

D.g.r. 25 luglio 2016 - n. X/5476**Schema di contratto di programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a Ferrovienord s.p.a.**

LA GIUNTA REGIONALE

Richiamati:

- il decreto legislativo 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 quale ha conferito alla Regione le funzioni e i compiti di programmazione ed amministrazione inerenti la rete ferroviaria in concessione a Ferrovienord s.p.a.;
- la legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 «Disciplina nel settore dei trasporti»;
- il regolamento regionale 26 novembre 2002 n. 11 «per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi sulla rete ferroviaria regionale in concessione a norma dell'art. 23 della legge regionale 29 ottobre 1998, n. 22 e successive modifiche ed integrazioni» che disciplina, in particolare, le modalità e le procedure per l'approvazione e la realizzazione dei progetti;

Visti:

- l'Accordo di Programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la Regione Lombardia per il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche relative ai servizi in concessione a Ferrovienord s.p.a., sottoscritto il 2 marzo 2000 ai sensi dell'art. 8 del citato decreto legislativo n. 422/97;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 novembre 2000 «Individuazione e trasferimento alle regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e compiti conferiti ai sensi degli articoli 8 e 12 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 in materia di trasporto pubblico locale»;
- la deliberazione di Giunta regionale 6 agosto 2002 n. VII/10191 «Prospettive e criteri per la riqualificazione e lo sviluppo della rete ferroviaria regionale» con la quale sono state individuate, tra l'altro, le linee d'azione per la valorizzazione della rete ferroviaria regionale in concessione;
- l'accordo ai sensi dell'articolo 4 del d.lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art. 15 del d.lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti», sottoscritto il 12 novembre 2002 da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regione Lombardia, che dà concreta attuazione agli impegni già assunti in materia di investimenti inerenti la rete e il trasporto ferroviario attualmente in concessione a Ferrovienord s.p.a. nei termini e con le modalità previsti dall'art. 15 del decreto legislativo n. 422/97;
- la rimodulazione dell'accordo sopra citato proposta dalla Giunta regionale con deliberazione n. VII/20131 del 23 dicembre 2004 ed approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decreto dirigenziale n. 2652 (TIF2) del 14 giugno 2005;
- l'accordo, sottoscritto il 9 marzo 2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regione Lombardia, ad integrazione dell'accordo del 12 novembre 2002 sottoscritto ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art. 15 del d.lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti, con il quale sono state destinate ad investimenti ulteriori somme nell'ambito del programma nazionale di interventi finanziati con la legge 910/86;
- l'accordo integrativo, sottoscritto il 14 marzo 2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regione Lombardia, all'Accordo di Programma del 12 novembre 2002 sottoscritto ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art. 15 del d.lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti, con il quale sono state destinate ad investimenti ulteriori somme;
- il Programma Regionale di Sviluppo della X Legislatura, in particolare il Risultato Atteso 311.Ter.10.1 «Riqualificazione, potenziamento e gestione della rete ferroviaria regionale concessa»;
- il «Programma regionale della Mobilità e dei Trasporti» (PRMT) adottato con d.g.r. X/3620 del 21 maggio 2015;
- il Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50;

Considerato che con delibera di Giunta regionale n. 4823 del 15 febbraio 2016 è stata affidata a Ferrovienord s.p.a. la Conces-

sione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale a far data dal 18 marzo 2016 e fino al 31 ottobre 2060;

Dato atto che la Concessione prevede:

- la sottoscrizione del Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria Regionale;
- la sottoscrizione del Contratto di Programma Investimenti relativo alla definizione degli investimenti per il rinnovo, l'ampliamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico, nonché agli interventi di straordinaria manutenzione;

Considerato che il Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a Ferrovienord s.p.a. è stato approvato con d.g.r. n. 4824 del 15 febbraio 2016 e sottoscritto tra Regione Lombardia e Ferrovienord s.p.a. il 21 marzo 2016 per il periodo 18 marzo 2016 - 31 dicembre 2022;

Visto il Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete ferroviaria in concessione approvato con d.g.r. n. VIII/10625 del 25 novembre 2009 e sottoscritto il 3 dicembre 2009 da Regione Lombardia e Ferrovienord s.p.a., che definisce gli impegni reciproci dei soggetti sottoscrittori in relazione agli interventi di sviluppo e valorizzazione della rete regionale;

Dato atto che il predetto Contratto di Programma, sottoscritto il 3 dicembre 2009 da Regione Lombardia e Ferrovienord s.p.a. e aggiornato con d.g.r. n. IX/2675 del 14 dicembre 2011 e con d.g.r. n. X/4423 del 30 novembre 2015, aveva validità coerente con la precedente concessione e che pertanto risulta scaduto il 17 marzo 2016;

Ritenuto quindi necessario definire il quadro programmatico degli investimenti nonché degli interventi di straordinaria manutenzione attraverso la stipula di un nuovo Contratto di Programma ai sensi della nuova Concessione in essere;

Richiamato l'art. 4 della suddetta Concessione che prevede che:

- la Regione ed il Concessionario stipulino 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 (Allegato 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;
- 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;
- 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;

Considerato che:

- gli interventi infrastrutturali da realizzarsi sulla rete in concessione previsti nel nuovo programma sono finalizzati a consentire l'attuazione del servizio di trasporto pubblico regionale programmato, nonché l'incremento della sua attrattività per acquisire nuova utenza in tale settore;
- gli interventi sono serventi la rete ferroviaria regionale iscritta nel bilancio di Ferrovienord con vincolo di destinazione per il trasporto pubblico locale e tale patrimonio ai sensi degli articoli 3 e 9 della concessione retroagisce alla Regione Lombardia al termine della concessione;
- gli interventi sono indicati in relazione alla valenza strategica e funzionale e di condivisione sul territorio;
- il quadro programmatico degli interventi individuati è articolato secondo livelli di priorità ivi indicati;
- non sono pertanto finanziate nemmeno indirettamente infrastrutture ferroviarie per l'utilizzo esclusivo economico;

Serie Ordinaria n. 31 - Martedì 02 agosto 2016

- è garantita la separazione contabile del presente Contratto di Programma dal Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a Ferrovienord s.p.a. che dispone in merito alla gestione dell'infrastruttura.

Acquisito in data 22 luglio 2016, il parere favorevole espresso dal Comitato di Valutazione Aiuti di Stato di cui all'allegato F) della d.g.r. X/3839 del 14 luglio 2015;

Vista la relazione di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente atto, che ripercorre gli interventi realizzati per lo sviluppo della rete ferroviaria nell'ambito del Contratto di Programma dal 2009 ad oggi ed evidenzia le nuove esigenze di intervento infrastrutturale ai fini di:

- garantire gli obiettivi del o ferroviario regionale con particolare riferimento alle seguenti linee:
 - linea suburbana S2: configurazione definitiva del capolinea nord a Meda (anziché a Seveso come oggi) con frequenza di 30 minuti, e prolungamento a Mariano C. ogni 60 minuti;
 - linea suburbana S4 Milano Cadorna-Camnago: conferma del servizio giornaliero con frequenza 30 minuti;
 - linea suburbana S12: linea di nuova istituzione, nella fase iniziale in funzione nelle ore di punta, sul percorso Melegnano-Milano Passante - Cormano, con ipotesi di sviluppo futuro fino a Varedo;
 - linea regionale Milano Cadorna-Erba-Asso: raggiungimento della configurazione finale con frequenza di 30 minuti e possibilità di attestamenti alternati a Erba/Asso;
 - linea suburbana S9 Albairate-Saronno: conferma del servizio giornaliero con frequenza 30 minuti e possibilità di introdurre sulla tratta Seregno-Saronno, nello scenario di medio termine, una relazione di tipo RE (servizio veloce) Brescia/Orio al Serio-Bergamo-Seregno-Saronno- Malpensa;
 - linea suburbana S13 Milano-Pavia: con spostamento dell'attestamento da Milano Bovisa a Garbagnate;
- completare gli interventi di accessibilità alle stazioni e il potenziamento delle aree di interscambio modale;
- proseguire il piano di realizzazione di opere sostitutive, per consentire l'eliminazione dei passaggi a livello che costituiscono punti di criticità per la sicurezza e per la regolarità dell'esercizio ferroviario;

Viste le Tabelle A, B e C - Parte 2 allegate, parte integrante e sostanziale al presente provvedimento, che individuano rispettivamente:

- Parte 2 - Tabella A: le opere in fase di attuazione, in fase di collaudo o per le quali sono in corso le procedure di gara d'appalto;
- Parte 2 - Tabella B: il nuovo programma di interventi da realizzarsi secondo un ordine priorità che tiene conto della loro valenza strategica e funzionale, rispetto agli obiettivi di efficientamento del servizio ferroviario regionale, e della loro condivisione col territorio;
- Parte 2 - Tabella C: i nuovi interventi da realizzarsi qualora si rendano disponibili economie derivanti dalla realizzazione degli interventi di Tabella B;

Stabilito altresì che:

- gli interventi ferroviari di Manutenzione Straordinaria, vista la stretta interazione con i programmi di potenziamento dell'infrastruttura, vengono trattati dal Contratto di Programma per gli investimenti coerentemente con quanto previsto dall'art. 14, comma 3 del richiamato Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a Ferrovienord s.p.a.;
- le attività di Manutenzione Straordinaria - in coerenza con quanto disposto dal suddetto dall'art. 14 comma 3 del Contratto di Servizio - sono necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza e affidabilità della rete secondo un piano esteso alla durata del contratto, che viene dettagliato di volta in volta in un programma di durata triennale;

Dato atto che i nuovi interventi di Manutenzione Straordinaria sono declinati secondo il piano di Parte 3 - Tabella A, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto, che ha validità per l'intera durata del contratto di programma;

Ritenuto di approvare il programma attuativo triennale di Parte 3 - Tabella B, che forma parte integrante e sostanziale del

presente atto, che dettaglia gli interventi relativi al primo triennio che vengono finanziati coerentemente al cronoprogramma di rendicontazione della spesa;

Dato atto che gli interventi vengono ricondotti - in coerenza con l'allegato 7 del Contratto di Servizio - alle seguenti categorie:

- armamento: interventi di sostituzione e rinnovo linee, sostituzione di manufatti ferroviari quali deviatori, scambi, giunti alla fine della vita utile;
- sottostazioni elettriche di conversione: interventi di rinnovo delle apparecchiature;
- apparati di segnalamento: sostituzione apparati di segnalamento;
- sede e manufatti di linea: interventi su ponti e gallerie, opere di protezione e stabilizzazione dei versanti;
- fabbricati: interventi sui fabbricati per le coperture e le facciate di stazione;
- scale mobili e ascensori: sostituzione elementi e revisioni tecniche;
- tecnologie: sistemi di informazione al pubblico e supervisione traffico e stazioni;
- linee aeree e di contatto: interventi di rinnovo delle apparecchiature.

Visti:

- la delibera di Giunta regionale del 23 dicembre 2009, n. VIII/10879 che approva il «Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013 ai sensi del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e della delibera CIPE del 21 dicembre 2007 n. 166», aggiornato come da delibera di Giunta regionale del 13 giugno 2012, n. IX/3627;
- il decreto legislativo n. 88 del 31 maggio 2011 con cui il FAS assume la denominazione di Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC);
- la delibera di Giunta regionale 28 novembre 2014 n. 2762 di presa d'atto della comunicazione «Proposta di riprogrammazione del Programma Attuativo Regionale del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007/2013 (PAR FSC, già PAR FAS) e adempimenti in attuazione della deliberazione Cipe 21/2014»;

Visti altresì i decreti dirigenziali (d.d.u.o.) n. 3895 del 19 aprile 2010 e n. 3898 del 19 aprile 2010, e d.g.r. IX/3551 del 30 maggio 2012 con i quali, nell'ambito del Programma Operativo Regionale (POR) Competitività 2007 - 2013 - Asse III «Mobilità Sostenibile», sono state co-finanziate alcune opere, previste nel Programma di Interventi, a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR);

Vista la d.g.r. 5303 del 20 giugno 2016 di Approvazione della proposta di progetto di legge «Assestamento al Bilancio 2016-2018» con cui sono state previste nuove spese per la manutenzione straordinaria della rete ferroviaria in concessione a Ferrovienord s.p.a. per € 5.300.000,00 nel 2016, per € 6.732.000,00 nel 2017 e per € 6.732.000,00 nel 2018;

Considerata la disponibilità di risorse regionali da destinarsi alla rete ferroviaria regionale concessa sul bilancio 2016/18 nonché delle risorse statali di cui agli Accordi sopra richiamati;

Dato atto che il programma di interventi di potenziamento infrastrutturale aggiornato (Parte 2 - Tabella A, B e C) - parte integrante e sostanziale del presente atto - di ammontare complessivo pari a € 726.328.056,68 è così articolato:

- Tabella A: opere in fase di attuazione, di collaudo o per le quali sono corso le procedure di gara d'appalto, finanziate integralmente per un ammontare complessivo pari a € 575.654.759,81 di cui € 291.922.368,02 a valere su risorse statali, € 124.690.060,24 su risorse regionali, € 114.800.331,56 su risorse di altri soggetti compresi di trasferimenti comunitari e € 44.241.999,99 su risorse FSC;
- Tabella B: nuovo programma di interventi per un importo complessivo pari a € 150.673.296,87 di cui € 80.262.000,00 a valere su risorse statali, € 59.871.296,87 su risorse regionali, € 4.040.000,00 su risorse di altri enti locali e € 6.500.000,00 su risorse di altri soggetti;
- Tabella C: nuovi interventi di seconda fase da realizzarsi qualora si rendano disponibili economie derivanti dalla realizzazione degli interventi di Tabella B;

Stabilito che i finanziamenti delle Tabelle A e B - Parte 2 risultano stanziati ed impegnati sul Bilancio 2016/2018 a valere sui seguenti capitoli:

- capitolo 6279:

- 2016: € 37.795.463,30;
- 2017: € 59.234.142,89;
- 2018: € 26.508.777,03;
- capitolo 6965:
 - 2016: € 29.643.326,68;
 - 2017: € 6.327.152,95;
 - 2018: € 51.859.863,74;
- capitolo 10999:
 - 2016: € 11.116.788,71;
 - 2017: € 10.225.211,28;
- capitolo 4538:
 - 2016: € 447.606,06 impegno n. 7312/2010;

Dato atto che il programma attuativo degli interventi di manutenzione straordinaria (Parte 3 - Tabella B) - parte integrante e sostanziale del presente atto - di ammontare complessivo pari a € 38.764.000,00, è così articolato:

- nuovi interventi per un finanziamento di importo pari a € 18.764.000,00;
- interventi di cui al precedente Contratto di Programma per un finanziamento di importo pari a € 20.000.000,00;

Stabilito che la copertura degli interventi nuovi di manutenzione straordinaria è garantita, coerentemente al p.d.l. Assestamento 2016/18 ed ai bilanci per gli anni 2017 e 2018, sul capitolo « straordinaria rete Ferrovienord » per:

- 2016: € 5.300.000,00;
- 2017: € 6.732.000,00;
- 2018: € 6.732.000,00;

e sulle ulteriori risorse che si renderanno disponibili su tale capitolo a seguito della determinazione dell'importo dell'efficientamento del richiamato Contratto di Servizio, fino ad un massimo di € 495.996,00 per l'anno 2018, attualmente stanziati sul capitolo 8898;

Stabilito altresì che gli interventi di manutenzione straordinaria già previsti nel precedente contratto di programma risultano stanziati ed impegnati sul bilancio 2016/2018 a valere sui seguenti capitoli:

- capitolo 6279:
 - 2016: € 76.694,94;
 - 2017: € 1.648.941,14;
 - 2018: € 2.109.110,76;
- capitolo 6965:
 - 2016: € 323.305,06;
 - 2017: € 6.951.058,86;
 - 2018: € 8.890.889,24;

Ritenuto:

- di dare mandato al dirigente competente di individuare, nell'ambito degli interventi ricadenti nella medesima priorità, i progetti a cui dare precedenza di attuazione, in relazione alle valutazioni di ordine tecnico, amministrativo e programmatico correlate all'intervento stesso, subordinatamente alle disponibilità del bilancio regionale;
- che le modifiche relative alle opere comportanti variazioni dei costi fino ad un massimo del 10% rispetto a quanto previsto nel programma stesso vengano adottate mediante specifici atti dirigenziali subordinatamente alla presenza delle relative coperture finanziarie;
- di finanziare gli interventi di cui alla predetta Parte 2 - Tabella C, qualora si rendano disponibili economie derivanti dalla realizzazione degli interventi di Parte 2 - Tabella B;

Preso atto che alla copertura delle risorse da reperire potranno concorrere ulteriori finanziamenti da attivarsi ai sensi degli Accordi integrativi sottoscritti il 9 marzo 2011 e il 14 marzo 2011 sopra richiamati, eventuali ulteriori risorse comunitarie e/o regionali nonché di EE.LL. e privati;

Rilevato che le erogazioni delle risorse per le opere di cui al programma di interventi sono subordinate alla disponibilità delle risorse sul bilancio regionale anche a seguito degli effettivi trasferimenti statali;

Ritenuto di approvare, quali parti integranti e sostanziali del presente provvedimento, l'Allegato 1 «Aggiornamento della programmazione degli interventi per gli investimenti sulla rete in concessione, di cui al Contratto di Programma sottoscritto il 3 di

cembre 2009 (l.r.n. 11/2009)» e l'Allegato 2 - Tabelle A, B e C che individuano gli interventi di potenziamento, ammodernamento ed adeguamento della rete necessari a garantire gli obiettivi del servizio ferroviario regionale;

Vista la nota n. 4786 di Ferrovienord del 20 luglio 2016 con cui la scrivente dà formale assenso al testo proposto dello schema di Contratto di Programma;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare lo schema di Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a Ferrovienord s.p.a. per le motivazioni indicate in premessa, che si compone dell'articolato e di 5 allegati, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, quale allegato 1;

2. di stabilire che i finanziamenti delle Tabelle A e B - Parte 2 risultano stanziati ed impegnati sul bilancio 2016/2018 a valere sui seguenti capitoli:

- capitolo 6279:
 - 2016: € 37.795.463,30;
 - 2017: € 59.234.142,89;
 - 2018: € 26.508.777,03;
- capitolo 6965:
 - 2016: € 29.643.326,68;
 - 2017: € 6.327.152,95;
 - 2018: € 51.859.863,74;
- capitolo 10999:
 - 2016: € 11.116.788,71;
 - 2017: € 10.225.211,28;
- capitolo 4538:
 - 2016: € 447.606,06 impegno n. 7312/2010;

3. che la copertura degli interventi nuovi di manutenzione straordinaria è garantita, coerentemente al p.d.l. Assestamento 2016/18 ed ai bilanci per gli anni 2017 e 2018, sul capitolo «Manutenzione straordinaria rete Ferrovienord » per:

- 2016: € 5.300.000,00;
- 2017: € 6.732.000,00;
- 2018: € 6.732.000,00;

e sulle ulteriori risorse che si renderanno disponibili su tale capitolo a seguito della determinazione dell'importo dell'efficientamento del richiamato Contratto di Servizio, fino ad un massimo di € 495.996,00 per l'anno 2018, attualmente stanziati sul capitolo 8898;

4. di stabilire altresì che gli interventi di manutenzione straordinaria già previsti nel precedente contratto di programma risultano stanziati ed impegnati sul bilancio 2016/2018 a valere sui seguenti capitoli:

- capitolo 6279:
 - 2016: € 76.694,94;
 - 2017: € 1.648.941,14;
 - 2018: € 2.109.110,76;
- capitolo 6965:
 - 2016: € 323.305,06;
 - 2017: € 6.951.058,86;
 - 2018: € 8.890.889,24;

5. di stabilire che le erogazioni per gli interventi di cui al programma sono subordinate alla disponibilità delle risorse sul bilancio regionale, anche a seguito degli effettivi trasferimenti statali;

6. di dare mandato al dirigente competente di individuare, nell'ambito degli interventi ricadenti nella medesima priorità, i progetti a cui dare precedenza di attuazione, in relazione alle valutazioni di ordine tecnico, amministrativo e programmatico correlate all'intervento stesso, subordinatamente alle disponibilità del bilancio regionale;

7. di disporre che le modifiche relative alle opere di Parte 2 - Tabella B comportanti variazioni dei costi fino ad un massimo del 10% rispetto a quanto previsto nel programma stesso vengano adottate mediante specifici atti dirigenziali subordinatamente alla presenza delle relative coperture finanziarie;

8. di dare mandato al direttore generale della direzione infrastrutture e mobilità alla sottoscrizione del contratto e alla dire-

Serie Ordinaria n. 31 - Martedì 02 agosto 2016

zione generale infrastrutture e mobilità per l'esecuzione della presente deliberazione e l'adozione di tutti gli atti conseguenti;

9. di pubblicare la presente deliberazione, comprensiva del relativo Allegato 1, sul BURL, sul sito di Regione Lombardia e ai sensi del d.lgs. 33/13, nella sezione «Amministrazione trasparente».

Il segretario: Giancarla Neva Sbrissa

_____ . _____

ALLEGATO 1

SCHEMA DI

CONTRATTO DI PROGRAMMA

PER GLI INVESTIMENTI E LE MANUTENZIONI STRAORDINARIE

SULLA RETE FERROVIARIA REGIONALE IN CONCESSIONE

A FERROVIENORD S.P.A.

TRA

REGIONE LOMBARDIA

E

FERROVIENORD S.p.A.

RELATIVO AL PERIODO xx/x/2016 - 31/12/2022

L'anno duemila_____ il giorno _____ del mese di _____ in Milano con la presente scrittura privata, da registrarsi solo in caso d'uso

tra

la Regione Lombardia (d'ora in poi Regione), in qualità di Ente Concedente della rete ferroviaria regionale, con sede in Milano, Piazza Città di Lombardia 1, codice fiscale 80050050154 e partita IVA n. 12874720159, nella persona di _____, nato a _____ il _____ nella sua qualità di _____, presso la sede della Regione, in forza di _____

e

la Società FERROVIENORD S.p.A. (d'ora in poi FERROVIENORD), con sede in Milano, Piazzale Cadorna 14, codice fiscale e partita IVA n. 06757900151, rappresentata da _____, nato a _____ il _____, nella sua qualità di _____, munito degli occorrenti poteri in forza della delibera del Consiglio di Amministrazione del _____.

VISTI:

- il decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 "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" e successive modificazioni e integrazioni;
- l'Accordo di Programma Quadro concernente la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa, sottoscritto il 1° settembre 1999 nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma tra Presidenza del Consiglio dei Ministri e Regione Lombardia del 3 marzo 1999;
- l'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Lombardia per il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche relative alla rete ed ai servizi in concessione a FERROVIENORD S.p.A., sottoscritto il 2 marzo 2000 ai sensi dell'art. 8 del citato d.lgs. n. 422/97;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e compiti conferiti ai sensi degli articoli 8 e 12 del Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 in materia di trasporto pubblico locale";
- il regolamento regionale 26 novembre 2002 n. 11 "per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi sulla rete ferroviaria regionale in concessione a norma dell'art. 23 della legge regionale 29 ottobre 1998, n. 22 e successive modifiche ed integrazioni";

- la legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 "Disciplina nel settore dei trasporti";

CONSIDERATO che FERROVIENORD S.p.A. è concessionaria di Regione Lombardia per la realizzazione, l'esercizio e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale in forza della Deliberazione di Giunta regionale n. 4823 del 15 febbraio 2016 per il periodo 18 marzo 2016 - 31 ottobre 2060.

DATO ATTO che la Concessione prevede:

- la sottoscrizione del Contratto di Programma per la definizione degli investimenti relativi al rinnovo, ampliamento ed ammodernamento infrastrutturale e tecnologico nonché degli interventi di straordinaria manutenzione;
- la sottoscrizione del Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria Regionale;

VISTI:

- l' "Accordo di Programma ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art. 15 del D.Lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti", sottoscritto il 12 novembre 2002 da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia, che dà concreta attuazione agli impegni già assunti in materia di investimenti inerenti la rete e il trasporto ferroviario in concessione a FERROVIENORD S.p.A. nei termini e con le modalità previste dall'art. 15 del decreto legislativo n. 422/97;
- la rimodulazione dell'Accordo sopra citato proposta dalla Giunta regionale con delibera n. VII/20131 del 23 dicembre 2004 e approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto dirigenziale n. 2652 (TIF2) del 14 giugno 2005;
- l'Accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia ad integrazione dell'Accordo di Programma del 12 novembre 2002 sottoscritto ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art. 15 del D.Lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti", sottoscritto il 9 marzo 2011, per il finanziamento degli interventi infrastrutturali con le Leggi n. 910/86 e n. 385/90;
- l'Accordo Integrativo all'Accordo di Programma del 12 novembre 2002 in materia di investimenti nel settore dei trasporti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia, sottoscritto il 14 marzo 2011, che individua i lavori e le forniture per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria e individua un nuovo finanziamento al fine di integrare e completare il programma degli interventi originariamente previsto;
- il Contratto di Programma per gli Investimenti sulla rete ferroviaria in concessione approvato con D.G.R. n. VIII/10625 del 25 novembre 2009 e sottoscritto il 3 dicembre 2009 da Regione Lombardia e FERROVIENORD

- S.p.A., che definisce gli impegni reciproci dei soggetti sottoscrittori in relazione agli interventi di sviluppo e valorizzazione della rete regionale;
- i successivi due aggiornamenti del Programma di interventi alla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. di cui al Contratto di Programma del 3 dicembre 2009 approvati rispettivamente con DGR n. IX/2675 del 14 dicembre 2011 e DGR n. X/4423 del 30 novembre 2015, che individuano gli interventi da attuarsi sulla rete ferroviaria regionale in concessione;
 - il Programma Regionale di Sviluppo della X Legislatura, in particolare il Risultato Atteso 311.Ter.10.1 "Riqualficazione, potenziamento e gestione della rete ferroviaria regionale concessa";
 - il "Programma regionale della Mobilità e dei Trasporti" (PRMT) adottato con DGR X/4665 del 23 dicembre 2015;
 - il Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. per il periodo 18/3/2016 - 31/12/2022, approvato con DGR n. 4824 del 15 febbraio 2016 e sottoscritto il 21 marzo 2016;
 - il Codice dei contratti pubblici di cui al Decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50;

DATO ATTO che il predetto Contratto di Programma, sottoscritto il 3 dicembre 2009 da Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. e aggiornato con DGR n. IX/2675 del 14 dicembre 2011 e con DGR n. X/4423 del 30 novembre 2015, aveva validità coerente con la precedente concessione e che pertanto risulta scaduto il 17 marzo 2016;

RITENUTO quindi necessario definire il quadro programmatico degli investimenti nonché degli interventi di straordinaria manutenzione attraverso la stipula di un nuovo Contratto di Programma ai sensi della nuova Concessione in essere;

RICHIAMATO l'art. 4 della suddetta concessione che prevede che:

- la Regione ed il Concessionario stipulino 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 (Allegato 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;
- 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;
 - 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;

VISTI:

- la Delibera di Giunta regionale del 23 dicembre 2009, n. VIII/10879 che approva il "Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013 ai sensi del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e della Delibera CIPE del 21.12.2007 n. 166", aggiornato come da delibera di Giunta regionale del 13 giugno 2012, n. IX/3627;
- il Decreto Legislativo n. 88 del 31 maggio 2011 con cui il FAS assume la denominazione di Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC);
- la Delibera di Giunta Regionale 28 novembre 2014 n. 2762 di presa d'atto della comunicazione "Proposta di riprogrammazione del Programma Attuativo Regionale del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007/2013 (PAR FSC, già PAR FAS) e adempimenti in attuazione della deliberazione Cipe 21/2014";

VISTI altresì i Decreti dirigenziali (d.d.u.o.) n. 3895 del 10 settembre 2010 e n. 3898 del 19 aprile 2010, con i quali, nell'ambito del Programma Operativo Regionale (POR) Competitività 2007 - 2013 - Asse III "Mobilità Sostenibile", sono state co-finanziate alcune opere, previste nel Programma di Interventi, a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR);

CONSIDERATO che:

- gli interventi infrastrutturali da realizzarsi sulla rete in concessione previsti nel nuovo Programma sono finalizzati a consentire l'attuazione del servizio regionale programmato, nonché l'incremento della sua attrattività per acquisire nuova utenza;
- gli interventi sono indicati in relazione alla valenza strategica e funzionale e di condivisione sul territorio;
- il quadro programmatico degli interventi individuati è articolato secondo i livelli di priorità ivi indicati;

STABILITO che gli interventi ferroviari di Manutenzione Straordinaria, vista la stretta interazione con i programmi di potenziamento dell'infrastruttura, vengono trattati dal Contratto di Programma per gli investimenti coerentemente

con quanto previsto dall'art. 14, comma 3 del richiamato Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD S.p.A.

ACQUISITA la nota _____ del _____ con cui FERROVIENORD S.p.A. esprime assenso sul Contratto di Programma di cui trattasi;

SI STIPULA E CONVIENE QUANTO SEGUE

PARTE I – OGGETTO E DURATA

Articolo 1 Premesse

1. Le premesse costituiscono parte integrante del presente Contratto di Programma, di seguito indicato per brevità "Contratto".

Articolo 2 Struttura del Contratto

1. Il Contratto è così articolato:

PARTE I – OGGETTO E DURATA

- Articolo 1 Premesse
- Articolo 2 Struttura del Contratto
- Articolo 3 Oggetto
- Articolo 4 Interventi previsti
- Articolo 5 Definizioni
- Articolo 6 Durata
- Articolo 7 Aggiornamenti: tempi e modalità

PARTE SECONDA: PROGRAMMA INTERVENTI DI SVILUPPO E AMMODERNAMENTO

- Articolo 8 Programma degli interventi
- Articolo 9 Poteri e compiti della Regione.
- Articolo 10 Compiti e impegni del Concessionario
- Articolo 11 Finanziamenti e modalità di erogazione
- Articolo 12 Monitoraggio performance e penalità

PARTE TERZA: PROGRAMMA MANUTENZIONI STRAORDINARIE

- Articolo 13 Programma di Manutenzioni Straordinarie
- Articolo 14 Poteri e compiti della Regione.
- Articolo 15 Compiti e impegni del Concessionario
- Articolo 16 Finanziamenti e modalità di erogazione

PARTE QUARTA: DISPOSIZIONI FINALI

- Articolo 17 Vigilanza e controllo
- Articolo 18 Controversie..

Articolo 3 Oggetto

1. Il presente Contratto, in attuazione dell'art. 39 comma 4 della L.R. 6/2012 nonché dell'art. 4 della Concessione in essere, regola i rapporti tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. quale Gestore della rete ferroviaria regionale.
2. il Contratto ha per oggetto:
 - a) la progettazione e la realizzazione sulla rete ferroviaria regionale delle opere, definite nel programma di interventi di cui all'art. 8, e necessarie allo sviluppo, all'efficientamento e alla regolarizzazione del servizio ferroviario regionale, nonché al miglioramento dei livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario, anche in ottemperanza a disposizioni normative o in relazione alle innovazioni tecnologiche;
 - b) le attività di Manutenzione Straordinaria necessarie - in coerenza con quanto disposto dall'art. 14 comma 3 del Contratto di Servizio - al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza e affidabilità della Rete secondo un piano esteso alla durata del Contratto, che viene dettagliato di volta in volta in un programma di durata triennale;
 - c) le modalità di finanziamento degli interventi di cui ai punti a) e b);

Articolo 4 Interventi previsti

1. Gli interventi previsti dal Contratto si articolano nei seguenti gruppi:
 - a) gli interventi finanziati e in corso di realizzazione, elencati nella PARTE 2 - Tabella A allegata;
 - b) gli interventi programmati dotati di totale o parziale copertura finanziaria a carico di Regione, elencati nella PARTE 2 - Tabella B allegata;
 - c) gli interventi al momento totalmente privi di copertura finanziaria e per i quali è stata indicata soltanto una stima dei costi, da realizzarsi solo in caso di reperimento delle necessarie risorse, elencati nella PARTE 2 - Tabella C allegata;
 - d) gli interventi di Manutenzione Straordinaria, elencati nella PARTE 3 - Tabella A allegata e dettagliati nel programma triennale contenuto nella PARTE 3 - Tabella B.
2. Gli interventi di Manutenzione Ordinaria sulla Rete sono esclusi dal presente Contratto perché disciplinati dal Contratto di Servizio.

Articolo 5 Definizioni

- per "**Concessione**" si intende il provvedimento di concessione approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 4823 del 15 febbraio 2016 con cui Regione Lombardia ha affidato a FERROVIENORD S.p.A. la concessione per la realizzazione, l'esercizio e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale per il periodo 18 marzo 2016 - 31 ottobre 2060;

- per **"Rete Ferroviaria Regionale"** si intende la rete ferroviaria identificata nell'allegato 1 dell'Atto di Concessione;
- per **"Interventi completati"** (art. 7 c. 1 lett. d) gli interventi collaudati per i quali sia stato erogato a FERROVIENORD il saldo delle risorse finanziarie;
- per **"Manutenzione Straordinaria"** si intendono tutti gli interventi, a carattere puntuale e non sistematico, che non comportano modificazioni alla tipologia delle Infrastrutture e sono finalizzati a prolungare la vita utile delle infrastrutture esistenti oltre la loro vita tecnica, ricostruendo o sostituendo le parti avariate.
- per **"Eventi di forza maggiore"** si intendono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali e le guerre.
- per **"Relazione di rispondenza tra definitivo ed esecutivo"** si intende la relazione del progettista attestante la rispondenza del progetto esecutivo al progetto definitivo approvato ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla funzionalità del servizio ferroviario;
- per **"Funzionalità del Servizio Ferroviario"** si intende la rispondenza del servizio alle esigenze degli utenti, in termini di puntualità, regolarità, capacità e sicurezza;
- per **"Documento di indirizzo per la progettazione"** si intende il documento con cui Regione definisce gli obiettivi in termini di funzionalità del Servizio Ferroviario, miglioramento o implementazione dell'offerta da realizzare attraverso la progettazione degli interventi e sulla base del quale Regione rilascerà la validazione in linea funzionale del progetto.

Articolo 6 Durata

1. Il presente Contratto ha validità a decorrere dalla data di sottoscrizione e fino al 31 dicembre 2022.
2. Qualora alla scadenza del Contratto le procedure di rinnovo non risultino completate, le Parti stabiliscono - al fine di evitare vacatio dei rapporti tra Regione e FERROVIENORD e consentire la continuità nella realizzazione delle opere - che la sua validità è da intendersi prorogata fino al 31/12/2023 e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo contratto.

Articolo 7 Aggiornamenti: tempi e modalità

1. L'aggiornamento della programmazione degli interventi di sviluppo e ammodernamento infrastrutturale del Contratto di Programma contenuta negli allegati (PARTE 2 - Tabella A, PARTE 2 - Tabella B e PARTE 2 - Tabella C) avviene:

- a) obbligatoriamente con una periodicità almeno quinquennale ai sensi dell'art. 4 della Concessione;
 - b) quando la Regione ravvisa la necessità di modificare il Programma degli interventi, riconosciuti necessari in accordo tra le Parti, o in conseguenza alla disponibilità di nuove risorse finanziarie che renda possibile l'attivazione di nuovi progetti anche indicati in PARTE 2 - Tabella C;
 - c) in seguito a sopravvenute disposizioni normative in materia, ove richiesto;
 - d) con cadenza annuale, entro il 31 dicembre di ogni anno, limitatamente al passaggio degli interventi dalla PARTE 2 - Tabella B alla PARTE 2 - Tabella A, per tutte le variazioni che mostrino le evoluzioni e i passaggi di fase tra progettazione e attuazione dei singoli interventi. Con analoga cadenza, gli interventi completati sono rimossi dalla PARTE 2 - Tabella A.
2. Gli aggiornamenti di cui ai punti a), b) e c) del comma precedente vengono approvati dalla Giunta regionale. Gli aggiornamenti di cui al punto d) avvengono con provvedimento del dirigente regionale competente, trattandosi non già di modifica della programmazione e dell'allocazione delle risorse, quanto di mero aggiornamento formale degli elenchi degli interventi suddivisi nelle PARTE 2 - Tabelle A e PARTE 2 - Tabelle B per avanzamento delle progettazioni e delle fasi esecutive.
3. La revisione o l'aggiornamento della pianificazione e programmazione degli interventi di Manutenzione Straordinaria, di cui all'art. 4 comma 1 lettera d), sono approvati con provvedimento del dirigente regionale competente:
- a) obbligatoriamente con una periodicità triennale allo scadere della precedente programmazione;
- e, ove necessario:
- b) in caso di mancato avvio o completamento dei lavori previsti dal programma nelle annualità di riferimento, con conseguente riprogrammazione nelle annualità successive;
 - c) per disposizioni che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto, fermo restando la copertura per gli interventi in fase di esecuzione o di avvio;
 - d) per nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni;
 - e) per il verificarsi di eventi di forza maggiore che determinino un danno o l'indisponibilità dell'infrastruttura.
4. E' possibile l'aggiornamento dei contenuti del Contratto, su richiesta di una delle parti, anche limitatamente ad ambiti specifici e per i quali se ne ravvisi la necessità.
5. Regione si riserva il diritto di recesso anticipato dal Contratto, 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.

PARTE SECONDA: PROGRAMMA INTERVENTI DI SVILUPPO E AMMODERNAMENTO

Articolo 8 Programma degli interventi

1. Gli interventi oggetto del presente Contratto sono quelli individuati nella PARTE 2 - Tabella A, PARTE 2 - Tabella B e PARTE 2 - Tabella C, che formano parte integrante e sostanziale del presente atto.
2. Gli interventi vengono ricondotti alle seguenti categorie:
 - a) **Ammodernamento e potenziamento infrastrutturale:** interventi di potenziamento consistenti nella realizzazione di nuovi tratti di binari (di linea o di stazione) nonché l'adeguamento tecnologico degli impianti ferroviari;
 - b) **Ammodernamento e accessibilità stazioni:** interventi di riqualificazione delle stazioni esistenti (specialmente negli ambiti di fruizione diretta dei viaggiatori – sale di attesa, locali per viaggiatori) e loro pertinenze comprendenti anche opere che ne favoriscano l'accessibilità, nonché nuove aree di interscambio connesse alle stazioni e funzionali ai fruitori del servizio ferroviario.
 - c) **Eliminazione passaggi a livello:** opere che consentono l'eliminazione dei passaggi a livello più critici ancora esistenti sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla regolarità e sicurezza nonché alla velocizzazione del servizio.
 - d) **Altri interventi connessi:** interventi non ricadenti nelle precedenti tipologie per la risoluzione di problematiche puntuali.
3. Nella PARTE 2 - Tabella A sono indicate le opere per le quali sono in corso le procedure di gara d'appalto, le opere in corso di realizzazione e le opere in fase di collaudo.
4. La PARTE 2 - Tabella B declina il nuovo programma articolandolo in tre livelli di priorità, denominati di prima, seconda e terza fase, così da tenere conto della loro valenza strategica e funzionale, rispetto agli obiettivi di efficientamento del servizio ferroviario regionale e della loro condivisione col territorio. All'interno di ciascuna categoria, gli interventi sono attuati nel rispetto del relativo livello di priorità.

A pari categoria e livello di priorità, Regione segnala gli interventi con precedenza di attuazione. Per ciascun intervento, Regione dà mandato a FERROVIENORD di avviare la progettazione, mediante un "Documento di indirizzo per la progettazione" che indichi gli obiettivi funzionali da raggiungere.
5. Nel caso dei progetti di cui alla categoria C - comma 2 - "Eliminazione di passaggi a livello", in considerazione delle ricadute positive e dirette sui

territori, la copertura finanziaria può essere assicurata anche con la compartecipazione delle Amministrazioni locali. L'entità della quota di compartecipazione costituisce elemento qualificante nella classificazione di priorità degli interventi, purché tale quota sia almeno pari al 20% della copertura finanziaria.

6. La PARTE 2 - Tabella C contiene i nuovi interventi da realizzarsi qualora si rendano disponibili nuove risorse ovvero economie derivanti dalla realizzazione degli interventi di PARTE 2 - Tabella A e PARTE 2 - Tabella B.

Articolo 9 Poteri e compiti della Regione

1. Regione, in qualità di soggetto concedente della rete ferroviaria regionale:
 - a) individua gli interventi infrastrutturali finalizzati a consentire l'attuazione e lo sviluppo del servizio regionale programmato e le relative priorità sulla base degli atti di programmazione regionale, di cui alla PARTE 2 - Tabella A, PARTE 2 - Tabella B e PARTE 2 - Tabella C; nell'ambito degli interventi ricadenti nella medesima priorità, individua altresì i progetti a cui dare precedenza di attuazione, in relazione alle valutazioni di ordine tecnico, amministrativo e programmatico correlate all'intervento stesso, coerentemente con le disponibilità del bilancio regionale;
 - b) individua le risorse e le modalità di finanziamento per il raggiungimento degli obiettivi di cui ai punti precedenti;
 - c) dà mandato a FERROVIENORD di procedere con la progettazione degli interventi a seguito della redazione da parte di Regione del "Documento di indirizzo per la progettazione" a fronte delle determinazioni assunte con le azioni di cui ai punti a) e b);
 - d) svolge attività per la concertazione ed acquisizione del consenso degli enti locali sulla programmazione e realizzazione degli interventi;
 - e) acquisisce intese, autorizzazioni, concessioni, nulla osta o assensi comunque denominati anche attraverso l'istituto della Conferenza di Servizi;
 - f) finanzia gli interventi di cui alla predetta PARTE 2 - Tabella C, - qualora si rendano disponibili nuove risorse oppure economie derivanti da risparmi sulla realizzazione degli interventi di PARTE 2 - Tabella A e PARTE 2 - Tabella B;
2. Regione esercita tutte le attività necessarie per:
 - a) verificare l'avanzamento degli interventi in conformità alla programmazione, in tutte le fasi di attuazione: progettazione di fattibilità tecnico-economica, progettazione definitiva, progettazione esecutiva, appalto, realizzazione e collaudo;
 - b) monitorare le fasi di approvazione, acquisizione delle autorizzazioni, acquisizione delle aree, gestione delle interferenze;
 - c) monitorare le fasi di realizzazione delle opere, anche con sopralluoghi sulla rete e nei cantieri;

- d) validare i progetti in linea funzionale in seguito a valutazione dell'efficacia degli interventi rispetto agli obiettivi programmati, nonché i costi delle opere;
3. Regione inoltre:
- a) ove siano disponibili più proposte realizzative alternative, valuta tali proposte d'intesa con FERROVIENORD, individuando la migliore alternativa e formalizzandone la scelta eventualmente aggiornando il Documento di indirizzo per la progettazione;
 - b) approva i progetti, ivi inclusi i quadri economici predisposti e sviluppati da FERROVIENORD;
 - c) dichiara la pubblica utilità, urgenza e indifferibilità per la realizzazione delle opere ogniqualvolta si renda necessario, delegando al concessionario i relativi poteri espropriativi e la competenza all'adozione degli atti conseguenti;
 - d) valuta la rispondenza del progetto esecutivo rispetto al progetto definitivo, con riferimento alla sua funzionalità per il servizio ferroviario e alla fruizione da parte dei viaggiatori, avvalendosi di una apposita relazione, redatta da FERROVIENORD, ed approva il quadro economico del progetto esecutivo;
 - e) eroga le risorse finanziarie sulla base della verifica dei certificati di pagamento e dei titoli di spesa presentati da FERROVIENORD;
 - f) acquisisce al patrimonio indisponibile regionale o demaniale i beni funzionali all'esercizio ferroviario derivanti dalla realizzazione degli interventi;
 - g) autorizza, su richiesta di FERROVIENORD, la dismissione dei beni non più utilizzati o utilizzabili per l'esercizio ferroviario;
 - h) sviluppa e mette a disposizione del Concessionario un database corredato di applicativo software per il monitoraggio degli interventi denominato Ferronet;
 - i) si riserva la facoltà di partecipare alle verifiche e alle prove funzionali sulla rete e sui relativi interventi;
 - j) formula istanza al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il rilascio dei nulla osta ai fini della sicurezza e ne prende atto;
 - k) si riserva la facoltà di effettuare indagini o visite ispettive nei casi in cui si verificano situazioni critiche o inconvenienti d'esercizio.
4. A seguito dell'espletamento delle procedure di aggiudicazione dell'appalto e della comunicazione del ribasso d'asta da parte di FERROVIENORD, Regione approva il Quadro Economico conseguente.
5. Fermo restando l'obbligo di FERROVIENORD, in quanto stazione appaltante, di gestire le variazioni in corso d'opera nei casi e nei limiti previsti dal Codice dei Contratti, Regione, con provvedimento dirigenziale, esprime parere vincolante ai fini del finanziamento sulle varianti e/o opere aggiuntive che non siano parte del progetto approvato, nell'ambito di interventi infrastrutturali già appaltati e in corso di realizzazione, che comportino

- variazioni sulla funzionalità delle opere ovvero che determinino un maggiore costo rispetto alla voce imprevisti del quadro economico approvato.
6. Fermo restando l'obbligo di FERROVIENORD di gestire le riserve degli appaltatori nei casi e nei limiti previsti dal Codice dei contratti, Regione, con provvedimento dirigenziale, esprime parere vincolante ai fini del finanziamento sulle proposte di definizione delle relative controversie, qualora comportino un maggiore costo rispetto alla specifica voce del quadro economico approvato di cui al comma 4.
 7. Le attività di Regione riguardo la validazione e l'approvazione dei progetti sono normate dal Regolamento regionale n. 11 del 26 novembre 2002. Qualora dovessero occorrere modifiche e/o integrazioni al suddetto Regolamento, le stesse si intendono recepite senza soluzione di continuità all'atto della loro approvazione.

Articolo 10 Compiti e impegni del Concessionario

1. FERROVIENORD, in qualità di Concessionario della rete ferroviaria regionale, ha il compito di svolgere le attività di progettazione, stazione appaltante, autorità espropriante, direzione lavori, collaudo e messa in esercizio degli interventi infrastrutturali da realizzarsi sulla rete ferroviaria regionale, inseriti nel Contratto di Programma.
2. FERROVIENORD esercita attività di alta sorveglianza laddove vengano realizzati interventi interferenti con la rete ferroviaria regionale da soggetti terzi e ha la facoltà di svolgere, tutte o in parte, le medesime attività del comma precedente per interventi finanziati da soggetti terzi, purché approvati da Regione.
3. FERROVIENORD è tenuta in particolare a:
 - a) attenersi alle priorità e precedenze di attuazione indicate da Regione nella redazione dei progetti e nella realizzazione delle opere;
 - b) dare avvio alle attività di progettazione degli interventi a seguito del Documento di indirizzo per la progettazione, trasmettendo a Regione il cronoprogramma delle prestazioni di dette attività fino all'espletamento di tutte le procedure di affidamento dei lavori;
 - c) uniformare i progetti alle prescrizioni contenute nei provvedimenti approvativi emanati da Regione;
 - d) adottare le misure più appropriate per conseguire la maggiore riduzione dei tempi e dei costi nell'esecuzione delle proprie attività volte all'adempimento degli impegni assunti con il presente Contratto e garantire la piena efficacia ed utilizzabilità delle opere infrastrutturali oggetto di investimento;
 - e) utilizzare e aggiornare il database attraverso l'applicativo Ferronet messo a disposizione da Regione per lo svolgimento delle attività tecnico-amministrative relative all'approvazione e realizzazione degli interventi previsti nel Contratto di Programma;

- f) sottoporre a Regione per l'approvazione il quadro economico conseguente agli esiti degli affidamenti effettuati con indicazione dei relativi ribassi d'asta conseguiti;
 - g) comunicare a Regione le varianti e/o opere aggiuntive nell'ambito di interventi infrastrutturali già appaltati e in corso di realizzazione, che comportino variazioni sulla funzionalità delle opere ovvero che determinino un maggiore costo rispetto al quadro economico approvato;
 - h) informare Regione dell'insorgere di eventuali contenziosi e comunicare gli atti adottati per la relativa risoluzione.
4. FERROVIENORD, nella redazione dei progetti, è tenuta ad effettuare le seguenti valutazioni/verifiche riguardo:
- a) le ricadute sulla funzionalità del servizio ferroviario derivanti dalla realizzazione degli interventi e i miglioramenti e/o le innovazioni sul modello di esercizio rese possibili dagli interventi, predisponendo qualora necessario, gli schemi di capacità resa disponibile dai nuovi interventi;
 - b) la quantificazione dei costi e/o dei risparmi in spesa corrente, indotti dalla realizzazione dei nuovi interventi e la loro incidenza sui costi di gestione dell'infrastruttura, coerentemente con quanto previsto dal Contratto di Servizio all'art. 9 comma 12;
5. Tali verifiche dovranno essere illustrate in apposite relazioni, fornite a Regione per ogni singolo intervento a corredo della documentazione prevista dalla normativa tecnica.
6. FERROVIENORD ha facoltà di proporre a Regione interventi di sviluppo e valorizzazione della rete ferroviaria regionale coerenti con gli obiettivi indicati nella programmazione regionale e nella pianificazione di settore, che possano essere valutati in occasione degli aggiornamenti di cui all'art. 7 del presente Contratto.
7. Gli interventi che comportano modifiche all'assetto infrastrutturale preesistente e/o modifiche di funzionalità agli impianti in relazione all'esercizio ferroviario sono soggetti ad approvazione regionale in linea funzionale anche se gestiti da FERROVIENORD con risorse del Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. (DGR n. 4824 del 15 febbraio 2016). In tali casi FERROVIENORD dovrà predisporre una relazione che specifichi i seguenti ambiti per ogni progetto predisposto: obiettivi attesi dall'intervento, azioni proposte, eventuali controindicazioni o soggezioni indotte all'esercizio conseguenti, costi di realizzazione, eventuali risparmi attesi sull'esercizio e manutenzione.

Articolo 11 Finanziamenti e modalità di erogazione

1. In relazione all'oggetto del Contratto di Programma, in particolare riguardo gli interventi infrastrutturali trattati nella presente parte seconda, ed agli impegni assunti dal Concessionario, Regione eroga le risorse coerentemente con l'avanzamento delle attività e secondo le modalità stabilite dal vigente

- Regolamento regionale e nello specifico alla presentazione degli Stati di Avanzamento Lavori degli interventi.
2. Le Parti danno atto che, al momento della sottoscrizione del Contratto, le risorse per il finanziamento delle opere infrastrutturali del Programma degli interventi appartengono alle seguenti fonti:
 - a) Comunitaria: nell'ambito del Programma Operativo Regionale (POR) Competitività 2007 - 2013 - Asse III "Mobilità Sostenibile", sono state co-finanziate alcune opere, previste nel Programma di Interventi, a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR);
 - b) Statale: con riferimento agli Accordi Finanziari siglati con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nello specifico, l'Accordo di Programma del 12 novembre 2002 e successivo Accordo integrativo del 14 marzo 2011, nonché l'Accordo di Programma del 9 marzo 2011 ex Legge 910/86;
 - c) Regionale: con risorse autonome disponibili sul bilancio regionale e quelle assegnate dal Programma Attuativo Regionale del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007/2013 (PAR FSC, già PAR FAS);
 - d) Altri finanziamenti: con riferimento a contributi provenienti da Amministrazioni pubbliche ovvero da soggetti privati.
 3. L'approvazione in linea economica dei progetti definitivi da parte di Regione, di cui al precedente articolo 9, avviene quando il Quadro Economico dell'opera trova completa copertura finanziaria.
 4. L'approvazione di interventi che, a seguito di adeguamenti progettuali, comportano variazioni dei quadri economici fino ad un massimo del 10% rispetto a quanto previsto nel Programma stesso, può avvenire mediante atti dirigenziali, subordinatamente alla verifica della completa copertura finanziaria.
 5. Regione si impegna, in sede di approvazione dei progetti presentati da FERROVIENORD, a riconoscere nei relativi quadri economici a titolo di rimborso spese, di cui FERROVIENORD dovrà tenere agli atti adeguata documentazione di rendicontazione:
 - a) le **spese tecniche** per le indagini, gli studi, la progettazione, la direzione lavori e gli adempimenti relativi agli espropri.

Tali spese sono riconosciute nella misura del 10% del valore delle opere.

Per motivate circostanze, adeguatamente documentate da FERROVIENORD, quali varianti in corso d'opera per motivi indipendenti da FERROVIENORD, tale percentuale potrà essere aumentata di un ulteriore 3%.

Le spese per gli adempimenti di cui al D.Lgs. n. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni, sono riconosciute nella misura dell'1%.

Le spese tecniche relative alle progettazioni potranno essere liquidate a fronte dell'approvazione del progetto da parte di Regione; quelle intervenute nella fase di realizzazione verranno riconosciute alla presentazione degli Stati di Avanzamento Lavori degli interventi.

- b) le **spese generali** connesse alla gestione degli interventi, in via esemplificativa e non esaustiva: attività di consulenza, spese per le procedure di gara, spese legali, collaudi e assistenza ai collaudi nella misura forfettaria dell'2% dell'importo dei lavori a base d'asta.
6. A seguito dell'espletamento delle procedure di aggiudicazione dei lavori, gli eventuali ribassi d'asta non costituiscono spese ammissibili e pertanto non possono essere utilizzati da FERROVIENORD per spese aggiuntive, salvo che Regione ne autorizzi l'eventuale utilizzo.
7. Regione conferma il Fondo di rotazione già costituito da FERROVIENORD dietro autorizzazione di Regione, come stabilito dall'art. 9 del Contratto di Programma sottoscritto il 17 febbraio 2003.
- Tale fondo alimentato con le risorse finanziarie recuperate e iscritte in bilancio per effetto dell'applicazione della normativa in materia di IVA alle commesse di investimento, potrà essere destinato al finanziamento degli interventi previsti nel programma ovvero al fine di anticipare le risorse necessarie alle indagini, alle valutazioni di fattibilità ed alle progettazioni relative all'attuazione del programma di investimenti.
- Per queste utilizzazioni dovrà essere richiesta la preventiva autorizzazione regionale, a seguito dei risultati del bilancio annuale di esercizio.
- Entro il giugno di ciascun anno, FERROVIENORD si impegna a comunicare a Regione l'entità delle risorse di cui al precedente comma e la relativa proposta di utilizzo.

Articolo 12 Monitoraggio performance e penalità

1. FERROVIENORD è tenuta a dare avvio alla progettazione degli interventi contenuti nei Documenti preliminari di progettazione, nel rispetto delle clausole contrattuali. Il mancato avvio può comportare - previa formale diffida a procedere da parte di Regione - l'applicazione di una penale, da parte di Regione, nella misura massima del:
- a) 1,0% del valore dell'investimento indicato in PARTE 2 - Tabella B per importi inferiori a 5 milioni di Euro;
 - b) 0,5% del valore dell'investimento indicato in PARTE 2 - Tabella B per importi superiori a 5 milioni di Euro;
- da applicarsi in detrazione sui pagamenti relativi ad altri progetti in corso.
2. Per tutte le prestazioni di progettazione, ove per ragioni ad essa imputabili, FERROVIENORD dovesse eseguire dette prestazioni in tempi maggiori rispetto a quelli indicati nei cronoprogrammi di cui al precedente articolo 10 comma 3 lettera b), Regione applicherà - previa formale diffida ad adempiere da parte di Regione - una penale pari allo 0,5% del valore della progettazione, individuato nel quadro economico di riferimento, per ogni 15 giorni di ritardo rispetto al tempo concordato (arrotondati per difetto), con il limite massimo del 10%.
3. Si riconosce a FERROVIENORD la possibilità di replicare alla diffida, di cui ai precedenti commi 1 e 2 del presente articolo, per iscritto entro 15 giorni

dal ricevimento della stessa. In assenza di tale replica da parte di FERROVIENORD nei tempi stabiliti ovvero constatati fatti e comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, Regione applicherà le penali di cui ai precedenti commi 1 e 2 del presente articolo.

4. L'eventuale applicazione agli appaltatori di penali nei casi previsti dagli specifici contratti di appalto dovranno essere comunicate da FERROVIENORD a Regione.
5. Le risorse derivanti dall'eventuale applicazione delle penali dei tre commi precedenti potranno essere destinate al finanziamento degli interventi previsti nel programma degli investimenti di cui all'art. 8 ovvero nel programma delle manutenzioni straordinarie di cui all'art. 14.

PARTE TERZA: PROGRAMMA MANUTENZIONI STRAORDINARIE

Articolo 13 Programma di Manutenzioni Straordinarie

1. Le attività di Manutenzione Straordinaria, necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza e affidabilità della Rete e finanziate dalla Regione secondo il piano di PARTE 3 - Tabella A e dettagliate nel programma triennale di PARTE 3 - Tabella B, formano parte integrante e sostanziale del presente atto.
2. Gli interventi vengono ricondotti – in coerenza con l'allegato 7 del Contratto di Servizio - alle seguenti categorie:
 - a) **Armamento**: interventi di sostituzione e rinnovo linee, sostituzione di manufatti ferroviari quali deviatori, scambi, giunti alla fine della vita utile;
 - b) **Sottostazioni elettriche di conversione**: interventi di rinnovo delle apparecchiature;
 - c) **Apparati di segnalamento**: sostituzione apparati di segnalamento;
 - d) **Sede e manufatti di linea**: interventi su ponti e gallerie, opere di protezione e stabilizzazione dei versanti;
 - e) **Fabbricati**: interventi sui fabbricati per le coperture e le facciate di stazione;
 - f) **Scale mobili e ascensori**: sostituzione elementi e revisioni tecniche;
 - g) **Tecnologie**: sistemi di informazione al pubblico e supervisione traffico e stazioni.
 - h) **Linee aeree e di contatto**: interventi di rinnovo delle apparecchiature.

Articolo 14 Poteri e compiti della Regione

1. Regione, in qualità di soggetto concedente della rete ferroviaria regionale, svolge le funzioni previste dalla normativa vigente.
In particolare, Regione:
 - a) recepisce e valida ed eventualmente integra il programma degli interventi di Manutenzione Straordinaria indicati nella PARTE 3 - Tabella A e PARTE 3 - Tabella B necessari al mantenimento in esercizio in

- condizioni di sicurezza e affidabilità della Rete, all'interno delle voci specificate nell'art. 13;
- b) verifica la disponibilità di risorse finanziarie necessarie per tali interventi e definisce le modalità di erogazione;
 - c) rimodula i finanziamenti degli interventi, qualora si rendano disponibili nuove risorse, derivanti dall'efficientamento del Contratto di Servizio oppure da risparmi sulla realizzazione degli interventi sulla base delle proprie priorità;
 - d) valuta la conformità alla programmazione degli interventi che vengono via via attuati;
 - e) analizza e valuta i costi degli interventi, nonché l'efficacia degli stessi rispetto agli obiettivi programmati;
 - f) monitora le fasi di realizzazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con eventuali verifiche di cantiere.
2. Regione inoltre:
- a) acquisisce agli atti la documentazione attinente i progetti esecutivi (relazione tecnica, tavole illustrative, capitolato e computo e quadro economico) , predisposta e sviluppata da FERROVIENORD per gli interventi di Manutenzione Straordinaria nell'ambito della programmazione triennale di cui alla PARTE 3 - Tabella B;
 - b) acquisisce agli atti i Quadri Economici derivanti dell'espletamento delle procedure di aggiudicazione dell'appalto recanti l'indicazione degli eventuali ribassi d'asta conseguiti;
 - c) formula istanza al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il rilascio dei nulla osta ai fini della sicurezza e ne prende atto;
 - d) eroga le risorse finanziarie sulla base della verifica di rispondenza dei lavori realizzati con il progetto acquisito agli atti, dei certificati di pagamento e dei titoli di spesa presentati da FERROVIENORD;
 - e) sviluppa e mette a disposizione del Concessionario un database corredato di applicativo software per il monitoraggio degli interventi denominato Ferronet;
 - f) si riserva la facoltà di partecipare alle verifiche e alle prove funzionali nonché ad effettuare verifiche sulla rete e sui relativi interventi.

Articolo 15 Compiti e impegni del Concessionario

1. FERROVIENORD, in qualità di Concessionario della rete ferroviaria regionale, ha il compito di attuare gli interventi di Manutenzione Straordinaria all'interno degli interventi di Manutenzione Straordinaria, elencati secondo il piano di PARTE 3 - Tabella A allegata e dettagliati nel programma triennale contenuto nella PARTE 3 - Tabella B di cui all'art. 3.
2. FERROVIENORD svolge le attività di progettazione, stazione appaltante, direzione lavori ovvero esecuzione contratto, adempimenti in materia di sicurezza cantieri, collaudo e messa in esercizio degli interventi di Manutenzione Straordinaria contenuti nel programma triennale.

3. FERROVIENORD trasmette a Regione i progetti esecutivi degli interventi di cui ai punti precedenti (relazione tecnica, tavole illustrative, capitolato, computo e quadro economico);
4. FERROVIENORD è tenuta a:
 - a) attenersi al programma previsto nella PARTE 3 - Tabella B nella redazione della documentazione tecnica e nella realizzazione degli interventi;
 - b) adottare le misure più appropriate per conseguire la maggiore riduzione dei tempi e dei costi nell'esecuzione delle attività volte all'adempimento degli impegni assunti con il presente Contratto e garantire la piena efficacia ed utilizzabilità delle opere infrastrutturali oggetto di manutenzione straordinaria e minimizzare le interferenze con l'esercizio;
 - c) utilizzare e aggiornare il database attraverso l'applicativo Ferronet messo a disposizione da Regione per lo svolgimento delle attività tecnico-amministrative relative all'approvazione e realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria;
 - d) comunicare a Regione gli esiti delle procedure di affidamento con indicazione dei relativi ribassi d'asta conseguiti;
 - e) comunicare ed ottenere la validazione da Regione delle variazioni nell'ambito di interventi di Manutenzione Straordinaria già appaltati e in corso di realizzazione, che comportino modifiche sulla funzionalità delle infrastrutture o degli impianti ovvero che determinino un maggiore costo rispetto al Quadro Economico approvato;
 - f) informare Regione dell'insorgere di eventuali contenziosi e comunicare gli atti adottati per la relativa risoluzione;
 - g) minimizzare gli impatti dei lavori sull'esercizio ferroviario appaltando di norma le lavorazioni nelle fasce di normale chiusura del servizio pubblico.
5. FERROVIENORD, nella redazione della documentazione tecnica, è tenuta ad effettuare le seguenti valutazioni/verifiche riguardo:
 - a) le ricadute derivanti dalla realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria sulla funzionalità del servizio ferroviario nonché eventuali miglioramenti e/o innovazioni sul modello di esercizio rese possibili dall'intervento;
 - b) la quantificazione dei costi e/o dei risparmi in spesa corrente, indotti dalla realizzazione della manutenzione straordinaria e la loro incidenza sui costi di gestione dell'infrastruttura, coerentemente con quanto previsto dal Contratto di Servizio all'art. 9 comma 12;
6. Tali verifiche dovranno essere illustrate in apposite relazioni, fornite a Regione per ogni singolo intervento a corredo della documentazione prevista dalla normativa tecnica.

Articolo 16 Finanziamenti e modalità di erogazione

1. In relazione all'oggetto del Contratto di Programma, in particolare riguardo gli interventi di Manutenzione Straordinaria trattati nella presente parte terza, ed agli impegni assunti dal Concessionario, Regione si impegna ad erogare le risorse coerentemente con l'avanzamento delle attività e alla presentazione degli Stati di Avanzamento Lavori, in analogia a quanto avviene per gli appalti di opere infrastrutturali.
2. Le risorse derivanti dall'efficientamento dei costi di manutenzione di cui all'allegato 7 del Contratto di Servizio sono computate in sede di chiusura di ciascun anno di vigenza di tale contratto, a partire dal 2017, e successivamente destinate alla Manutenzione Straordinaria per l'anno seguente.
3. Regione si impegna, in sede di approvazione dei progetti presentati da FERROVIENORD, a riconoscere nei relativi quadri economici a titolo di rimborso spese, di cui FERROVIENORD dovrà tenere agli atti adeguata documentazione di rendicontazione, economici le **spese tecniche** per le indagini, gli studi, la progettazione, gli adempimenti di cui al D.Lgs. n. 81/2008 e successive modifiche e integrazioni, la direzione lavori e ogni altra spesa generale, nella misura forfettaria omnicomprensiva pari al 6% dell'importo dei lavori.
4. Le spese tecniche verranno liquidate in tale percentuale contestualmente al pagamento degli Stati di Avanzamento Lavori degli interventi.
5. A seguito dell'espletamento delle procedure di aggiudicazione dei lavori, gli eventuali ribassi d'asta non costituiscono spese ammissibili e pertanto non possono essere utilizzati da FERROVIENORD per spese aggiuntive, salvo che Regione ne autorizzi l'eventuale utilizzo.

PARTE QUARTA: DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 17 Vigilanza e controllo

1. Regione ha facoltà di effettuare - mediante verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, studi e indagini - la vigilanza sulle attività, opere e lavori eseguiti da FERROVIENORD in esecuzione degli obblighi concessori e contrattuali, nonché di quelli previsti da norme di legge e regolamenti vigenti.

Articolo 18 Controversie

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le parti.
2. La parte interessata a far valere una determinata interpretazione o applicazione del Contratto chiede alla controparte di svolgere il tentativo di conciliazione.

3. Entro 15 giorni dalla richiesta la Regione provvede a nominare una commissione paritetica di conciliazione che si pronuncia entro 30 giorni dalla sua costituzione. L'intesa, se raggiunta, assumerà la forma di accordo contrattuale.
4. Non è ammesso il ricorso all'arbitrato. Pertanto, qualora a seguito del predetto tentativo di conciliazione non venga raggiunto un accordo in merito alla controversia entro e non oltre trenta giorni dall'attivazione della commissione paritetica, essa sarà deferita, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Milano. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.
5. Il Contratto dovrà continuare ad avere esecuzione in pendenza del procedimento legale. Nessuna prestazione dell'una all'altra parte dovrà essere sospesa in pendenza del procedimento.

ELENCO DEGLI ALLEGATI

- **Parte 2 - Relazione programma investimenti**
 - **Parte 2 - Tabelle A, B, C**
 - **Parte 3 - Relazione manutenzioni straordinarie**
 - **Parte 3 - Tabelle A, B**
-

Letto, confermato e sottoscritto.

Milano lì, _____

Per la Regione Lombardia _____

Per FERROVIENORD S.p.A. _____

ALLEGATO 1 – PARTE 2 Cdp INVESTIMENTI

CONTRATTO DI PROGRAMMA PER GLI INVESTIMENTI E LE MANUTENZIONI STRAORDINARIE SULLA RETE FERROVIARIA REGIONALE IN CONCESSIONE A FERROVIENORD S.P.A.

RELAZIONE: PARTE 2 Cdp INVESTIMENTI

1. PREMESSA

Il precedente Contratto di Programma è stato approvato con Delibera del 25 novembre 2009 e sottoscritto in data 3 dicembre 2009, ha visto due aggiornamenti:

- **2011** il primo aggiornamento, approvato con la DGR n. IX/2675 del 14 dicembre 2011.
- **2015** il secondo aggiornamento, approvato con la DGR n. X/4423 del 30 novembre 2015.

La validità del suddetto Contratto era coerente con la precedente Concessione, con termine stabilito al 17 marzo 2016.

E' pertanto necessario definire un quadro programmatico che consenta di correlare i potenziamenti infrastrutturali con le previsioni di sviluppo del servizio ferroviario regionale, anche in coerenza con quanto stabilito dal *Programma Regionale Mobilità e Trasporti* (PRMT), attraverso la stipula di un nuovo Contratto di Programma ai sensi della Concessione affidata il 18 marzo 2016.

2. REALIZZAZIONI INTERVENUTE DALLA STIPULA DEL CONTRATTO AD OGGI

Nel periodo intercorrente tra il Contratto del 2009 e il suo primo aggiornamento del dicembre 2011, si sono ottenuti importanti risultati, quali:

- attivazioni di nuovi servizi:
 - incremento e diversificazione dei servizi per l'Aeroporto di Malpensa, resi possibili dal completamento del raddoppio della linea, con l'attivazione del tunnel di Castellanza e del raccordo X di Busto Arsizio, oltre che dal completamento del "Passantino" RFI tra Milano Centrale e Bovisa;
 - estensioni degli orari di servizio alle fasce serali e mattutine;
 - adozione generalizzata dell'orario cadenzato simmetrico e progressivo incremento della frequenza, in particolare sulle linee suburbane, adottando la frequenza "standard" di 30 minuti per ogni relazione servita;
 - realizzazione di un orario cadenzato completamente nuovo sulla linea Brescia – Edolo e riattivazione del servizio viaggiatori sulla diramazione Iseo - Rovato via Bornato;
 - velocizzazione di alcuni minuti delle relazioni regionali grazie agli investimenti di rinnovo di armamento e impianti su molte tratte ferroviarie
- attivazioni di nuovi impianti e stazioni:
 - nuova stazione di Castellanza - Busto;
 - riqualificazione della stazione di Mariano Comense;
 - nuova stazione di Affori, di interscambio con la linea Metropolitana 3;
 - nuova stazione di Cesano Maderno comprensiva dell'interscambio con la linea Saronno – Seregno (linea S9).

Gli interventi avviati nell'ambito del Contratto 2009 e pressoché completati grazie al suo aggiornamento 2011, riguardano tra l'altro:

- la riqualificazione e il raddoppio parziale della linea Saronno - Seregno;
- la riqualificazione e il raddoppio della tratta Castano – Turbigo;
- la realizzazione del nuovo deposito officina di Camnago Lentate;
- il sottopassaggio di Como Camerlata.
- il rinnovo dell'armamento della tratta Bovisa – Saronno, della radice di Milano Cadorna e dell'impianto di Novate;
- il rinnovo degli impianti di trazione elettrica della tratta Saronno - Como;
- la nuova stazione di Milano Bruzzano;
- i sottopassaggi pedonali di stazione di Rovello Porro e Gerenzano.

Gli interventi realizzati ex novo grazie ai fondi resisi disponibili con il citato aggiornamento 2011 del Contratto hanno consentito di ottenere l'incremento dell'accessibilità degli impianti ferroviari da parte dell'utenza grazie al prolungamento e all'innalzamento delle banchine esistenti, la realizzazione di pensiline complete di sistema di illuminazione, di cartelli teleindicatori e di impianti di diffusione sonora per informazioni al pubblico, nonché l'installazione di ascensori e la realizzazione di sottopassi pedonali di stazione. Gli impianti ferroviari su cui si è intervenuti sono i seguenti:

- Varedo;
- Bovisio Masciago;
- Seveso;
- Meda;
- Camnago con la realizzazione anche di un parcheggio di interscambio;
- Cabiato, Carugo e Arosio;
- Merone;
- Tradate - Abbiate Guazzone;
- Venegono Inferiore;
- Gerenzano-Turate;
- Rovello Porro;
- Como Borghi e Camerlata;
- Erba
- Cesano Maderno
- Stazione unificata di Cormano - Cusano
- Lomazzo;
- Varese e Varese-Casbeno;
- Malnate;
- Vedano Olona;
- Locate Varesino;
- Mozzate;
- Cislago;
- Saronno Sud;
- Caronno Pertusella;
- Cesate;
- Garbagnate Milanese e Parco Groane;
- Bollate Nord.

L'aggiornamento del 30 novembre 2015, pur considerando il breve periodo di validità in vista della scadenza del l'allora vigente Contratto, si è reso necessario per formalizzare la rimodulazione del

programma di interventi. Tale aggiornamento ha gettato le basi per intervenire sulla rete ferroviaria regionale, con particolare riguardo all'area del Nodo di Seveso, per l'attuazione del servizio regionale programmato viste le importanti criticità emerse nella primavera del 2015.

3. CONTESTO DI SVILUPPO DEL SERVIZIO FERROVIARIO

I principali elementi di sviluppo del modello di esercizio ferroviario previsto da Regione Lombardia sulla rete in concessione a Ferrovienord sono riassumibili come segue:

- linea suburbana S2: configurazione definitiva del capolinea nord a Meda (anziché a Seveso come oggi) con frequenza di 30 minuti, e prolungamento a Mariano C. ogni 60 minuti;
- linea suburbana S4 Milano Cadorna – Camnago: conferma del servizio giornaliero con frequenza 30 minuti;
- linea suburbana S12: linea di nuova istituzione, nella fase iniziale in funzione nelle sole ore di punta, sul percorso Melegnano – Milano Passante – Cormano, con ipotesi di sviluppo futuro fino a Varedo legata ai successivi interventi infrastrutturali;
- linea regionale Milano Cadorna – Erba – Asso: raggiungimento della configurazione finale con frequenza di 30 minuti per tutto il giorno e possibilità di attestamenti alternati a Erba/Asso;
- linea suburbana S9 Albairate - Saronno: conferma del servizio giornaliero con frequenza 30 minuti e possibilità di introdurre sulla tratta Seregno – Saronno, nello scenario di medio termine, una relazione di tipo RE (servizio veloce) Brescia/Orio al Serio – Bergamo – Seregno – Saronno – Malpensa;
- linea suburbana S13 Milano-Pavia: spostamento dell'attestamento da Milano Bovisa a Garbagnate legato al contestuale riassetto dei servizi in Brianza;

Si confermano inoltre i servizi in essere secondo il modello di esercizio cadenzato già implementato, per le restanti linee della rete (Novara/Malpensa, Laveno, Como e ramo Brescia).

4. NUOVI POTENZIAMENTI INFRASTRUTTURALI

In piena continuità con la pianificazione dello scorso novembre 2016, si conferma la programmazione dei nuovi potenziamenti infrastrutturali, necessari per garantire lo sviluppo del servizio sopra delineato, riguardano:

- il potenziamento della linea in uscita da Bovisa in direzione Seveso con la realizzazione del **terzo binario** volto alla stabilizzazione di tutti i servizi linea Brianza in uscita da Milano, comprensivo della nuova linea S12;
- il **potenziamento infrastrutturale** delle tratte ferroviarie che si diramano da Seveso verso Camnago e Meda, nonché l'ammodernamento tecnologico del **nodo di Seveso**, necessario alla messa a regime del modello di servizio delle linee S2 ed S4, comprensivo di interventi al piano binari e della **risoluzione delle interferenze** problematiche con la **viabilità locale**;
- il potenziamento della tratta a semplice binario della linea **Saronno – Seregno**, comprensivo della realizzazione di un nuovo **punto di incrocio**, necessario per la stabilizzazione dell'orario, coerentemente con il modello di servizio previsto per la linea S9 il rinnovo degli impianti ferroviari (in particolare dell'armamento e del segnalamento) per garantire la piena efficienza della rete;
- la prosecuzione del piano di realizzazione di opere sostitutive, per consentire l'**eliminazione dei passaggi a livello** che costituiscono punti di criticità per la rete ferroviaria regionale per la regolarità e la velocità del servizio;
- il lancio di un progetto di miglioramento degli ambiti di accesso alle stazioni ferroviarie (sale di attesa, locali per i viaggiatori) e il potenziamento delle aree per l'interscambio dell'utenza (parcheggi connessi al servizio ferroviario).

5. LE RISORSE FINANZIARIE

Complessivamente si confermano le risorse finanziarie rese disponibili nell'aggiornamento del CdP del 2015 e pari a € 133.808.564,32, di cui:

- € 57.732.014,29 derivanti dal Ministero, di cui € 27.858.918,09 già disponibili e € 29.873.096,00 da incassare nell'anno 2016 come ultima tranche di versamento delle quote finali degli accordi;
- € 59.871.296,87 di risorse regionali.

In relazione alle opere già realizzate rispetto a quelle programmate, alle motivazioni di carattere tecnico e programmatico esposte nel successivo capitolo 4 ed alla disponibilità delle risorse è stato predisposto l'allegato documento "Rimodulazione della programmazione degli interventi per gli investimenti sulla rete in concessione".

6. LA NUOVA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Gli interventi previsti nel nuovo programma sono finalizzati a consentire l'attuazione del servizio regionale programmato con particolare riguardo all'area del Nodo di Seveso, che ha sofferto di importanti criticità emerse nella primavera del 2015, nonché l'incremento della sua attrattività per acquisire nuova utenza.

In particolare ci si è orientati a risolvere, in primo luogo, il problema delle interferenze tra i vari servizi nella stazione di Seveso, mediante la realizzazione di un piano binari più razionale, con migliore separazione dei flussi tra le varie relazioni (S2, S4, R16). In secondo luogo si conta di incrementare la capacità a disposizione, mediante il raddoppio dei binari verso Camnago e Meda, in modo da rendere possibile la coesistenza dei servizi S2 ed R16 fino a Meda, valorizzando gli interventi già compiuti in tale stazione. Questi interventi, insieme a un segnalamento più moderno ed efficace e alla realizzazione di sottopassi adeguati, permetterà infine di ridurre significativamente l'impatto del servizio ferroviario sulla circolazione automobilistica, sia mediante la realizzazione di percorsi alternativi, sia riducendo i tempi di chiusura dei passaggi a livello residui.

Rispetto alle ricadute sul servizio gli interventi, così come riportati nell'allegata Tabella "PARTE 2 - TABELLA B: INTERVENTI PRIORITARI E URGENTI", vengono ricondotti alle seguenti categorie:

- a) **AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE:** trattasi di interventi di potenziamento consistenti nella **realizzazione di nuovi tratti di binari** (di linea o di stazione) e il conseguente adeguamento tecnologico degli impianti di segnalamento e instradamento e riguardano per la maggior parte il nodo di Seveso (ed i comuni di Cesano Maderno, Camnago, Meda e la frazione Baruccana).
- b) **AMMODERNAMENTO E ACCESSIBILITA' STAZIONI:** trattasi di interventi di **riqualificazione delle stazioni esistenti** (specialmente negli ambiti di fruizione diretta dei viaggiatori – sale di attesa, locali per viaggiatori) e loro pertinenze comprendenti anche opere che ne favoriscano l'accessibilità, nonché di nuovi parcheggi di interscambio interconnessi alle stazioni con una politica di utilizzo legata specificamente al servizio ferroviario.
- c) **ELIMINAZIONE PASSAGGI A LIVELLO:** trattasi di opere che consentono l'**eliminazione** dei **passaggi a livello** più critici ancora esistenti sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla **regolarità e sicurezza** nonché alla **velocizzazione del servizio**.
- d) **INTERVENTI VARI:** trattasi di interventi non ricadenti nelle precedenti tipologie per la risoluzione di problematiche puntuali.

Per quanto riguarda il punto b) "Ammodernamento e Accessibilità alla stazioni" si intende dare avvio ad un progetto organico che permetta di allocare risorse in quell'ambito degli impianti che stanno tra la parte ferroviaria vera e propria (binari, segnalamento, sottostazioni, depositi) e gli ambiti esterni in cui si colloca la ferrovia. Questi ambiti sono stati individuati sostanzialmente in tutti quegli spazi o percorsi fruiti dal viaggiatore in attesa dei servizi (sale di attesa, biglietterie, punti informazione ...) o di accessibilità agli stessi (soprattutto parcheggi di interscambio finalizzati unicamente alla fruizione del servizio ferroviario).

Gli ambiti specifici di intervento su cui si andrà ad operare saranno individuati attraverso uno specifico studio ricognitivo dello stato attuale di tali spazi e delle necessità di spazi di parcheggio e di accessibilità agli impianti delle linee FN.

Tutte le opere elencate in PARTE 2 - TABELLA B (e la voce "Bigliettazione magnetico elettronica" di PARTE 2 - TABELLA A) sono precedute dai numeri 1, 2 e 3 che rappresentano l'ordine di priorità in relazione alla loro rilevanza per risolvere le problematiche emerse, al livello di maturazione e di condivisione con gli Enti locali interessati, alla dimensione del bacino di utenza in termini di efficacia dell'offerta ed alla loro realizzabilità in relazione alle risorse disponibili.

PARTE 2 - TABELLA A									
INTERVENTI CON PROCEDURE GARA D'APPALTO IN CORSO, IN CORSO DI REALIZZAZIONE, IN FASE DI COLLAUDO.									
CATEGORIA INTERVENTI	INTERVENTO	INVESTIMENTO	CAPITOLO DI BILANCIO	FINANZIAMENTO DISPONIBILE				STATO RISPETTO A GDP aggiornamenti 2011 e 2015	NOTE
				STATO	RISORSE FSC	ALTRI (compreso FESR)	REGIONE		
AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE	Nuova Stazione Unificata Cormanò - Cusano	34.747.801,15	6279 10999	15.500.870,48	19.246.930,67	-	-	APPALTO IN CORSO	
	Adeguamento stazione di Paderna D.no	6.872.185,23	6279 10999	3.696.733,98	3.175.451,25	-	-	APPALTO IN CORSO	
	Novate: potenziamento area di manutenzione treni e nuova ACEI	2.894.663,50	6279	2.894.663,50	-	-	-	APPALTO IN CORSO	
	NOVATE: potenziamento impianto per manutenzione treni - rinnovo armamento e TE	9.492.699,77	6279	9.492.699,77	-	-	-	APPALTO IN CORSO	
	Rinnovo armamento linea veloce Bovisio - Saronno	26.980.251,42	6279	26.980.251,42	-	-	-	OPERA COLLAUDATA NECESSARIO SALDO APPALTO	
	NODO DI SARONNO: 7° binario e adeguamenti impianti elettrici, segnalamento e sicurezza + ristrutturazione Bernardino Luini + area interscambio lato binario 7	3.879.850,63	6279	3.879.850,63	-	-	-	IN ATTESA DI COLLAUDO	
	TRATTA SEVESO-CAMNAGO: raddoppio tratta e potenziamento area di manutenzione treni	22.718.740,39	6279 6965	15.345.567,21	-	-	7.373.173,18	OPERA COLLAUDATA NECESSARIO SALDO APPALTO	
	CASTELLANZA - Raddoppio e interramento	127.371.921,29	6279 4538	112.383.319,26	-	3.169.796,33	11.818.805,70	OPERA COLLAUDATA NECESSARIO SALDO APPALTO	
	TRATTA CASTANO - TURBIGO raddoppio ferroviario, opere complementari ed eliminazione PL	63.526.461,92	6279 6965 6650	44.350.081,50	-	785.000,00	18.391.380,42	IN ATTESA DI COLLAUDO	
	COLLEGAMENTO TERMINAL 1 - TERMINAL 2 - MALPENSA	115.022.141,98	6965	-	-	84.000.000,00	31.022.141,98	APPALTO IN CORSO	
Potenziamento Armamento Tratta Pisogne-Artogne. Ramo ISEO	5.342.649,86	10999 6279	2.752.166,36	2.590.483,50	-	-	IN CORSO LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA		
AMMODERNAMENTO e ACCESSIBILITA' STAZIONI	Stazione di Varedo	2.622.197,41	6279 7133	524.439,48	-	2.097.757,93	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Bovisio II fase	1.699.569,65	6279 7133	442.090,87	-	1.257.478,78	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Merone	8.103.843,81	6965 5407 7133	1.125.703,99	-	3.203.700,00	3.774.439,82	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Erba I fase	2.476.512,36	6279 10999	1.476.512,36	1.000.000,00	-	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Saronno Sud	3.594.438,28	6279 7133	934.442,35	-	2.659.995,93	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazioni di Garbagnate Parco delle Groane, Garbagnate M.se,	3.434.234,11	7133 6965	-	-	2.641.045,99	793.188,12	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Cesate	1.488.393,60	7133 6965	-	-	1.281.581,72	206.811,88	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Tradate/Abbate Guazzone (Lotti 1 e 2)	5.795.419,05	6965 7133	-	-	2.459.578,37	3.335.840,68	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Gerezano Lotto 1 - 1° stralcio	2.276.749,08	6965 7133	-	-	1.001.300,00	1.275.449,08	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Gerezano Lotto 1 - 2° stralcio	382.788,02	6965	-	-	-	382.788,02	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Como Camerlata	1.436.028,37	6965 7133	-	-	676.952,37	759.076,00	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Como Grandate	1.912.230,16	10999	-	1.770.652,08	141.578,08	-	APPALTO IN CORSO	
	Stazione di Rovello Parro Fase 1	2.205.182,33	7133 6965	-	-	992.488,60	1.212.693,73	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Rovello Parro Fase 2	379.547,06	6965	-	-	-	379.547,06	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Stazione di Milano Bruzzano Fase 1	8.109.356,09	7133 6965	-	-	3.796.365,00	4.312.991,09	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Realizzazione pista ciclopedonale nei comuni di Ferno e Lonate P.	289.509,05	4538	-	-	-	289.509,05	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Terminal ferroviario merci Busto Arsizio - Sacconago. Lotto 1	3.362.375,16	7133 6965	-	-	1.341.471,75	2.020.903,41	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
Terminal ferroviario merci Busto Arsizio - Sacconago. Lotto 3	2.993.112,38	7133 6965	-	-	1.893.308,87	1.099.803,51	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO		
Castano Primo	1.302.587,31	10999	-	900.000,00	402.587,31	-	APPALTO IN CORSO		
ELIMINAZIONE PL	Gerezano: realizzazione sottopasso. Chiusura 2 PL	5.652.930,57	6279	5.652.930,57	-	-	-	APPROVARE PROGETTO DEFINITIVO	
	Venegono Superiore	2.129.218,52	6279	2.030.873,99	-	98.344,53	-	AFFIDATI LAVORI	
	Rovello Parro	4.543.110,82	6279	3.643.110,82	-	900.000,00	-	APPALTO IN CORSO	
	Bovisio Masciago via Marangoni	4.388.490,18	6279	3.729.881,87	-	-	658.608,31	APPALTO IN CORSO	

PARTE 2 - TABELLA A									
INTERVENTI CON PROCEDURE GARA D'APPALTO IN CORSO, IN CORSO DI REALIZZAZIONE, IN FASE DI COLLAUDO.									
CATEGORIA INTERVENTI	INTERVENTO	INVESTIMENTO	CAPITOLO DI BILANCIO	FINANZIAMENTO DISPONIBILE				STATO RISPETTO A GDP aggiornamenti 2011 e 2015	NOTE
				STATO	RISORSE FSC	ALTRI (compreso FESR)	REGIONE		
ALTRI INTERVENTI CONNESSI	Bigliettazione Magnetico Elettronica	25.545.267,27	6279 5979 5129 6965	19.045.267,27	-	-	6.500.000,00	APPALTO TERMINATO SALDO IN CORSO	PRIORITA' 1 Impegno e liquidazione al saldo di € 312.750,00 sulle risorse dello Stato
	Attrezzaggio tecnologico per la sicurezza. Romo MILANO	39.300.000,00	10999 6965	-	15.558.482,49	-	23.741.517,51	APPALTO IN CORSO	
	Interventi urgenti di Manutenzione Straordinaria sugli impianti T.E.	9.864.886,68	6279	9.864.886,68	-	-	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	(*) Blocco Automatico reversibile (Tratte Saronno - Como e Saronno - Varese) Lotto 1	8.272.160,14	6279	8.272.160,14	-	-	-	PROGETTAZIONE ESECUTIVA IN CORSO	
	Attrezzaggio tecnologico per la sicurezza. Romo ISEO	6.000.000,00	6965	-	-	-	6.000.000,00	APPALTO IN CORSO	
	Opere di mitigazione inquinamento acustico: Rescaldina	380.341,23	6279	380.341,23	-	-	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
	Opere di mitigazione inquinamento acustico: Novate	1.253.404,16	6279	1.253.404,16	-	-	-	OPERA COLLAUDATA SALDO IN CORSO	
TOTALE INVESTIMENTI		575.654.759,81		291.922.368,02	44.241.999,99	114.800.331,56	124.690.060,24		

PARTE 2 - TABELLA B									
INTERVENTI PRIORITARI E URGENTI									
CATEGORIA INTERVENTI	INDICE PRIORITA'	TITOLO INTERVENTO	DESCRIZIONE INTERVENTO	INVESTIMENTO	CAPITOLO DI BILANCIO	FINANZIAMENTO DISPONIBILE			
						STATO	REGIONE	ALTRI EELL	PRIVATI/FONDI FN
NUOVA PROGRAMMAZIONE									
AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE		TOTALE		80.500.000,00					
	1	Seveso: potenziamento e ammodernamento tecnologico dell'impianto ferroviario	-modifica piano del ferro (soluzione doppia radice o bivio) - rifacimento apparato centrale - modifica segnalamento (in particolare segnale di Cesano Maderno)	15.000.000,00	6279	15.000.000,00			
	2	Cannago: potenziamento ferroviario tratta Seveso-Cannago	raddoppio parziale o completo	5.000.000,00	6279	5.000.000,00			
	2	Meda: potenziamento ferroviario tratta Seveso-Meda	raddoppio parziale o completo	20.000.000,00	6279	20.000.000,00			
	1	Tratta Affori - Cusano Milanino	realizzazione 3° BINARIO tratta Affori-Cusano M.	28.000.000,00	6279	28.000.000,00			
	1	Garbagnate: Nodo	potenziamento impianto con realizzazione binario per attestamento linee S13	5.000.000,00	6965		5.000.000,00		
	3	Brescia Iseo Edolo	potenziamento e accessibilità linea BIE	2.500.000,00	6965		2.500.000,00		
	1	Saronno - Seregno	raddoppio ferroviario nella tratta Seveso Baruccana - Seregno	5.000.000,00	6965		5.000.000,00		
AMMODERNAMENTO e ACCESSIBILITA' STAZIONI		TOTALE		11.500.000,00					
	1	MEDA	completamento interventi di accessibilità alla stazione con prolungamento del sottopasso di stazione e realizzazione ascensori (Fase 3)	3.000.000,00	6965		3.000.000,00		
	1	VAREDO	completamento interventi di accessibilità alla stazione con realizzazione ascensori e riqualificazione sala d'attesa (Fase 2)	500.000,00	6965		500.000,00		
	2	RIQUALIFICAZIONE STAZIONI	riqualificazione stazioni: sale d'attesa, altri, accessibilità dei passeggeri	4.000.000,00	6965		4.000.000,00		
	2	AREE DI INTERSCAMBIO	realizzazione nuove aree di interscambio	4.000.000,00	6965		4.000.000,00		
ELIMINAZIONE PL		TOTALE		48.962.000,00					
	1	SEVESO	eliminazione PL di via Como con realizzazione di opera compensativa prevista da Pedemontana - itinerario EST/OVEST	16.000.000,00	6279 6965	6.000.000,00	10.000.000,00		
	2	SEVESO	eliminazione PL di Stazione - via Manzoni	6.000.000,00	6279 6965	4.000.000,00	2.000.000,00		
	1	BRESCIA ISEO EDOLO	eliminazione PL privato - Pisogne proprietà Frati	262.000,00	6279	262.000,00			
	2	ROVELLASCA LOMAZZO ROVELLO PORRO	eliminazione di 3 PL. (Manera)	5.000.000,00	6965				
	2	LOCATE VARESIINO	eliminazione di 2 PL.	1.500.000,00	6965				
	2	LOMAZZO CADORAGO	eliminazione di 1 PL. (Spumador)	5.200.000,00	6965				
	2	VENEGONO SUPERIORE	eliminazione di 1 PL.	900.000,00	6965				
	2	CESANO MADERNO	eliminazione di 1 PL. (via Vicenza)	700.000,00	6965		16.160.000,00	4.040.000,00	
	2	GRANDATE	eliminazione di 1 PL. (via Giovio)	900.000,00	6965				
	3	GRANDATE	eliminazione di 1 PL. (via Madonna delle Noci)	1.200.000,00	6965				
	3	LAVENO	eliminazione 1 PL.	800.000,00	6965				
	3	ERBA	eliminazione 1 PL.	4.000.000,00	6965				
--	FINO MORNASCO	eliminazione di 1 PL. Con risorse di privati (Esselunga)	6.500.000,00	--				6.500.000,00	
ALTRI INTERVENTI CONNESSI		TOTALE		9.711.296,87					
	1	BRESCIA-ISEO-EDOLO	adeguamento gallerie tratta Pisogne-Marone	2.138.117,02	6279 6965	2.000.000,00	138.117,02		
1	OPERE COMPLEMENTARI AL COLLEGAMENTO SARONNO - MALPENSA	realizzazione collegamento SP40-SP14	7.573.179,85	6965		7.573.179,85			
TOTALE INVESTIMENTI				150.673.296,87		80.262.000,00	59.871.296,87	4.040.000,00	6.500.000,00

PARTE 2 - TABELLA C			
NUOVI INTERVENTI SENZA COPERTURA FINANZIARIA			
	INTERVENTO	PROGETTAZIONE DISPONIBILE	STIMA COSTI
	OPERE SOSTITUTIVE PER L'ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO		
	Inverigo	---	3.000.000,00
	Bovisio Masciago (via Milano)	preliminare	3.200.000,00
	Seveso (via Isonzo)	---	2.000.000,00
	NUOVE LINEE E NODI FERROVIARI		
	Terzo Binario Cusano M. - Palazzolo (lotto funzionale 2) e Palazzolo - Varedo (lotto funzionale 3)	---	40.000.000,00
	Nodo di Bovisa (coppia binari per attestamento e nuova coppia di binari di stazione)	---	50.000.000,00
	Collegamento da Nord per MXP (T2-Gallarate)	---	200.000.000,00
	IMPIANTI TECNOLOGICI E RINNOVI		
	Blocco Automatico reversibile (Tratte Saronno – Como e Saronno – Varese) Lotto 2	---	13.000.000,00
	Rinnovo armamento	---	10.000.000,00
	TOTALE		321.200.000,00

ALLEGATO 1 – PARTE 3 CdP MANUTENZIONI STRAORDINARIE

**CONTRATTO DI PROGRAMMA PER GLI INVESTIMENTI E LE MANUTENZIONI
STRAORDINARIE SULLA RETE FERROVIARIA REGIONALE IN CONCESSIONE A
FERROVIENORD S.P.A.**

RELAZIONE: PARTE 3 CdP PROGRAMMA MANUTENZIONI STRAORDINARIE

PREMESSA

Gli interventi ferroviari di Manutenzione Straordinaria, vista la stretta interazione con i programmi di potenziamento dell'infrastruttura, vengono trattati dal Contratto di Programma per gli investimenti coerentemente con quanto previsto dall'art. 14, comma 3 del Contratto di Servizio per la Gestione dell'infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. sottoscritto in data 18/03/2016.

La corretta gestione delle attività di manutenzione è parte integrante ed essenziale delle obbligazioni del Concessionario per garantire l'esercizio della circolazione ferroviaria nelle migliori condizioni di sicurezza e regolarità.

La presente relazione definisce il quadro di riferimento per le esigenze di manutenzione straordinaria.

Per manutenzione straordinaria si intendono tutti gli interventi, a carattere puntuale e non sistematico, che non comportano modificazioni alla tipologia delle infrastrutture e sono finalizzati a prolungare la vita utile delle infrastrutture esistenti oltre la loro vita tecnica, ricostruendo o sostituendo le parti avariate, apportando modifiche, integrazioni e rinnovi, per mantenere e migliorare la utilizzazione dell'impianto (Rif. UNI EN 11063:2003 par. 4.2).

ARMAMENTO

Il rinnovo degli impianti di armamento al termine della vita utile, oltre a costituire un elemento essenziale di sicurezza della circolazione, si accompagna inoltre all'adeguamento delle caratteristiche del binario agli standard della rete nazionale e internazionale e costituisce una pre-condizione per incrementi della velocità ammessa. Considerato l'aumento del carico dinamico dovuto ai nuovi treni e all'obiettivo di aumentare la velocità di alcune linee, per FERROVIENORD risulta indispensabile uniformare tutto l'armamento del Ramo Milano per portarlo allo standard internazionale UNI 60. Sul Ramo Iseo, in considerazione dei carichi più limitati e delle minori frequenze, si manterrà l'armamento UNI 50, rinnovandone alcuni tratti per aumentare la velocità di linea.

Gli standard fissati per l'armamento del ramo Milano sono pertanto:

- rotaie UNI 60
- traverse c.a.p. attacco elastico
- modulo traverse 60 cm
- massiciata: tipo A

Ad oggi solo la parte recentemente rinnovata dell'armamento risponde agli standard di cui sopra.

La vita utile degli impianti di armamento ferroviario è legata al materiale rotabile circolante in termini di carichi circolanti, frequenza e velocità. Sulla base dell'esperienza internazionale confermata dall'esperienza della rete FERROVIENORD, il rinnovo della via di corsa ossia massiciata, traverse e binari, deve avvenire con intervalli ottimali compresi tra i 20 e 30 anni in relazione al traffico gravante sulla linea.

Se tali intervalli non vengono rispettati, ciò si traduce in un primo tempo in un incremento della frequenza di interventi di carattere localizzato di manutenzione straordinaria "on condition" o "di tipo predittivo", sulla base delle risultanze delle verifiche periodiche condotte con le apparecchiature di diagnostica strumentale. Successivamente però, in assenza di rinnovo, l'accelerazione del degrado delle condizioni dell'armamento porta all'intensificarsi di rotture improvvise che penalizzano la regolarità del servizio, fino alla necessità di introdurre limitazioni di velocità.

Infatti, ferma restando in ogni caso l'esigenza prioritaria di garantire la sicurezza della circolazione, un buon livello di qualità del binario costante su tutta la rete è un presupposto fondamentale per la regolarità del servizio e la puntualità dei servizi.

A tal fine in collaborazione con il Politecnico di Milano è in corso lo studio di modelli predittivi che consentano di ottimizzare la programmazione del rinnovo dell'armamento delle linee in relazione ai costi globali di manutenzione ed agli obiettivi di regolarità.

Nelle more della validazione di questi modelli piuttosto complessi, è stato comunque possibile definire un piano di priorità dei rinnovi delle diverse tratte dell'armamento, sulla base di un set di parametri oggettivi, definiti in base all'esperienza storica maturata sulla rete. Le prime verifiche con il Politecnico confermano la solidità delle indicazioni di priorità riportate nel seguito.

Il criterio utilizzato per la definizione dell'urgenza e delle priorità degli interventi di rinnovo da effettuare sull'armamento ferroviario incrocia le variabili provenienti dalla diagnostica del binario con una serie di soglie di controllo e di dati storici provenienti dal reparto della manutenzione armamento.

Le soglie di controllo individuate per il rinnovo dell'armamento sono legate alla tipologia dell'armamento, all'età rispetto all'ultimo rinnovo e alle sollecitazioni:

- Spessore massicciata < 11 cm
- Armamento con attacchi di vecchia concezione (traverse per scartamento 1433 mm)
- Armamento UNI 50 e modulo traverse 66.6 cm
- Anno di rinnovo \leq 1985 (età > 30 anni)
- Traffico treni/giorno > 50
- Velocità di linea potenziale 150 km/h

La numerosità degli indicatori critici fornisce la prima indicazione sulle priorità, che viene successivamente incrociata con le variabili provenienti dalla diagnostica.

Le variabili di diagnostica sono essenzialmente:

- Coefficiente di difettosità (determinato dai rilievi con carrello diagnostica)
- Presenza di altre criticità rilevate in sede di diagnostica (sollecitazioni termiche, indagini ad ultrasuoni, esiti delle visite linea)

Dall'applicazione dei criteri e degli indicatori sopra descritti è risultata la seguente indicazione di priorità.

Priorità di livello 0

0) SOSTITUZIONE N. 45 SCAMBI NEGLI IMPIANTI DI BOVISA E SARONNO.

Gli scambi attualmente presenti negli impianti di Bovisa e Saronno sono di tipo 60UIC e sono stati posati su legno negli anni '90. Seppure mantenuti in efficienza attraverso ripetuti interventi di manutenzione necessitano di sostituzione con tipologie innovative in grado di sopportare le attuali sollecitazioni indotte dall'elevato livello di traffico nei due impianti. I tratti di binario interessati dagli interventi, costituiti da armamento tipo 50UNI hanno una età di posa media pari a 25 anni e richiedono interventi di rinnovamento non più procrastinabili.

L'intervento previsto consiste in:

- rinnovo di n° 24 scambi nell'impianto di Saronno (radice nord e sud) e di n° 21 nell'impianto di Bovisa (radice nord e sud);
- sostituzione - nell'ambito della stazione di Bovisa - di n°14 cuori e n°12 controrotaie degli scambi posati su binari del collegamento al Passante lato Lancetti, congiuntamente a n° 3 elementi di piattaforme prefabbricate;
- modifica - nell'ambito della stazione di Bovisa - della radice scambi lato Affori per permettere i movimenti contemporanei da/verso Affori dai binari V-VI-VII e consentire una maggiore disponibilità di binari di transito in Bovisa con miglioramento della gestione della circolazione;

- rinnovamento dei tratti di binario con sostituzione integrale di traverse e rotaie adeguando il complesso all'attuale standard attraverso la posa di armamento tipo 60UNI e contemporaneo risanamento con asportazione totale della massicciata.

L'investimento è stimato in circa 12 milioni di euro.

Priorità di livello 1

1A) ARMAMENTO TRATTA BOVISA SEVESO - MARIANO: PARTI NON RINNOVATE (per circa 26 km)

1B) ARMAMENTO TRATTA SARONNO - MALNATE: FASE 1 (per circa 13,5 km)

Il mancato rinnovo delle tratte di armamento sulla linea Bovisa Seveso - Mariano costituisce la priorità di livello 1 che riveste carattere di assoluta urgenza. La linea è infatti stata interessata:

- da un incremento costante dei carichi di traffico, che la pongono ben al di sopra delle altre direttrici non oggetto di recente rinnovo;
- da una serie di interventi di rinnovo degli impianti di stazione (Affori, Cormano-Cusano, Palazzolo, Bovisio, Seveso, Meda, ecc.), che hanno consentito interventi puntuali di rinnovo dell'armamento, importanti ma tra loro slegati.

Lo stato del binario nelle tratte che presentano ancora l'armamento risalente a oltre 30 anni presenta fenomeni di degrado che hanno comportato oltre a frequenti interventi correttivi, anche l'imposizione di rallentamenti localizzati. Pertanto risulta urgente attivare al più presto le procedure per un appalto di rinnovo che omogeneizzi lo stato del binario, sostituendo circa 26 km di binario. L'ideale sarebbe che l'intervento venisse realizzato poco dopo il completamento della stazione di Cormano - Cusano. Questo intervento è propedeutico all'aumento della velocità ammessa per la linea.

All'interno della tratta a doppio binario tra Saronno e Malnate, per la quale deve essere programmato il rinnovo completo dell'armamento, si sono individuate 2 tratte (il binario pari tra Tradate e Saronno e il binario dispari tra Saronno e Gerenzano) per le quali l'età e le condizioni generali dell'armamento rendono più urgente l'intervento.

Priorità di livello 2

Tra le priorità di livello 2, anch'esse da programmare non oltre il 2020, rientrano:

2A) ARMAMENTO TRATTA SARONNO - MALNATE: FASE 2 (per circa 28 km di binario)

2B) ARMAMENTO LINEA LOCALE BOVISA- SARONNO (per circa 32 km di binario)

In considerazione delle condizioni del binario, della maggiore tortuosità del tracciato e della presenza di passaggi a livello che costituiscono punti di criticità anche in relazione alla qualità del binario, si ritiene oggi più urgente l'intervento sulla linea Saronno - Malnate.

La tabella che segue riporta la stima dell'ordine di grandezza dell'investimento necessario per il rinnovo dell'armamento sulla base dell'ordine di priorità sopra individuato. Per la quantificazione dell'investimento si è assunto un costo unitario di circa 700 k€ per km di binario, che costituisce un valore medio in base alle

condizioni logistiche e alle dimensioni dell'appalto e tiene conto della possibile esigenza di interventi localizzati di risanamento, in funzione delle condizioni della piattaforma.

RINNOVO ARMAMENTO: TRATTE PRIORITARIE

Priorità 0	Scambi Bovisa – Saronno	n. 45	12,0 Mln€
Priorità 1 A	Bovisa – Seveso	Km 26	18,2 Mln€
Priorità 1 B	Saronno – Malnate (Fase 1)	Km 17	11,9 Mln€

Totale priorità 0 e 1 = 42,1 M€

Priorità 2 A	Saronno – Malnate (Fase 2)	Km 15	10,5 Mln€
Priorità 2 B	Bovisa - Saronno (linea locale)	Km 35	24,5 Mln€

Totale priorità 2 = 35,0 M€

TOTALE TRATTE PRIORITARIE : 77,1 Mln€

Il finanziamento per la Tratta Bovisa Seveso Mariano è stato già inserito nell'“AGGIORNAMENTO DELLA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI PER GLI INVESTIMENTI SULLA RETE IN CONCESSIONE, DI CUI AL CONTRATTO DI PROGRAMMA SOTTOSCRITTO IL 3 DICEMBRE 2009 (L.R. N. 11/2009)” approvato con DGR n. X-4423 del 30/11/2015 (TABELLA B - INTERVENTI PRIORITARI E URGENTI - RINNOVO ARMAMENTO).

SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

La rete FERROVIENORD è dotata di n. 19 sottostazioni elettriche di conversione.

La manutenzione ordinaria e straordinaria è stata parzialmente esternalizzata ad Impresa con qualificazione RFI in ambito realizzativo e manutentivo di Sottostazioni.

Negli impianti realizzati a partire dal 1999 (Sacconago nel 1999; Milano Cadorna nel 2001; Novate Deposito nel 2004; Camerlata e Lambrugo nel 2007 e Castellanza nel 2010) le celle alimentatori (interruttori extrarapidi) e le celle dei raddrizzatori sono state sostituite da apparecchiature in quadri blindati. La soluzione comporta vantaggi dal punto di vista della sicurezza di esercizio e di manutenzione (semplificazione delle operazioni e riduzione dei tempi di esecuzione). La SSE di Ferno del 1999 è stata la prima ed ha una soluzione mista. La parte di raddrizzatori è a cella aperta, mentre le celle alimentatori sono di tipo blindato. Le sottostazioni realizzate negli anni '80 (Cusano ed Erba nel 1980; Saronno e Tradate nel 1982; Seveso nel 1983) necessitano di un rinnovo completo che interessa sia la parte di potenza che quella di comando e controllo. Queste sottostazione dal punto di vista impiantistico sono tutte del tipo con celle a giorno. Inoltre queste sottostazione hanno un dimensionamento che non permette in regime degradato (fuori servizio di un gruppo su due) di far fronte alle necessità della trazione.

Gli interventi di manutenzione straordinaria prevedono il rinnovo completo delle SSE con aumento della potenza installata e riconfigurazione all'interno dei quadri di tipo blindato. Gli interventi oltre a migliorare l'affidabilità e le prestazioni (anche in regime degradato) permette una migliore uniformità tra le 19 sottostazioni e minori oneri di manutenzione legati principalmente alla possibilità di mantenere in sicurezza i singoli componenti della SSE anche durante la circolazione dei treni senza la messa fuori-servizio totale dell'impianto.

Rinnovo SSE	Cusano	10 Mln€	2018-2019
	Seveso		2019-2020
	Erba		2021-2022
	Saronno		2021-2022
	Tradate		2020-2021

APPARATI CENTRALI SEGNALAMENTO

La manutenzione per il reparto è di tipo preventivo, con un grosso impegno del personale sulla manutenzione ciclica degli enti.

Gli impianti di segnalamento sono quelli che sono più soggetti a guasti, per cui le squadre sono spesso impiegate anche per la manutenzione a guasto. E' in previsione una verifica dei cicli di manutenzione al fine di individuare, con l'ausilio delle analisi disponibili, gli enti critici e tentare di ottimizzare i loro cicli manutentivi. L'obiettivo è quello di passare da una manutenzione preventiva ad una predittiva, per quegli enti che dalle analisi risulteranno più suscettibili a guasti con l'adozione di sistemi di diagnostica delle misure fondamentali di attuazione.

Per eseguire inoltre una corretta manutenzione, data la sempre maggiore congestione della circolazione ferroviaria, occorre avere degli adeguati intervalli di tempo per il fuori servizio dell'impianto.

Per consentire tali attività anche in orario diurno, si dovrà provvedere alla banalizzazione, cioè la percorribilità dei binari in entrambe i sensi di marcia e quindi la possibilità di effettuare la circolazione a binario unico con l'altro fuori servizio per manutenzione, nelle tratte Saronno-Malnate e Saronno-Camerlata.

La tecnologia ACC-M consente la realizzazione di questi interventi per fasi, senza interruzioni e senza ripercussioni sull'esercizio ferroviario.

La stessa tecnologia è da applicarsi, con posto centrale a Busto Arsizio, per la realizzazione e la telecomandabilità degli apparati di Galliate e Turbigo e quindi il completamento della tratta Vanzaghello-Novara in telecomando sotto la giurisdizione appunto del DCO di Busto Arsizio.

Analoga situazione (Apparato Centrale a Calcolatore - Multistazione) è da programmare per la tratta Brescia-Iseo del Ramo Iseo, dove sono in servizio n.6 apparati elettronici di prima generazione, per i quali il ciclo di vita è ormai terminato, essendo di concezione e progettazione risalente ai primi anni '90.

Banalizzazione con realizzazione posto movimento	Saronno - Varese	7,5 Mln€ (finanziato)	
Banalizzazione	Saronno-Como	3,5 Mln€	2019
ACC-M	Vanzaghello - Novara	3,0 Mln€	2019
ACC-M	Brescia-Iseo (7 apparati)	4,0 Mln€	2020

SEDE E MANUFATI DI LINEA

Nell'ambito delle **opere d'arte**, in considerazione della stato manutentivo rilevato nelle visite ispettive periodiche, sono state individuate le seguenti esigenze di manutenzione straordinaria:

Linea /comune	Manufatto interessato	Intervento previsto	Importo (€)
Saronno-Varese Tradate	Ponte sul T. Fontanile	Rinforzo strutturale	950.000
Saronno-Laveno Gavirate	Sottopasso veicolare viadotto Pozzolo	Rinforzo strutturale e messa a norma dei parapetti	398.000
Saronno-Varese Tradate	Sottopasso veicolare Corso Matteotti	Rinforzo strutturale	800.000
Saronno-Varese Tradate	Sottopasso veicolare Via IV Novembre	Rinforzo strutturale	450.000
Saronno-Varese Tradate	Sottopasso veicolare Via Piave	Rinforzo strutturale	650.000
Bovisa-Saronno Garbagnate – Cesate	Sottopasso ciclopeditone	Rifacimento soletta	650.000
Saronno-Varese Varese	Sovrappasso veicolare via Giordani	Nuovo cavalcavia	600.000
Brescia Iseo Edolo Sonico	Ponte sul Fiume Oglio	Rinforzo strutturale	350.000
Brescia Iseo Edolo Capo di Ponte	Ponte sul Fiume Oglio	Rifacimento soletta	450.000
			5.298.000

Con riferimento agli interventi di protezione della **sede ferroviaria** - in considerazione della stato rilevato nelle visite di sede periodiche – sono stati individuati alcuni interventi necessari a contenere gli effetti di alcuni dissesti puntuali (tratta Saronno - Seregno, Varese, Casbeno, etc.) per un importo di 500.000,00 €.

FABBRICATI E BANCHINE

FABBRICATI

Il monitoraggio condotto dall' "Unità Corpo Stradale e Fabbricati" della Direzione Sviluppo Infrastruttura sulla condizione dei fabbricati ferroviari del Ramo Milano ha individuato le seguenti necessità di manutenzione straordinaria:

1. **Stazione di Domodossola:** rifacimento contro soffitto atrio stazione con adeguamento impianto di illuminazione – Importo stimato: € 200.000,00;

2. **Rifacimento copertura fabbricati viaggiatori di:**
 - Meda;
 - Morosolo Casciago;
 - Portichetto;
 - Varedo;Importo complessivo stimato: € 600.000,00;

3. **Completamento lavori di sistemazione fabbricati presso il deposito di Saronno con rifacimento coperture** - Importo stimato: € 450.000,00

4. **Rifacimento completo pavimento galleggiante uffici e locali tecnologici in stazione di Milano Bovisa** - Importo stimato: € 250.000,00.

La Direzione O&M Iseo ha individuato le seguenti necessità di manutenzione straordinaria sul Ramo Iseo:

5. **Adeguamento Sede di Squadra di Armamento Civate e Bornato** - Importo stimato: € 500.000,00.

BANCHINE

Sulla rete sono da prevedere alcuni interventi sulle banchine per completare il programma di adeguamento a standard delle stazioni del Ramo Milano (con innalzamento banchine a +55 sul piano del ferro) al fine di agevolare l'incarozzamento dei viaggiatori.

Inoltre è necessario intervenire (analogamente a quello fatto sulle banchine della stessa tratta nel 2014-2015) sulle banchine di Novate e Quarto Oggiaro per il rifacimento delle pavimentazioni ammalorate.

Gli impianti mancanti sono i seguenti:

Stazione	Intervento previsto	Importo (€)	Totali (€)
Aso	ALZAMENTO BANCHIINA	365.000	
Laveno	ALZAMENTO BANCHIINA	840.000	
Barasso	ALZAMENTO BANCHIINA	405.000	
Cittiglio	ALZAMENTO BANCHIINA	260.000	
Galliate*	ALZAMENTO BANCHINE E ATTRAVERSAMENTO A RASO	420.000	
	TOTALE 1		2.290.000
Novate	RISANAMENTO E SOSTITUZIONE PAVIMENTAZIONE	390.000	
Quarto Oggiaro	RISANAMENTO E SOSTITUZIONE PAVIMENTAZIONE	390.000	
	TOTALE 2		780.000
	TOTALE 1+2		3.070.000

* L'intervento si rende necessario alla luce della mancata approvazione e realizzazione del progetto della variante di Galliate e prevede l'intervento di minima con solo alzamento banchine e attraversamento a raso

SCALE MOBILI E ASCENSORI

In relazione alla gestione di ascensori e scale mobili nelle tabelle sotto-riportate sono individuate le esigenze di intervento in base alle caratteristiche principali ed ai dati relativi alla "vita tecnica" degli impianti elevatori di cat. "D" (ascensori e scale mobili) in esercizio pubblico sulla Rete di FERROVIENORD.

Sono stati indicati gli importi previsti per gli adeguamenti necessari in funzione delle verifiche generali e delle verifiche speciali agli impianti elevatori stessi.

1. SCALE MOBILI

IMPIANTI ELEVATORI DI CATEGORIA "D" INSTALLATI SU RETE FERROVIENORD IN PUBBLICO SERVIZIO											
UBICAZIONE	N. DI ELEVATORI	TIPOLOGIA DI FUNZIONAMENTO	MATRICOLO DI IDENTIFICAZIONE FN	MATRICOLO CE DEL FORNITORE	FORNITORE IMPIANTI ELEVATORI	VERIFICA ISPETTIVA USTIF (1° COLLAUDO)	APERTURA AL PUBBLICO (MESSA IN SERVIZIO)	REVISIONI STRAORDINARIE (20° ANNO DAL 1° COLLAUDO)	SCADENZA TECNICA (30 ANNI DAL 1° COLLAUDO)	IMPORTO UNITARIO	IMPORTO COMPLESSIVO
SCALE MOBILI											
INTERVENTI MANUTENTIVI STRUTTURALI: ARMADIO ELETTRICO COMPLETO-CAVI-CONTATTI DI SICUREZZA											
Busto Arsizio	2	Elettrica	Bu-01 Bu-02	320407 320406	SABIEIM	21/05/1997 12/07/2000	21/05/1997 13/07/2000	16/05/2017 08/07/2020	14/05/2027 05/07/2030	€ 20.000,00	€ 40.000,00
Saronno	4	Elettrica	Sa-01 Sa-02 Sa-03 Sa-04	5124873 5124874 5124875 5124872	O&K-KONE	22/03/2000	22/03/2000	17/03/2020	15/03/2030	€ 20.000,00	€ 80.000,00
TOTALE	6									IMPORTO	€ 120.000,00

2. ASCENSORI

IMPIANTI ELEVATORI DI CATEGORIA "D" INSTALLATI SU RETE FERROVIENORD IN PUBBLICO SERVIZIO											
UBICAZIONE	N. DI ELEVATORI	TIPOLOGIA DI FUNZIONAMENTO	MATRICOLO DI IDENTIFICAZIONE FN	MATRICOLO CE DEL FORNITORE	FORNITORE	VERIFICA ISPETTIVA USTIF (1° COLLAUDO)	APERTURA AL PUBBLICO (MESSA IN SERVIZIO)	REVISIONI STRAORDINARIE (20° ANNO DAL 1° COLLAUDO)	SCADENZA TECNICA (30° ANNO DAL 1° COLLAUDO)	IMPORTO UNITARIO	IMPORTO COMPLESSIVO
ASCENSORI											
INTERVENTI MANUTENTIVI STRUTTURALI E FORNITURA APPARATI DI REMOTIZZAZIONE											
Bollate Centro	2	Oleodinamico	BLC-01 BLC-02	H90646 H90647	KONE S.p.A.	11/04/2002	11/04/2002	06/04/2022	03/04/2032	€ 75.000,00	€ 150.000,00
Busto Arsizio	2	Oleodinamico	Bu-01 Bu-02	SB48436 SB48437	SABIEIM	22/12/1997 12/07/2000	23/12/1997 13/07/2000	18/12/2017 08/07/2020	15/12/2027 05/07/2030	€ 50.000,00	€ 100.000,00
Milano Bovisa	5	Oleodinamico	Bo-01 Bo-02 Bo-03 Bo-04 Bo-05	SB44002 SB44004 SB44005 SB44006 SB44003	SABIEIM	30/11/1994	05/12/1994	30/11/2014	22/11/2024	€ 50.000,00	€ 250.000,00
Novate Milanese	1	Oleodinamico	No-01	SB48872	SABIEIM	11/04/2002	15/08/1997	10/08/2017	03/04/2032	€ 70.000,00	€ 70.000,00
Novate Milanese	2	Da Privati a Pubblici	No-02 No-03	SB48872	KONE S.p.A.	15/08/1997	15/08/1997	10/08/2017	08/08/2027	€ 50.000,00	€ 100.000,00
Rescaldina	2	Oleodinamico	Re-01 Re-02	SB48870 SB48871	SABIEIM	05/08/1997	05/08/1997	31/07/2017	29/07/2027	€ 75.000,00	€ 150.000,00
TOTALE	14									IMPORTO	€ 820.000,00

TECNOLOGIE

In materia di tecnologie la Direzione O&M Milano ha individuato le seguenti esigenze di manutenzione straordinaria, legate ai rinnovi di:

1. Sistemi Informativi al Pubblico

- *ammodernamento e sostituzione parziale Teleindicatori di binario e Display riassuntivi (tecnologia e telecontrollo);*

2. Sistemi di Supervisione Traffico e Stazioni

- *Regolazione circolazione treni: CTC centralizzazione impianti di telecomando (DCO) presso PCM di Saronno;*
- *Accertamento TVPL: accentramento della tecnologia di accertamento da remoto presso PCM di Saronno;*
- *Accertamento TVPL: Sostituzione e ammodernamento tecnologica sistemi di visualizzazione PL;*
- *Sistemi di backup server: disaster recovery, virtualizzazione server;*
- *Sistemi di backup rete: richiuse anelli Ponti radio e sistemi LTE;*
- *Controllo impianti di Stazione: sostituzione e ammodernamento Tvcc;*
- *Revisione e ammodernamento sistema di controllo TE: PCIE, DOTE, telecomando TE.*

PARTE 3 - TABELLA A								
PIANO DEL FABBISOGNO DELLE MANUTENZIONI STRAORDINARIE PREVISTO NEL PERIODO 2016-2022								
ELENCO interventi	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	TOTALE
ARMAMENTO								
Deviatori Bovisa - Saronno	7.000.000,00	5.085.000,00						12.085.000,00
Rinnovo armamento Saronno - Malnate				1.000.000,00	10.900.000,00	-	5.650.000,00	17.550.000,00
SSE DI CONVERSIONE								-
SSE Cusano			1.000.000,00	1.000.000,00				2.000.000,00
SSE Seveso				1.000.000,00	1.000.000,00			2.000.000,00
SSE Saronno						1.000.000,00	1.000.000,00	2.000.000,00
SSE Tradate					1.000.000,00	1.000.000,00		2.000.000,00
SSE Erba						1.000.000,00	1.000.000,00	2.000.000,00
APPARATI DI SEGNALAMENTO								-
Banalizz. Saronno-Como			-	1.500.000,00	2.000.000,00			3.500.000,00
ACC-M Vanzaghella - Novara				1.000.000,00	1.500.000,00	1.000.000,00		3.500.000,00
ACC-M BIE				1.000.000,00	2.000.000,00	500.000,00	-	3.500.000,00
SEDE E MANUFATI DI LINEA								-
Viadotto Pozzolo - GAVIRATE	398.000,00							398.000,00
Fontanille - TRADATE		950.000,00						950.000,00
sottopasso veicolare Corso Matteotti e Via IV novembre - TRADATE			625.000,00	625.000,00				1.250.000,00
Sostituzione Sovrappasso Via Giordani - VARESE			600.000,00					600.000,00
Sottopasso Via Piave - TRADATE				150.000,00	500.000,00			650.000,00
Sottopasso ciclopedonale - CESATE				150.000,00	500.000,00			650.000,00
Ponte su fiume Oglio - SONICO			350.000,00					350.000,00
Ponte su fiume Oglio - CAPO DI PONTE		450.000,00						450.000,00
Interventi sede (Saronno Seregno, Varese, Casbeno, etc.)				-	250.000,00	250.000,00		500.000,00
FABBRICATI								-
Manutenzione Straordinaria FV (tetti e facciate)			-	500.000,00	1.000.000,00	500.000,00	-	2.000.000,00
Banchine (Asso, Barasso, Laveno, Cittiglio, Novate, Quarto Oggiaro e Galliate)		500.000,00	1.000.000,00	1.570.000,00	-			3.070.000,00
SCALE MOBILI E ASCENSORI								-
Sostituzione impianti per fine vita utile				1.000.000,00			1.000.000,00	2.000.000,00
TECNOLOGIE								-
Sistemi Informativi al pubblico			250.000,00	350.000,00		900.000,00		1.500.000,00
Supervisione traffico e stazioni								
Totale lavori e forniture	7.398.000,00	6.985.000,00	3.825.000,00	10.845.000,00	20.650.000,00	6.150.000,00	8.650.000,00	64.503.000,00
spese 6%	443.880,00	419.100,00	229.500,00	650.700,00	1.239.000,00	369.000,00	519.000,00	3.870.180,00
IVA 22%	97.653,60	92.202,00	50.490,00	143.154,00	272.580,00	81.180,00	114.180,00	851.439,60
TOTALE	7.939.533,60	7.496.302,00	4.104.990,00	11.638.854,00	22.161.580,00	6.600.180,00	9.283.180,00	69.224.619,60
			19.540.825,60				49.683.794,00	

RISORSE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTALE
	5.300.000,00	6.732.000,00	6.732.000,00	6.732.000,00	6.732.000,00	6.732.000,00	6.732.000,00	45.692.000,00
RISORSE da EFFICIENTAMENTO (anno su 2016)*	-	495.996,00	1.909.255,00	3.291.014,00	4.607.643,00	5.963.041,00	7.254.765,00	23.521.714,00
TOTALE	5.300.000,00	7.227.996,00	8.641.255,00	10.023.014,00	11.339.643,00	12.695.041,00	13.986.765,00	69.213.714,00
			21.169.251,00				48.044.463,00	

NOTA* = Art. 16 c. 2 CdP. Le risorse derivanti dall'efficientamento dei costi di manutenzione di cui all'allegato 7 del Contratto di Servizio sono computate in sede di chiusura di ciascun anno di vigenza di tale contratto, a partire dal 2017, e successivamente destinate alla Manutenzione Straordinaria per l'anno seguente.

Serie Ordinaria n. 31 - Martedì 02 agosto 2016

PARTE 3 - TABELLA B				
PROGRAMMA ATTUATIVO 2016/2019 DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA				
ELENCO NUOVI INTERVENTI	2016/2017	2017/2018	2018/2019	TOTALE 2016/2019
ARMAMENTO				
Deviatoi Bovisa - Saronno	7.000.000,00	5.085.000,00		12.085.000,00
Rinnovo armamento Saronno - Malnate				-
SSE DI CONVERSIONE				
SSE Cusano			1.000.000,00	1.000.000,00
SSE Seveso				-
SSE Saronno				-
SSE Tradate				-
SSE Erba				-
APPARATI DI SEGNALAMENTO				
Banalizz. Saronno-Como			-	-
ACC-M Vanzaghello - Novara				-
ACC-M BIE				-
SEDE E MANUFATI DI LINEA				
Viadotto Pozzolo - GAVIRATE	398.000,00			398.000,00
Fontanile - TRADATE		950.000,00		950.000,00
sottopasso veicolare Corso Matteotti e Via IV novembre - TRADATE			625.000,00	625.000,00
Sostituzione Sovrappasso Via Giordani - VARESE			600.000,00	600.000,00
Sottopasso Via Plave - TRADATE				-
Sottopasso ciclopedonale - CESATE				-
Ponte su fiume Oglio - SONICO			350.000,00	350.000,00
Ponte su fiume Oglio - CAPO DI PONTE		450.000,00		450.000,00
Interventi sede (Saronno Seregno, Varese, Casbeno, etc.)				-
FABBRICATI				
Manutenzione Straordinaria FV (tetti e facciate)			-	-
Banchine (Asso, Barasso, Laveno, Cittiglio, Novate, Quarto Oggiaro e Galliate)		500.000,00	1.000.000,00	1.500.000,00
SCALE MOBILI E ASCENSORI				
Sostituzione impianti per fine vita utile				-
TECNOLOGIE				
Sistemi informativi al pubblico			250.000,00	250.000,00
Supervisione traffico e stazioni				-
Totale lavori e forniture	7.398.000,00	6.985.000,00	3.825.000,00	18.208.000,00
spese 6%	443.880,00	419.100,00	229.500,00	1.092.480,00
IVA 22%	97.653,60	92.202,00	50.490,00	240.345,60
SUBTOTALE NUOVI INTERVENTI	7.939.533,60	7.496.302,00	4.104.990,00	19.540.825,60
CRONOPROGRAMMA DELLA SPESA SU BILANCIO REGIONALE 2016/2018 PER NUOVI INTERVENTI				
RISORSE DISPONIBILI	2016	2017	2018	TOTALE 2016/2018
	5.300.000,00	6.732.000,00	6.732.000,00	18.764.000,00
RISORSE da EFFICIENTAMENTO (anno su 2016)*	-	-	495.996,00	495.996,00
TOTALE	5.300.000,00	6.732.000,00	7.227.996,00	18.764.000,00
ELENCO INTERVENTI GIA' AUTORIZZATI CON PRECEDENTE CdP (DGR 4423 del 30-11-2015)				
INTERVENTI DIFFUSI DI RINNOVO ARMAMENTO	2016	2017	2018	TOTALE 2016/2018
capitolo 6279 interventi diffusi rinnovo armamento (rimborso anticipazioni FN da finanziamento L211/92 - vd. Schema 5 AdP Stato)	76.694,94	1.648.941,14	2.109.110,76	3.834.746,84
capitolo 6965 interventi diffusi rinnovo armamento	323.305,06	6.951.058,86	8.890.889,24	16.165.253,16
SUBTOTALE INTERVENTI GIA' AUTORIZZATI CON PRECEDENTE CdP - IDGR 4423 del 30-11-2015	400.000,00	8.600.000,00	11.000.000,00	20.000.000,00
TOTALE FINANZIAMENTO MANUTENZIONE STRAORDINARIA	5.700.000,00	15.332.000,00	18.227.996,00	38.764.000,00