



PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

RETE AUTOSTRADE MEDITERRANEE S.P.A.- con sede in Roma 00161, Via Nomentana 2, C.F. 07926631008, in seguito denominata "RAM", legalmente rappresentata dall'Amministratore Unico Prof. Ing. Ennio Cascetta,

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELL'ALTO TIRRENO - con sede in Livorno, Scali Rosciano, 6, C.F. 92130540492, in seguito denominata "AdSP dell'Alto Tirreno", legalmente rappresentata dall'ing. Stefano Corsini,

E

AMERIGO VESPUCCI INTERPORTO TOSCANO S.P.A. - con sede in Collesalveti (fr. Guasticce), Via delle Colline 100, C.F. 00882050495, legalmente rappresentata, in virtù dei poteri ad esso conferiti dal Consiglio di Amministrazione del _____

E

REGIONE TOSCANA – con sede in Firenze, Piazza Duomo C.F. 01386030488 rappresentata dall'Assessore alle Infrastrutture, mobilità e urbanistica Vincenzo Ceccarelli

E

REGIONE VENETO – Giunta Regionale Palazzo Balbi - Dorsoduro, 3901, 30123 Venezia, rappresentata dal Presidente dott. Luca Zaia

E

CONSORZIO ZAI - INTERPORTO QUADRANTE EUROPA DI VERONA con sede in Verona 37137, via Sommacampagna, 61, P.IVA 00849500236 legalmente rappresentata dal Presidente Matteo Gasparato.

E

INTERPORTO PADOVA S.P.A., con sede in Padova (PD) 35127 Galleria Spagna n. 35, codice fiscale e partita I.V.A. 00397270281, rappresentata da Sergio Gelain, nella sua qualità di Presidente pro tempore,

Detti anche congiuntamente "le Parti"

Premesso

Che le Autostrade del Mare rappresentano attualmente una priorità della politica dei trasporti a livello europeo;



Che il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) approvato in Consiglio dei Ministri il 6 Agosto 2015 e redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia, evidenzia che *“la competitività degli altri porti verrà sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie”*

Considerato

Che RAM agisce quale struttura operativa *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed opera sulla base di un Accordo Quadro periodicamente firmato, nonché sulla base di ulteriori specifici Atti attuativi e/o contratti stipulati con il predetto Ministero o con altro organismi ed enti nazionali ed internazionali;

Che lo Statuto della RAM prevede che la Società ha per oggetto le attività di promozione e sostegno all'attuazione del sistema integrato di servizi di trasporto denominato Programma “Autostrade del Mare” e nel quadro del sopra citato Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, possa svolgere ogni altra attività connessa alla realizzazione del sistema integrato di servizi di trasporto rientranti nel citato Programma “Autostrade del Mare”;

Che L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è stata istituita con il decreto legislativo n. 169 del 4 agosto 2016. Appartengono alla suddetta Autorità i porti di Livorno, Piombino e le isole.

Che l'AdSP, nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità della legge suddetta, svolge i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e servizi portuali delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti.

Che, tra gli altri compiti, l'AdSP promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

Che Livorno e Piombino sono scali commerciali multifunzionali di primo livello e che Livorno è tra i più importanti porti nel Mediterraneo nel traffico dei RORO, contribuendo quindi al raggiungimento dello scopo che *le autostrade del mare* si prefiggono e cioè quello di migliorare le comunicazioni con regioni periferiche del continente europeo e di rafforzare le reti fra paesi candidati dell'Unione e quelli già membri effettivi.

Che l'Adsp mediante l'Ufficio Studi sta realizzando attività di ricerca sulle “autostrade del mare, finalizzate a comprendere il potenziale sviluppo del sistema Livorno – Piombino per questo tipo di traffico e in generale sulla “mobilità sostenibile” con lo scopo di individuare azioni e strumenti di intervento volti ad implementare il trasporto intermodale.

Che lo studio di fattibilità e la relativa analisi di mercato finalizzata alla realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare afferente al Porto di Livorno, oggetto del presente Protocollo d'intesa rientra nell'ambito delle attività di studio precedentemente richiamate.

Che l'Interporto Toscano A. Vespucci intende sviluppare traffici intermodali con la formazione di treni completi aventi origine destinate Interporto Toscano A. Vespucci, verso altri nodi logistici nazionali o esteri;



Che Interporto Toscano A. Vespucci è dotato di un terminal dedicato alla sosta ed al servizio dei trailer in attesa dell'imbarco, realizzato con contributi nazionali e regionali per l'eliminazione delle criticità, colli di bottiglia, del sistema logistico delle autostrade del mare (legge n. 296 del 27/12/2006);

Che Interporto Toscano A. Vespucci può essere scalo ferroviario di riferimento per l'instradamento dei semirimorchi su ferrovia per i traffici RO-RO del sistema portuale dell'Alto Tirreno.

Che Regione Toscana ha contribuito a promuovere presso il Ministro delle Infrastrutture, insieme alla società Interporto Toscano SpA, il progetto di "Area di prestivaggio e terminal ferroustage per i mezzi movimentati dalle Autostrade del mare del Porto di Livorno" sottoscrivendo nel novembre del 2008 la convenzione per il finanziamento dell'opera. Il progetto, inserito negli atti di programmazione regionale (PRIM) ed attualmente in via di completamento, è finalizzato alla eliminazione dei colli di bottiglia del sistema logistico rappresentato dall'assetto attuale dei traffici Ro-Ro.

Che Regione Toscana, prima con il Protocollo d'Intesa per l'integrazione delle attività logistiche e produttive all'interno dell'Interporto A. Vespucci di Guasticce sottoscritto in data 27 giugno 2013 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Collesalveti e Società Interporto Toscano Amerigo Vespucci, e poi nell'ambito dell'Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese, sottoscritto nell'aprile 2015, ha promosso e cofinanziato la realizzazione del collegamento ferroviario diretto tra il Porto di Livorno e l'Interporto di Guasticce, mediante la realizzazione dello scavalco ferroviario della linea fondamentale Tirrenica, impegnandosi a fornire il progetto definitivo dell'opera (attualmente concluso ed in corso di valutazione tecnica). Il Progetto concorre a potenziare la "piattaforma logistica toscana" al fine di realizzare un sistema integrato con il sistema portuale, interportuale ed aeroportuale con l'obiettivo strategico di riequilibrare le modalità di trasporto delle merci, incentivando quella ferroviaria, così come richiesto dalle strategie comunitarie di settore.

Che Regione Veneto ha finanziato una serie di infrastrutture per il potenziamento degli interporti di Padova e Verona, sostenendo negli anni un piano di investimenti finalizzati all'aumento della capacità logistica e al miglioramento delle *performances* sul trasporto intermodale dei due poli localizzati in posizione strategica nei corridoi europei "Mediterraneo", "Scandinavo-Mediterraneo" e "Adriatico-Baltico".

Che Interporto Quadrante Europa di Verona è situato in una posizione strategica nel sistema logistico nazionale essendo posto su una direttrice di traffico Nord-Sud di primario interesse internazionale (Asse del Brennero) e su una direttrice Est-Ovest di elevato sviluppo potenziale (direttrice Tarvisio-Paesi Baltici e Villa Opicina-Europa Orientale) ed iscritto tra i Nodi "Corc" della Rete TEN-T nel Regolamento 1315/2013.

Che Interporto Quadrante Europa di Verona è il primo interporto italiano per servizi e traffici intermodali che si sviluppano oggi fundamentalmente lungo l'asse del Brennero attraverso un centinaio di coppie settimanali di treni da e per il Centro e Nord Europa, connettendo quotidianamente porti marittimi, terminal intermodali e piattaforme logistiche.

Che Interporto Quadrante Europa di Verona prevede nelle proprie strategie future un ruolo di hub intermodale al servizio dei porti italiani rappresentando il Gateway ferroviario ed intermodale di riferimento nazionale verso i mercati dell'Europa Centro-Settentrionale.



Che Interporto Quadrante Europa di Verona, avendo il proprio business orientato principalmente al traffico di semirimorchi, ha un'opportunità ulteriore di incentivare nuovi flussi provenienti dal traffico RO-RO del sistema portuale dell'Alto Tirreno permettendo in questo modo lo sviluppo reciproco delle aree delle regioni Veneto e Toscana.

Che Interporto di Padova è un nodo intermodale e logistico a supporto del sistema produttivo di tutto il Veneto che sta effettuando investimenti per consentire la conversione verso l'utilizzo del trasporto ferroviario di quote sempre maggiori di traffico merci in export ed import oggi effettuate esclusivamente con i mezzi pesanti stradali consentendo in tal modo al sistema produttivo di essere più competitivo a livello internazionale. Interporto Padova è già dotato di binari di carico e scarico di 750 m di lunghezza secondo gli standard europei ed ha una gestione diretta dei servizi terminalistici ed intermodali. E' nodo CORE nell'ambito delle reti europee di trasporto e si trova all'incrocio di due corridoi europei (il Baltico Adriatico ed il Mediterraneo).

Ritenuto

Che è interesse delle Parti sviluppare attività in comune mediante l'utilizzo delle rispettive risorse, e, nell'ambito dei ruoli e delle competenze di ciascuno;

Tutto ciò premesso e considerato, le Parti, come sopra rappresentate, convengono e stipulano il seguente Protocollo d'Intesa:

Art. 1 Premesse

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Protocollo d'Intesa.

Art. 2 Oggetto del Protocollo d'Intesa

Il Protocollo d'Intesa ha come oggetto lo sviluppo di un progetto di fattibilità tecnica economica, in collaborazione tra le Parti, per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le autostrade del mare afferenti al Porto di Livorno al fine di incrementare il trasporto combinato dei semirimorchi tra l'Interporto di Livorno e gli interporti di Padova e Verona, che contenga:

- Analisi di contesto finalizzata a fotografare l'attuale assetto del porto di Livorno e dell'Interporto Amerigo Vespucci ai fini dell'attivazione del nuovo servizio intermodale.
- Analisi di dettaglio sulle provenienze e le destinazioni dei semirimorchi in transito dal porto di Livorno mediante rilevazione empirica presso i varchi portuali interessati. L'analisi è in primo luogo finalizzata a comprendere l'origine e destinazione dei semirimorchi, la tipologia di merce trasportata il tipo di semirimorchio (gruabile/non gruabile) e le linee utilizzate.
- Analisi di mercato sui flussi di transito rilevati.



8382999c



- Analisi tecnico-economica volta a comprendere i fattori di competitività del sistema porto e Interporto Toscano A.Vespucci per questo tipo di servizio.
- Individuazione delle necessità finanziarie e dei relativi schemi di finanziamento utilizzabili, con particolare riferimento ai fondi reperibili sulla base della programmazione comunitaria.

Art. 3 Modalità di attuazione

Al fine di dare piena attuazione al presente Protocollo, le Parti si impegnano a costituire un Gruppo di lavoro congiunto, impegnandosi a mettere a disposizione adeguate risorse e a coinvolgere tutti i soggetti pubblici e privati interessati, ove opportuno.

Le Parti si faranno promotrici dell'oggetto del presente Protocollo d'Intesa nei confronti dei propri stakeholders ed attori con i quali entreranno in contatto, con la possibilità di organizzare eventuali workshops od eventi informativi e divulgativi inerenti lo studio.

Nessun corrispettivo sarà dovuto tra la Parti. Soltanto nel caso in cui, per progetti specifici inerenti alla presente Intesa, l'Adsp, l'Interporto A.Vespucci, l'Interporto Quadrante Europa o l'Interporto di Padova dovessero beneficiare di finanziamenti derivanti dalla collaborazione di RAM, riconoscerà a RAM il rimborso delle spese sostenute, anche con riferimento ad eventuali contributi di progettazione.

Art. 4 Durata del Protocollo d'Intesa

Per l'effettuazione del progetto di cui all'art 2, si prevede la durata di **1 anno** dalla data della stipula del presente protocollo eventualmente prorogabile a richiesta delle parti.

Il presente Protocollo di Intesa viene steso in tre originali in carta semplice, in esenzione delle tasse di bollo e di registro e di ogni altra tassa, imposta o tributo, ai sensi dell'art. 15 e del DPR 29/09/1973 n.601 e s.m.i.

Roma, li _____

Per Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.
L'Amministratore Unico

Per l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno
Il Presidente

Per Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A.
Il Presidente



Per Interporto Quadrante Europa
Il Presidente

Per Regione Toscana
Il Presidente

Per Interporto di Padova
Il Presidente

Per Regione Veneto
Il Presidente

