



ATTO AGGIUNTIVO AL 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

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT** (già Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), con sede in Roma, Piazzale Porta Pia, rappresentato dal Sen. Matteo Salvini, nella sua qualità di Ministro (il "MIT");
- **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 (la "Regione");
- **CAV – Concessioni Autostradali Venete S.p.A.**, con sede in Venezia-Marghera, Via Bottenigo 64/A, rappresentata dall'Ing. Maria Rosaria Anna Campitelli, nella sua qualità di Amministratore Delegato ("CAV");
- **Italferr S.p.A.**, con sede in Roma, Via Vito Giuseppe Galati 71, rappresentata dall'Ing. Andrea Nardinocchi nella sua qualità di Amministratore Delegato ("Italferr").
- **Italcertifer S.p.A.**, con sede in Firenze, Piazza della Stazione 25, rappresentata dall'Ing. Carmine Zappacosta, nella sua qualità di Amministratore Delegato ("Italcertifer").

Di seguito anche le "Parti" o disgiuntamente la "Parte".

PREMESSO CHE

- in data 16 marzo 2022, il MIT, la Regione e CAV hanno sottoscritto il Protocollo d'Intesa avente ad oggetto l'attivazione di una procedura di partenariato per l'innovazione per lo sviluppo sperimentale 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 (il "Protocollo");
- in particolare, nel solco del perseguimento delle esigenze di riforma del Paese e del sistema infrastrutturale, anche al fine di salvaguardare gli interessi, comuni con quelli dell'Unione Europea, della sostenibilità, dell'innovazione, della coesione sociale e della digitalizzazione, il Protocollo si prefissa l'obiettivo di addivenire alla individuazione di un sistema di trasporto merci e passeggeri alternativo ai mezzi pesanti su gomma, che sia altresì sostenibile, ultra veloce e idoneo a garantire (i) una considerevole riduzione della densità di traffico veicolare pesante e, dunque, dei livelli di congestione delle tratte autostradali e della viabilità interconnessa, (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*, (vi) un generale miglioramento della qualità dei servizi inerenti alla circolazione;
- in attuazione del Protocollo, in data 1 aprile 2022, è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea S65 dell'1 aprile 2022 il bando relativo ad una procedura di partenariato per l'innovazione di cui all'art. 65 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, finalizzata all'individuazione di un partner nell'ambito di un progetto di ricerca e sviluppo avente ad oggetto gli 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 (il "Sistema");
- il bando relativo alla medesima procedura è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - 5a Serie Speciale - Contratti Pubblici n. 39 dell'1 aprile 2022;
- al termine dello svolgimento della gara così indetta, con determina numero di protocollo 5719 dell'8 maggio 2023, il Direttore Legale e Approvvigionamenti di CAV, in conformità alle risultanze dell'attività della commissione di gara, ha aggiudicato il contratto relativo alla procedura *de qua*;



- il disciplinare tecnico di gara, nel definire la *governance* di progetto in conformità a quanto già previsto all'art. 6 del Protocollo, attribuisce ad un Comitato Tecnico, composto da tre professionisti nominati da ciascuna Parte del Protocollo, il compito di monitorare l'andamento del progetto e di contribuire alla realizzazione dei relativi obiettivi e, segnatamente, il conseguimento della certificazione del sistema funzionale alla messa in esercizio dell'infrastruttura; a tal fine, il Comitato Tecnico si interfacerà con l'organismo designato dagli enti competenti per il rilascio delle necessarie certificazioni e autorizzazioni e, per la definizione degli input relativi alle tematiche più tecniche, ivi inclusa l'integrazione progettuale e di sistema, si avvarrà di strutture ministeriali allo stesso direttamente o indirettamente collegate (“**System Integrator**”);
- in considerazione della natura innovativa e del contenuto altamente tecnologico del progetto, che impone il possesso di un significativo *know-how* e di una considerevole *expertise*, il MIT, conformemente a quanto previsto all'art. 2, comma 1, lett. a) del Protocollo, ritiene necessario procedere all'individuazione della Struttura tecnica che, in ragione delle specifiche e adeguate competenze maturate nel settore dei sistemi di trasporto terrestre per merci e passeggeri, possa supportare, in qualità di System Integrator, il Comitato Tecnico nello svolgimento delle attività ad esso affidate;

CONSIDERATO CHE

- il gruppo societario facente capo a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (il “**Gruppo FS**”), tramite le proprie partecipate, si occupa della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale, interessata dall'implementazione del Sistema;
- il perseguimento degli obiettivi di promozione e di sviluppo economico, sociale e infrastrutturale del Paese, alla base del Protocollo e della realizzazione del Progetto, costituisce altresì una delle principali finalità istituzionali del Gruppo FS che dispone della necessaria esperienza e competenza nello sviluppo di progetti complessi, nonché delle capacità tecniche idonee a coadiuvare, in modo efficiente e adeguato, il Comitato Tecnico nell'espletamento dei compiti a questi attribuiti;
- per quanto sopra esposto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota a firma del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e autostradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, in data 13 settembre 2023, U.00230022 ha individuato le Società del Gruppo FS, come soggetti idonei a costituire la Struttura tecnica di supporto al Comitato Tecnico in qualità di System Integrator e di esperti di norme e processi certificativi in ambito ferroviario, nonché l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), che supporterà il Comitato Tecnico per le tematiche di propria competenza, in tema di sicurezza del trasporto;
- le Parti, pertanto, hanno interesse a sottoscrivere il presente atto aggiuntivo al Protocollo (l’“**Atto Aggiuntivo**”) finalizzato ad introdurre Italferr e Italcertifer quali ulteriori Parti del Protocollo, al fine di regolare i conseguenti impegni e obblighi e, in tal modo, assicurare la realizzazione di tutte le iniziative che possano condurre all'efficace raggiungimento degli obiettivi indicati nel Protocollo, garantendo la corretta attuazione dei compiti affidati alle sopra menzionate Società del Gruppo FS.

CONSIDERATO, ALTRESÌ, CHE

- i tempi resisi necessari per il concreto espletamento delle procedure di selezione del contraente nonché la natura sperimentale e fortemente innovativa del progetto di ricerca, che necessita del coinvolgimento di numerosi soggetti in funzione di monitoraggio, verifica e sviluppo degli obiettivi di innovazione ad esso sottesi – tenuto conto dei prevedibili sviluppi delle ulteriori fasi in cui si ripartisce funzionalmente il progetto di sviluppo - rendono necessaria una estensione della durata dell'efficacia del Protocollo e, in particolare, della Fase 1 (valutazione di fattibilità) e della Fase 2 (progettazione) di cui all'art. 2 del medesimo, originariamente stimate in diciotto mesi decorrenti dalla data di efficacia del Protocollo ai sensi dell'art. 5 dello stesso.



TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO, DA INTENDERSI COME PARTE INTEGRANTE E SOSTANZIALE DEL PRESENTE ATTO, LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Art. 1 (PREMESSE E ALLEGATI)

Le precedenti premesse nonché gli allegati richiamati ai successivi articoli 2, comma 2 e 3 costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Atto Aggiuntivo.

Art. 2 (MODIFICHE AL PROTOCOLLO)

Con la sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo, le Parti convengono:

- di introdurre Italferr e Italcertifer quali Parti del Protocollo, per consentire loro di assolvere ai compiti e alle attività che l'allegato "A" al presente Atto Aggiuntivo ripartisce tra loro e assegna a ciascuna società in ragione della specifica e distintiva competenza, assumendo in tal modo Italferr la funzione di System Integrator, che si avvale di Italcertifer quale OVC e AsBo, ovvero esperto di norme e di processi certificativi in ambito ferroviario;
- di verificare la possibilità di ampliare ulteriormente la partecipazione al Protocollo di Intesa, in modo che la funzione di System Integrator sia condivisa da Italferr con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ovvero con altra Società del Gruppo FS, per ripartire ulteriormente quanto già previsto dal sopra citato Allegato A, attraverso la stipula di appositi ulteriori atti aggiuntivi;
- di estendere la durata dell'efficacia del Protocollo e, in particolare, della Fase 1 (valutazione di fattibilità) e della Fase 2 (progettazione) di cui all'art. 2 del medesimo in complessivi trentasei mesi decorrenti dalla sottoscrizione del presente Atto aggiuntivo, ferma restando la possibilità di una ulteriore estensione di tale termine in caso di motivate esigenze rilevate da CAV S.p.A., conformemente a quanto previsto dall'art. 5, secondo periodo, del Protocollo.

Art. 3 (RUOLO DI ITALFERR E ITALCERTIFER)

Con la sottoscrizione del presente atto aggiuntivo Italferr e Italcertifer assumono esclusivamente gli impegni descritti nell'Allegato "A" e secondo la ripartizione ivi contenuta, rimanendo del tutto estranee alle previsioni del Protocollo che definiscono gli impegni delle altre parti pubbliche, in particolare per quanto concerne il reperimento dei finanziamenti e la gestione della procedura di partenariato per l'innovazione.

Le Parti condividono con Italferr spa le soluzioni innovative realizzate, ai sensi di quanto previsto dall'art. 3, comma 2, n. 1 del Protocollo.

Art. 4 (RINVIO)

Per quanto non espressamente previsto nel presente Atto Aggiuntivo, trovano applicazione le previsioni del Protocollo d'Intesa, che si allega al presente Atto aggiuntivo (allegato "B").

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

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sen. Matteo Salvini

Regione del Veneto

Dott. Luca Zaia



**CAV – Concessioni Autostradali Venete S.p.A.
Ing. Maria Rosaria Anna Campitelli**

**Italferr S.p.A.
Ing. Andrea Nardinocchi**

**Italcertifer S.p.A.
Ing. Carmine Zappacosta**



ALLEGATO A)

all'Atto Aggiuntivo al 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

1. Principali funzioni, compiti e attività del System Integrator

Nella procedura di partenariato per l'innovazione finalizzato alla realizzazione di un progetto di ricerca e sviluppo di un sistema di trasporto alternativo denominato "Hypertransfer", il System Integrator è chiamato al compimento di fondamentali attività di supporto tecnico specialistico, per contribuire allo sviluppo di un piano di sperimentazione e validazione della soluzione tecnologica in oggetto, finalizzato alla definizione dei requisiti funzionali al collaudo e alla certificazione del sistema.

Il System Integrator secondo il disciplinare di gara è composto da strutture ministeriali collegate direttamente o indirettamente al Comitato Tecnico. Quest'ultimo è l'organo deputato al monitoraggio, coordinamento ed attuazione di quanto necessario per il compimento degli impegni preordinati e funzionali al raggiungimento degli obiettivi di progetto, anche con riguardo alla certificazione del Sistema, composto da membri nominati dai rappresentanti indicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione del Veneto e dalla società Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A.

Il System Integrator, mediante l'esecuzione di attività di supervisione, ha il compito di supportare il Comitato Tecnico nelle attività di raccolta, analisi, condivisione e definizione degli input progettuali al fine di presidiare le attività e i processi di maggior contenuto tecnico-specialistico, ivi incluse l'integrazione progettuale e di sistema.

Il System Integrator dovrà:

- partecipare ad incontri/tavoli tecnici/riunioni con l'operatore economico aggiudicatario e con gli organi cui compete la *governance* del progetto;
- provvede alla redazione, con cadenza quindicinale, di report finalizzati alla verifica del completamento delle *Milestones* principali ed intermedie *sulla base della pianificazione e dei documenti trasmessi dall'operatore economico aggiudicatario*;
- provvedere alla redazione, con cadenza quindicinale, di un report nel quale saranno sintetizzate le risultanze delle analisi dei contributi tecnico-scientifici, provenienti dai professionisti interni ed esterni (collaborazione con Università degli Studi di Padova) a CAV S.p.A e delle soluzioni di innovazione proposte dall'operatore economico aggiudicatario;
- analisi della documentazione finale che verrà presentata da parte dell'operatore economico aggiudicatario nei momenti previsti dal cronoprogramma della procedura di partenariato per l'innovazione in oggetto;
- partecipare agli incontri con l'organismo che verrà designato dagli enti competenti per il rilascio delle certificazioni e delle autorizzazioni relative al sistema di trasporto in oggetto, al fine di assicurare le necessarie verifiche in ordine alla conformità del sistema medesimo ai necessari standard tecnici, di sicurezza e di brevettabilità.

Le attività sopra indicate dovranno essere espletate nel corso procedura di partenariato per l'innovazione in oggetto e potranno essere meglio dettagliate e precisate a seguito della condivisione e della valutazione del programma dettagliato delle attività da parte dell'operatore economico aggiudicatario.

Il System Integrator esplica sostanzialmente attività di supervisione di studi, sviluppi, progetti effettuati dai professionisti e dall'operatore economico aggiudicatario con particolare riferimento agli aspetti di sistema e di integrazione. Nel caso in cui durante lo svolgimento delle attività fosse chiamato a dare un contributo tecnico specifico, e questo rivesta carattere di innovazione rispetto a standard noti, le società del gruppo FS espletanti la funzione di System Integrator, si riservano di attuare i necessari processi di protezione della proprietà intellettuale.



0f7bc826



Italferr svolge il compito di coordinamento e di segreteria tecnica, curando la partecipazione agli incontri /tavoli tecnici/riunioni con l'operatore economico aggiudicatario e con gli organi cui compete la *governance* del progetto.

Per quanto previsto nel piano di attività, Italferr si occuperà principalmente della supervisione degli aspetti tecnici relativi allo sviluppo progettuale e alla realizzabilità quali a titolo esemplificativo:

- parametri per la definizione del tracciato del Test Track;
- aree di intervento e percorso
- potenzialità prestazionali del sistema;
- caratteristiche impiantistiche e infrastrutturali del Test Track
- definizione di massima del possibile fabbisogno energetico
- design di massima del veicolo
- integrazione tecnica tra i diversi prototipi
- tempi di progettazione e realizzazione
- obiettivi prestazionali
- caratteristiche dei veicoli
- caratteristiche dei prototipi
- integrazione funzionale tra diversi prototipi
- obiettivi della sperimentazione e risultati attesi.

2. Principali funzioni, compiti e attività di Italcertifer

Italcertifer, in considerazione della sua indipendenza e terzietà rispetto alle scelte tecniche e funzionali adottate per la progettazione e costruzione del Sistema, valuterà i processi per:

- gli iter autorizzativi,
- l'individuazione dei sottosistemi, delle apparecchiature e dei componenti che necessitano di certificazione specifica,
- l'individuazione delle norme, delle specifiche e dei requisiti applicabili al sistema,
- l'iter di qualifica del Test Track.

In virtù della suddetta indipendenza dalle attività di sviluppo e dalla scelte tecnico/funzionali, Italcertifer effettuerà valutazioni del quadro normativo applicabile nel settore ferroviario, propedeutico al processo di certificazione, e si occuperà degli aspetti relativi ad una preliminare verifica delle tecniche individuate per la valutazione dei rischi.

Alla luce di quanto sopra Italcertifer, in termini di operatività, garantirà:

- la partecipazione, su richiesta del System Integrator, ad incontri/tavoli tecnici/riunioni con l'operatore economico aggiudicatario e con gli organi cui compete la *governance* del progetto;
- la redazione delle sezioni dei report del System Integrator relative all'applicazione delle norme e ai processi certificativi;
- l'analisi della documentazione di competenza di Italcertifer che verrà presentata da parte dell'operatore economico aggiudicatario nei momenti previsti dal cronoprogramma della procedura di partenariato per l'innovazione in oggetto.



ALLEGATO B)

all'Atto Aggiuntivo al 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



0f7bc826





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 considerando 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



ENRICO GIOVANNINI
Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti
08.03.2022 18:10:13
GMT+01:00

Regione del Veneto

Dott. Luca Zaia



ZAIA LUCA
10.03.2022
11:03:40
GMT+00:00

Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

Ing. Ugo Dibennardo

Firmato digitalmente da: Ugo Dibennardo
Data: 09/03/2022 23:59:57

