

ACCORDO DI COLLABORAZIONE

PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI URGENTI DI MESSA IN SICUREZZA E MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL CAVALCAVIA, SITUATO PRESSO LA STAZIONE FERROVIARIA DI MILANO PORTA ROMANA AL KM. 3+054,46, A SCAVALCO DELLE FERROVIE IN CORSO LODI.

Oggi 19/08/21 a Milano

Comune di Milano (di seguito Comune), con sede in Piazza del Scala 2 -MI-, rappresentata nella persona di Ing. Carlo Nicola Casati, nato a Inverigo (CO) il 25/09/1963 Codice Fiscale CST CLN 63P25 E309U, che interviene nel presente atto in qualità di Direttore Area Tecnica Infrastrutture per la Mobilità,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI), con sede legale in Roma, piazza della Croce Rossa 1, codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da Ing. Luca Cavacchioli, nato a Teramo il 08/10/1977 Codice Fiscale CVCLCU77R08L103G, che interviene nel presente atto in qualità di Responsabile della Direzione Territoriale Produzione Milano,

Premesso che

- per il Comune di Milano e Rete Ferroviaria Italiana, di seguito “RFI”, è di primario interesse garantire la sicurezza delle infrastrutture, assicurando così la piena fruibilità della viabilità comunale e al contempo l’esercizio dell’attività ferroviaria in sicurezza;
- ai sensi dell’art. 47 del DPR 753/80 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”, le opere di qualunque genere esistenti lungo le ferrovie devono essere mantenute in condizioni tali da non compromettere la sicurezza dell’esercizio;
- in data 21 febbraio 1887 con atto a rogito Notaio Antonio Lazzati di Milano rep.n. 10330/8449, all’epoca della realizzazione della linea di circonvallazione di Milano, si regolarono i diritti e gli obblighi fra la Società Ferroviaria del Mediterraneo e la Provincia di Milano per la continuità di Strade Provinciali attraversate dalla linea di circonvallazione di Milano comprese in esse la Strada Provinciale Piacentina (poi Corso XVIII Ottobre e ora Corso Lodi) mediante la costruzione di apposito cavalcavia obliquo in muratura di mattoni a due luci a volti di cui uno della larghezza sul retto di m. 8 e l’altra adiacente dal lato campagna della larghezza sul retto di m. 4,50.

- Questo atto convenzionale disponeva all'art. 12 che “omissis. per le Strada Piacentina e Vigentina, la massicciata stradale, i parapetti di difesa ed i paracarri in corrispondenza alle parti di manufatti di proprietà dell'Amministrazione Ferroviaria, dalla data dei certificati di collaudo di cui al precedente articolo 10, passeranno in proprietà assoluta della Provincia, la quale obbligasi a riceverle, metterle in esercizio e mantenerle, esonerando dalla data stessa l'Amministrazione Ferroviaria dall'obbligo di tenere aperte al pubblico servizio le deviazioni provvisorie e tenendola sollevata da qualsiasi onere e responsabilità inerente alle opere convenzionate ed eseguite.”;
- in data 24 marzo 1938 Ferrovie dello Stato e Comune di Milano, che aveva acquisito la titolarità giuridica del tratto dell'ora Corso Lodi per il declassamento dello stesso da strada provinciale a comunale, stipulavano una Convenzione approvata nello schema con deliberazione n. 215032-3576 “per regolare la sistemazione della luce centrale del cavalcavia di Corso XXVIII Ottobre al km. 3+054,46 nella Stazione di Milano P. Romana e la concessione al Comune medesimo di allargare tale cavalcavia.”. In forza di detta Convenzione, che richiamava espressamente la Convenzione rep.n. 10330/8449 già sopra citata, in Corso Lodi, già Corso XXVIII Ottobre di cui alla Convenzione medesima, nei pressi della stazione ferroviaria Porta Romana di Milano, al km3+054,46 della tratta ferroviaria Milano Rogoredo – Milano S. Cristoforo sono stati effettuati i seguenti lavori:
- l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha provveduto a sua cura e spese alla sostituzione del volto della luce centrale del Cavalcavia esistente al Km 3+054,46 della Linea Ferroviaria Milano Rogoredo – Milano S. Cristoforo (di seguito “Ponte Ferroviario”) con impalcatura di cemento armato;
- il Comune di Milano ha ampliato con strutture in cemento armato il sopra citato “Ponte Ferroviario” “in modo da portare a m. 34,30 l'attuale larghezza di m. 17 della sede stradale del cavalcavia stesso compresi i parapetti” e conseguentemente “occupare con le nuove strutture in cemento armato le aree di proprietà ferroviaria interessate, della superficie complessiva di mq. 50” (di seguito tale ampliamento verrà denominato “Nuovo manufatto”).
- Questo atto convenzionale disponeva all'art. 7 che il Comune concessionario avesse il diritto di servirsi del nuovo manufatto secondo l'uso di destinazione e l'obbligo di provvedere a proprie totali cure, spese e responsabilità alla completa manutenzione sia ordinaria che straordinaria non solo delle opere costituenti il “Nuovo manufatto”, ma anche della pavimentazione stradale, dei marciapiedi e dei parapetti in corrispondenza del cavalcavia sistemato e delle relative rampe di accesso, nonché delle cappe di asfalto di protezione e di tutte le opere attinenti al cavalcavia stesso esterne alla proprietà ferroviaria mentre l'Amministrazione Ferroviaria avrebbe provveduto a sua cura e spese alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'impalcatura in cemento armato da essa costruita in sostituzione dell'attuale volto della luce centrale del detto cavalcavia.

Dato Atto che

- nel contesto attuale l'opera risulta strategica dal punto di vista della viabilità veicolare ma anche per il servizio di trasporto pubblico locale, ovvero che tale viabilità è di primaria importanza e che ad oggi la strada è considerata di classe D "strada urbana di scorrimento" secondo il D.M. del 5/11/2001;
- nel contesto ferroviario attuale l'opera sovrappassa il fascio di binari della stazione di Milano Porta Romana, ovvero che tale manufatto sovrappassa un impianto ferroviario di importanza strategica e in corso di riqualificazione;
- rispetto alla realizzazione dell'opera, le caratteristiche geometriche e strutturali dell'opera sono mutate per consentire l'allargamento della sede stradale, funzionali al passaggio di impianti nonché per la realizzazione di una pista ciclo-pedonale.

Considerato che

1) RFI:

- ha promosso, a partire dal luglio 2018, appositi tavoli tecnici congiunti con il Comune di Milano al fine di condividere scelte e priorità di intervento circa le attività manutentive sulle opere d'arte presenti sul territorio comunale;
- ha proceduto all'esecuzione di indagini mirate a conoscere lo stato attuale dei due manufatti di scavalco di Corso Lodi;
- ha comunicato al Comune le risultanze emerse dallo studio di fattibilità e progettazione preliminare di un intervento di manutenzione straordinaria:
 - dell'intradosso del ponte con interventi a carico del Comune
 - dell'intradosso del ponte con interventi a carico di RFI
 - dell'estradosso e relativa impermeabilizzazione del ponte a carico del Comune
 - dell'estradosso e relativa impermeabilizzazione del ponte a carico di RFI
- ha già incaricato formalmente – tramite un contratto applicativo – un Soggetto Terzo per la redazione della progettazione definitiva dei lavori di manutenzione straordinaria dei due cavalcavia di Corso Lodi, al fine di garantire una progettazione integrata e omogenea degli interventi su entrambi i manufatti;
- ha sviluppato e reso compatibili gli input derivanti dal Comune di Milano finalizzati a garantire la funzionalità dell'opera per i massimi carichi ammissibili dalle normative vigenti;
- provvederà tramite apposito strumento contrattuale ad affidare ad un Soggetto Terzo la progettazione esecutiva e la realizzazione dei summenzionati interventi;

2) il Comune di Milano:

- si è impegnato a coordinarsi con RFI per le fasi progettuali ovvero ha messo a disposizione il supporto tecnico necessario per le scelte progettuali da attuare.

Visto e considerato che

- durante i mesi di agosto e settembre 2020 sono state eseguiti i rilievi e le indagini in situ atti a pervenire ad un adeguato livello di conoscenza delle opere;
- dalle suddette analisi è emersa l'esigenza di effettuare specifici interventi di manutenzione straordinaria dei due manufatti in tempi brevi, al fine di garantire gli attuali volumi di traffico e la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Dato atto altresì che

- le opere sono strategiche per la viabilità comunale;
- su dette opere transitano più linee del servizio di trasporto pubblico locale;
- nelle immediate prossimità non sono presenti adeguati manufatti di scavalco ferroviario equiparabili per capacità di traffico;
- le attività di manutenzione straordinaria dell'opera oggetto della presente convenzione dovranno garantire la piena funzionalità dei manufatti per tutta la loro vita utile di progetto.
- È stata già programmata per i mesi di Giugno-Agosto 2021 una interruzione della linea ferroviaria il cui utilizzo consentirebbe una notevole ottimizzazione dell'intervento, con conseguente riduzione dei costi
- Per garantire la massima resa dell'intervento, è necessario che le attività di manutenzione straordinaria avvengano contestualmente su entrambi i manufatti

Tutto ciò premesso

le Parti, come sopra individuate e rappresentate, convengono sulla realizzazione delle azioni dettagliate nei seguenti articoli.

ARTICOLO 1

Premesse ed allegati

Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Collaborazione.

ARTICOLO 2

Finalità e obiettivi dell'Accordo

Il presente Accordo è finalizzato alla manutenzione straordinaria dei manufatti su Corso Lodi di seguito per brevità denominati:

- 1) Ponte Ferroviario, il manufatto di proprietà di RFI con manutenzione ordinaria e straordinaria a carico di RFI;
- 2) Nuovo Manufatto, parti strutturali del manufatto di proprietà di RFI ma con manutenzione ordinaria e straordinaria a carico del Comune di Milano, ai sensi della vigente citata Convenzione del 1938.

Sovrastrutture in estradosso del manufatto di proprietà del Comune di Milano con manutenzione ordinaria e straordinaria a carico del Comune di Milano.

La soluzione individuata dalle parti, e concordata nelle vie formali con il presente accordo, prevede:

- I. IL RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL PONTE FERROVIARIO (Figura 1 – verde) costituenti gli impalcati, le pile, le spalle e gli appoggi e tutto quanto occorre per garantire la funzionalità di progetto del manufatto, nonché le modifiche che si rendessero necessarie all'infrastruttura ferroviaria derivanti da detti interventi
- II. IL RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL NUOVO MANUFATTO (Figura 1 – arancione) costituenti gli impalcati, le pile, le spalle e gli appoggi e tutto quanto occorre per garantire la funzionalità di progetto del manufatto, nonché le modifiche che si rendessero necessarie all'infrastruttura ferroviaria derivanti da detti interventi
- III. IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL PONTE FERROVIARIO (Figura 2 – verde) in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette, il rifacimento della sovrastruttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile
- IV. IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL NUOVO MANUFATTO (Figura 2 – arancione) in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette, il rifacimento della sovrastruttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile.

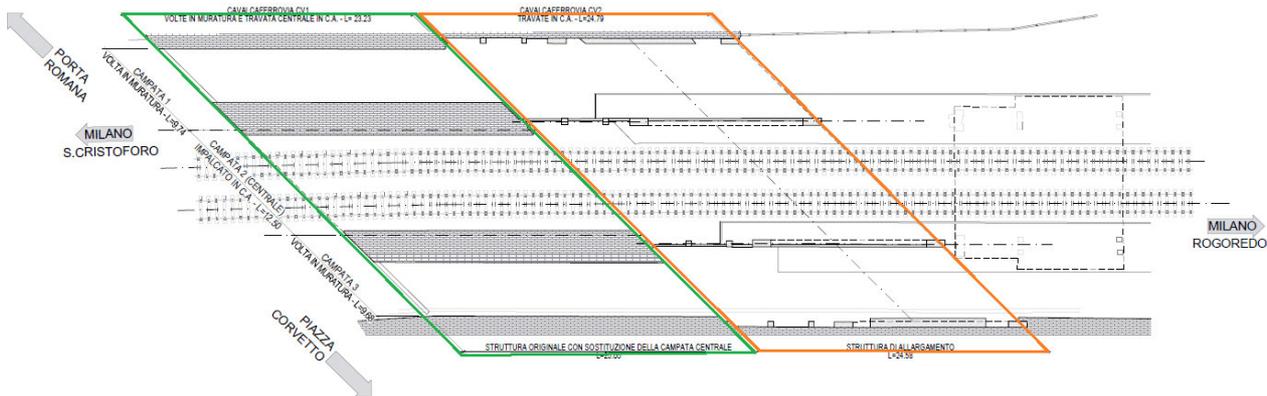


Figura 1: parti strutturali del ponte ferroviario (verde) e comunale (arancione)

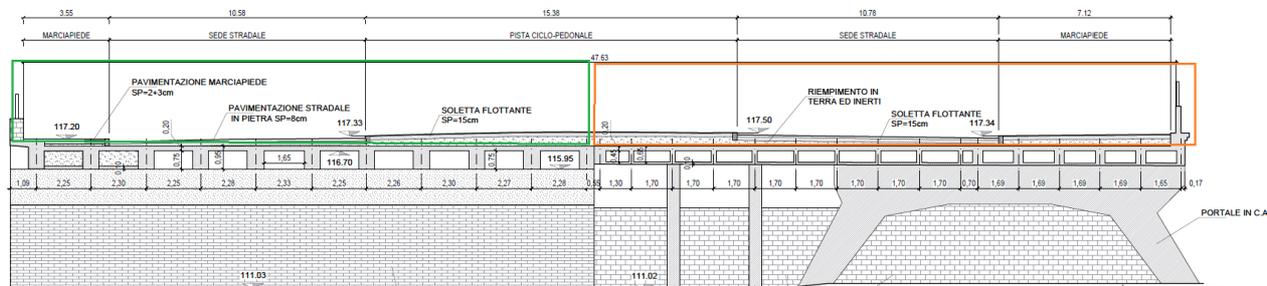


Figura 2: sovrastrutture del ponte ferroviario (verde) e comunale (arancione)

Nello specifico al fine di raggiungere detto obiettivo, Rete Ferroviaria Italiana e il Comune di Milano hanno condiviso una strategia coordinata di impegni e azioni, secondo le rispettive competenze, per conseguire la migliore soluzione possibile, in particolare:

- individuare e condividere gli input progettuali per la redazione del progetto di messa in sicurezza e riqualificazione dell'opera;
- definire gli oneri a carico di ciascun firmatario in relazione alle necessità specificatamente avanzate da ciascun soggetto;
- definire il soggetto promotore delle attività di progettazione definitiva ed esecutiva nonché di realizzazione delle opere necessarie;
- individuare la copertura finanziaria delle opere a carico di ciascun soggetto;
- convenzionare l'opera a seguito della manutenzione straordinaria.

ARTICOLO 3

Impegni di RFI

RFI si impegna a:

- Progettare IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL PONTE FERROVIARIO in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette, il rifacimento della sovrastruttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile.
- Progettare IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL NUOVO MANUFATTO in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette, il rifacimento della sovrastruttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile.
- Progettare e realizzare IL RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL PONTE FERROVIARIO costituenti gli impalcati, le pile, le spalle e gli appoggi e tutto quanto occorre per garantire la funzionalità di progetto del manufatto, nonché le modifiche che si rendessero necessarie all'infrastruttura ferroviaria derivanti da detti interventi;
- Progettare e realizzare IL RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL NUOVO MANUFATTO costituenti gli impalcati, le pile, le spalle e gli appoggi e tutto quanto occorre per garantire la funzionalità di progetto del manufatto, nonché le modifiche che si rendessero necessarie all'infrastruttura ferroviaria derivanti da detti interventi;
- manlevare il Comune di Milano, ove per la realizzazione delle opere stradali si rendesse necessario interrompere il servizio ferroviario (es. rimozione giunti stradali), da tutto quanto altrimenti dovuto a RFI per le interferenze del servizio;
- coordinarsi con gli Enti Proprietari per i provvedimenti concernenti le modifiche, gli spostamenti di linee telegrafoniche, telefoniche o elettriche interrate o aeree, di condutture, tubazioni, canalizzazioni e simili ovunque ricadenti e interessate dai lavori;
- rendicontare al Comune di Milano le spese sostenute al fine di permettere all'Amministrazione Comunale l'erogazione del contributo in misura proporzionale agli Stati di Avanzamento Lavori;
- provvedere, terminati i lavori, all'emissione di un certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo e alla formale consegna delle parti d'opera che resteranno in capo alla gestione comunale; per gli interventi da realizzare non è prevista l'emissione di certificato di Collaudo Statico delle opere.

ARTICOLO 4

Impegni del Comune di Milano

Il Comune di Milano si impegna a:

- Realizzare IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL PONTE FERROVIARIO in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette, il rifacimento della sovrastruttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile.
- Realizzare IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL NUOVO MANUFATTO in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette, il rifacimento della sovrastruttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile.

ARTICOLO 5

Importo degli interventi

L'importo per IL RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL PONTE FERROVIARIO è di € 1.157.395,95 + iva (Euro unmilione centocinquantesette milatrecentonovantacinque/95), per gli interventi di cui all'articolo 2 punto I.

L'importo per IL RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL NUOVO MANUFATTO è di € 814.348,40 + iva (Euro ottocentoquattordicimilatrecentoquarantotto/40), per gli interventi di cui all'articolo 2 punto II.

L'importo per IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL PONTE FERROVIARIO è di € 351.033,92 + iva (Euro trecentocinquanteunomilatrecentatrenta/92), per gli interventi di cui all'articolo 2 punto III.

L'importo per IL RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE DEL NUOVO MANUFATTO è di € 329.138,06 + iva (Euro trecentoventinove milacentotrentotto/06), per gli interventi di cui all'articolo 2 punto IV.

L'importo per la PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DEL COMUNE è di € 39.979,98 + iva (Euro trentaovemilanovecentosettantanove/98).

L'importo per la PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DI RFI è di € 86.945,39 + iva (Euro ottantaseimilanovecentoquarantacinque/39).

Il dettaglio dei suddetti importi è riportato nel Computo Metrico Estimativo, allegato al Progetto che RFI trasmette al Comune.

ARTICOLO 6

Finanziamento degli interventi

I soggetti sottoscrittori del presente accordo condividono quanto indicato in premessa e pertanto la ripartizione dei costi avverrà come di seguito:

A)	RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL PONTE FERROVIARIO ad opera di RFI	1.412.023,06 € (IVA compresa)
B)	RISANAMENTO DELLE PARTI STRUTTURALI DEL NUOVO MANUFATTO ad opera di RFI in luogo del Comune di Milano	993.505,05 € (IVA compresa)
C)	RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE IN ESTRADOSSO DEL PONTE FERROVIARIO ad opera del Comune di Milano	428.261,38 € (IVA compresa)
D)	RIFACIMENTO DELLE SOVRASTRUTTURE IN ESTRADOSSO DEL NUOVO MANUFATTO ad opera del Comune di Milano	401.548,43 € (IVA compresa)
E)	PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DEL COMUNE ad opera di RFI in luogo del Comune di Milano	48.775,58 € (IVA compresa)
F)	PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DI RFI ad opera di RFI	106.073,38 € (IVA compresa)

- La progettazione e la realizzazione degli interventi che eseguirà RFI ammonterà a € 2.560.377,07 € iva compresa (A+B+E+F).
- Gli interventi che eseguirà il Comune di Milano ammonteranno a € 829.809,81 (iva compresa) (C+D), e verranno realizzati, trovando relativa capienza, nell'ambito di risorse proprie dell'Amministrazione.
- Gli interventi che verranno eseguiti da RFI in luogo del Comune di Milano, per le ragioni sopra illustrate ed evidenziate, ed il cui importo complessivo sarà comunque posto a carico del Comune di Milano per competenza, ammontano ad € 1.042.280,63 iva compresa (punti B+E). Il Comune di Milano erogherà a titolo di contributo a RFI il predetto importo, da intendersi come misura massima, previa opportuna verifica di congruità dello stesso, nonché verifica a seguito di apposita

rendicontazione, da effettuarsi a seguito della realizzazione degli interventi, a cura del Dirigente competente, secondo le modalità di seguito riportate:

- il 10% entro 30 giorni dall'inizio dei lavori; a tal fine il soggetto attuatore dovrà dare formale comunicazione al Comune in quanto Ente contribuente della data di inizio lavori;
- l'80% secondo effettiva rendicontazione dei lavori;
- il restante 10% a titolo di saldo, entro 30 giorni dalla comunicazione dell'avvenuta ultimazione dei lavori da parte di RFI.
- Il contributo verrà accreditato sul conto corrente bancario, per mezzo di bonifico, intestato a "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A" UNICREDIT IT80 X 02008 05351 000500083572, con l'obbligo del contribuente di riportare nella causale del bonifico il numero di CODOP che le verrà assegnato e comunicato dopo la stipula.

ARTICOLO 7

Ulteriori attività

I soggetti sottoscrittori del presente Accordo condividono:

- l'opportunità di costituire un Gruppo di Lavoro Tecnico congiunto la cui prima seduta e le cui modalità organizzative saranno definite entro 10 giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo;
- i Compiti del Gruppo di Lavoro saranno:
 - a. la condivisione degli input progettuali integrativi e migliorativi, nonché la condivisione degli avanzamenti lavori;
 - b. la condivisione delle scelte di cantierizzazione al fine di minimizzare gli impatti sulla circolazione ferroviaria e viabilistica;
 - c. il monitoraggio congiunto durante l'esecuzione dei lavori.

ARTICOLO 8

Coordinatori di Progetto

Per l'attuazione delle attività previste nel presente Accordo le parti individuano quali Coordinatori di Progetto, CP:

- Ing. Gabriele Pisanelli, Responsabile della Unità Opere Civili della S.O. Ingegneria della Direzione Territoriale Produzione di Milano per conto di RFI;
- Ing. Carlo Nicola Casati, Dirigente Area Tecnica Infrastrutture per la Mobilità per conto del Comune di Milano.

ARTICOLO 9

Controversie

Per ogni eventuale controversia che dovesse insorgere tra le Parti del presente accordo in ordine all'applicazione dello stesso, è territorialmente competente il foro di Milano.

Il presente Atto è soggetto ad Imposta di Registro in misura proporzionale, con aliquota del 3%, con obbligo di registrazione in termine fisso, entro 20 giorni dalla stipula.

Letto, confermato e sottoscritto

Per il Comune di Milano

Ing. Carlo Nicola Casati

Per Rete Ferroviaria Italiana

Ing. Luca Cavacchioli