale, infrastrukturelle und bauliche Aufwertung mit öffentlichen und privaten Ressourcen ermöglichen.
5. Was die Entwicklung des Eisenbahnprojekts betrifft, ist ausschließlich RFI für die erfolgte und noch zu erfolgende Planung zuständig, während der private Developer allein für die Ausführung der Arbeiten zuständig ist, wie weiter unten näher ausgeführt. Das Angebot ist also nicht auf diesen Aspekt des Programms zu beziehen. Den Ausschreibungsbedingungen wird unter anderem die technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie für das Eisenbahnprojekt beigegeben.
6. Die Planung der Erschließungsarbeiten und der anderen öffentlichen Bauten obliegt gänzlich dem Developer, der sie auch über den privaten Developer vornehmen kann, und muss unter Berücksichtigung der vorbereitenden Machbarkeitsstudien oder der technischen Standardunterlagen, die von den öffentlichen Verwaltungen verfasst und als Ausschreibungsunterlagen beigegeben werden, sowie der PSU-Grafik- und Planunterlagen erfolgen.
7. In diesem Sinne wird bei der Angebotsbewertung unter anderem Folgendes überprüft:
- a) die Einbeziehung der durch die öffentlichen und privaten Investitionen ausgelösten sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungsprozesse. Obwohl primär auf ein Raumordnungs- und Infrastrukturprogramm bezogen, müssen die mobilisierten Ressourcen auch der Unterstützung des örtlichen Gewerbes dienen, und zwar mit Entwicklungszielen, die mit dem PUVaT vereinbar und geeignet sind, dessen Ziele zu unterstützen.
 - b) die im vorläufigen Baustelleneinrichtungsplan dargestellte technische und organisatorische Machbarkeit der Programmabschnitte in Hinsicht darauf, dass während der Bauzeit die volle Betriebsfähigkeit des Straßennetzes im betroffenen Gebiet sichergestellt werden muss und die negativen Auswirkungen auf das Umfeld, auf die Umwelt und auf die Tätigkeiten so gering wie möglich gehalten werden müssen,
 - c) die Qualität des eingereichten Projekts hinsichtlich der visuellen und funktionalen Verknüpfung mit der Umgebung sowie der Einbindung in das urbanistische und Umweltumfeld im Sinne einer polyzentrischen Vision für die Stadt,
 - d) die Qualität der Freiräume hinsichtlich Gestaltung, Flexibilität in der Nutzung, Einbindung in das gesamte betroffene Freiraumsystem und Funktionalität in Bezug auf das bereits bestehende und geplante Fuß- und Radwegenetz,
 - e) die Struktur- und Gestaltungsqualität der architektonischen Elemente; dabei wird besonders darauf geachtet, wie das Projekt dem besonderen historischen und Landschaftscharakter des betroffenen Gebiets Rechnung trägt,
 - f) die Innovation und Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen Technologien und Anlagen sowie insgesamt der Maßnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Leistung der Siedlungskomponenten. Insbesondere wird die Energiebilanz des eingereichten Projekts bewertet,
 - g) die Qualität der Planung der Erschließungsarbeiten und der anderen öffentlichen Bauten, mit Bezug auf das Projekt zur technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit, das mit den in Artikel 23 des GvD Nr. 50/2016 vorgeschriebenen Inhalten eingereicht wird.
8. Positiv bewertet werden Vorschläge für die Implementierung von Infrastrukturen und Vorrichtungen zur bestmöglichen Nutzung des Mehrzweckzentrums.
9. Um den Wirtschaftsteilnehmern die Abfassung der Angebote zu erleichtern und um zu erreichen, dass die eingereichten Projekte möglichst den oben angeführten Angaben entsprechen, wie von den Unterzeichnern dieser Vereinbarung gewünscht, werden in den Ausschreibungsbedingungen Richtlinien für die Abfassung des technischen Ausschreibungsangebots festgelegt.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



10. Für die Wahl des wirtschaftlich günstigsten Angebotes werden bei der Bewertung mindestens 80 Punkte für das technische und bis zu 20 Punkte für das wirtschaftliche Angebot vergeben. Die Bewertungselemente des technischen Angebots werden in den Ausschreibungsbedingungen auf der Grundlage der in den Absätzen 7 und 8 angeführten Kriterien festgelegt.

11. Beim wirtschaftlichen Angebot wird ausschließlich die angebotene Erhöhung gegenüber dem Ausgangspreis für die Abtretung der ABZ-Aktien bewertet.

12. Die Parteien verständigen sich bereits jetzt darauf, dass zur genaueren Ausführung und Ergänzung dieser Vereinbarung alle einzelnen Bestandteile des Angebots und alle Verfahrensschritte, einschließlich der von den Wirtschaftsteilnehmern zu leistenden Garantien und abzuschließenden Versicherungen, in den Ausschreibungsbedingungen festgelegt werden.

13. Die Ausschreibungsunterlagen werden Gegenstand gemeinsamer Besprechungen von Land und Gemeinde sein.

Artikel 16

Zur Teilnahme am Ausschreibungsverfahren zugelassene Rechtssubjekte

1. Zum Ausschreibungsverfahren zugelassen wird, wer die allgemeinen Voraussetzungen laut Artikel 80 des GvD Nr. 50/2016 sowie die Anforderungen an die berufliche Eignung und an die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit erfüllt, die zur Umsetzung des Programms erforderlich sind. Für die Realisierung des Eisenbahnprojekts müssen insbesondere die fachberuflichen Voraussetzungen laut Anlage 16 nachgewiesen werden.

2. Die Teilnahmeanforderungen, die darauf abzielen, einen zuverlässigen Developer für die Programmumsetzung zu finden, werden nach den folgenden Kriterien festgelegt:

- a) umfassende multidisziplinäre Projektkompetenz, insbesondere in den Bereichen Architektur, Städteplanung, Programm & Projekt Management, Energieeffizienztechnologien und multimodale Infrastrukturen,
- b) Fähigkeit zur Neugestaltung und Liegenschaftsentwicklung wertvoller Bereiche großer Stadtgebiete,
- c) qualifizierte Erfahrung in der Organisation und Verwaltung komplexer Baustellen.

3. Die Ausschreibungsbedingungen müssen, unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften, die Teilnahme von kleinen und mittleren Unternehmen fördern.

TITEL VI- DIE ÖFFENTLICHEN BAUTEN

Artikel 17

Primäre und sekundäre Erschließungsarbeiten und andere öffentliche Bauten laut Programm

1. Der Developer ist angehalten, über den privaten Developer sämtliche im Programm vorgesehene primäre und sekundäre Erschließungsarbeiten durchzuführen, wie dies in der Durchführungsvereinbarung geregelt wird. Im Einzelnen umfassen die Lasten und Pflichten in Zusammenhang mit der Planung, der Verwirklichung und der spezifischen Genehmigung der primären Erschließungsarbeiten jene in Bezug auf die Strom-, Telefon-, Gas-, Wasser-, Abwasser- und Kanalisationsnetze sowie auf etwaige andere Verteilernetze (Glasfaser, Fernheizung usw.) sowie in Bezug auf die Kosten für deren Anschluss an die öffentlichen Anlagen bei Bauabschluss nach den Vorgaben der jeweiligen Netzbetreiber.



2. Die Gemeinde verpflichtet sich, die von ABZ durchgeführten primären und sekundären Erschließungsarbeiten im entsprechenden Wert als Ausführung von Erschließungsarbeiten anzuerkennen, die vorbehaltlich von Artikel 10 Absatz 2 verrechnet werden. Die Erschließungsarbeiten müssen stufenweise verwirklicht werden, um eine schrittweise Besiedelung der Zone bereits im Zuge noch laufender Ausführung der Arbeiten zu ermöglichen. Die entsprechenden Bauten, einschließlich des von ihnen besetzten Grundanteils, gehen nach der Bauabnahme – diese kann auch während der Bauzeit erfolgen – mit Abtretungsvertrag unentgeltlich ins Eigentum der Gemeinde über.
3. Die primären Erschließungsarbeiten und jeder weitere Baueingriff, die auf dem Gelände in RFI-Eigentum (auch in horizontaler Projektion) durch Grabungen, Rohrverlegungen, höhengleiche Übergänge, Unter- und Überbauungen durchgeführt werden, sind Gegenstand einer eigenen Vereinbarung zwischen RFI und dem Eigentümer, Betreiber oder anderen Antragsberechtigten; mit dieser Vereinbarung werden die Merkmale und die Nutzungsbedingungen sowie die Interferenzen, die Belastungen und Beeinträchtigungen, die diese Eingriffe längerfristig für die Eisenbahninfrastruktur verursachen können, geregelt. Es gilt als vereinbart, dass auch in diesem Fall RFI keinerlei Kosten angelastet werden können.
4. Der Developer ist über den privaten Developer verpflichtet, vollständig auf eigene Kosten die anderen öffentlichen Bauten, wie in Artikel 2 definiert, zu realisieren. Nach der Bauabnahme, die auch während der Bauzeit erfolgen kann, gehen diese Bauten, einschließlich des von ihnen besetzten Grundanteils, mit Abtretungsvertrag unentgeltlich ins Eigentum der Gemeinde über.
5. Es gilt bereits jetzt als vereinbart, dass die Führung des neuen Schwimmbades und die Aufteilung der entsprechenden Führungskosten, die auf jeden Fall zu gleichen Teilen erfolgt, mit einer Übereinkunft zwischen Gemeinde und Land näher geregelt werden.
6. Das für den finanzierten öffentlichen Bau (Busterminal) festgelegte Entgelt wird vom Land als Vergabepreis entrichtet. Das Land verpflichtet sich dazu, soweit dies mit den Finanzressourcen, die den entsprechenden Aufgabenbereichen der Landeshaushalte zugewiesen werden, vereinbar ist, und unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften und der in der Durchführungsübereinkunft vorgesehenen Verfahren und Verpflichtungen. Die Zahlungsverpflichtungen entstehen dem Land ab der Übergabe des genannten Baus nach Bauabnahme: die Zahlung des geschuldeten Entgelts wird auf Raten aufgeteilt, und zwar für einen Zeitraum von höchstens zehn Jahren.
7. Bei allen in den vorhergehenden Absätzen genannten Arbeiten und Bauten und beim Bau von öffentlichem Interesse laut Artikel 18 muss der Zeitplan eingehalten werden, der der Durchführungsübereinkunft beigelegt ist.
8. Was das Schwimmbad und das Zentrum für zeitgenössische Kommunikation betrifft, werden allfällig von der Gemeinde verlangte Änderungen zum Projekt oder während der Bauzeit, mit Ausnahme jener, die auf Planungsfehler zurückzuführen sind, als Extrakosten angesehen, die dem Developer zu erstatten sind. Diese Kosten sind von der Gemeinde nach den einschlägigen Rechtsvorschriften zu erstatten und werden in der Durchführungsübereinkunft näher festgelegt.
9. Die Zahlungsverpflichtungen zu Lasten der Gemeinde entstehen ab der Übergabe der genannten Bauten nach Bauabnahme.

Artikel 18

Bau und Führung der Parkgarage



1. Im Rahmen des öffentlichen Auswahlverfahrens laut vorherigem Titel beinhaltet die geforderte Leistung auch die Realisierung und spätere Führung der neuen im Baubezirk D1 vorgesehenen Parkgarage in Privateigentum, die im Sinne von Artikel 16 des LG Nr. 13/1997, i.g.F, als auf Privatinitiative realisierter Bau von öffentlichem Interesse eingestuft wird, nachdem eine entsprechende Vereinbarung getroffen und der Bau in den Parkplatzplan der Gemeinde eingetragen worden ist; die Realisierung umfasst auch die entsprechenden Ingenieurleistungen wie endgültige und Durchführungsplanung, Sicherheitskoordinierung und Bauleitung.

2. Die im vorigen Absatz erwähnte Vereinbarung regelt unter anderem die Tarifordnung, unter Beachtung der im Stadtzentrum praktizierten Tarife, der Förderung der Intermodalität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, der Nutzung der Sozial-, Kultur- und Sporteinrichtungen im betroffenen Viertel sowie des Ausschreibungsangebots und des im folgenden Absatz Vereinbarten.

3. Ein Teil der verfügbaren Autostellplätze (nicht mehr als zwanzig) muss unentgeltlich dem Personal der Gesellschaften der FSI-Holding zur Verfügung gestellt werden, dem die Zufahrt mit einer eigenen Parkplakette ermöglicht wird. Der Gegenwert dieser Stellplätze wird in dem im folgenden Titel vorgesehenen Tauschvertrag berücksichtigt.

TITEL VII – MIT DER REALISIERUNG DES EISENBAHNPROJEKTS VERBUNDENE GRUNDSTÜCKSGESCHÄFTE

Artikel 19

Allgemeine Grundsätze

1. Oberster Grundsatz dieser Vereinbarung ist, dass unter anderem ein Vertrag zum Tausch von bereits bestehenden Gütern mit zukünftigen abgeschlossen wird, der unter anderem Folgendes zum Gegenstand hat:

- Zum einen tritt RFI Arealanteile – Grund- und/oder Bauparzellen – ab, die bereits heute oder in Zukunft nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden (bereits bestehende Güter), wie dies zur Durchführung des Eisenbahnprojekts in den einzelnen Umsetzungsphasen vorgesehen ist; Anlage 5 enthält die grafische Darstellung der Arealanteile im Eigentum von RFI, die bei Unterzeichnung dieser Vereinbarung, auch im Sinne von Artikel 15 des G. Nr. 210/1985, i.g.F., als nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt erklärt und somit unmittelbar (nach erfolgter Erklärung) übertragen werden können.

- Zum anderen tritt ABZ den neuen Bahnhof schlüsselfertig ab, das heißt alle Grundstücke, Bauten und Anlagen, die, wie vom Eisenbahnprojekt vorgesehen, auf dem Areal errichtet werden (zukünftige Güter).

2. Zum oben genannten Zweck, in dem Rahmen und zu den Bedingungen, die in der Sachverhaltsdarstellung angeführt sind, sowie nach den Vorgaben des Tauschvertrages

- wird RFI als volle Eigentümerin der Arealanteile laut Anlage 5 (Güter, die nach Abgabe der Erklärung, dass sie nicht mehr benötigt werden, bereits übertragen werden können) und Anlage 6 (noch nicht übertragbare Güter) ABZ, gegen die in Artikel 24 vorgesehenen und im Tauschvertrag angegebenen Garantieleistungen, im Tauschwege das Eigentum an den betroffenen Flächen übertragen; diese Flächen sind laut PUVaT für Wohnungen, öffentliche und private Dienste, primäre und sekundäre Erschließungsanlagen, öffentliche Bauten und Bauten von öffentlichem Interesse bestimmt. Die genauen Kataster- und Grundbuchdaten dieser Flächen sind in den Anlagen 5 und 6 wiedergegeben,

- wird ABZ im Tauschwege die genannten Flächen für die Realisierung der vom Programm vorgesehenen Eingriffe erwerben und im Gegenzug im Rahmen des Tauschvertrags alle im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Güter an RFI übertragen.



Die in der Anlage 6 angeführten Arealanteile im Eigentum von RFI werden bei Unterzeichnung dieser Vereinbarung noch für den Eisenbahnbetrieb benötigt und können folglich nicht sofort veräußert werden. In Bezug auf diese Flächen verpflichtet sich RFI, wie im Tauschvertrag näher festgelegt, die Erklärung, dass die genannten Flächen für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr benötigt werden, nach den zum betreffenden Zeitpunkt geltenden Rechtsvorschriften und Verfahren abzugeben, sobald sie die Annahmeerklärung für den neuen Bahnhof und somit für alle vom Eisenbahnprojekt vorgesehenen Grundstücke, Bauten und Anlagen, wie im Tauschvertrag näher festgelegt, abgegeben hat, was bedeutet, dass diese Güter realisiert und in Ausführung des in den vorhergehenden Absätzen genannten Tauschvertrages RFI ins Eigentum übertragen werden.

Der oben genannte Tauschvertrag ist folglich unmittelbar rechtswirksam, soweit er die Arealanteile betrifft, die bereits als nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt erklärt sind (Anlage 5), während er für die restlichen Arealanteile ruhend bleibt, bis die Annahmeerklärung abgegeben worden ist, also bis der neue Bahnhof mit allen im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Grundstücken, Bauten und Anlagen in den Fristen, zu den Bedingungen und mit der Vorgangsweise, die im Tauschvertrag festgelegt sind, realisiert ist und RFI die Erklärung abgegeben hat, dass die Güter, die nach und nach nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb genutzt und folglich aufgelassen werden, nicht mehr benötigt werden.

Sobald die Erklärung, dass die Güter nicht mehr benötigt werden, abgegeben und somit die Bedingung erfüllt ist, können die besagten Flächen laut Anlage 6 unverzüglich im Grundbuch zugunsten von ABZ eingetragen werden.

3. Die in diesem Titel geregelten Verpflichtungen stehen unter der aufschiebenden Bedingung, dass das Ausschreibungsverfahren laut Artikel 14 erfolgreich abgeschlossen wird.

4. Gemäß Artikel 7 des LG Nr. 17/2016 wird „auf die Liegenschaften innerhalb der Abgrenzung laut den Tabellen Nr. 1 bis Nr. 17, die dem Abkommen „Vorläufiges Einvernehmen“ beiliegen, unterzeichnet am 9. März 2015 vom Land Südtirol und der Gemeinde Bozen mit Beitritt von Rete Ferroviaria Italiana AG (RFI AG), Trenitalia AG, FS-Sistemi Urbani GmbH und Areal Bozen ABZ AG, die sich im Eigentum der RFI AG oder einer anderen Gesellschaft des Unternehmens Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane AG befinden, (...) die Steuerbefreiung laut Artikel 11 des Landesgesetzes vom 23. April 2014, Nr. 3, angewandt, und zwar ab dem Tag der Umwandlung in Baugrund aufgrund der Änderungen am Gemeindebauleitplan bis zum Ende der diese Liegenschaften betreffenden Phase der Umwandlung des Bahnhofsareals beziehungsweise, falls vorher, bis zum Tag der Abtretung derselben an ein anderes Rechtssubjekt. Von der Steuer befreit sind die neuen Gebäude im Eigentum eines der Eisenbahnsubjekte laut Absatz 1, errichtet im Zuge der Umsetzung des Projekts zum Ausbau des Eisenbahnsystems, zur städtebaulichen Umwandlung und Wiedergewinnung des Bahnhofsareals, das Gegenstand des Abkommens laut Absatz 1 ist; die Befreiung gilt bis zum Tag der Abtretung an ein anderes Rechtssubjekt beziehungsweise, falls diese Gebäude im Eigentum von RFI AG oder einer anderen Gesellschaft des Unternehmens Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane AG bleiben, für höchstens ein Jahr ab dem Tag, an dem der Bauabschluss gemeldet wird, oder, wenn vorher, ab dem Tag der Katastereintragung.“

Die oben wiedergegebene Bestimmung ist so zu verstehen, wie vom Bürgermeister Dr. Renzo Caramaschi mit Schreiben vom 24. Jänner 2018 interpretiert.

Der Promoter hält RFI und die anderen Gesellschaften der FSI-Holding schadlos für jede ihnen zugefügte beliebige Beeinträchtigung durch Auslegungen von Artikel 7 des LG Nr.17/2016, die in Abweichung von der im vorhergehenden Absatz genannten, sei es von den institutionell für die Steuerverwaltung und/oder Steuereintreibung zuständigen Stellen sei es von der Justizbehörde oder einer anderen zuständigen Behörde, gegeben werden. Der Promoter verpflichtet sich insbesondere ab sofort, RFI und/oder den anderen Gesellschaften der FSI-Holding die Beträge zurückzuerstatten, die sie gegebenenfalls den zuständigen Stellen als Steuer entrichtet haben, weil die oben genannten Rechtssubjekte und/oder Behörden den Artikel 7 des LG Nr. 17/2016 anders interpretiert haben.

5. Unbeschadet der Angaben in den Unterlagen, die in den Prämissen erwähnt sind, wurden die vereinbarungsgegenständlichen Güter ordnungsgemäß genehmigt und/oder realisiert und werden bei ihrer



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



Genehmigung, Verwaltung und/oder Instandhaltung grundsätzlich die Umweltschutzbestimmungen eingehalten; am 16.5.2019 sind keine Umstände bekannt, die Verbindlichkeiten in Bezug auf die Umwelthaftung und/oder andere diesbezügliche Verpflichtungen zu Lasten des Eigentümers zur Folge haben könnten.

Im Einzelnen ist bei Unterzeichnung dieser Vereinbarung nicht bekannt, dass im betroffenen Gelände vergrabene oder nicht sichtbare Abfälle vorhanden sind oder dass es dort Umweltverschmutzungen oder andere Tatbestände gibt, bei denen die Verunreinigungsschwellen laut Spalte B (Handels- und Gewerbeflächen) der Tabelle 1 der Anlage 5 zum Abschnitt V des vierten Teiles des GvD Nr. 152/2006 überschritten werden.

In Bezug auf die Liegenschaften im Eigentum von RFI, die im Sinne der vorhergehenden Absätze abgetreten werden, wird RFI, auch durch andere Gesellschaften der FSI-Holding, vor der Übertragung dieser Liegenschaften an den Developer ausschließlich die Tätigkeiten vornehmen, die zur korrekten Klassifizierung und Charakterisierung des eventuell auf diesen Liegenschaften vorhandenen, als Abfall zu behandelnden Materials erforderlich sind, und dem Developer die Ergebnisse dieser Tätigkeiten zur Verfügung stellen.

6. Unbeschadet des in der Folge Ausgeführten wird der Developer direkt auf eigene Veranlassung für allfällige Umweltbeeinträchtigungen aufkommen und auch die entsprechenden Kosten und Verwaltungslasten übernehmen.

RFI verpflichtet sich lediglich, sich an den Kosten zu beteiligen, die der Developer nachweislich für die Eliminierung von RFI anlastbaren Umweltbeeinträchtigungen getragen hat, und zwar für die Entfernung von allfälligen Abfällen, die sich in den oberen Bodenschichten oder im Untergrund befinden, oder für die Sanierung der Flächen, wenn die Verunreinigungsschwellen laut Spalte B (Handels- und Gewerbeflächen) der Tabelle 1 der Anlage 5 zum Abschnitt V des vierten Teiles des GvD Nr. 152/2006 überschritten werden; die Beteiligung beträgt höchstens 50 % der vom Developer getragenen und belegten Kosten, die über dem Grenzwert von 1.000.000,00 Euro liegen, und auf jeden Fall höchstens 3.000.000,00 Euro.

7. Unbeschadet von Absatz 6 gilt als vereinbart, dass für Umweltbeeinträchtigungen, die sich auf den von RFI abgetretenen Liegenschaften ergeben, gegenüber RFI keinerlei Rechtsanspruch (wie Forderung von Schadenersatz, Entschädigung oder Schadloshaltung) im Sinne dieser Vereinbarung geltend gemacht werden kann und dass der Developer die entsprechenden Kosten und Verwaltungslasten übernimmt und RFI schadlos hält und von jeglicher Haftung freistellt.

8. In Bezug auf die vorhergehenden Absätze gilt Folgendes als vereinbart:

a) Der Developer übernimmt bis zur genannten Höchstgrenze von 1.000.000,00 Euro alle Kosten in Zusammenhang mit den Eingriffen laut erwähntem Abschnitt V des vierten Teiles des GvD Nr. 152/2006 sowie den Anteil von 50 % an den über den genannten Grenzwert hinausgehenden Kosten und schließlich sämtliche Kosten, die über dem genannten, RFI anlastbaren Höchstbetrag liegen,

b) zu den Kosten in Zusammenhang mit den Eingriffen laut Abschnitt V des vierten Teiles des GvD Nr. 152/2006 werden nicht jene für den Abbruch von Gebäuden, für Bodenaushebungen und für die Wiedergewinnung/Entsorgung von nicht verunreinigtem Abbruchmaterial gerechnet, die gänzlich zu Lasten des Developers gehen,

c) die Überschreitung des unter Buchstabe a) angegebenen Grenzwertes von 1.000.000,00 Euro sowie die Festlegung der vom Developer getragenen Mehrkosten bezogen auf den Grenzwert von 3.000.000,00 Euro werden zwischen Developer und RFI im Einvernehmen festgestellt, wobei als Bezugswerte die zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden RFI-Tarifpositionen herangezogen werden,

d) ausschließlich zu Lasten von ABZ gehen ausnahmslos alle Kosten, die auf die Überschreitung der Konzentrationsschwellenwerte zurückzuführen sind, welche von der einschlägigen Gesetzgebung für andere Nutzungen vorgeschrieben sind als jene, die derzeit für die RFI-eigenen Flächen gelten, die im Sinne der



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



vorhergehenden Absätze abzutreten sind; ABZ übernimmt alle damit zusammenhängenden Risiken, Lasten, Ausgaben, Kosten und Schulden und hält RFI schadlos und von jeglicher Haftung frei.

Artikel 20

Art des Tauschs

1. Hinsichtlich der in der Provinz Bozen geltenden Pflicht zur Eintragung in das öffentliche Grundbuch kann der Tauschvertrag, angesichts seiner Besonderheit wegen des Tauschs eines bestehenden Gutes gegen ein zukünftiges, für jenen Teil, der die Übertragung des bestehenden Gutes zugunsten des Developers betrifft, sofort (nach entsprechender Erklärung) ins Grundbuch eingetragen werden, während er für jenen Teil, der die Abtretung des künftigen Gutes zugunsten von RFI betrifft, nur im Grundbuch angemerkt werden kann, mit der Folge, dass die dingliche Rechtswirkung des Tausches zugunsten von RFI erst dann eintritt, wenn die Immobilie fertiggestellt, für annehmbar erklärt und im Grundbuch eingetragen ist. Daraus ergibt sich die zeitliche Verschiebung der Eigentumsübertragung an RFI, die dem Erwerb in diesem Sinne zustimmt und sich verpflichtet, alle oben genannten Flächen gegen Leistung der Garantien laut Artikel 24 auf ABZ zu übertragen.

2. Es gilt als vereinbart, dass die Eintragung des Eigentums zugunsten ABZ ins Grundbuch für die Arealanteile, die bei Abschluss des Tauschvertrages noch für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden, nicht sofort beantragt werden kann, da die entsprechende Übertragung von der Erfüllung der Bedingungen laut Artikel 19 abhängt. Hinsichtlich dieser Immobilien kann der Vertrag unter aufschiebender Bedingung im Grundbuch angemerkt werden und wird er bei Erfüllung der Bedingung laut Artikel 19 ins Grundbuch eingetragen.

Artikel 21

Verfahren und Verträge

1. Vorbehaltlich des oben Festgelegten erlangt der gegenständliche Tausch volle Effektivität, sobald RFI und ABZ den Tauschvertrag unterzeichnen, der folgende Bezeichnung erhält: "Vertrag über den Tausch von Baugrund gegen ein zu errichtendes Gebäude" (mit der Präzisierung, dass im Sinne der von den Parteien verfolgten Ziele auch die Bauten als Baugrund zu verstehen sind). Dieser Vertrag ist nach dem in Anlage 7 beiliegenden „Entwurf des Tauschvertrages zwischen RFI und ABZ“ abzufassen und muss, sofern die Garantien gemäß Artikel 24 gegeben sind, binnen 120 Tagen ab Abschluss des Vertrags über die Aktienabtretung an den privaten Developer beim Notar Dr. Angelo Finelli in Bozen oder bei einem anderen von RFI benannten Notar unterschrieben werden.

2. Das Eigentum aller im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Güter geht zu dem Zeitpunkt auf RFI über, an dem RFI die entsprechende Annahmeerklärung abgibt, wie dies im Tauschvertrag näher festgelegt wird.

3. Gemäß Artikel 1 Absatz 6/bis des GD Nr. 351/2001 muss RFI für dieses Rechtsgeschäft – soweit es die Übertragung der Güter anbelangt, die derzeit in RFI-Eigentum sind – nicht den Eigentumsnachweis und die Nachweise in Bezug auf die urbanistische, bauliche und steuerliche Rechtmäßigkeit dieser Güter erbringen, da angenommen wird, dass sie in Übereinstimmung mit den zum Zeitpunkt ihrer Errichtung geltenden Rechtsvorschriften gebaut worden sind. Diese Nachweisbefreiung gilt ebenso für die Güter, die RFI im Sinne von Artikel 20 Absatz 2 noch an ABZ abtreten wird.



Artikel 22

Wert des Tauschgeschäfts

1. Die Parteien vereinbaren, dass der Wert der Tauschgüter sich auf 204 Millionen Euro für die RFI-Immobilien und ebenso auf 204 Millionen Euro für den als Eisenbahnprojekt bezeichneten, zu errichtenden Komplex an Gebäuden und Infrastrukturen beläuft und dass es daher keinen Ausgleich geben wird.

Bei der Festlegung des Wertes der zu tauschenden Güter wurden insbesondere die Angaben in Artikel 19 Absätze 5, 6 und 7 und Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe d) sowie die Vorgaben von Artikel 18 Absatz 3 berücksichtigt.

2. Demzufolge stellen sich die Parteien, sobald die Bedingungen für die Rechtswirkung der Übertragung der gegenständlichen Liegenschaften erfüllt sind, bei Abschluss des Tauschvertrages gegenseitig eine voll schuldbefreiende Ausgleichsquittung mit der Erklärung aus, dass sie nichts Weiteres zu fordern oder zu erhalten haben.

3. Alle, sowohl von RFI als auch von ABZ durchgeführten Übertragungen sind mehrwertsteuerpflichtig.

4. Vom Tauschwert ausgeschlossen sind etwaige Mehrkosten, die dem Developer durch allfällige von RFI im Laufe der Bauzeit verlangte Änderungen am Eisenbahnprojekt entstehen und die ihm von RFI gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften und nach den näheren im Tauschvertrag festgelegten Angaben zu vergüten sind.

5. Alle anderen Mehrkosten, die dem Developer bei der Realisierung des Eisenbahnprojekts eventuell entstehen, verbleiben, unabhängig davon, ob damit Änderungen am Eisenbahnprojekt verbunden sind oder nicht, ausschließlich zu Lasten des Developers, der sämtliche daraus folgende Risiken, Lasten, Ausgaben, Kosten und Schulden übernimmt.

Artikel 23

Abtretung der Trenitalia-Flächen

1. ABZ erwirbt die Flächen im Eigentum von Trenitalia schrittweise, und zwar abhängig sowohl vom Wegfall der Widmung für öffentliche Dienste im Sinne von Artikel 15 des Gesetzes vom 17. Mai 1985, Nr. 210, i.g.F., als auch vom jeweiligen Stand der Programmdurchführung.

2. Gleichzeitig mit der Abtretung der Flächen erhält Trenitalia von ABZ die entsprechende Vergütung, welche auf 36.000.000,00 Euro festgelegt ist.

3. Später tritt ABZ diese Flächen, die den Baubezirk G2 bilden, unbeschadet eines Ausgleichs, im Tausch gegen die Flächen, die den Baubezirk H2 bilden, an die Gemeinde ab.

Artikel 24

Garantien

1. Zum Schutz von RFI hinsichtlich der Realisierung des Eisenbahnprojekts muss der Developer RFI unmissverständliche spezifische Bürgschaften beibringen, die von erstklassigen Banken oder von Versicherungen, mit deren Wahl RFI einverstanden ist, ausgestellt werden und durch die gewährleistet wird, dass alle vom Developer eingegangenen Verpflichtungen erfüllt werden und die durchgeführten Bauarbeiten vollständig dem Eisenbahnprojekt entsprechen.

2. Was die Flächen betrifft, die RFI im Voraus gegen den späteren Erwerb der im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Güter an den Developer abtritt, wird diese Abtretung ebenso durch eine spezifische Bankgarantie



von einer erstklassigen Bank (mit einem Rating mindestens auf dem in Absatz 8 genannten Niveau), mit deren Wahl RFI einverstanden ist, in dem Umfang gesichert, der dem Wert der von RFI abgetretenen Immobilien entspricht; diese Bankgarantie ist im Falle der Nicht- oder nur teilweisen Realisierung des Eisenbahnprojekts auf erste Anforderung von RFI einlösbar.

3. Der Developer ist weiters verpflichtet, eine Bauversicherung (CAR) abzuschließen, welche das Land, die Gemeinde und die Gesellschaften der FSI-Holding schadlos hält. Die entsprechende Polizza deckt mit einer dem Wert der Arbeiten entsprechenden Versicherungshöchstsumme insbesondere alle Schäden, die besagte Rechtssubjekte im Zuge der Bauausführung aufgrund von Beschädigung oder gänzlicher oder teilweiser Zerstörung von Anlagen oder Bauten, auch bereits vorher bestehender, erleiden. Diese Polizza muss gleichfalls die zivilrechtliche Haftung für Schäden umfassen, die Dritten bei der Bauausführung zugefügt werden, und zwar bis zu einer Versicherungssumme von 50 Millionen Euro. Der Versicherungsschutz gilt ab Übergabe der Arbeiten zur Umsetzung des Eisenbahnprojekts (das genaue Datum geht aus einem eigenen Protokoll hervor, das vom Developer und dem für die Bauarbeiten Verantwortlichen unterzeichnet wird).

4. Der Developer ist ferner verpflichtet, eine zehnjährige Schadenersatzversicherung abzuschließen, welche die Risiken eines gänzlichen oder teilweisen Einsturzes der im Eisenbahnprojekt angegebenen Bauten sowie die durch schwerwiegende bautechnische Mängel entstehenden Risiken deckt. Die Polizza muss vorsehen, dass die Zahlung zugunsten von RFI auf deren Anforderung sofort erfolgt, auch wenn die Schuldfrage noch nicht geklärt ist und ohne dass es besonderer Zustimmungen oder Ermächtigungen bedarf. Die in der Zehnjahrespolizza vorgesehene Entschädigungssumme darf nicht unter dem Wert der Arbeiten für die Bauwerke liegen, mit Ausnahme der technischen und Anlagenausstattung usw. Der Developer ist zudem verpflichtet, eine zehnjährige Haftpflichtversicherung für Schäden gegenüber Dritten mit einer Versicherungshöchstsumme von 50 Millionen Euro, die bereits im Tauschvertrag festgelegt wird, abzuschließen. Die Laufzeit von zehn Jahren beider Polizzen beginnt mit dem Tag, an dem RFI die Annahmeerklärung abgibt.

5. Zusätzlich zu dem oben Gesagten ist RFI bei auch nur zeitweiliger Aussetzung und/oder Unterbrechung der Arbeiten zur Realisierung des Eisenbahnprojekts – eventuell auch als Folge von gerichtlichen oder Verwaltungsmaßnahmen –, abgesehen von jedem anderen ihr gesetzlich zustehenden Rechtsbehelf, berechtigt, nachdem sie das Fortbestehen der Ursache für die Aussetzung und/oder Unterbrechung nach eigenem uneingeschränkten Ermessen festgestellt und dies auch nur einer der Parteien dieser Vereinbarung mitgeteilt hat, (i) direkt oder durch von ihr beauftragte Unternehmen alle erforderlichen Arbeiten und Bauten auszuführen, um die ununterbrochene Nutzung des bestehenden Bahnhofs und den Eisenbahnbetrieb nach den besten technisch-operativen Standards zu gewährleisten und (ii) diese Arbeiten auf den Flächen in ihrem Eigentum sowie auf jenen im Eigentum der anderen Parteien dieser Vereinbarung auszuführen, die sich bereits jetzt damit einverstanden erklären, dass RFI Zugang zu diesen Flächen hat, um dort Arbeiten jeglicher Art auszuführen, Bauten zu errichten, Maschinen und Geräte hinzubringen und eigene Bedienstete, Berater, Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer und/oder solche der Gesellschaften der FSI-Holding einzusetzen sowie jede weitere erforderliche Tätigkeit auszuführen. Erhalten die Parteien dieser Vereinbarung davon Kenntnis, dass Ereignisse vorgefallen sind oder möglich sind, die eine Aussetzung und/oder Unterbrechung der Arbeiten zur Folge haben können, sind sie verpflichtet, diesen Umstand RFI unverzüglich schriftlich mitzuteilen, damit RFI die Rechte laut vorhergehendem Satz wahrnehmen kann. Aufrecht bleibt die Pflicht des privaten Developers zur Weiterführung der Realisierung des neuen Bahnhofs, um die Einhaltung der mit dem Tauschvertrag eingegangenen Verpflichtungen zu ermöglichen, und zwar nach (i) Wegfall der Ursache für die Aussetzung und/oder Unterbrechung der Arbeiten und (ii) Erhalt einer Mitteilung von Seiten einer beliebigen der Parteien dieser Vereinbarung, laut welcher RFI den genannten Wegfall nach eigenem uneingeschränkten Ermessen bestätigt und die Vorgangsweise für die Abtretung der durchgeführten Änderungs-, Abbruchs- und/oder Wiederherstellungsarbeiten und für den Übergang bestimmt, damit der private Developer die Bauausführung wieder aufnehmen kann.



6. Die Kosten für die Ausführung der Arbeiten laut Absatz 5 gehen vollständig zu Lasten von ABZ und des privaten Developers, die sich solidarisch verpflichten, diese Kosten RFI auf erste einfache Aufforderung hin sofort zu erstatten, auf jeden Fall aber innerhalb von 30 Tagen ab Erhalt der Zahlungsaufforderung von RFI. Zur Sicherung der im vorhergehenden Satz angegebenen Zahlungsverpflichtungen von ABZ und des privaten Developers übergeben die genannten Rechtssubjekte RFI auf erste einfache Aufforderung hin, ohne Ausnahme, innerhalb von 30 Tagen ab Zuschlagserteilung eine oder mehrere unabhängige Bankgarantien, die von erstklassigen Banken, mit deren Wahl RFI einverstanden ist, ausgestellt werden, mit einem garantierten Höchstbetrag welcher in der Ausschreibung zu benennen ist. Die Garantie gilt für ein Jahr und muss bis zum Abschluss der Arbeiten zur Realisierung des neuen Bahnhofs von Jahr zu Jahr für denselben Höchstgarantiebtrag erneuert werden, auch wenn diese Arbeiten nach Wegfall der Ursache für die Aussetzung und/oder Unterbrechung wieder aufgenommen werden; die Erneuerung erfolgt durch Übergabe der Garantie an RFI innerhalb von 5 (fünf) Arbeitstagen vor Ablauf der vorhergehenden.

7. Land und Gemeinde erklären und garantieren die Rechtmäßigkeit und die Konformität mit den anwendbaren Vorschriften (i) dieser Programmvereinbarung, (ii) der dieser Vereinbarung beigelegten Unterlagen, (iii) der Verwaltungsmaßnahmen, -akte und/oder -vereinbarungen, die dieser Vereinbarung zugrunde liegen, zu ihr gehören, mit ihr zusammenhängen und/oder ihrer Durchführung dienen, rein zum Beispiel die Durchführungsübereinkunft, die als nachfolgender Rechtsakt anzusehen ist, (iv) der Ermächtigungen, Einverständniserklärungen, Konzessionen, auch Baukonzessionen, die im Sinne der vorhergehenden Verwaltungsakte ausgestellt werden, (v) der Ausschreibungsunterlagen und/oder aller weiteren Verwaltungsakte, die dem Vergabeverfahren zugrunde liegen, zu diesem gehören, mit ihm verbunden sind und/oder ihm nachfolgen, einschließlich jeder Akt, der im Laufe der Ausführung der Arbeiten erlassen wird, für die der Zuschlag erteilt wurde, (vi) aller Akte und/oder Maßnahmen, die zum Erwerb der zur Realisierung des Programms erforderlichen Flächen durch Enteignung oder gütliche Einigung erlassen werden.

Land und Gemeinde verpflichten sich, die Kosten für die von RFI übernommene Ausführung der Arbeiten laut Absatz 5 zu tragen, wenn die Aussetzung und/oder Unterbrechung der Arbeiten Folge einer Anfechtung und/oder der Feststellung der Unrechtmäßigkeit der in die Zuständigkeit dieser Körperschaften fallenden Verwaltungsmaßnahmen oder -verfahren ist und/oder aufgrund von Rechtshandlungen und/oder Tatsachen, auch Unterlassungen, erfolgt, die diesen Körperschaften anzulasten sind, und zwar unbeschadet der oben genannten Rechte von RFI und der in Absatz 6 genannten Garantien.

8. Alle in diesem Artikel vorgesehenen Garantien sind gemäß den bei der FSI-Holding üblichen Gepflogenheiten zu erbringen.

Im Einzelnen

- a) gelten für den Versicherer/Garantiegeber die Gesellschaften der FSI-Holding, auch untereinander, als Dritte,
- b) verzichtet der Versicherer/Garantiegeber auf das Regressrecht gegenüber den Gesellschaften der FSI-Holding,
- c) verpflichtet sich der Versicherer/Garantiegeber, die Versicherungssummen nicht zu reduzieren und die Polizzen nicht zu kündigen, ohne RFI davon in Kenntnis zu setzen,
- d) verpflichtet sich der Versicherer/Garantiegeber, die Versicherungshöchstsummen wieder in vollem Umfang bereitzustellen, falls sie zu über 60 % ausgeschöpft sind,
- e) müssen die Polizzen mit Versicherern/Garantiegebern abgeschlossen werden, die eine Ratingnote mindestens in folgender Höhe nachweisen können:
 - (i) Baa3 für die Agentur Moody's,
 - (ii) BBB- für die Agentur Standard&Poor's,



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI



TRENITALIA



(iii) BBB für die Agentur Fitch Ratings.

TITEL VIII – DIE STÄDTEBAULICHE PLANÄNDERUNG

Artikel 25

Gemeindeplanänderung

1. Die mit dieser Vereinbarung beschlossene städtebauliche Planänderung ist in der beiliegenden Anlage 2 beschrieben.
2. Die städtebauliche Planänderung hängt vom erfolgreichen Ausgang der Ausschreibung für die Privatisierung von ABZ und für die Auswahl des privaten Developers und daraufhin vom Abschluss der Durchführungsvereinbarung ab. Die Parteien behalten sich deshalb vor, alle Rechtsakte, die die genannte Planänderung zum Ziel haben, einschließlich dieser Vereinbarung, zu widerrufen, wenn die Ausschreibung erfolglos endet und es keine gangbaren Alternativen für die Programmumsetzung gibt.
3. Die beschlossene Planänderung und die jeweiligen urbanistischen Parameter sind für den Developer bindend, da es sich um eine Ausschreibungsbedingung handelt, und sie dürfen im Zuge der Programmumsetzung nicht abgeändert werden, sofern sie nicht unter die Ausnahmen fallen, die explizit und taxativ in der Durchführungsvereinbarung angegeben und im Laufe des Ausschreibungsverfahrens ausführlich beschrieben werden; im Falle von Ausnahmen muss die aus der Ausschreibung hervorgehende Risikoaufteilung auf jeden Fall beibehalten werden.

Artikel 26

Raumordnungsvorschriften und Baukonzession

1. Wie in den TDB laut Anlage 2, auf die hier verwiesen wird, näher ausgeführt, muss der Developer bei der Programmumsetzung die folgenden nicht abänderbaren Parameter einhalten, die, in Prozenten ausgedrückt, den Anteil der für die jeweilige Nutzung realisierbaren Baumasse an der gesamten zugelassenen Baumasse wiedergeben:
 - a) Wohnbau: min. 26 % – max. 45 %,
 - b) Beherbergungswesen: min. 2 % – max. 6 %,
 - c) Ateliers/Werkstätten: min. 3 % – max. 6 %,
 - d) Tertiärsektor und Verwaltung: min. 10 % – max. 20 %,
 - e) produzierendes Gewerbe: min. 15 % – max. 20 %,
 - f) Handel: min. 5 % – max. 18 %,
 - g) öffentliche Einrichtungen: min. 10 % – max. 24 %,
 - h) Mobilität: min. 2 % - max. 5 %.
2. Für alle im Programm vorgesehenen Baubezirke muss vor der Ausarbeitung der für den Erhalt der Baukonzession erforderlichen Pläne ein einheitliches Baubezirksprojekt ausgearbeitet werden, für das ein bindendes Gutachten der Gemeindebaukommission eingeholt werden muss. Die Pläne müssen den Raumordnungsvorschriften, die in den TDB enthalten sind, sowie allen Baurechtvorschriften des Landes und der Gemeinde entsprechen. Bei Beachtung der anwendbaren technischen und Bauvorschriften kann die



Gemeinde die Erteilung der Baukonzession nicht verweigern, sofern die in den genannten TDB enthaltenen Vorschriften eingehalten werden.

3. Für die im Eisenbahnprojekt vorgesehenen Bauten ist gemäß Artikel 7 des DPR Nr. 380/2001 keine Baukonzession erforderlich.

4. Die gegenseitigen Rechte und Pflichten zur Durchführung des Programms, einschließlich der Garantien, die für die ordnungsgemäße Ausführung aller öffentlichen Bauten und Bauten von öffentlichem Interesse zu leisten sind, werden mit der Durchführungsübereinkunft näher festgelegt.

TITEL XI - AUFSICHT UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Aufsichtsgremium

1. Die Parteien kommen überein, dass sie sich auf eine bestimmte Methode zur gegenseitigen Zusammenarbeit und Beratung einigen müssen, mit der die Durchführung dieser Vereinbarung und die Erfüllung der damit verbundenen Verpflichtungen beaufsichtigt werden können.

2. Zu diesem Zweck wird ein Aufsichtsgremium eingesetzt. Dieses Gremium besteht aus

- a) zwei vom Landeshauptmann benannten Mitgliedern,
- b) zwei vom Bozner Bürgermeister benannten Mitgliedern,
- c) einem vom Landeshauptmann und vom Bürgermeister einvernehmlich benannten Mitglied als Treuhänder, das den Vorsitz innehat.

3. Das so bestellte Aufsichtsgremium hat die Ersatzbefugnis für den Fall einer Verletzung der von ABZ und/oder dem privaten Developer eingegangenen Verpflichtungen und kann bei deren Untätigkeit folglich zur Erfüllung der in den vorhergehenden Artikeln angeführten Obliegenheiten an deren Stelle treten. Diese Ersatzbefugnis kann vom Land in seiner Eigenschaft als Promoter auch autonom wahrgenommen werden.

4. Das Gremium wird vom Land koordiniert und trifft sich regelmäßig nach Einberufung an einem gemeinsam zu bestimmenden Ort. Vorbehaltlich der spezifischen Rolle der institutionellen Vertreter der Körperschaften dient das Gremium als einzige Anlaufstelle in fachtechnischer Hinsicht zur Pflege der gegenseitigen Beziehungen. Die Aufgaben des technischen und Verwaltungssekretariats des Gremiums werden vom Land übernommen. Das Gremium gibt sich eine eigene Ordnung, die einstimmig angenommen werden muss.

5. Das Gremium beaufsichtigt allgemein die korrekte Anwendung dieser Vereinbarung und den Fortschritt bei deren Ausführung und hat im Einzelnen folgende Aufgaben und Befugnisse:

- a) gewährleisten, dass die Unterzeichner der Vereinbarung ständige feste Beziehungen zur gegenseitigen Information und zur Zusammenarbeit untereinander und mit den anderen Verwaltungen, den Institutionen der Europäischen Union sowie den nationalen und internationalen Körperschaften und deren lokalen Vertretungen pflegen,
- b) die Auswirkungen von Entscheidungen abschätzen, die durch wesentliche Änderungen oder Anpassungen hinsichtlich der Fristen, der Kosten oder der wesentlichen Inhalte dieser Vereinbarung bewirkt werden,
- c) allfällige Streitigkeiten zwischen den Parteien in Bezug auf die Interpretation und die Durchführung dieser Vereinbarung schlichten, mit Ausnahme jener, die RFI und die Gesellschaften der FSI-Holding betreffen,
- d) durchgehend eine ausgewogene Kommunikation mit den Bürgern hinsichtlich des Vorhabens und des Fortschritts bei dessen Durchführung gewährleisten,



- e) die Tätigkeit der Parteien bei allen einschneidenden Ereignissen und die Anträge des Developers, welche Auswirkungen auf die Programmumsetzung haben könnten, bewerten und koordinieren,
- f) die Personen designieren, die für die Durchführung aller in dieser Programmvereinbarung vorgesehenen Arbeiten zum einzigen Verfahrensverantwortlichen und zum Verantwortlichen der Arbeiten im Sinne des GvD Nr. 81/2008 zu ernennen sind, sowie die Mitglieder der Kommission, die für die verwaltungstechnische Abnahme und die Statikabnahmen, auch für das Eisenbahnprojekt, zuständig ist,
- g) überprüfen, ob der private Developer und/oder die von diesem eventuell mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Rechtssubjekte weiterhin die allgemeinen und speziellen Voraussetzungen haben,
- h) gegebenenfalls seine Ablehnung zu allen außerordentlichen Operationen und allen Aktienabtretungen in Bezug auf ABZ zu äußern, die in der Durchführungsvereinbarung festgelegt sind.
6. Das Gremium kann, falls es dies für notwendig erachtet, bei den Parteien Unterlagen und Informationen einholen, um seine Aufsichtsbefugnisse wahrzunehmen und insbesondere um zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine eventuelle Ausübung der vom Gesetz vorgesehenen Ersatzbefugnisse bei Untätigkeit oder Verzug des Developers und/oder des privaten Developers gegeben sind.
7. Das Gremium kann jederzeit einen Lokalausweis vornehmen und Ermittlungen einleiten.
8. An der Tätigkeit des Gremiums beteiligen sich die jeweils zuständigen Verantwortlichen und Bediensteten der Ämter und Büros der Parteien. Insbesondere muss ein RFI-Vertreter an den Sitzungen des Gremiums teilnehmen, wenn Angelegenheiten in Zusammenhang mit der Umsetzung des Eisenbahnprojekts behandelt werden; RFI erhält vom Land eine entsprechende Mitteilung der Einberufung im Sinne von Absatz 4 dieses Artikels.
9. Wenn Hindernisse auftreten, die die Durchführung der Baumaßnahmen innerhalb der festgelegten Frist ganz oder teilweise gefährden, wenn die als untätig erachtete Partei auf die Aufforderung zum Tätigwerden nicht angemessen reagiert, wenn die ergriffenen Handlungen und Maßnahmen sich für die korrekte und rasche Durchführung des Programms als ungeeignet oder ungenügend erweisen und auf jeden Fall, wenn die Verspätung mehr als 90 Tage beträgt, wird die Angelegenheit dem Aufsichtsgremium unterbreitet, damit es entsprechende Maßnahmen trifft.
10. Die Ergebnisse der gemäß dieser Vereinbarung durchgeführten Aufsichtstätigkeit des Gremiums werden periodisch den institutionellen Vertretungen und von diesen den zuständigen Organen unterbreitet, damit eventuell geeignete Maßnahmen zur Präzisierung und/oder Korrektur der allgemeinen Rahmenbedingungen und zur Gewährleistung der koordinierten Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen getroffen werden.
11. Die Parteien betonen die Wichtigkeit gemeinsamer Kommunikations- und Informationsstrategien in Bezug auf die Durchführung des Vorhabens. Das Gremium wird Initiativen ergreifen, um die Beteiligung der Bevölkerung am urbanistischen und Raumumwandlungsprozess zu fördern, unter aktiver Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten und unter Verwendung der Ressourcen und der Einrichtungen, die von den an dieser Vereinbarung Beteiligten zur Verfügung gestellt werden.
12. Die Parteien betonen die Wichtigkeit der technischen und fachspezifischen Unterstützung des Gremiums durch spezialisierte Fachkräfte, damit das Vorhaben erfolgreich abgeschlossen werden kann und um sicherzustellen, dass das Gremium seine Weisungs- und Aufsichtsbefugnis fachgerecht wahrnehmen kann. Im Besonderen muss das Gremium die Mitarbeit eines Projektmanagement-Teams in Anspruch nehmen, das angemessene Erfahrung und Kompetenz in komplexen Vorhaben wie dem von dieser Vereinbarung geregelten aufweist und das in der Lage ist, sich mit dem Projektmanagement-Team des Developers angemessen auseinanderzusetzen und folglich gleiche Erfahrungs- und Qualifikationsvoraussetzungen hat, wie sie von den Teilnehmern am Ausschreibungsverfahren laut Titel V verlangt werden. Das Projektmanagement-Team arbeitet dem technischen und Verwaltungssekretariat laut Absatz 4 zu.



13. Angesichts der Ausgaben des Landes und der Gemeinde für die Organisation der Programmumsetzung wird hinsichtlich der anfallenden Kosten für die verwaltungstechnische Struktur zur Unterstützung der verschiedenen Tätigkeiten, auch zur Unterstützung des Aufsichtsgremiums, ein Betrag im Ausmaß von höchstens 2,5 % der Gesamtkosten des Programms geschätzt, der in den Ausschreibungsbedingungen laut Artikel 14 zu Lasten des privaten Developers festgelegt wird. In diesem Betrag sind keine Kosten für das Aufsichtsgremium selbst inbegriffen, da für dessen Mitglieder keine Vergütung vorgesehen ist. Zur Durchführung der Tätigkeiten laut Artikel 13 Absatz 2 ist der Einsatz weiterer Finanzmittel vorgesehen, deren Ausmaß auf ca. 0,6 % der Kosten für das Eisenbahnprojekt geschätzt wird und die ebenfalls in den Ausschreibungsbedingungen laut Artikel 14 zu Lasten des privaten Developers festgelegt werden.

Artikel 28

Änderungen an der Vereinbarung

1. Die Vereinbarung kann innerhalb ihrer Geltungsdauer auf Vorschlag einer der unterzeichnenden Parteien abgeändert und ergänzt werden. Die eventuellen Änderungen und Ergänzungen müssen einstimmig von allen Vereinbarungsparteien angenommen werden, und zwar mit denselben Verfahren, die für die Vorbereitung, die Ausarbeitung, die Abfassung, den Abschluss und die Genehmigung dieser Vereinbarung vorgesehen waren.

Artikel 29

Einschränkungen und Verpflichtungen

1. Die Rechtssubjekte, die diese Vereinbarung abschließen, sind verpflichtet, sie ausnahmslos einzuhalten; unbeschadet der Pflicht zu einer angemessenen Entschädigung dürfen sie in den Angelegenheiten, die zwischen den Parteien einvernehmlich spezifisch geregelt wurden, keine Folgeakte vornehmen, welche diese Vereinbarung verletzen, ihre Umsetzung behindern oder in Widerspruch zu ihr stehen.
2. Die Rechtssubjekte, die diese Vereinbarung, die die Rechtswirkung eines Vertrages hat, abschließen, sind verpflichtet, entsprechende Anwendungs- und Durchführungsmaßnahmen zu erlassen.

Artikel 30

Schutzklausel und Treu-und-Glauben-Klausel

1. Die allfällige Ungültigkeit, Nichtigkeit oder Unwirksamkeit einer oder mehrerer Klauseln dieser Programmvereinbarung bewirken nicht die Ungültigkeit oder Unwirksamkeit der gesamten Vereinbarung.
2. Die Parteien verpflichten sich, die ungültige, nichtige oder unwirksame Klausel durch eine gültige zu ersetzen, deren wesentlicher Inhalt so weit als möglich jenem der ungültigen, nichtigen oder unwirksamen entspricht.
3. Die Parteien verpflichten sich zur gegenseitigen Zusammenarbeit und zu einem Verhalten nach Treu und Glauben bei der Durchführung dieser Programmvereinbarung.

Artikel 31

Unterlassungen, Verspätungen und Nichterfüllung

1. Jede Unterlassung der Überprüfung oder Aufsicht von Seiten der jeweils zuständigen Verantwortlichen sowie jede diesbezügliche Verspätung oder behindernde Tätigkeit gilt im Sinne dieser Vereinbarung als Nichterfüllung.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



SISTEMI URBANI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



2. Im Falle der Unterlassung, Verspätung oder Nichterfüllung kann das Aufsichtsgremium das Rechtssubjekt, dem die Verspätung, die Untätigkeit oder die Nichterfüllung angelastet wird, auffordern, die Erfüllung seiner Verpflichtungen innerhalb einer bestimmten Frist sicherzustellen.

3. Es liegt im uneingeschränkten Ermessen der Vereinbarungsparteien, etwaige Schadenersatzforderungen an die Rechtssubjekte zu stellen, denen die Nichterfüllung angelastet wird. Jener Partei, der als direkte Folge der beanstandeten Nichterfüllung Kosten entstanden sind, steht es auf jeden Fall zu, Regressansprüche geltend zu machen.

Artikel 32

Vorbeugung und Bekämpfung der organisierten Kriminalität und der Unterwanderung durch die Mafia

1. Die Vereinbarungsparteien verpflichten sich zur Einhaltung der Bestimmungen über die Rückverfolgbarkeit der Finanzströme gemäß Gesetz Nr. 136/ 2010, i.g.F.

2. Die Vereinbarung muss außerdem ausdrücklich von der Annahme der „Integritätsvereinbarung im Bereich der öffentlichen Verträge“ des Landes laut Anlage zum AOV-Dekret Nr. 16/2018, i.g.F., abhängig gemacht werden.

Artikel 33

Streitigkeiten

1. Etwaige Streitigkeiten zwischen den Parteien über die Auslegung und Durchführung der Inhalte der vorliegenden Vereinbarung setzen die Umsetzung derselben nicht aus.

Artikel 34

Genehmigung, Rechtswirkung und Dauer

1. Alle Parteien, die diese Vereinbarung unterzeichnen, verpflichten sich auch zu deren Einhaltung im Sinne von Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 15 des Gesetzes Nr. 241/1990.

2. Vorbehaltlich Artikel 28 gilt diese Vereinbarung ab ihrer Unterzeichnung 20 Jahre lang und auf jeden Fall bis zur vollständigen Umsetzung des Programms, außer die Parteien treffen anderweitige Abmachungen.

Artikel 35

Befreiung von der Stempelgebühr

1. Dieser Akt ist stempelgebührenfrei gemäß Punkt 16 der Anlage B zum DPR Nr. 642/1972, in der durch Artikel 28 des DPR Nr. 955/1982 und durch das Ministerialdekret vom 20. August 1992 geänderten Fassung.

Artikel 36

Registrierung

1. Für diese Vereinbarung besteht gemäß DPR Nr. 131/1986 Registrierungsspflicht. Die Registrierung erfolgt auf Veranlassung und auf Kosten von ABZ.



Comune di Bolzano
Stadtgemeinde Bozen



Artikel 37

Schlussbestimmung

1. Auf alles, was nicht mit dieser Vereinbarung geregelt ist, sind die einschlägigen Rechtsvorschriften anzuwenden.

Artikel 38

Genehmigung und Veröffentlichung

1. Die vorliegende Vereinbarung wird mit Dekret des Landeshauptmanns genehmigt und auf seine Veranlassung im Amtsblatt der Region Trentino-Südtirol sowie auf den institutionellen Websites der öffentlichen Verwaltungen veröffentlicht.

Bozen, am 3. Juli 2019

Arno Kompatscher

Renzo Caramaschi

Maurizio Gentile

Umberto Lebruto

Roger Hopfinger

Silvana Giancane

(digital unterzeichnet)