

Serie Ordinaria n. 8 - Martedì 23 febbraio 2016

C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

D.g.r. 15 febbraio 2016 - n. X/4823
Affidamento a FERROVIENORD s.p.a. della concessione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale. Approvazione dell'atto di concessione

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- il t.u. n. 1447/1912 recante la disciplina delle ferrovie concesse all'industria privata;
- il d.p.r. 30 luglio 1950 n. 829 di approvazione dell'atto aggiuntivo stipulato in data 30 aprile 1950 tra i Ministeri dei trasporti e del tesoro e la Società anonima per le ferrovie nord Milano, per il completamento della elettrificazione delle ferrovie nord Milano;
- il d.p.r. n. 616/1977 concernente il trasferimento e la delega delle funzioni dallo Stato alle Regioni ed in particolare, l'art. 86, relativo alle funzioni delegate in materia di linee ferroviarie;
- il d.p.r. n. 753/1980 in materia di sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, e relativi regolamenti attuativi;
- il d.l. 4 marzo 1989 n. 77, «Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime», convertito in legge n. 160 del 1989, con particolare riguardo all'art. 3, in tema di immobili, opere e impianti acquisiti dall'azienda ferroviaria a proprie spese;

Visti altresì:

- il d.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 «Conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni in materia di trasporto pubblico locale a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997 n. 59»;
- il d.lgs. n. 112/1998, riguardante il Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997 n. 59 e precisamente l'art. 105 commi 2 lettera h e 4;
- l'art. 21 della legge n. 472 del 7 dicembre 1999 recante «Interventi nel settore dei trasporti»;
- la legge regionale n. 6/2012, ed in particolare l'art. 30 comma 5, l'art. 37 e l'art. 39;
- il d.lgs. n. 112/2015 contenente le norme di attuazione della Direttiva 2012/34/UE ed in particolare l'art. 11, il quale stabilisce che «Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nei settori dei trasporti»;
- il decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture del 5 agosto 2005 avente per oggetto «Individuazione delle reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria (attuativo dell'articolo 1, comma 5, d.lgs. 8 luglio 2003, n. 188)», in via di revisione in conseguenza dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 112/2015;

Richiamato l'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Lombardia sottoscritto il 2 marzo 2000 ai sensi dell'art. 8 comma 3 del d.lgs. n. 422/1997 ed in particolare l'art. 3 commi 1, 6, 7 e 9, che ha trasferito alla Regione i beni immobili demaniali, i beni immobili patrimoniali, i beni mobili patrimoniali funzionali all'esercizio del servizio ferroviario ed i beni non più utilizzati o non più utilizzabili per l'esercizio, nonché l'art. 4 relativo al subentro della Regione allo Stato in qualità di Ente Concedente;

Considerato che:

- il decreto n.3239 in data 6 giugno 2000 del Ministero dei Trasporti e della navigazione ha riunito in un unico atto tutte le concessioni di costruzione e gestione dell'infrastruttura rilasciate nel tempo con i vari atti a Ferrovie Nord Milano Esercizio s.p.a.;
- lo stesso decreto ha prorogato le suddette concessioni fino al 17 marzo 2016;

Considerato altresì che:

- in attuazione del d.p.c.m. 16 novembre 2000, lo Stato ha avviato le procedure di trasferimento dei beni sottoscrivendo con Regione Lombardia i relativi verbali;

- in relazione a taluni beni, le procedure sono ancora in corso e pertanto non è ancora definitiva l'individuazione dei beni oggetto di trasferimento e del conseguente affidamento mediante Concessione;

Dato atto che:

- in data 24 dicembre 2003 è stato perfezionato, con decorrenza 31 dicembre 2003, il conferimento del ramo d'azienda, composto dalla Divisione Trazione e dalla Divisione Passeggeri, da Ferrovie Nord Milano Esercizio s.p.a. a Ferrovie Nord Milano Trasporti s.r.l. (poi LeNORD, oggi Trenord), assicurando quindi la separazione della gestione dell'infrastruttura dalla gestione dei servizi di trasporto;
- con decorrenza 15 maggio 2006, Ferrovie Nord Milano Esercizio s.p.a. ha mutato la denominazione sociale in FERROVIENORD s.p.a.;

Visti:

- il d.lgs. n. 163/2006 «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;
- la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di Concessione, la quale ha ad oggetto anche le concessioni concernenti le attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario (...)» sulla base dell'art. 7, par.1, lett. a), in combinato disposto con l'Allegato II della direttiva;

Considerato che l'art. 218 del d.lgs. n. 163/2006:

- codifica l'ammissibilità dell'affidamento diretto agli appalti stipulati da un ente aggiudicatore con un'impresa collegata, introducendo una deroga al principio generale della necessità della procedura ad evidenza pubblica;
- stabilisce che il codice dei contratti non si applica quando l'ente aggiudicatore affida un appalto (rientrante in un settore speciale, quale è il trasporto) ad un'impresa collegata. Tale è considerata l'impresa su cui l'ente aggiudicatore può esercitare un'influenza dominante, diretta o indiretta, e purché il fatturato medio realizzato da questa negli ultimi tre anni provenga dalla fornitura di servizi all'ente affidante;
- ricalca l'art. 23 della Direttiva 2004/17/CE e definisce l'impresa collegata come «qualsiasi impresa i cui conti annuali siano consolidati con quelli dell'ente aggiudicatore a norma degli articoli 25 e seguenti del d.lgs. 9 aprile 1991, n. 127 o, nel caso di enti non soggetti a tale decreto, qualsiasi impresa su cui l'ente aggiudicatore possa esercitare, direttamente o indirettamente, un'influenza dominante ai sensi dell'art. 3, comma 28 »;
- al comma 2 specifica poi, che il Codice non si applica agli appalti stipulati nei settori speciali da un ente aggiudicatore con un'impresa collegata se tale impresa si trovi nelle condizioni di cui al successivo comma 3, e cioè se, con riferimento agli appalti di servizi, forniture o lavori, almeno l'80% del fatturato medio realizzato dall'impresa collegata negli ultimi tre anni, in servizi, forniture o lavori, provenga dalle attività svolte a favore delle imprese cui essa è collegata;

Osservato che:

- ai sensi dell'art. 3, comma 28, del d.lgs. n.163/2006 «L'influenza dominante è presunta quando le amministrazioni aggiudicatrici, direttamente o indirettamente, riguardo all'impresa, alternativamente o cumulativamente: a) detengono la maggioranza del capitale sottoscritto; b) controllano la maggioranza dei voti cui danno diritto le azioni emesse dall'impresa; c) hanno il diritto di nominare più della metà dei membri del consiglio di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'impresa»;
- la legittimazione della deroga sopradescritta si fonda sulla valenza riconosciuta dal legislatore al rapporto di collegamento, in forza del quale l'impresa collegata si qualifica come una promanazione del soggetto aggiudicatore, secondo la definizione fornita dall'art. 218, comma 1;
- la deroga, disciplinata dall'art. 218, è ora prevista, in tema di concessioni di servizi, anche dalla direttiva n. 23/2014 avente ad oggetto, come espressamente previsto dall'allegato 2 punto 3, anche quelle attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario ed

è attuabile qualora il Concessionario sia un'impresa collegata, cioè un'impresa su cui l'ente aggiudicatore possa esercitare, direttamente o indirettamente, un'influenza dominante e almeno l'80% del fatturato totale realizzato in media negli ultimi tre anni dall'impresa collegata provenga dalla prestazione di servizi all'ente aggiudicatore o alle altre imprese cui è collegata;

Tenuto conto che l'affidamento in oggetto non è difforme rispetto a quanto previsto dalla Direttiva 2014/23/UE;

Valutato pertanto che FERROVIENORD s.p.a. si colloca in tale contesto come società che svolge l'attività di controllata al 100% da FNM s.p.a. la quale gestisce l'infrastruttura, in forza di atti concessori emanati con legge dello Stato e successivamente prorogati sino a marzo 2016, e che Regione Lombardia partecipa in FNM s.p.a. con il 57,57%, controllando pertanto indirettamente FERROVIENORD s.p.a.;

Considerato che:

- FERROVIENORD s.p.a. risulta in possesso dei requisiti necessari per la gestione della rete ferroviaria regionale, in conformità con la normativa vigente e in particolare con quanto previsto dalla legge regionale n. 6/2012 art. 37 e seguenti;
- le competenze tecnico/gestionali di FERROVIENORD s.p.a. hanno permesso negli anni di gestire una crescente offerta di servizi e in parallelo di concretizzare notevoli investimenti di rinnovo, potenziamento nonché importanti interventi di ristrutturazione della rete che oggi impegnano FERROVIENORD s.p.a. nella gestione di una rete di proprietà di Regione, allineata alle migliori pratiche europee in ambito metropolitano, che si sviluppa per circa 320 km, pari al 16% dell'intera rete ferroviaria in territorio lombardo;

Richiamata la delibera di Giunta n. 4157 dell'8.10.2015 che, all'approssimarsi della scadenza delle concessioni, ha delineato il percorso per il rilascio della «Nuova Concessione a FERROVIENORD s.p.a. per la gestione della Rete Ferroviaria Regionale»;

Ritenuto quindi, per quanto sopra, di procedere all'affidamento della Concessione a FERROVIENORD s.p.a. fino al 31 ottobre 2060 in attuazione dell'art. 37 legge regionale n. 6/2012 e successive modifiche;

Visto lo schema dell'«Atto di Concessione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della rete ferroviaria regionale» di cui all'Allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che conferma quali strumenti operativi della Concessione il Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura e il Contratto di Programma degli investimenti infrastrutturali da sottoporre all'approvazione della Giunta e con durata compresa tra tre e dieci anni ai sensi della legge regionale n. 6/2012;

Dato atto che all'Atto di Concessione sono allegati:

- la Cartografia che individua la rete ferroviaria regionale (Allegato 1) (*omissis*);
- l'elenco dei beni e le relative pertinenze, gli annessi impianti, attrezzature ed i macchinari che il Concessionario utilizza nell'esercizio dei propri compiti e che ha trasmesso con nota del 10 febbraio 2016 - protocollo regionale n. S1.2016.5241 - (Allegato 2) (*omissis*); tale elenco dovrà essere integrato e modificato in relazione alla necessità di perfezionare, come sopra evidenziato, il trasferimento dei beni, la loro funzionalità e il relativo regime giuridico, come meglio precisato nell'art. 3 dell'Atto di Concessione;

Ritenuto che il suddetto schema di Atto sia idoneo a regolare gli impegni tra Regione e Concessionario ai fini della realizzazione, esercizio e gestione della rete ferroviaria regionale e che a garanzia degli impegni stessi il Concessionario debba sottoscrivere e mantenere in vigore per tutta la durata della Concessione, a proprie spese, polizze assicurative a copertura dei rischi connessi alla gestione dell'infrastruttura;

Acquisita la nota n. 0000887 di FERROVIENORD dell'11 febbraio 2016 con cui la scrivente esprime condivisione sull'Atto di Concessione;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di affidare dal 18 marzo 2016 fino al 31 ottobre 2060 a FERROVIENORD s.p.a. la Concessione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della rete ferroviaria regionale;

2. di approvare l'«Atto di Concessione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della rete ferroviaria regionale», che si compone dell'articolato e di due allegati, e che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto quale Allegato A;

3. di impegnare il Concessionario a consegnare a Regione copia della polizza assicurativa stipulata all'atto dell'affidamento della presente Concessione e a produrre di volta in volta le successive polizze (prima della naturale scadenza) al fine di garantire una continuità di copertura;

4. di demandare infine alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità l'esecuzione della presente deliberazione e l'adozione di tutti gli atti conseguenti;

5. di pubblicare la presente deliberazione, comprensiva del relativo Allegato A, sul BURL e sul sito istituzionale di Regione Lombardia ad esclusione degli Allegati dell'Atto di Concessione che rimangono depositati presso la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

_____ • _____

**ATTO DI CONCESSIONE
PER LA REALIZZAZIONE, L'ESERCIZIO E LA GESTIONE
DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE**

A

FERROVIENORD S.p.A.

REGIONE LOMBARDIA

di seguito denominata "Regione",

VISTI:

- il T.U. n. 1447/1912 recante la disciplina delle ferrovie concesse all'industria privata;
- il DPR 30 luglio 1950 n. 829 di approvazione dell'atto aggiuntivo stipulato in data 30 aprile 1950 tra i Ministeri dei trasporti e del tesoro e la Società anonima per le Ferrovie Nord Milano, per il completamento della elettrificazione delle Ferrovie Nord Milano;
- il DPR 616/1977 concernente il trasferimento e la delega delle funzioni dallo Stato alle Regione ed in particolare, l'art. 86, relativo alle funzioni delegate in materia di linee ferroviarie;
- il DPR 753/1980 in materia di sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, e relativi regolamenti attuativi;
- il D.L. 4 marzo 1989 n. 77, "Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime", convertito in legge n. 160 del 1989, con particolare riguardo all'art. 3, in tema di immobili, opere e impianti acquisiti dall'azienda ferroviaria a proprie spese;
- il D.Lgs. 422/1997 e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 relativo ai servizi di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.A.;
- il D.Lgs. 112/1998, riguardante il Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997 n. 59 e precisamente l'art. 105 commi 2 lettera h e 4;
- l'art. 21 della Legge n. 472 del 7 dicembre 1999 recante "Interventi nel settore dei trasporti";
- la legge regionale n. 6/2012, ed in particolare l'art. 30 comma 5, l'art. 37 e l'art. 39;
- il D.Lgs. n. 112/2015 contenente le norme di attuazione della Direttiva 2012/34/UE ed in particolare l'art. 11, che stabilisce che "Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nei settori dei trasporti";

VISTI altresì:

- l'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Lombardia sottoscritto il 2 marzo 2000 ai sensi dell'art. 8 comma 3 del D.Lgs. 422/1997 - in seguito denominato "Accordo di programma" - ed in particolare l'art. 3 commi 1, 6, 7 e 9, con cui sono stati trasferiti alla Regione i beni immobili demaniali, i beni immobili patrimoniali, i beni mobili patrimoniali funzionali all'esercizio del servizio ferroviario, ed i beni non più utilizzati o non più utilizzabili per l'esercizio nonché l'art. 4 relativo al subentro della Regione allo Stato in qualità di Ente Concedente;
- gli atti di concessione e di gestione dell'infrastruttura tempo per tempo succedutisi e da ultimo il decreto n. 3239 in data 6 giugno 2000 del Ministero dei Trasporti e della navigazione che ha prorogato la concessione di gestione dell'infrastruttura a Ferrovie Nord Milano Esercizio SpA fino al 17 marzo 2016;
- il DPCM 16/11/2000 con il quale lo Stato ha avviato le procedure di trasferimento sottoscrivendo con Regione Lombardia i verbali del 21/11/2002, 17/12/2002 e 17/11/2010, mentre in relazione a taluni beni, è ancora in corso il perfezionamento delle relative procedure;

DATO ATTO che in data 24 dicembre 2003 è stato perfezionato, con decorrenza 31 dicembre 2003, il conferimento del ramo d'azienda, composto dalla Divisione Trazione e dalla Divisione Passeggeri, da Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. a Ferrovie Nord Milano Trasporti S.r.l. (poi LeNORD, oggi Trenord), assicurando quindi la separazione della gestione dell'infrastruttura dalla gestione dei servizi di trasporto;

RICHIAMATO il Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture del 5 agosto 2005 avente per oggetto "Individuazione delle reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria (attuativo dell'art. 1, comma 5, D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188)", in via di revisione in conseguenza dell'entrata in vigore del D.Lgs. 112/2015;

DATO ATTO che:

- con decorrenza 15 maggio 2006, Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. ha mutato la denominazione sociale in FERROVIENORD S.p.A.;
- FERROVIENORD S.p.A. risulta in possesso dei requisiti necessari per la gestione delle infrastrutture di rete, in conformità con la normativa vigente e in particolare con quanto previsto dalla LR n. 6/2012 art. 37 e seguenti;

RICHIAMATA la DGR n. 3284 del 16.03.2015 recante "Linee guida in ordine alle modalità per le autorizzazioni, ai sensi dell'art. 60 del DPR 11.07.1980 n. 753, alla riduzione delle distanze legali dalla linea ferroviaria in concessione" e definizione degli oneri istruttori per il rilascio delle autorizzazioni. (l.r. 6/12 art. 37 comma 13, lettera b) comma 14);

VISTA la Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, la quale ha ad oggetto anche le concessioni concernenti le "attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario (...)" sulla base dell'art. 7, par.1, lett. a), in combinato disposto con l'Allegato II della Direttiva medesima;

CONCEDE

a FERROVIENORD S.p.A. (di seguito denominata "Concessionario"), l'esercizio delle attività di cui al successivo art. 1, alle condizioni stabilite nel presente atto di concessione (di seguito denominato "Concessione"), nel Contratto di Programma di cui alla l.r. n. 6/2012 art. 39 comma 4 e nel Contratto di Servizio di cui alla l.r. n. 6/2012 art. 37 comma 8.

PARTE PRIMA: OGGETTO, DURATA E BENI DELLA CONCESSIONE**Articolo 1****Oggetto**

1. Costituisce oggetto del presente atto il rilascio a FERROVIENORD S.p.A. di concessione ai sensi del RD n. 1447 del 1912 e dell'art. 37 comma 1 della l.r. 6/2012 relativa alla realizzazione, esercizio e gestione della rete ferroviaria regionale, indicata nell'**Allegato 1**, nella quale sono ricomprese, in particolare, le seguenti linee ferroviarie con relative pertinenze, annessi impianti e macchinari ad essi funzionali:
 - a) Milano - Saronno;
 - b) Milano Bovisio - Erba - Asso;
 - c) Saronno - Como;
 - d) Saronno - Varese - Laveno;
 - e) Saronno - Novara;
 - f) Saronno - Seregno;
 - g) Seveso - Camnago;
 - h) Busto Arsizio/Vanzaghella - Malpensa Aeroporto (Terminal 2);
 - i) Brescia - Edolo;
 - l) Rovato - Bornato;
 - m) Malnate Olona - Confine Svizzero (Valmorea, ferrovia turistica).

La rete in concessione sarà estesa a tratte di nuova realizzazione nell'ambito del Contratto di Programma, e potrà altresì essere estesa a tratte oggetto di eventuale futura acquisizione da parte di Regione Lombardia.

2. Il Concessionario, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria come definito dal D.lgs. n. 112/2015 art. 3 comma 1 lettera b) svolge i seguenti compiti:
 - la realizzazione, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria compresi gli apparati segnalamento;
 - il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria;
 - la regolazione della circolazione;
 - l'allocazione della capacità.
3. Spettano al Concessionario altresì i seguenti compiti:
 - l'acquisizione e la gestione non in via esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari regionali con le modalità di cui al successivo art. 7;
 - la valorizzazione del patrimonio anche storico della ferrovia;
 - ogni altro compito attribuito e regolamentato al gestore dell'infrastruttura ferroviaria mediante il Contratto di Programma investimenti, il Contratto di Servizio o altro provvedimento amministrativo.
4. Il Concessionario, fermo restando il rispetto della normativa vigente, ivi inclusa quella in materia di concorrenza, si impegna a riconoscere la preminenza dei servizi di trasporto pubblico passeggeri di interesse regionale e locale nell'allocazione della capacità.

Articolo 2**Durata**

La Concessione della gestione dell'infrastruttura ferroviaria ha durata fino al 31 ottobre 2060. La Regione si riserva il diritto di recesso anticipato dalla Concessione, previa comunicazione scritta da trasmettere almeno un anno prima, in caso di mutamento della compagine societaria del Concessionario che determini un cambio del controllo dello stesso o di sopravvenute ragioni di interesse pubblico.

Articolo 3**Uso dei beni**

1. Il Concessionario, nell'esercizio dei compiti di cui al precedente art. 1, utilizza i beni e le relative pertinenze, gli annessi impianti, attrezzature ed i macchinari descritti nell'**Allegato 2** al presente atto, fatto salvo quanto previsto dal seguente comma 2.
2. Il Concessionario, entro il 31 dicembre 2017, si impegna ad effettuare una ricognizione, anche modificando e/o integrando l'**Allegato 2**, di tutti i beni funzionali all'esercizio e di quelli non funzionali, nonché a specificare, in contraddittorio con la Regione, il relativo regime giuridico. In ogni caso le parti concordano che gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie, acquisiti a spese del Concessionario, per qualunque ragione dismessi e non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, previa attestazione della Regione, restino nella piena disponibilità del Concessionario per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi;
3. La Giunta regionale approva l'aggiornamento dell'**Allegato 2** conseguente alle attività di cui al comma 2 e i successivi aggiornamenti per le modifiche e/o integrazioni che si verificheranno tempo per tempo quali, a titolo esemplificativo, nuove realizzazioni o acquisizione di nuovi beni o quanto previsto dal successivo comma 4.
4. Fatto salvo quanto indicato nei precedenti commi 2 e 3, a decorrere dall'anno 2018 il Concessionario individua ed inoltra a Regione Lombardia l'elenco dei beni, tra quelli acquisiti a proprie spese, dismessi, non più utilizzati o non più utilizzabili

Serie Ordinaria n. 8 - Martedì 23 febbraio 2016

per l'esercizio del servizio ferroviario entro il 31 ottobre di ogni anno. Detti beni verranno espunti dall'**Allegato 2** e resteranno, pertanto, nella piena disponibilità del Concessionario.

5. Il Concessionario ha l'obbligo di salvaguardare il buono stato di conservazione e funzionamento dei beni destinati all'uso ferroviario e di apportarvi i miglioramenti che si rendessero necessari per lo svolgimento in condizioni di efficienza, efficacia/uso ottimale e sicurezza delle attività oggetto della Concessione.
6. Il Concessionario, nel rispetto degli obblighi della Concessione, come meglio precisati nel Contratto di Servizio, ha la facoltà di valorizzare mediante iniziative commerciali i beni di cui all'**Allegato 2**.

PARTE SECONDA: CONTRATTO DI PROGRAMMA DEGLI INVESTIMENTI

Articolo 4

Contratto di Programma

1. La Regione ed il Concessionario, ai sensi dell'art. 39 comma 4 della l.r. n. 6/2012, stipulano un Contratto di Programma nel quale sono individuati gli interventi per il potenziamento e lo sviluppo della rete in coerenza con la programmazione regionale dei servizi ferroviari e sono regolate le modalità e le procedure per la relativa gestione tecnica e finanziaria.
2. Il Contratto di Programma definisce gli investimenti per il rinnovo, ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura e del conseguimento di elevati livelli di sicurezza e precisando i rispettivi tempi di realizzazione, nonché tutti gli interventi volti al mantenimento in efficienza della rete aventi carattere di straordinaria manutenzione. Il finanziamento può essere assicurato anche con mezzi diversi dai contributi diretti, incluso il finanziamento di soggetti terzi.
3. La durata del Contratto di Programma è coerente con la durata della Concessione e con la tempistica programmata per la realizzazione delle opere, prevedendo aggiornamenti periodici almeno quinquennali ed un sistema di monitoraggio di attuazione dello stesso.
4. Al fine di consentire l'ammodernamento e il potenziamento della infrastruttura ferroviaria, nonché le modalità e le procedure per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi, su tale infrastruttura l'attuazione del Contratto di Programma avviene mediante Regolamento regionale di cui al comma 1 dell'art. 39 della l.r. n. 6/2012.

PARTE TERZA: CONTRATTO DI SERVIZIO PER LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Articolo 5

Contratto di Servizio

1. I rapporti tra il Concessionario e la Regione relativi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale, oggetto della Concessione, sono regolati da un apposito Contratto di Servizio, ai sensi dell'art. 37 comma 8 della l.r. n. 6/2012, mediante il quale Regione può riconoscere al Concessionario un corrispettivo per la gestione della rete regionale, anche commisurato alla produzione chilometrica effettuata sulla rete, ai costi di circolazione e di manutenzione ordinaria della rete stessa e ad opportuni parametri di qualità delle prestazioni erogate.
2. Il Contratto di Servizio stabilisce tra l'altro:
 - gli impegni del Concessionario riguardo alla sicurezza degli impianti, alla circolazione e sicurezza dei treni e alla disponibilità dell'infrastruttura per l'effettuazione dei servizi passeggeri e merci;
 - le modalità di calcolo e di consuntivazione del corrispettivo contrattuale;
 - i parametri da monitorare, gli impegni delle parti, i livelli di servizio e le eventuali penali nel caso di mancato raggiungimento di tali livelli di servizio, finalizzati a garantire la sicurezza, l'affidabilità dell'infrastruttura, l'incremento della potenzialità e la regolarità della circolazione dei treni;
 - gli impegni del Concessionario relativi all'allocazione della capacità e all'accesso alla rete da parte delle imprese ferroviarie;
 - l'adozione da parte del Concessionario, in accordo con la Regione, degli atti e degli strumenti previsti dal D.Lgs. n. 112/2015.

Articolo 6

Accesso all'infrastruttura ferroviaria

Il Concessionario garantisce che l'accesso delle imprese ferroviarie alla rete oggetto della presente Concessione avvenga su base equa e non discriminatoria, nel rispetto del principio di reciprocità.

Articolo 7

Acquisizione e gestione della flotta

1. Il Concessionario, a seguito di espresso mandato di Regione, provvede all'acquisto e alla gestione della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari regionali della Lombardia, nei modi definiti dal Contratto di Servizio di cui all'art. 5.
2. Il materiale rotabile finanziato da Regione, anche con mezzi diversi dai contributi diretti, incluso il finanziamento di soggetti terzi, è retrocesso di diritto a Regione a titolo gratuito alla scadenza della Concessione.
3. Il materiale rotabile è messo a disposizione delle imprese ferroviarie per svolgere i servizi ferroviari regionali, su indicazione di Regione, in base alle necessità del servizio.
4. Il Concessionario è responsabile del collaudo e dell'omologazione dei rotabili fino alla loro completa immissione in servizio, nonché della manutenzione dei rotabili in servizio, anche avvalendosi delle imprese ferroviarie assegnatarie; vigila inoltre sul corretto utilizzo del materiale rotabile da parte delle imprese ferroviarie.

Articolo 8

Valorizzazione del patrimonio storico

1. Il Concessionario assicura la tutela, conservazione e valorizzazione del patrimonio storico, di cui all' **Allegato 2**, come risultante a seguito delle attività previste dal precedente art. 3 commi 2 e 3, relativo alla rete ferroviaria regionale della Lombardia. Il patrimonio storico include la rete di proprietà della Regione con particolare riferimento alle linee utilizzabili con fini turistici, i rotabili di valore storico, le stazioni e gli altri fabbricati, nonché adeguate istituzioni museali, inclusa la partecipazione a musei esistenti.
2. Il Contratto di Servizio definisce le modalità di valorizzazione del patrimonio storico come definito al precedente comma 1 e del suo utilizzo a fini pubblici attraverso un piano annuale di attività.

PARTE QUARTA: DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9

Restituzione dei beni

1. Alla cessazione dell'efficacia della Concessione, per qualsiasi motivo intervenuta:
 - a) il Concessionario ha l'obbligo di restituire gratuitamente al Concedente in buono stato in base a quanto previsto dalla normativa vigente:
 - (i) i beni affidatigli in attuazione del DPCM 16.11.2000,
 - (ii) i rotabili finanziati dalla Regione ai sensi del Contratto di Servizio,
 - (iii) i beni che, a seguito delle attività di cui all'art. 3, commi 2 e 3, risulteranno di proprietà della Regione alla data di efficacia del presente atto o soggetti a vincolo di reversibilità a favore della Regione,
 - (iv) i beni funzionali acquisiti successivamente all'avvio della presente Concessione a totale contributo pubblico;
 - b) restano nella piena disponibilità del Concessionario gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie, acquisiti a proprie spese, per qualunque ragione dismessi e non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi;
 - c) i beni acquistati dal Concessionario a proprie esclusive spese o con parziale contributo pubblico ma funzionali all'esercizio ferroviario, passano gratuitamente in proprietà di Regione al momento e per il solo fatto della scadenza della Concessione. In caso di cessazione anticipata, trova applicazione il seguente comma 2.
2. In caso di cessazione anticipata della Concessione, il valore di trasferimento dei beni alla Regione di cui al precedente comma 1 lettera c) sarà determinato mediante accordo tra le parti, sulla base di criteri oggettivi e tenuto conto degli eventuali contributi pubblici ricevuti dal Concessionario per il bene oggetto di trasferimento. In caso di mancato accordo, il valore sarà stabilito da un perito nominato dalle parti o, in mancanza di accordo sulla designazione del perito, dal Presidente del Tribunale di Milano.
3. Restano esclusi dal presente atto i beni intestati a Enti pubblici terzi acquistati con fondi pubblici in esecuzione delle opere ferroviarie.

Articolo 10

Poteri di indirizzo e vigilanza

1. La Regione esercita le funzioni di vigilanza e controllo sull'adempimento degli obblighi del Concessionario derivanti dal presente atto e sul rispetto delle leggi e dei regolamenti, ai fini dell'attuazione dell'interesse pubblico.
2. Ai fini dell'esercizio del potere di vigilanza e di controllo, la Regione può richiedere al Concessionario i dati, la documentazione e i chiarimenti che ritiene necessari. Il Concessionario è tenuto a consentire e agevolare l'espletamento delle ispezioni e delle verifiche da parte della Regione, mettendo a disposizione documenti, personale e mezzi adeguati, restando inteso che tali azioni non dovranno pregiudicare la corretta operatività del Concessionario.
3. Il Contratto di Programma e il Contratto di Servizio disciplinano le modalità per l'esercizio delle funzioni di cui ai commi 1 e 2 attraverso le quali deve avvenire il monitoraggio della gestione aziendale.

Articolo 13

Contabilità regolatoria

1. Il Concessionario, ai sensi dell'art. 16 comma 2 del D.Lgs. n. 112/2015, è tenuto a utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali della sua attività.
2. I risultati derivanti dal sistema di contabilità di cui al medesimo art. 16 comma 2 del D.Lgs. n. 112/2015 sono comunicati annualmente alla Regione, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto della condizione di equilibrio tra i costi di gestione dell'infrastruttura, al netto degli ammortamenti, e dei ricavi da canoni, corrispettivi, attività commerciali e contributi pubblici.

Articolo 14

Risoluzione

1. La Regione può disporre la risoluzione della Concessione in caso di gravi e persistenti violazioni degli obblighi derivanti dalla Concessione stessa.
2. Il Concessionario, oltre a rispondere dei danni causati dall'inadempimento, è tenuto a mettere a disposizione, per un tempo massimo pari a 36 mesi, i beni necessari a garantire con continuità, efficacia ed efficienza la gestione dell'infrastruttura con riconoscimento delle sole spese sostenute e documentate.

Articolo 15**Controversie**

1. Qualora sorgano controversie, di natura sia tecnica sia giuridica, tra la Regione e il Concessionario, ciascuna parte potrà notificare all'altra l'esistenza di tali contestazioni precisandone la natura e l'oggetto. Le parti si incontreranno per esaminare l'argomento e le motivazioni prodotte con il proposito di comporre amichevolmente la vertenza.
2. Nel caso in cui il tentativo di composizione amichevole non abbia esito positivo entro 90 giorni dalla data di notifica della prima contestazione, la parte che ne avrà interesse potrà rimettere la controversia alla cognizione del Foro di Milano.

Articolo 16**Responsabilità del Concessionario**

Il Concessionario dichiara di sollevare e tenere indenne Regione Lombardia da qualunque responsabilità nei confronti di terzi esclusivamente per fatti imputabili al Concessionario nell'esercizio della Concessione.

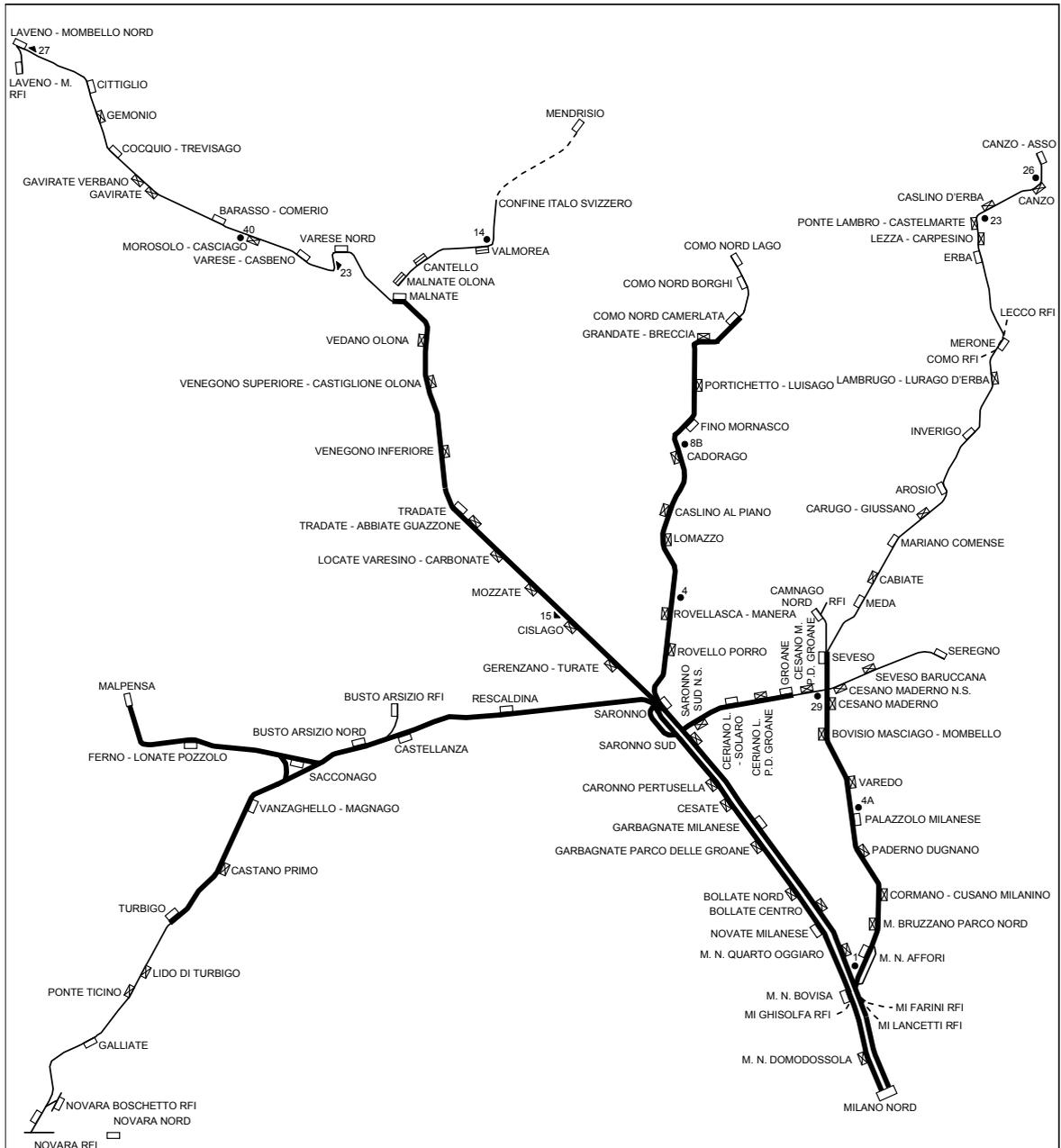
Articolo 17**Coperture assicurative**

Il Concessionario si impegna a sottoscrivere e mantenere in vigore per tutta la durata della Concessione, a proprie spese, polizze assicurative con massimali adeguati e opportunamente aggiornati a copertura dei rischi connessi alla gestione dell'infrastruttura e a garanzia degli indennizzi dovuti nel caso di danni provocati sia ai beni di proprietà pubblica sia alle altre proprietà coinvolte nell'attività, danni a persone e/o cose, danni derivanti dall'interruzione del traffico ferroviario.

— • —

Rete ferroviaria regionale oggetto della Concessione

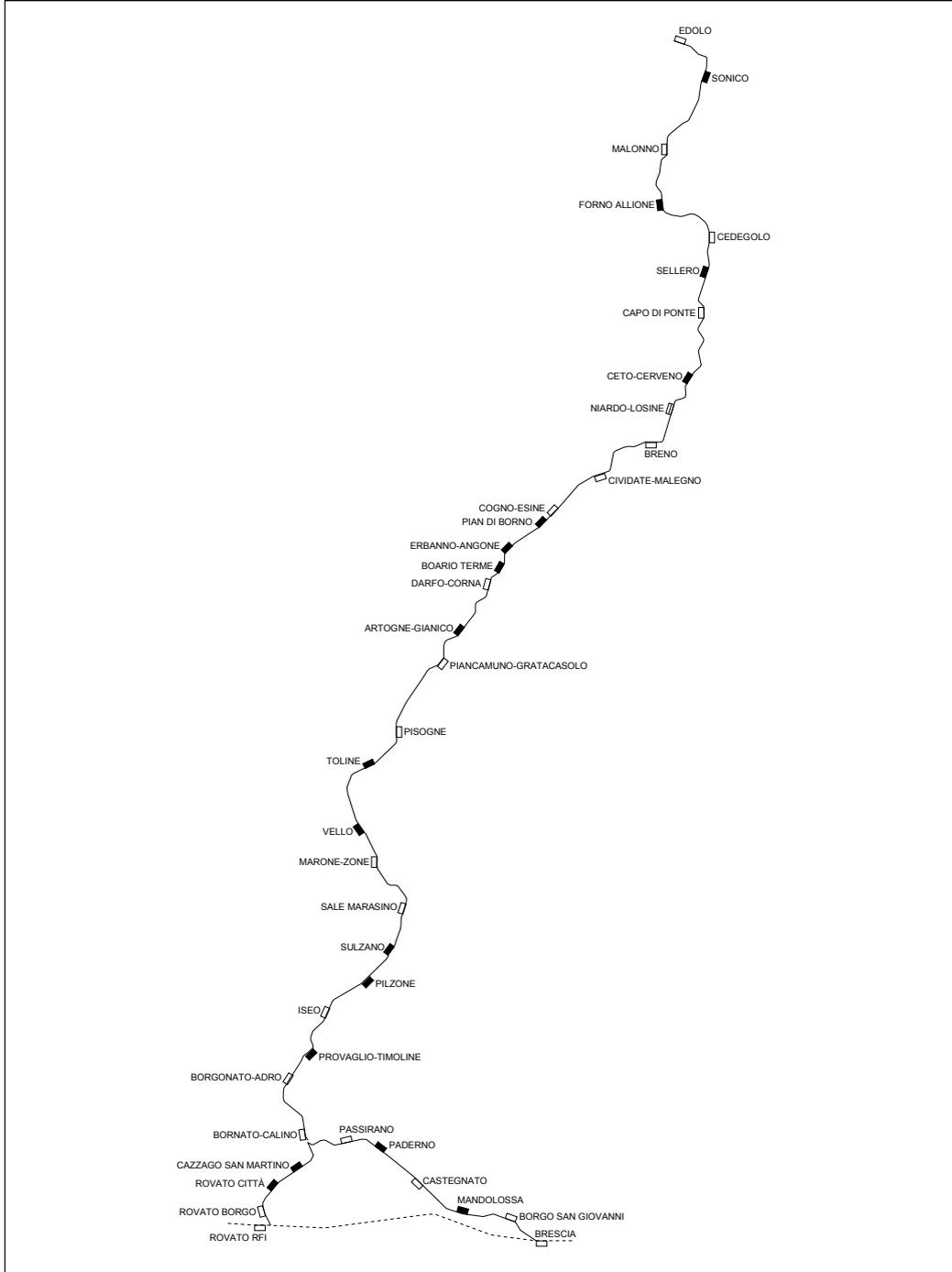
Ramo Milano



LEGENDA:

- | | |
|--|---|
| — LINEA A SEMPLICE BINARIO | □ STAZIONE |
| ▬ LINEA A DOPPIO BINARIO | ⊠ FERMATA |
| ▬▬ LINEA A DOPPIO BINARIO AFFIANCATA AD UNA LINEA A SEMPLICE BINARIO | ⊞ LOCALITÀ DI SERVIZIO CHIUSA ALL'ESERCIZIO |
| ▬▬▬ LINEA A DOPPIO BINARIO AFFIANCATA AD UNA LINEA A DOPPIO BINARIO | ● CASELLO IMPRESEZIATO |
| - - - LINEA DI ALTRA AMMINISTRAZIONE | ▲ GARETTA IMPRESEZIATA |

Ramo Iseo



LEGENDA:

- | | | |
|--------------------------------------|------------|---|
| — LINEA A SEMPLICE BINARIO | □ STAZIONE | ▣ FERMATA IMPRESEZIATA |
| - - - LINEA DI ALTRA AMMINISTRAZIONE | ▣ FERMATA | ▣ LOCALITÀ DI SERVIZIO CHIUSA ALL'ESERCIZIO |