

ACCORDO DI COLLABORAZIONE

PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL CAVALCAVIA DI VIA FARINI SITUATO NEL COMUNE DI MILANO

Oggi 01/07/2020, 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 25/09/63 Codice Fiscale CSTCLN63P25E309U che interviene nel presente atto in qualità di Direttore Area Tecnica Infrastrutture per la Mobilità,

e

Rete Ferroviaria Italiana (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

- 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;
- per il Comune di Milano e RFI è di primario interesse garantire la sicurezza delle infrastrutture, ovvero garantire la piena fruibilità della viabilità comunale e al contempo garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- tra RFI e Comune di Milano necessita regolamentare la gestione, l'onere e la responsabilità relativa alla manutenzione del cavalcavia dopo gli interventi di manutenzione straordinaria oggetto del presente accordo;
- con atto del 30/01/1958 n.755/58 di Rep. Atti Privati della Direzione Generale delle F.S., approvata dal Ministro dei Trasporti con Decreto n. 2688 in data 10.12.1958, registrato a Roma il 26 gennaio 1959, sono stati regolamentati fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed il Comune di Milano i rapporti inerenti la costruzione

della nuova stazione di Milano Porta Nuova arretrata (denominata poi Milano Porta Garibaldi) ed il ripristino della linea per Monza in galleria;

- che con suddetto atto, all'art. 10 si conveniva che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvedeva alla realizzazione del cavalcavia Farini di intesa con il Comune e che il Comune stesso provvedeva alla costruzione delle rampe di raccordo e della pavimentazione anche in corrispondenza del manufatto;
- che con suddetto atto, all'art. 10 si conveniva della necessità di regolare con apposita convenzione il manufatto stesso ma che quanto specificato non è stato formalizzato;
- con atto del 03/06/1986 n. Racc. 919 – n. Rep. 32762 “Atto tra l'Ente Ferrovie dello Stato ed il Comune di Milano per regolare la permuta di immobili posti in Milano in dipendenza della realizzazione della Costruzione della Stazione di Milano Porta Garibaldi e il ripristino della Linea per Monza” è avvenuta la permuta della sede incensita di Via Farini, che in forza di avvenuto frazionamento avvenuto in data 13.01.1986, risulta individuata con le particelle n. 45 ½ del foglio 265 e n. 339 ½ del foglio 223; che con allegato all'atto di cui sopra, viene individuata la destinazione urbanistica di detti mappali dal Comune di Milano, ovvero come “strada urbana primaria di classe (D1)”, secondo le allora vigenti normative in materia;

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 Garibaldi, ovvero che tale manufatto sovrappassa un impianto ferroviario di importanza strategica;
- 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;
- rispetto alla realizzazione dell'opera, le caratteristiche di traffico, ovvero i carichi gravanti sull'opera, sono incrementati, con particolare riferimento al transito di linea tramviarie e autobus nonché di mezzi pensanti.

Considerato che

- 1) A partire dal luglio 2018, RFI:
 - a. ha promosso 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;



- b. durante i tavoli tecnici congiunti ha sottoposto alla valutazione del Comune di Milano bozze di appositi documenti che convenzionino gli oneri manutentivi ordinari e straordinari sulle opere di cui al punto precedente;
- c. ha proceduto all'esecuzione di indagini mirate a conoscere lo stato attuale dell'opera;
- d. ha comunicato al Comune le risultanze emerse dallo studio di fattibilità e progettazione preliminare a giungo 2019;
- e. ha già incaricato formalmente – tramite un contratto – un Soggetto Terzo per la redazione della progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per la messa in sicurezza dell'opera;
- f. 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;
- g. ha già proceduto all'avvio dei lavori di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle opere portanti, all'intradosso dell'opera, a settembre 2019.

2) il Comune di Milano:

- a) a partire da luglio 2018 ha limitato il traffico veicolare a 3,5 t con apposizione di segnaletica stradale verticale, imposto il rallentamento ai tram e deviato il percorso della linea 70;
- b) si è impegnato a coordinarsi con RFI per le fasi progettuali di cui al successivo articolo 2 punto I e II, ovvero ha messo a disposizione il supporto tecnico necessario per le scelte progettuali da attuare;
- c) si è impegnato a coordinarsi con RFI per la fase progettuale ed esecutiva delle opere necessarie di cui al successivo articolo 2 punto II.

Visto e considerato che

- Durante i mesi di dicembre 2018 e gennaio 2019 sono state eseguite i rilievi e le indagini in situ atti a pervenire ad un adeguato livello di conoscenza dell'opera;
- Dalle suddette analisi è emersa l'esigenza di effettuare specifici interventi di manutenzione straordinaria al fine di garantire gli attuali volumi di traffico;
- Dall'analisi dello stato fessurativo e di degrado del manufatto è emersa la necessità di garantire l'assoluto rispetto delle limitazioni imposte sin da luglio 2018 ai carichi transitanti sul manufatto.

Dato atto altresì che

- l'opera è strategica per la viabilità comunale, e -a regime- dovrà consentire il passaggio di autovetture nonché di mezzi con massa superiore a 3,5 t;
- su detta opera è presente l'infrastruttura tramviaria a servizio di più linee del servizio di trasporto pubblico locale;
- nelle immediate prossimità non sono presenti adeguati manufatti di scavalco ferroviario equiparabili per capacità di traffico;
- nei piani di sviluppo del territorio è stata presa in considerazione la futura realizzazione di nuovi manufatti di scavalco della sede ferroviaria tali da poter garantire una viabilità alternativa al manufatto oggetto della presente convenzione;
- i suddetti piani di sviluppo hanno una previsione temporale di 20 anni e che pertanto le attività di manutenzione straordinaria dell'opera oggetto della presente convenzione dovranno garantire la piena funzionalità per tale periodo.

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 del manufatto denominato Cavalcavia Farini in relazione alle effettive esigenze di traffico veicolare.

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

- I. il risanamento delle parti strutturali 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 rifacimento delle sovrastrutture in estradosso ed in particolare il risanamento dei giunti, l'impermeabilizzazione delle solette e delle travi a cassone, il rifacimento della

sovrastuttura stradale, la realizzazione di un idoneo sistema di smaltimento delle acque dalla piattaforma stradale, il risanamento dell'infrastruttura tranviaria nonché tutte le opere che si debbano eseguire sulle rampe – ivi comprese le spalle del manufatto – e sulla sede stradale per dare l'opera completamente fruibile.

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;
- indicare le tempistiche di attuazione delle azioni da mettere in campo di messa in sicurezza dell'opera;
- 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:

- 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 interrato 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 Statico e alla formale consegna delle parti d'opera che resteranno in

capo alla gestione comunale, nel rispetto del principio di cui agli atti richiamati in premessa.

ARTICOLO 4

Impegni del Comune di Milano

Il Comune di Milano si impegna a:

- garantire fino ad avvenuto collaudo dei lavori di consolidamento il rispetto dei limiti di carico sul manufatto (3,5 tonnellate) già imposti con ordinanza n° 1026/18 (PG 0317497 del 17/7/18);
- mettere a disposizione le aree di proprietà del Comune che si rendessero utili durante l'esecuzione delle opere;
- corrispondere a RFI un contributo finalizzato alle opere sopraindicate di esclusiva competenza del Comune di Milano, così come congruite dai competenti uffici comunali e solo a seguito di effettiva realizzazione, come di seguito indicato:
 - o riconoscere a RFI un anticipo pari al 10% dell'importo complessivo degli interventi di competenza comunale, da versare all'inizio effettivo dei lavori;
 - o corrispondere la quotaparte di contributo comunale secondo rendicontazione a successivi Stati Avanzamento Lavori, recuperandone l'anticipazione in misura proporzionale all'avanzamento dei lavori;
 - o corrispondere a RFI il saldo dell'importo complessivo degli interventi sopra indicati solo a valle dell'emissione del certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo e Statico dei lavori eseguiti e della formale consegna delle parti d'opera che resteranno in capo alla gestione comunale;
- provvedere tramite i propri dirigenti al riconoscimento dell'esenzione COSAP di cui all'art. 28, lettera j), del Regolamento per l'Applicazione del Canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche vigente, ricorrendo le condizioni previste dal Regolamento medesimo.

ARTICOLO 5

Importo degli interventi

L'importo a carico di RFI è di € 9.680.253,75 (euro novemilioneisecentoottantamiladuecento cinquantatre/75), per gli interventi di cui all'articolo 2 punto I.

L'importo a carico del Comune nei confronti di RFI è di € 3.206.708,71 (euro tremilioniduecentodiciasettemilaseicentodie/01) per i lavori di cui all'articolo 2 punto II.

Il costo di realizzazione degli interventi in capo al Comune verranno corrisposti a RFI, nella misura massima pari a € 3.206.708,71 secondo effettiva rendicontazione dei lavori, per mezzo di bonifico bancario intestato a “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ”, IBAN IT97 T 02008 05351 000500083560 (Banca Unicredit).

Gli importi ivi riportati non sono comprensivi dell’Imposta sul Valore Aggiunto (IVA).

Il dettaglio dei suddetti importi è riportato nel Computo Metrico Estimativo, allegato al Progetto Esecutivo, 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:

1. La progettazione e realizzazione degli interventi di cui all’articolo 2 punto I saranno a carico di RFI;
2. La realizzazione degli interventi di cui all’articolo 2 punto II saranno a carico del Comune di Milano che erogherà un importo a titolo di contributo con impegno di spesa su capitolo 7311/1/3

ARTICOLO 7

Ulteriori attività

I soggetti sottoscrittori del presente Accordo condividono:

1. 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;
2. il Gruppo di Lavoro Tecnico sarà coordinato dal Responsabile della Unità Opere Civili della S.O. Ingegneria della Direzione Territoriale Produzione di Milano di RFI;
3. 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 a imposta di Registro in misura fissa, pari ad € 200, solo in caso d'uso.

Letto, confermato e sottoscritto

Per il Comune di Milano

(Delegato per Ing. Carlo Nicola Casati)

Ing. Marcello Oneta

Per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Ing. Luca Cavacchioli