



*Il Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità sostenibili*



REGIONE DEL VENETO

PROTOCOLLO D'INTESA

per l'avvio degli approfondimenti funzionali e progettuali atti all'individuazione ed eventuale realizzazione di un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia

TRA

MIMS Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con sede in Roma, Piazzale Porta Pia, rappresentato dal Prof. Enrico Giovannini, nella sua qualità di Ministro;

Regione del Veneto, con sede in Venezia, Sestiere Dorsoduro, 3901, Palazzo Balbi, rappresentata dal Dott. Luca Zaia, nella sua qualità di Presidente della Giunta Regionale;

CAV – Concessioni Autostradali Venete S.p.a., CF 03829590276, con sede in Venezia-Marghera, Via Bottenigo 64/A, rappresentata dall'Ing. Ugo Dibennardo, nella sua qualità di Amministratore Delegato.

Di seguito anche le “**Parti**” o disgiuntamente la “**Parte**”

PREMESSO CHE:

il piano strategico per l'Italia si pone l'obiettivo di riformare il Paese ed il sistema infrastrutturale salvaguardando obiettivi, comuni con quelli dell'Unione Europea, quali la sostenibilità, l'innovazione, la coesione sociale e la digitalizzazione;

a livello di pianificazione regionale, il Piano Regionale dei Trasporti, approvato con DCR n. 75 del 14 luglio 2020, definisce alla strategia S7 “Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità” tra le altre, l'azione A7.2 “Attuare provvedimenti per lo sviluppo di applicazioni di nuove tecnologie per il trasporto passeggeri e merci condivise con i Cittadini”, attraverso la quale Regione del Veneto intende approfondire la sperimentazione sul

campo di nuove tecnologie, integrando ricerca ed innovazione e promuovendo il coinvolgimento sinergico di attori pubblici e privati;

il MIMS è quindi impegnato nell'individuazione ed eventuale realizzazione di sistemi e tecnologie infrastrutturali alternativi che possano garantire gli obiettivi di innovazione, maggior efficienza ed utilità per la collettività, la riduzione delle distanze nazionali ed internazionali e la riduzione dei livelli di inquinamento;

la Regione del Veneto intende valutare la realizzazione di sistemi di infrastrutturazione alternativi che possano favorire il collegamento di punti strategici regionali, definendo anche sistemi di trasporto in grado di contribuire alla gestione dei flussi turistici riguardanti la città di Venezia;

la società Concessioni Autostradali Venete (CAV) p.A. , nella sua qualità di concessionaria per la gestione di 74 km di rete autostradale comprensiva della A4 Passante di Mestre, dalla stazione di Padova Est (km 363+724) all'interconnessione est con la A57 (km 406+976), e della A57 Tangenziale di Mestre, nel tratto compreso tra l'interconnessione ovest e della A4 (km 0) fino alla barriera autostradale di Venezia-Mestre (km 9+272), nonché della A57 Tangenziale di Mestre, nel tratto compreso tra la barriera autostradale di Venezia-Mestre (km 9+272) e lo svincolo Terraglio (km 16+161), e del Raccordo autostradale tra la A57 Tangenziale di Mestre e l'aeroporto Marco Polo di Tessera (Venezia), si trova a dover gestire gli effetti della presenza di un elevato numero di mezzi pesanti e a dover quindi individuare soluzioni che possano assicurare un viaggio più sicuro per gli utenti ed al contempo un'autostrada più sostenibile grazie alla possibilità di spostare le merci attraverso un sistema alternativo ai mezzi pesanti su gomma;

le Parti convengono sulla necessità di decongestionare il traffico veicolare, soprattutto nella componente pesante, lungo la tratta di competenza di Concessioni Autostradali Venete;

è volontà delle Parti individuare un sistema di trasporto merci e passeggeri alternativo, sostenibile e ultra veloce, idoneo a garantire:

- i) una considerevole riduzione della densità di traffico veicolare pesante;
- ii) una significativa diminuzione delle tempistiche di trasporto tradizionali e del relativo consumo energetico;
- iii) una maggiore tutela dell'ambiente ed una maggiore sostenibilità;
- iv) una maggiore sicurezza stradale;
- v) una migliore congiunzione ed interconnessione tra sistemi di trasporto e smart cities.

in ragione di tali esigenze, le Parti hanno preso conoscenza della possibilità di sviluppare un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia;

tale sistema di trasporto consente di ridurre i livelli di congestione sulla tratta autostradale gestita e sulla viabilità interconnessa con significativi benefici in termini di qualità del servizio e di sicurezza della circolazione;

in particolare, Concessioni Autostradali Venete ha avviato una fase conoscitiva relativa alle soluzioni disponibili relative alla suddetta tecnologia;

la Regione del Veneto prende atto e condivide l'attività che Concessioni Autostradali Venete ha condotto, finalizzata all'analisi delle caratteristiche di massima della predetta tecnologia nonché alla sua capacità, potenziale, di permettere il raggiungimento dell'obiettivo di sostenibilità ambientale dell'infrastruttura rispetto ai modelli tradizionali;

in particolare, nell'ambito dell'attività di analisi di Concessioni Autostradali Venete, è emerso che il sistema di trasporto merci e passeggeri ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia permetterebbe il raggiungimento di altissime velocità (fino a 1000 km/h) in grado di ridurre al minimo storico i tempi di percorrenza e dunque le distanze, di alimentare in larga parte il sistema attraverso fonti alternative di energia riducendo l'impatto ambientale e la presenza di mezzi pesanti nelle autostrade, contribuendo altresì ad una maggiore sicurezza della rete di trasporto;

in tale fase conoscitiva è stato altresì constatato che sono state sviluppate e portate a maturazione singole componenti tecnologiche relative ad un sistema come descritto in precedenza, ma nel complesso non è disponibile sul mercato una soluzione pronta da poter essere avviata all'esercizio;

le informazioni preliminari, acquisite in ordine alla tecnologia in questione, meritano maggiori approfondimenti rispetto alla fattibilità in concreto, alla certificabilità ed alla realizzabilità dell'innovativo sistema infrastrutturale anche e soprattutto con l'obiettivo di tutelare l'interesse pubblico sotteso e sopra più volte richiamato;

CONSIDERATO CHE

ai sensi della Delibera CIPE n.3 del 2007 lett. f), il MIMS può proporre l'attivazione di un accordo da stipulare con la Regione del Veneto, affinché Concessioni Autostradali Venete

possa realizzare *“investimenti di infrastrutturazione indicati dalla Regione predetta di concerto con lo stesso Ministero delle infrastrutture”*;

è dunque volontà delle Parti definire i rispettivi ruoli nell’ambito dell’iter funzionale allo svolgimento degli approfondimenti necessari per valutare la fattibilità e la realizzabilità della predetta tecnologia infrastrutturale, il tutto come di seguito riportato.

Art. 1 (OGGETTO)

Il presente Protocollo disciplina gli obiettivi delle Parti e le modalità di attuazione degli stessi.

È obiettivo comune alle Parti, in merito ad un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata, a basso consumo di energia, quello di:

- a) individuare, tra le Parti medesime, il soggetto quindi deputato alla ricerca dell’operatore economico e al coordinamento del progetto secondo le modalità e i termini riportati nei precedenti punti;
- b) attivare una procedura ai sensi dell’art. 65 del Codice degli Appalti (partenariato per l’innovazione) per l’individuazione dell’operatore economico singolo o associato dotato dei requisiti necessari al compimento delle analisi e delle fasi sopradescritte;
- c) realizzare una valutazione di fattibilità che permetta di:
 - i) accertare la fattibilità tecnica dell’intervento
 - ii) definire le specifiche tecniche, costruttive, tecnologiche, operative e funzionali del sistema avente le caratteristiche sopracitate ovvero essere ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato, resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia;
 - iii) sondare la realizzabilità di un sistema adatto al trasporto di merci e di persone,
 - iv) definire un iter per la certificazione del sistema che possa costituire il perno della successiva progettazione esecutiva e dunque della conseguente fase costruttiva;
 - v) stimare i costi per la realizzazione di un prototipo funzionale alla certificazione del sistema e la sua manutenzione;
 - vi) stimare il valore dei diritti di proprietà intellettuale discendenti dalla commercializzazione del sistema.

- d) individuare di concerto e stanziare, per la parte di propria competenza, i fondi pubblici necessari a finanziare il progetto;
- e) in caso di favorevole esito delle valutazioni di cui al punto c) sviluppare gli ulteriori livelli progettuali che consentano di:
 - i) definire le specifiche puntuali e dettagliate con cui andare a realizzare e costruire il prototipo in scala 1:1;
 - ii) definire un possibile tracciato su cui eseguire una sperimentazione su campo.
- f) Nel rispetto dei vincoli previsti dalle norme tecniche e dal codice della strada realizzare una prototipazione e sperimentazione su campo (test track) che permetta di:
 - i) avviare i lavori per la realizzazione di una tratta destinata al test track;
 - ii) realizzare i prototipi necessari, con conseguente collaudo e certificazione finalizzata all'esercizio del nuovo sistema di trasporto.

Art. 2 (IMPEGNI)

Con la sottoscrizione del presente Protocollo, le Parti assumono i seguenti impegni:

- a) il MIMS, di concerto con la Regione Veneto e con CAV S.p.A, si impegna:
 - i. a verificare, la possibilità di accesso a misure di sostegno finanziario nazionali o europei per la realizzazione della fase costruttiva della nuova infrastruttura;
 - ii. ad un esame, sulle procedure necessarie per il rilascio delle certificazioni/omologazioni/nulla osta funzionali alla messa in esercizio dell'infrastruttura in questione, segnalando, eventualmente, le Autorità, Enti o Strutture tecniche deputate a coordinare, vigilare, e contribuire al processo di definizione dei requisiti, fin dallo studio di fattibilità, funzionali alla certificazione del sistema;
 - iii. a nominare la commissione aggiudicatrice della procedura di cui all'art. 1 lettera b), nella quale saranno inseriti anche rappresentanti delle parti.
- b) la Regione del Veneto si impegna:
 - i. a verificare la possibilità di reperire tra le fonti nazionali ed europee il fabbisogno finanziario per la realizzazione dell'iniziativa.

- c) la Concessioni Autostradali Venete S.p.A. si impegna:
- i. in qualità di concessionaria del tracciato di interesse, secondo i limiti e le prerogative sancite dal combinato disposto degli obblighi convenzionali e delle norme citati in premessa, si impegna ad avviare e gestire la procedura, ex art.65 Codice Appalti, per l'attivazione di un partenariato per l'innovazione, composto da fasi così caratterizzate:

fase 1: valutazione di fattibilità

- definire le specifiche tecniche, costruttive, tecnologiche, operative e funzionali del sistema avente le caratteristiche sopracitate ovvero essere ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato, resistenza aerodinamica controllata ed a basso consumo di energia;
- sondare la realizzabilità di un sistema adatto al trasporto di merci e di persone,
- definire un possibile tracciato su cui eseguire una sperimentazione su campo;
- definire un iter per la certificazione del sistema che possa costituire il perno della successiva progettazione esecutiva e dunque della conseguente fase costruttiva;
- stimare i costi per la realizzazione di un prototipo funzionale alla certificazione del sistema e la sua manutenzione.

fase 2: progettazione

In caso di esito positivo dell'analisi di fattibilità di cui alla "fase sub 1":

- definire le specifiche puntuali e dettagliate con cui andare a realizzare e costruire il prototipo in scala 1:1;
- sviluppare il progetto esecutivo del predetto prototipo in scala 1:1 salvaguardando il requisito della scalabilità dell'infrastruttura. Si ritiene infatti, necessario che il prototipo sia realizzato considerano gli elementi utili alla realizzazione dell'infrastruttura in contesti diversi e più ampi all'interno del territorio nazionale;
- Definire lo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione di concessione vigente per l'estensione dell'oggetto sociale.

Fase 3: prototipazione e sperimentazione sul campo

in caso di approvazione del progetto esecutivo e di conseguente stanziamento della provvista finanziaria:

- esecuzione dei lavori per la realizzazione del prototipo/i
- utilizzo del prototipo per conseguire i test e le certificazioni necessarie per la messa in esercizio del nuovo sistema di trasporto.

Art. 3 (BREVETTI)

Ai sensi della Comunicazione della Commissione Europea n. 2021/C/267/01 del 6 Luglio 2021, in applicazione della disciplina europea in materia, i brevetti eventualmente scaturenti dalle fasi 2 e 3 di cui sopra resteranno nella titolarità del privato aggiudicatario.

Inoltre, alle parti pubbliche resterà il diritto di utilizzare ed adattare a titolo gratuito le predette soluzioni innovative brevettate, secondo quanto segue, in linea con la Comunicazione UE n.207 del 6 luglio 2021:

- 1) Diritti di utilizzo e adattamento nel territorio italiano: alle Parti sarà concesso, a titolo gratuito, di utilizzare e adattare le soluzioni innovative anche grazie al libero accesso alla documentazione relativa alla soluzione, senza reprimere la condivisione con altri enti o organismi pubblici correlati alle Parti medesime;
- 2) Diritti di pubblicazione: alle Parti sarà, inoltre, concesso il diritto di accesso e di pubblicazione dei dati derivati dall'attività di ricerca e sviluppo con specifico riguardo ai dati non coperti da proprietà intellettuale.

Sarà valutata la possibilità di chiedere un corrispettivo alla base del partenariato di cui all'art. 1 lett. B); le modalità di individuazione ed erogazione di tale corrispettivo saranno disciplinate nei documenti di gara, anche in funzione dell'impegno economico profuso dalla stazione appaltante.

Art. 4 (COSTI)

I costi ed il corrispettivo per la realizzazione dello studio di fattibilità, stimati in euro 4 mln, potranno essere finanziati anche mediante ricorso alle risorse nazionali o europee che potranno essere reperite e che le Parti si impegnano a verificare. In ogni caso CAV si impegna ad anticipare tali costi e corrispettivo anche attingendo alle risorse proprie stanziare per attività di ricerca e sviluppo.

I costi relativi alle fasi successive saranno indicati nell'ambito di un apposito atto aggiuntivo alla Convenzione di CAV così come i relativi investimenti. L'attivazione di ciascuna fase e lo stanziamento dei relativi fondi volti alla definizione del corrispettivo per l'operatore privato saranno determinati solo in caso di esito positivo di ciascuna delle fasi precedenti.

Art. 5 (DURATA)

Per l'espletamento delle attività di valutazione di fattibilità (*fase 1*) e di progettazione (*fase 2*) è definito un periodo di 18 mesi decorrenti dalla data di efficacia del presente Protocollo. In considerazione della natura innovativa della ricerca, tale termine è estendibile in caso di motivate esigenze rilevate da CAV S.p.A..

Art. 6 (REFERENTI)

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto e CAV S.p.A. si impegnano a seguire e ad accertare l'esito delle attività di ricerca, progettazione e prototipazione, valutando le risultanze delle suindicate *fasi* e i presupposti per l'implementazione ed il funzionamento dell'infrastruttura.

Le attività di monitoraggio della sperimentazione sono eseguite da una *Commissione, all'uopo costituita*, composta dai rappresentanti delle Parti, di seguito indicati:

- per il MIMS: Ing. Domenico Capomolla;
- per Regione del Veneto: Ing. Marco D'Elia;
- per la società Concessioni Autostradali Venete S.p.A.: Ing. Sabato Fusco.

La Commissione programma periodiche riunioni finalizzate a coordinare/disporre/attuare, quanto necessario per il compimento degli impegni descritti al precedente art. 2.

Per l'espletamento di specifiche attività o compiti, previo preventivo coordinamento, la Commissione può avvalersi del supporto di Strutture pubbliche.

La Commissione trasmette al Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili MIMS l'esito della fase sub 1 (studi di fattibilità) sub 2 (progettazione) e sub 3 (prototipazione) al fine di consentire la valutazione complessiva sulle proprietà e sostenibilità di tale tipologia di infrastruttura.

Art. 7 (DOMICILIO DEI CONTRAENTI)

A tutti gli effetti amministrativi e giudiziari le Parti dichiarano il proprio domicilio presso le loro sedi.

Art. 8 (INFORMATIVA PER LA GESTIONE DEI DATI)

Si informa che i dati personali verranno trattati ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento UE 2016/679 GDPR.

Le Parti riconoscono reciprocamente il diritto di conoscenza, cancellazione, rettifica, aggiornamento, integrazione ed opposizione al trattamento dei dati stessi secondo quanto previsto dal suddetto Regolamento.

Resta espressamente inteso che ciascuna Parte dichiara di aver preso visione di quanto sopra esposto.

Titolare delle banche dati di rilievo, ai fini del presente Protocollo, sono le Parti così come definite in testa al presente atto.

Art. 9 (REGISTRAZIONE)

Il presente Protocollo d'Intesa costituisce un accordo amministrativo tra i soggetti sottoscrittori e come tale è esente da imposta di registro.

Si invoca, pertanto, l'applicazione dell'art. 16 tab. allegato B del D.P.R. 26.10.1972 n. 642 (esenzione del bollo).

Perché tutto ciò consti, si è redatto il presente atto che, letto, accettato e confermato, viene sottoscritto dalle Parti.

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Prof. Enrico Giovannini

Regione del Veneto

Dott. Luca Zaia

Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

Ing. Ugo Dibennardo