



SPAZIO LOGHI

Protocollo di Intesa

per lo svolgimento di preliminari valutazioni e l'avvio dei conseguenti approfondimenti funzionali e progettuali atti alla realizzazione di un modello di mobilità sostenibile e intermodale lungo la sponda orientale del lago di Garda, incentrato sulla componente ferroviaria e per lo sviluppo di una proposta di collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo di Verona

tra

Regione del Veneto, C.F.80007580279, con sede in Venezia, Palazzo Balbi – Dorsoduro 3901, di seguito denominata “Regione”, rappresentata da nato a (.....) il nella sua qualità di, in esecuzione della Delibera di Giunta Regionale n. del

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Gruppo Ferrovie dello Stato, con sede in Roma, Piazzale della Croce Rossa, 1, CF/P.Iva 01008081000, di seguito più brevemente denominata “RFI”, in persona di, domiciliato per il presente atto presso Piazzale della Croce Rossa 1, 00161 Roma;

(**Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** di seguito definite congiuntamente anche “Parti”).

PREMESSO CHE

- la Regione del Veneto, con Delibera del Consiglio Regionale n. 75 del 14 luglio 2020, ha approvato il nuovo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2020 – 2030 che sottende, per il sistema dei trasporti del Veneto, una visione futura volta a garantire una mobilità sostenibile per le persone e le cose, annullando le disparità tra i territori della regione, facendo dell'accessibilità un elemento centrale di sviluppo economico, di equità e inclusione sociale;
- l'approccio integrato che caratterizza il PRT lo rende strumento sensibile alle relazioni esistenti tra mobilità e territorio, ambiente e sistema economico che, da un lato, punta ad ammodernare l'assetto infrastrutturale regionale e, dall'altro, ad assicurare una più efficiente gestione delle risorse e un maggior coordinamento dei soggetti pubblici interessati;
- Nello specifico, il Piano Regionale dei Trasporti individua otto obiettivi prioritari, che trovano applicazione attraverso otto strategie correlate, costituenti la componente strutturale, ovvero l'insieme delle risposte che il PRT intende fornire per sopperire ai limiti strutturali e funzionali emersi dalle analisi delle prestazioni del sistema della mobilità veneta, alle trasformazioni in atto nella società e nell'economia regionale,



2e424045



SPAZIO LOGHI

nonché agli orientamenti e alla programmazione derivanti sia dalle politiche dell'Unione Europea che nazionali;

- in particolare, l'Obiettivo 3 è dedicato a promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto;
- tra le strategie correlate a tale obiettivo risulta inclusa la strategia S.5 "Migliorare l'accessibilità alle aree turistiche", al fine di risolvere le attuali problematiche infrastrutturali connesse all'incremento dei flussi turistici, soprattutto nell'area litoranea, a ridosso delle spiagge, delle città d'arte, del Lago di Garda e della Valpolicella, dell'ambito termale Euganeo, dell'area montana e pedemontana,
- per la risoluzione delle principali criticità riscontrate in tali ambiti (quali la congestione del traffico viario, l'insufficienza dei collegamenti, le carenze nel trasporto fluviale o nella portualità turistica) - assumendo come criterio guida delle proprie azioni di intervento l'attenzione verso la tutela dell'ambiente e del territorio - il Piano reputa cruciale perseguire obiettivi quantitativi in termini di cambio modale da gomma a modalità di trasporto maggiormente sostenibili, in particolare quella ferroviaria, ampliando altresì la rete delle infrastrutture esistenti ed implementando, nonché migliorando, la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità dolce (cicloturismo, percorsi naturalistici e storico religiosi);
- nell'ambito della strategia S.5 è inserita l'azione A5.2 "Miglioramento del collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto ferroviario" che prevede l'analisi delle possibili relazioni ferroviarie per l'aeroporto "V. Catullo" di Verona;

PRESO ATTO CHE

- il lago di Garda, per la notevole valenza naturalistica, paesaggistica e storico culturale del suo territorio, si colloca tra i 5 principali siti di attrazione turistica in Veneto;
- il sistema relazionale della sponda orientale del Garda durante il periodo estivo risulta saturato dai numerosi flussi turistici, che sono causa frequente di episodi di congestione del traffico veicolare/viario;
- in merito alla mobilità su "ferro" l'area non ha nessun collegamento ferroviario diretto, ma si ritiene utile segnalare che:
 - per quanto riguarda la parte medio bassa del lago, la stazione più vicina è quella di Peschiera del Garda (lungo la direttrice est-ovest Milano-Venezia), servita sia da collegamenti regionali che da treni a lunga percorrenza e ad Alta Velocità. Da tale stazione è possibile raggiungere via autobus tutti i comuni della riviera gardesana e i parchi di divertimento;
 - la direttrice nord sud, Verona Brennero, si snoda lungo la valle dell'Adige relativamente lontana dalle sponde del lago. In territorio trentino, fino al 1936, era presente il collegamento ferroviario Mori-Arco - oggi occupato da un percorso ciclabile - che potrebbe essere riconfigurato a fronte di ingenti investimenti. Rispetto al ripristino del collegamento ferroviario è stato firmato un protocollo tra RFI e Provincia Autonoma di Trento nell'aprile 2020 che ha portato ad una prima valutazione di fattibilità tecnico economica del collegamento ferroviario Rovereto/Mori - Riva del Garda. In territorio veneto, il gruppo montuoso del Monte



2e424045



SPAZIO LOGHI

Baldo separa la ferrovia dal lago, impedendo di fatto anche l'attuazione di un servizio di collegamento via autobus;

- il Piano d'Area Garda Baldo approvato con DGR n. 827/2010, nell'analisi di contesto del sistema relazionale, aveva già a suo tempo individuato le criticità di tale ambito;

CONSIDERATO CHE

- negli ultimi anni, nell'ottica di promuovere un modello di mobilità sostenibile che valorizzi la sponda orientale del Lago di Garda, salvaguardandone nel contempo il patrimonio paesaggistico/ambientale e la qualità degli insediamenti urbani, sono state formulate diverse proposte al fine di individuare le linee di indirizzo da assumere come punto di riferimento per la pianificazione degli interventi futuri, senza trascurare l'adozione di misure per facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta come parte integrante della progettazione infrastrutturale;
- in tale contesto si colloca il Nuovo Protocollo di Intesa, siglato nel 2017, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, la Provincia Autonoma di Trento, le Regioni Lombardia e Veneto, per la progettazione e realizzazione di una ciclovia lungo tutto il lago che si interconnetta con tutti gli altri itinerari cicloturistici, rispondendo ai requisiti di intermodalità con altri sistemi di trasporto e, in particolare, con il sistema ferroviario, fluviale e lacuale;
- nell'ambito del Tavolo Tecnico d'Ascolto 2020, Regione del Veneto ha presentato a RFI una proposta di "Collegamento ferroviario Garda - Aeroporto Catullo di Verona" e la stessa è risultata da valutare mediante Analisi Costi-Benefici;
- Nel 2003 era stato redatto un progetto preliminare, inviato al MIT secondo le procedure di Legge Obiettivo, per il collegamento ferroviario tra la stazione di Verona Porta Nuova e l'aeroporto "Valerio Catullo";

CONSIDERATO ALTRESÌ CHE

- Rete Ferroviaria Italiana (RFI) gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo un approccio orientato a innalzare il valore della rete quale entità fondamentale del sistema della mobilità del Paese e significativo riferimento per la valorizzazione sociale, economica e ambientale del territorio;
- l'attenzione verso la tutela e la rigenerazione ambientale e sociale del territorio costituisce per RFI un elemento fondante della propria missione e percorre trasversalmente le attività produttive della Società;
- assunta come criterio guida delle strategie aziendali, per RFI la sostenibilità è al tempo stesso un traguardo da perseguire e un metodo di approccio sistemico a tutte le dimensioni aziendali;
- gestire la rete ferroviaria secondo principi di miglioramento continuo dell'efficienza, della sicurezza e dell'accessibilità vuol dire di per sé contribuire all'affermazione di un sistema di trasporto più sostenibile in cui il treno, insieme agli altri mezzi di trasporto collettivi, riesca ad attirare quote crescenti di traffico privato, alleggerendo i costi per la collettività in termini di emissioni, consumo di risorse naturali, incidentalità, congestione e innalzando la capacità di risposta ai bisogni di mobilità di persone e beni;



2e424045



SPAZIO LOGHI

- tale obiettivo è reso più vicino e raggiungibile dalle iniziative programmate per accrescere l'integrazione della ferrovia con le altre modalità di trasporto, migliorarne le prestazioni e l'utilità per le Imprese Ferroviarie, gli operatori intermodali e i viaggiatori;
- Per contribuire al rilancio del Paese e alla transizione ecologica e digitale del suo sistema di mobilità, la principale finalità cui destinare i programmi di sviluppo e i progetti di investimento consiste nel miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario, ottenibile attraverso una serie di azioni fondamentali tra le quali il miglioramento del sistema logistico nazionale, che si realizza attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci. È prevista in questo contesto la realizzazione dei collegamenti con gli aeroporti Comprehensive e Off TEN-T tra cui rientra anche l'aeroporto Catullo di Verona.
- Le opportunità generate dalla possibilità di raggiungere l'aeroporto anche attraverso il trasporto pubblico, da affiancare alla tradizionale accessibilità rappresentata dai collegamenti autostradali, garantiscono ulteriori vantaggi per la collettività con ripercussioni positive sull'ambiente. I collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città permettono di decongestionare il traffico stradale e di migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti.

PRESO ATTO CHE

- potenziare e migliorare l'infrastruttura esistente anche attraverso nuove opere, come pure razionalizzare ed efficientare l'esistente creando delle sinergie tra i vari tipi di mobilità rappresentano, dunque, per la Regione Veneto e RFI le azioni da intraprendere per conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile;
- nello specifico, per l'area del Garda, tale risultato non può che essere conseguito mediante un'analisi approfondita che individui le esigenze del territorio e porti alla definizione di un modello di mobilità sostenibile e intermodale su cui orientare la futura programmazione di settore per l'area, in un contesto di continuità con le iniziative già avviate, nonché al fine di un loro approfondimento e coordinamento con gli obiettivi e le strategie individuate dal Piano Regionale dei Trasporti 2020 - 2030;
- la creazione di tale modello integrato di mobilità non può prescindere da un confronto con tutti i soggetti che, per differenti competenze, ne risultano coinvolti (gestori della rete infrastrutturale, Enti Locali, Amministrazioni, Società, Associazioni di categoria di volta in volta interessati, anche ricadenti in Regioni limitrofe);

Tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue**Art. 1**

(Premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa (di seguito "Protocollo").

Art. 2

(Oggetto - Obiettivi del Protocollo d'Intesa)



2e424045



SPAZIO LOGHI

Le Parti concordano di avviare una collaborazione per lo studio degli interventi e l'avvio dei conseguenti approfondimenti funzionali e progettuali atti alla realizzazione di una mobilità sostenibile nel comprensorio della sponda orientale del Lago di Garda, incentrata sulla componente ferroviaria, integrata con le altre forme di mobilità e per lo sviluppo di una proposta di collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo di Verona.

Il presente protocollo è finalizzato all'approfondimento tecnico dei reciproci collegamenti tra Verona, l'Aeroporto di Verona e la sponda orientale del Lago di Garda, rimandando al Gruppo di Lavoro di cui all'art.3 l'individuazione delle alternative progettuali da porre alla base di uno Studio, come dettagliato nell'art.4.

L'analisi si dovrà effettuare prioritariamente per la realizzazione del collegamento ferroviario con la sponda orientale del Lago di Garda, considerando collegamenti con il nodo di Verona (Aeroporto e Stazione di Verona Porta Nuova), che possano comprendere anche sistemi leggeri e comunque integrati con il sistema della mobilità ciclabile.

Si conviene di adottare come denominatori comuni il tema dell'integrazione tra le reti di trasporto su rotaia, su gomma e su acqua ed i percorsi ciclabili, nonché lo sviluppo di un modello organizzativo del servizio di trasporto pubblico integrato, al fine di comporre un sistema di trasporto intermodale che permetta opportunità di sviluppo economico e sociale nel rispetto dell'ambiente. In tale contesto risulta di particolare interesse l'analisi dei seguenti tematismi:

- potenziamento dell'Accessibilità autostradale all'area Gardesana;
- collegamenti ferroviari dal Corridoio del Brennero verso i comuni lungo il lago;
- trasporto pubblico locale sia su rete viaria che navigabile;
- interventi infrastrutturali atti a migliorare la viabilità e a ridurre il congestionamento estivo;
- connessioni con i maggiori hub di trasporto (aeroporti e stazioni);
- valorizzazione e riqualificazione delle aree attraverso il coinvolgimento delle amministrazioni locali;
- creazione di sistemi di integrazione modale a servizio dei viaggiatori anche ricorrendo a sistemi lean.

Art. 3

(Gruppo di Lavoro)

Al fine di una più approfondita analisi delle tematiche di cui al punto precedente, le parti concordano la costituzione di un Gruppo di Lavoro congiunto che si riunirà con cadenza mensile.

I rappresentanti del Gruppo di Lavoro sono i seguenti:

- Per Regione Veneto il direttore della struttura
- Per RFI il direttore della struttura

Come prima attività individuerà le alternative progettuali da porre alla base di uno Studio, come descritto al successivo art. 4, e successivamente condividerà l'avanzamento delle attività, risolvendo le eventuali criticità connesse al loro sviluppo, ed avrà compiti di impulso e coordinamento al fine di addivenire alla predisposizione degli elaborati finali dello Studio da parte di RFI.



2e424045



SPAZIO LOGHI

Le Parti fin da ora concordano che alle riunioni potranno partecipare oltre ai rappresentanti designati, anche professionalità tecniche esterne chiamate a intervenire per affrontare specifiche tematiche di mobilità e pianificazione alternative/integrative al mezzo ferroviario. Il Gruppo di Lavoro, coordinato dal rappresentante della Regione del Veneto, relazionerà alle Parti trimestralmente sull'andamento delle attività.

Art. 4

(Adempimenti a carico di RFI)

RFI si impegna a sviluppare il Documento di fattibilità delle alternative progettuali (di seguito DOCFAP) finalizzato a verificare la fattibilità dei collegamenti di cui al precedente art. 2. Tale Studio potrà poi essere proseguito, in caso di esito positivo, con le fasi successive di progetto di fattibilità tecnico-economica di seconda fase, completamento progettuale e realizzazione (fuori perimetro di scopo dell'attuale Protocollo).

Lo Studio sarà articolato nelle seguenti specifiche attività:

- studio di trasporto, finalizzato sia alla valutazione dei prevedibili effetti sulla mobilità intercomunale che potranno prodursi sull'area sulla quale l'intervento oggetto di analisi esaurisce i suoi effetti anche per effetto del futuro riassetto dei servizi ferroviari (modello di esercizio), sia alla valutazione di opportuni indicatori da utilizzarsi nell'ambito della preliminare analisi di redditività dell'investimento;
- Analisi Costi Benefici delle soluzioni alternative esaminate.

Art. 5

(Adempimenti a carico della Regione del Veneto)

La Regione del Veneto si farà garante di assicurare a RFI la disponibilità di ogni elemento utile e già disponibile, finalizzato alla esecuzione delle attività in capo a RFI e indicate al precedente art. 4. Qualora dalle attività oggetto del presente protocollo emergesse la necessità di valutare soluzioni non sviluppabili da RFI, di tipo non ferroviario, la Regione si impegna a valutare preliminarmente le modalità di copertura delle eventuali spese.

In particolare, si impegna a rendere disponibili:

- eventuali studi relativi ai collegamenti di cui all'art 2;
- la cartografia di base editabile relativa ai territori in cui è previsto l'attraversamento dei collegamenti oggetto di analisi secondo le alternative prese in esame comprensiva dei vincoli territoriali presenti e dei progetti in corso o programmati;
- ogni elemento utile a caratterizzare in termini socio-economici, demografici e turistici, le diverse aree dei bacini di traffico potenzialmente interessati ai collegamenti in analisi e che saranno definiti da RFI nell'ambito dello Studio di Traffico;
- i dati di traffico attuali sul sistema delle infrastrutture stradali ed i conteggi effettuati presso le linee di trasporto collettivo regionale (saliti, discesi e presenti, ove disponibili), sia su gomma che su ferro, con riferimento al sistema delle infrastrutture e dei servizi insistenti presso l'Area di Studio che sarà definita da RFI nell'ambito dello Studio di Traffico;
- eventuali informazioni in suo possesso relative alle dinamiche di mobilità esistenti in corrispondenza dei territori facenti parte dell'area di Studio di cui al punto precedente;



2e424045



SPAZIO LOGHI

- eventuali informazioni provenienti da Studi di Traffico prodotti in ambito provinciale in formato editabile;
- ogni altra informazione relativa alla mobilità su rete ciclabile, navigabilità lacustre e Trasporto Pubblico Locale (TPL).

Art. 6

(Costo delle attività)

Le parti convengono di farsi carico ciascuna delle attività di propria competenza, impegnandosi fin da ora a individuare le risorse con cui provvedere all'affidamento di incarichi resisi eventualmente necessari per lo sviluppo di specifici studi tecnici e specialistici.

Art. 7

(Registrazione)

Il presente Protocollo è soggetto ad obbligo di registrazione solo in caso d'uso.

Art. 8

(Tempi di attuazione e durata del Protocollo)

Il presente Protocollo ha durata dalla data di sottoscrizione fino ad esaurimento del completamento delle attività in oggetto e potrà essere modificato ed integrato per concorde volontà dei partecipanti.

Art. 9

(Sede amministrativa)

Ai fini del presente Atto R.F.I. S.p.A. dichiara la propria sede amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1 - C.A.P. 00161;

La Regione del Veneto dichiara la propria sede amministrativa in Venezia, Dorsoduro, 3901 - C.A.P. 30123;

Art. 10

(Foro competente)

Le Parti contraenti convengono inoltre che per le eventuali vertenze giudiziarie, derivanti dal presente Protocollo, è competente il Foro di Roma.

Il presente Accordo a pena di nullità, è sottoscritto con firma digitale, ai sensi dell'articolo 24 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera q-bis), del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, ovvero con altra firma elettronica qualificata.

Art. 11

(Trattamento dei Dati Personali)

Le Parti si danno reciprocamente atto che i dati personali (anagrafici e di contatto) riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte forniti in occasione delle attività connesse al presente Protocollo verranno trattati in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili. Le



2e424045



SPAZIO LOGHI

Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità inerenti al Protocollo (base giuridica: contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (base giuridica: legale).

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

I dati personali raccolti nell'ambito del Protocollo saranno trattati da ciascuna Parte limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Protocollo.

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna Parte si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Nel caso in cui le attività previste dal presente Protocollo comportino un trattamento di dati personali, le Parti si impegnano a concordare, anche contrattualmente, i reciproci diritti ed obblighi in materia di protezione dei dati personali ai sensi del Regolamento EU 679/2016.

In particolare, Le Parti concordano che, nel caso in cui, nell'ambito delle attività previste dal presente Protocollo, verranno trattati dati personali da una Parte (Responsabile del trattamento) per conto dell'altra (Titolare del trattamento), i diritti e gli obblighi di Titolare e Responsabile verranno disciplinati dalle Parti tramite specifico Accordo di Data Protection ai sensi dell'art. 28 del Regolamento EU 679/2016 (laddove non già disciplinato dalle Parti da precedente atto).

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per l'esecuzione del presente Protocollo, i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:

Titolare del Trattamento è R.F.I. SpA, rappresentata dall'Amministratrice Delegata, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it, con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it.

Per [la Regione Veneto]:

Titolare del Trattamento è [la Regione Veneto], rappresentata da, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Art. 12 (Codice etico)

1. RFI dichiara di aver adottato ed attuato un modello di organizzazione, gestione e controllo e codice etico in ottemperanza alle linee guida del D. Lgs. n. 231/2001 in materia di



2e424045



SPAZIO LOGHI

responsabilità amministrativa degli enti. In particolare, il codice etico adottato da RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, quale parte integrante del “Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231”, pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it.

2. Regione Veneto dichiara di aver definito un Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT), nonché adottato ed attuato un codice etico/codice di comportamento in coerenza con le strategie di prevenzione della corruzione, secondo quanto indicato anche nel Piano Nazionale Anticorruzione (PNA).

Letto, confermato e sottoscritto digitalmente.

REGIONE DEL VENETO

RFI

Luogo e data

