



DELIBERAZIONE N° VII / 20537 Seduta del 11 FEB 2005

Presidente

ROBERTO FORMIGONI

Assessori regionali

VIVIANA BECCALOSSI Vice Presidente
GIAN CARLO ABELLI
ETTORE ALBERTONI
MAURIZIO BERNARDO
GIANPIETRO BORGHINI
CARLO BORSANI
MASSIMO BUSCEMI
ROMANO COLOZZI

MASSIMO CORSARO
ALBERTO GUGLIELMO
ALESSANDRO MONETA
FRANCO NICOLI CRISTIANI
DOMENICO PISANI
GIORGIO POZZI
MARIO SCOTTI
MASSIMO ZANELLO

Con l'assistenza del Segretario Maurizio Sala

Su proposta del Presidente Roberto Formigoni di concerto con l'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità Massimo Corsaro

Oggetto **“Schema di Accordo di Programma Quadro per il potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale”**

I Dirigenti

Dott. Mario Benaglia

Il Direttore Generale

Dott. Angelmaria Lasini

Il Segretario Generale

Dott. Nicolò Maria Sanese

L'atto si compone di 21 pagine
di cui 17 pagine di allegati,
parte integrante.



VISTO l'articolo 2, comma 203 della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche ed integrazioni, che detta la disciplina della programmazione negoziata;

VISTA in particolare la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e traccia i punti cardine dell'Accordo di programma quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di un'Intesa istituzionale di programma per la definizione di un programma esecutivo d'interventi d'interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di programma quadro deve contenere;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni recante: "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto d'accesso ai documenti amministrativi";

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165 e successive modifiche ed integrazioni, recante: "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTA la delibera del CIPE 21 marzo 1997 n. 29 concernente la disciplina della programmazione negoziata ed in particolare il punto 1 sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli Accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti subregionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge n.662/1996;

VISTA la delibera del CIPE 2 agosto 2002, n.76 concernente l'approvazione delle schede di riferimento per le procedure di monitoraggio a parziale modifica della delibera 44/2000;

VISTA la delibera CIPE 19/2004 di ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – Quadriennio 2004-2007, che ha previsto al Punto F.3 risorse per il Programma di accelerazione della spesa in conto capitale per le Regioni del Centro Nord;





VISTA in particolare la nota del Ministero dell'Economia – Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del 29 dicembre 2004, che illustra i criteri, condivisi con le Regioni, per la ripartizione delle risorse di cui al succitato punto F.3 della Delibera 19/2004 e con cui si assegna alla Regione Lombardia la somma di 30.648.618 euro;

VISTA la delibera CIPE 20/2004 di riparto delle risorse per le aree sottoutilizzate ai sensi della legge 208/98 – Periodo 2004-2007;

VISTO in particolare l'allegato 7 della delibera CIPE 20/2004 che, definendo la ripartizione regionale delle risorse, prevede la somma di 45.482.208 euro per interventi infrastrutturali materiali e immateriali da ricomprendere nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia;

RITENUTO di destinare parte delle risorse assegnate alla Regione Lombardia dalle succitate Delibere CIPE con le seguenti modalità:

- 30.648.618 euro (Delib. 19/2004 – Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord) per l'acquisto di materiale rotabile nel quadro del potenziamento del Sistema ferroviario regionale;
- 35.482.208 euro (Delib. 20/2004 – Quota E.3 – Regioni Centro-Nord) per l'acquisto di materiale rotabile nel quadro del potenziamento del Sistema Ferroviario Regionale;

VISTA la Relazione tecnica, di cui al punto 6.3 della delibera CIPE 20/2001, validata dal Nucleo di valutazione nella seduta del 2 febbraio 2005;

VISTA la nota 5 gennaio 2005, n. 29, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel condividere la proposta formulata dalla Regione, ritenendola coerente con quanto previsto al punto 4 dei criteri per l'utilizzo delle risorse della delibera CIPE 19/2004, che con i criteri del punto 5 della delibera CIPE 20/04 ha fissato alla data del 28 febbraio 2005 il termine massimo per la stipula del relativo Accordo di programma quadro, secondo quanto stabilito dal punto 7 della delibera CIPE 19/04;

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo nazionale e la Regione Lombardia stipulata il 3 Marzo 1999, che ha individuato i programmi di intervento nei settori di interesse comune da attuarsi attraverso la stipula di





Accordi di programma quadro dettando, i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli Accordi stessi;

CONSIDERATO che l'Accordo di Programma Quadro verrà sottoscritto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia;

RITENUTO di approvare lo schema di AdPQ "Accordo di Programma Quadro per il potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale" di cui all'allegato 1, parte integrante del presente provvedimento;

A voti unanimi espressi nelle forme di legge

DELIBERA

1. di approvare lo schema di AdPQ "Accordo di Programma Quadro per il potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale" di cui all'allegato 1, parte integrante del presente provvedimento;
2. di individuare quale Responsabile per l'attuazione del suddetto Accordo il Direttore Generale della DG Infrastrutture e Mobilità, Dott. Angelmaria Lassini;
3. di pubblicare la presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione \ Lombardia.



IL SEGRETARIO

Maurizio Sala





*Ministero dell'Economia
e delle Finanze*



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*



Regione Lombardia

Allegato alla deliberazione
n. 20537 del 11 FEB. 2005

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E LA REGIONE LOMBARDA**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL
POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO
REGIONALE**

Roma



VISTO l'articolo 2, comma 203 della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche ed integrazioni, che detta la disciplina della programmazione negoziata;

VISTA in particolare la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e traccia i punti cardine dell'Accordo di programma quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di un'Intesa istituzionale di programma per la definizione di un programma esecutivo d'interventi d'interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'accordo di programma quadro deve contenere;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165 e successive modifiche ed integrazioni, recante: "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTA la legge 11 febbraio 1994, n. 109, in materia di lavori pubblici e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni recante: "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto d'accesso ai documenti amministrativi";

VISTO il D.Lgs 18 agosto 2000 n. 267 recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

VISTA la legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modifiche ed integrazioni, recante: "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ad enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa";

VISTA la legge 15 maggio 1997, n. 127 e successive modifiche ed integrazioni, recante: "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo";

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante: "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n.59";

VISTO l'articolo 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e l'articolo 10, comma 5 del DPR 20 aprile 1994, n. 367;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modifiche ed integrazioni, concernenti: "Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spese e contabili";

VISTA la delibera del CIPE 21 marzo 1997 concernente la disciplina della programmazione negoziata ed in particolare il punto 1 sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti subregionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge n.662/1996;

VISTA la delibera del CIPE 2 agosto 2002, n.76 concernente l'approvazione delle schede di riferimento per le procedure di monitoraggio a parziale modifica della delibera 44/2000;

VISTA l'intesa Istituzionale di Programma tra il Governo nazionale e la Regione Lombardia stipulata il 3 marzo 1999, che ha individuato i programmi di intervento nei settori di interesse comune da attuarsi attraverso la stipula di Accordi di programma quadro dettando, i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli Accordi stessi;



VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 2004, n. 184, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", che attribuisce al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali e alla Direzione generale per la programmazione e i programmi europei le competenze in materia di promozione, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, degli Accordi tra lo Stato e le Regioni;

VISTA la delibera CIPE 19/2004 di ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – Quadriennio 2004-2007, che ha previsto al Punto F.3 risorse per il Programma di accelerazione della spesa in conto capitale per le Regioni del Centro Nord;

VISTA in particolare la nota del Ministero dell'Economia – Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del 29 dicembre 2004, che illustra i criteri, condivisi con le Regioni, per la ripartizione delle risorse di cui al succitato punto F.3 della Delibera 19/2004 e con cui si assegna alla Regione Lombardia la somma di 30.648.618 euro;

VISTA la delibera CIPE 20/2004 di riparto delle risorse per le aree sottoutilizzate ai sensi della legge 208/98 – Periodo 2004-2007;

VISTO in particolare l'allegato 7 della delibera CIPE 20/2004 che, definendo la ripartizione regionale delle risorse, prevede la somma di 45.482.208 euro per interventi infrastrutturali materiali e immateriali da ricomprendere nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia;

RITENUTO di destinare parte delle risorse assegnate alla Regione Lombardia dalle succitate Delibere CIPE con le seguenti modalità:

- 30.648.618 euro (Delib. 19/2004 – Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord) per l'acquisto di materiale rotabile nel quadro del potenziamento del Sistema ferroviario regionale;
- 35.482.208 euro (Delib. 20/2004 – Quota E.3 – Regioni Centro-Nord) per l'acquisto di materiale rotabile nel quadro del potenziamento del Sistema Ferroviario Regionale;

VISTA la Relazione tecnica, di cui al punto 6.3 della delibera CIPE 20/2001, validata dal Nucleo di valutazione nella seduta del 2 febbraio 2005;

VISTA la circolare del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 ottobre 2003 relativa alle modalità di monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro;

VISTA la nota 5 gennaio 2005, n. 29, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel condividere la proposta formulata dalla Regione, ritenendola coerente con quanto previsto al punto 4 dei criteri per l'utilizzo delle risorse della delibera CIPE 19/2004, che con i criteri del punto 5 della delibera CIPE 20/04 ha fissato alla data del 28 febbraio 2005 il termine massimo per la stipula del relativo Accordo di programma quadro, secondo quanto stabilito dal punto 7 della delibera CIPE 19/04;

VISTA la deliberazione regionale n. che approva lo schema del presente Accordo di Programma Quadro;



tutto ciò premesso

IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE,
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
LA REGIONE LOMBARDIA

stipulano il seguente

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL
POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE**

Articolo 1 - Premesse

1. Le premesse e gli allegati formano parte integrante del presente Accordo di programma quadro, in seguito indicato come Accordo.

Articolo 2 - Finalità ed obiettivi

1. Il presente Accordo è finalizzato al Potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale attraverso l'acquisto di materiale rotabile da destinare, come meglio precisato nella relazione tecnica di cui all'allegato 1, sulla linea ferroviaria Varese/Gallarate – Passante di Milano, funzionale, principalmente, al collegamento con la metropoli milanese del bacino dell'Olna, pressoché interamente in area sottoutilizzata.

Il fabbisogno complessivo è stato stimato in 15 nuovi convogli completi, di tipo TSR, con 425 posti a sedere nella composizione a 4 pezzi e maggiore spazio per la sosta in piedi.

La linea ferroviaria Varese/Gallarate-Milano Certosa/Passante attraversa e serve direttamente i seguenti comuni in Area sottoutilizzata: Caronno Varesino, Albizzate (stazione), Solbiate Arno, Jerago con Orago, Cavaria con Premezzo (stazione), Gallarate (stazione), Busto Arsizio (stazione), Castellanza, Legnano (stazione), San Giorgio su Legnano, Canegrate (stazione) e Parabiago (stazione).

Il bacino di riferimento della linea, in termini trasportistici, può essere assimilato all'intero ambito individuato ai sensi della Legge n. 208 del 30 giugno 1998 e ai Sistemi Locali del lavoro nr. 71 e 72.

Nell'ambito del più vasto processo di liberalizzazione del Servizio Ferroviario Regionale avviato nel marzo 2004, il servizio su tale linea verrà affidato, per la prima volta sul territorio regionale, con procedura di evidenza pubblica.

2. L'allegato 2 contiene la scheda intervento redatta ai sensi della delibera del CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro, citata in premessa, che individua, per ciascun intervento, i soggetti attuatori, il responsabile del procedimento del soggetto attuatore, i contenuti progettuali, il costo complessivo, il fabbisogno finanziario e la sua articolazione nel tempo, con individuazione delle specifiche fonti di copertura, l'impegno finanziario di ciascun soggetto, i tempi di attuazione e le procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione dell'intervento stesso.



Articolo 3 - Impegni dei soggetti sottoscrittori

1. Nello svolgimento dell'attività di rispettiva competenza i sottoscrittori del presente Accordo si impegnano a:
 - a) rispettare i termini e tempi concordati e indicati nella scheda intervento;
 - b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, anche con il ricorso agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo e agli accordi previsti dalla vigente normativa statale e regionale;
 - c) procedere con periodicità semestrale, e comunque ogni qualvolta si renda necessario per il raggiungimento degli obiettivi del presente Accordo, alla verifica dello stesso secondo le disposizioni della Delibera CIPE n. 76/02 e le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata nelle premesse e, se necessario, anche su proposta del Comitato istituzionale di gestione di cui all'articolo 10 dell'Intesa istituzionale di programma, ad adottare gli aggiornamenti dell'Accordo mediante appositi atti aggiuntivi;
 - d) attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi, secondo quanto previsto dai rispettivi ordinamenti, tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione degli interventi;
 - e) rimuovere ogni ostacolo procedurale in ogni fase procedimentale per la realizzazione degli interventi, impegnandosi alla sollecita attuazione dei provvedimenti e delle iniziative adottati dal Comitato istituzionale di gestione ai sensi dell'articolo 10 dell'Intesa istituzionale di programma, assicurando comunque ogni possibile azione per il rispetto dei tempi programmati o indicati dal medesimo Comitato. A tal fine si impegnano ad accettare le misure che saranno adottate dal Comitato istituzionale di gestione, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza, ai sensi del successivo articolo 8 del presente Accordo.
2. In particolare la Regione Lombardia si impegna a mettere a disposizione il materiale rotabile oggetto del presente Accordo al vincitore della procedura di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi da esercitarsi sulla linea ferroviaria Varese/Gallarate-Milano.

Articolo 4 - Flusso informativo

1. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lombardia, si impegnano a dar vita ad un flusso informativo sistematico e costante al fine di consolidare un processo stabile di concertazione e condivisione dei reciproci programmi di attività relativamente all'ambito territoriale della Regione medesima. Lo scambio di informazioni avverrà in coincidenza con il monitoraggio di cui al successivo art. 7, comma 2, lett. d).

Articolo 5 - Disposizioni finanziarie

1. Il presente Accordo ha un costo complessivo pari a **108.303.364,00** euro.
2. La copertura finanziaria complessiva è rappresentata nella tabella seguente:



FONTE	Valori in euro
STATO	
Delibera CIPE 19/2004 (quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord)	30.648.618,00
Delibera CIPE 20/2004 (quota E.3 Regioni Centro Nord)	35.482.208,00
REGIONE LOMBARDIA (Bilancio regionale 2005-2007 – capitolo 6308)	
	42.172.538,00
TOTALE	108.303.364,00

3. Le eventuali economie derivanti dalla realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo sono riprogrammate con le modalità previste dall'articolo 12 dell'Intesa istituzionale di programma e delle vigenti disposizioni previste dal CIPE e comunque nel rispetto delle finalità fissate dalla legge per l'utilizzo delle risorse oggetto del presente Accordo.
4. Nel caso in cui, a seguito di eventi imprevedibili, il costo totale dell'intervento sia maggiore di quello indicato al precedente comma 1 e non sia possibile assicurarne la copertura mediante utilizzo di economie di spesa o ribassi d'asta, la questione sarà sottoposta al Comitato Paritetico di Attuazione ed al Comitato istituzionale di Gestione dell'Intesa Istituzionale di programma che assumeranno le necessarie determinazioni.

Articolo 6 - Soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo si individua quale responsabile dell'attuazione, il Direttore pro tempore della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità Dott. Angelmaria Lassini.
2. Il responsabile dell'attuazione dell'Accordo ha il compito di:
 - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
 - b) governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie alla sua attuazione;
 - c) promuovere, di concerto con i responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo;
 - d) garantire il coordinamento dell'attività di monitoraggio semestrale da parte del responsabile dell'intervento sullo stato di avanzamento dell'Accordo trasmettendo al Comitato paritetico di attuazione la scheda di monitoraggio relativa all'intervento, predisposte ai sensi della Delibera CIPE n. 76/2002; la scheda sarà accompagnata da una relazione che conterrà l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento, l'eventuale proposta di iniziative correttive da assumere al fine di superare l'ostacolo;
 - e) nel corso dei monitoraggi semestrali, assicurare il completo inserimento dei dati della scheda-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
 - f) inviare al Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese entro il 28 Febbraio e il 30 Settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula dell'APQ - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'APQ, redatto ai sensi della



delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, da trasmettere successivamente al Comitato Paritetico di Attuazione; tale Rapporto sarà inviato anche ai soggetti sottoscrittori del presente accordo;

- g) presentare al Comitato paritetico di attuazione una relazione semestrale sullo stato di attuazione dell'Accordo evidenziando i risultati e le azioni di verifica svolte;
- h) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere; decorso inutilmente tale termine, segnala l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione, il quale provvede con le modalità previste dall'articolo 10, comma 5 dell'Intesa istituzionale di programma ad individuare l'autorità competente ad esercitare i poteri sostitutivi;
- i) esperire tempestivamente, relativamente a controversie che insorgano tra i soggetti sottoscrittori, un primo tentativo di conciliazione; segnalare al Comitato paritetico di attuazione, nel caso di mancata composizione, le controversie suddette per l'avvio dei relativi procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti secondo le modalità previste dall'articolo 8 dell'Intesa.

Articolo 7 - Soggetto responsabile dell'attuazione del singolo intervento

1. Ai fini della realizzazione e del relativo monitoraggio di tutte le fasi dell'intervento oggetto del presente Accordo di Programma Quadro, le Amministrazioni aggiudicatrici individuano, quale soggetti responsabili dei singoli interventi, i "responsabili unici di procedimento", che, ad integrazione delle funzioni previste dall'art. 8 del DPR 21.12.1999, n. 554 (Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11.2.1994 n.109 e successive modificazioni), svolgono, ai fini dell'APQ, i seguenti compiti:
 - 1.1 pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al Project Management;
 - 1.2 organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
 - 1.3 monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori, al fine di individuare le azioni opportune e necessarie per garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti e gli eventuali ritardi od ostacoli tecnico-amministrativi e finanziari che ne dilazionano o impediscono l'attuazione;
 - 1.4 aggiornare con cadenza semestrale la scheda di monitoraggio dell'intervento, comprensiva di ogni informazione utile a definire lo stato di attuazione dello stesso, e trasmetterla al responsabile dell'Accordo, unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguenti e le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, l'individuazione dei progetti non più attivabili o non completabili, e la conseguente disponibilità di risorse non utilizzate, ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive, di revoca o rimodulazione dell'intervento;
 - 1.5 fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.



Articolo 8 - Procedimenti di conciliazione e arbitrati

1. In caso di contrasti in ordine all'interpretazione o all'esecuzione delle obbligazioni previste nell'Accordo medesimo il soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo, su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia o anche d'ufficio, invita le parti interessate a rappresentare le rispettive posizioni per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'Accordo raggiunto.
3. Qualora, invece, le controversie permangano, il Comitato Paritetico di Attuazione rimette la questione al Comitato Istituzionale di Gestione.

Articolo 9 - Inerzie, ritardi e inadempienze

1. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostativa riferite alla verifica e al monitoraggio da parte del responsabile dell'attuazione del presente Accordo costituiscono agli effetti del presente Accordo fattispecie di inadempimento.
2. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il responsabile dell'attuazione dell'Accordo invita il soggetto sottoscrittore al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento siano imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
3. Il soggetto cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere entro il termine prefissato al soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo le iniziative assunte ed i risultati conseguiti.
4. In caso di ulteriore inottemperanza o di mancato adeguamento alle modalità operative prescritte, il soggetto responsabile del presente Accordo invia gli atti, con una motivata relazione, al Comitato paritetico di attuazione formulando, se del caso, una proposta circa le misure da adottare che ciascuna parte sottoscrittrice, nel rispetto del proprio ordinamento, è opportuno adotti in sostituzione del responsabile dell'intervento.
5. Il Comitato paritetico di attuazione propone al Comitato istituzionale di gestione le misure da adottare in relazione agli inadempimenti.
6. Ove le azioni di cui ai precedenti commi non garantiscano il risultato dell'adempimento o lo garantiscano in modo insufficiente, il Comitato istituzionale di gestione attiva le procedure per la revoca del finanziamento in ragione della titolarità dei fondi.
7. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi ed il risarcimento dei danni subiti.
8. Il Comitato istituzionale di gestione può proporre e adottare le misure individuate dal Comitato paritetico di attuazione o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le controversie, ivi compresa la modifica o la ridefinizione dell'intervento previsto nel presente Accordo, e la riprogrammazione delle relative risorse, così come previsto all'articolo 12 dell'Intesa istituzionale di programma, purché dalla stessa non derivino pregiudizi per gli impegni di spesa già assunti dalle parti.

Articolo 10 - Disposizioni generali e finali

1. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.



2. Previa approvazione del Comitato istituzionale di gestione, possono aderire al presente Accordo altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997 la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi previsti dal presente accordo. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
3. Il presente accordo ha durata fino al completamento dell'intervento e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti mediante atto aggiuntivo al presente Accordo.
4. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 13, qualora l'inadempienza di una o più delle parti sottoscrittrici comprometta l'attuazione dell'intervento previsto nell'Accordo, sono a carico del soggetto inadempiente le spese sostenute dalle parti per studi, piani e attività inerenti l'intervento medesimo.



Il presente Accordo è sottoscritto il _____

Ministero dell'Economia e delle Finanze
Direttore del Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese
Paolo Emilio Signorini

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direttore Generale per la programmazione e i programmi europei
Pietroantonio Isola

Regione Lombardia
Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità
Angelmaria Lassini

Roma, lì _____





*Ministero dell'Economia
e delle Finanze*



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*



Regione Lombardia

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E LA REGIONE LOMBARDIA**

ALLEGATO 1

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL
POTENZIAMENTO SERVIZIO FERROVIARIO
REGIONALE**

Roma,



ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
PER IL POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

RELAZIONE TECNICA

1. CONTESTO

La definizione del presente Accordo si inquadra in quella serie di azioni intraprese dalla Regione al fine del rafforzamento e della liberalizzazione del Servizio Ferroviario Regionale.

L'Accordo individua fonti di finanziamento certe in grado di garantire nei tempi previsti l'acquisto del materiale rotabile necessario

L'ambito territoriale

La linea ferroviaria Varese-Milano Certosa attraversa e serve direttamente i seguenti comuni in Area sottoutilizzata: Caronno Varesino, Albizzate (stazione), Solbiate Arno, Jerago con Orago, Cavaria con Premezzo (stazione), Gallarate (stazione), Busto Arsizio (stazione), Castellanza, Legnano (stazione), San Giorgio su Legnano, Canegrate (stazione), e Parabiago (stazione).

Il bacino di riferimento della linea, in termini trasportistici, può essere assimilato all'intero ambito individuato ai sensi della Legge n. 208 del 30 giugno 1998 e ai Sistemi Locali del lavoro nr. 71 e 72.

Tale ambito, alla data del censimento ISTAT 2001, conta oltre 600 mila abitanti.

Il suddetto territorio è considerato anche "area critica" secondo il Piano regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria dalla DGR 6501/2001.

La popolazione servita, considerando solamente i comuni su cui è localizzata la stazione, è di oltre 1,8 mln di abitanti di cui:

- 1,2 mln nel solo Comune di Milano;
- 240 mila residenti nei Comuni in ambito "Sottoutilizzato";
- i restanti 360 mila circa negli ulteriori comuni serviti.

Considerando il bacino complessivo di riferimento si arriva a 2,8 mln di abitanti di cui:

- 1,2 mln del comune di Milano;
- 600 mila residenti nei Comuni in aree "Sottoutilizzate";
- i restanti 1 mln circa negli ulteriori comuni serviti, anche indirettamente.

Nei territori serviti dalla linea sono stati stimati circa 680 mila spostamenti giornalieri con qualsiasi mezzo (dati dell'Indagine O/D recentemente compiuta dalla regione Lombardia), di cui il 33 % circa diretti su Milano.

La liberalizzazione del Servizio ferroviario Regionale

L'intervento proposto si inserisce nell'ambito del processo di liberalizzazione del Servizio Ferroviario Regionale avviato dalla Giunta regionale, con delibera del 26 marzo 2004, mediante l'approvazione dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi da esercitare su tre linee regionali:

1. "Brescia-Iseo-Edolo" (congiuntamente ai servizi di trasporto pubblico locale automobilistico della Valle Camonica)
2. "Milano-Molteno-Lecco e Como-Lecco"
3. "Passante di Milano: linea Varese/Gallarate-Pioltello"

Attualmente è stata esperita unicamente la gara relativa al Passante.

Di seguito sono indicati gli elementi essenziali del bando i cui termini di presentazione delle offerte sono scaduti il 15 novembre u.s. (è attualmente in corso l'istruttoria delle istanze pervenute):

- Importo base di gara: 7,7 Meuro annui (oltre IVA), 69,3 meuro complessivi;
- Servizio programmato: 1,66 Mln di treno*km;
- Durata: dal 10/12/2006 al 12/12/2015 (9 anni)



L'intervento finanziato

L'intervento consiste nell'acquisto di materiale rotabile da destinare al Servizio Ferroviario Regionale sulla linea ferroviaria Varese/Gallarate - Passante di Milano, funzionale, principalmente, al collegamento con la metropoli milanese del bacino dell'Olonza, pressoché interamente Area sottoutilizzata.

Nell'ambito del più vasto processo di liberalizzazione del Servizio Ferroviario Regionale avviato lo scorso marzo, il servizio su tale linea, verrà affidato, per la prima volta sul territorio regionale, con procedura di evidenza pubblica.

Al fine di consentire la più ampia partecipazione alla gara nel pieno rispetto della normativa in tema di concorrenza, la Regione ha previsto nel bando di gara che sia la Regione stessa a mettere a disposizione il materiale rotabile necessario per lo svolgimento del servizio. Il servizio si effettua, infatti, su linea elettrificata per la quale occorre materiale in linea con gli standard italiani (diversi da quelli europei).

Il fabbisogno complessivo è di 15 nuovi convogli completi di tipo TSR, di cui 8 a cinque casse e 7 a tre casse, con oltre 100 posti a sedere per cassa e maggiore spazio per la sosta in piedi.

Il costo complessivo (per l'acquisto dei convogli) è di 108.303.364,00 euro, di cui 66.130.826,00 euro a valere sulle risorse CIPE per le aree sottoutilizzate (30.648.618 euro sulla del. CIPE 19/04 e 35.482.208,00 euro sulla del. CIPE 20/2004) e la restante parte a carico della Regione.

La Regione provvede all'acquisto del materiale mediante una procedura di evidenza pubblica esperita da Ferrovie Nord Milano per conto della Regione stessa.

I treni resteranno di proprietà regionale e saranno concessi in uso all'aggiudicatario della gara che dovrà anche fornire idonee garanzie in tema di manutenzione e buona conservazione dei mezzi.

Destinando le risorse in oggetto all'acquisto del materiale rotabile (in analogia a quanto già determinato dal CIPE con la deliberazione n. 22 del 27 giugno 2003 che ha autorizzato, ai sensi della Legge Obiettivo, il finanziamento dell'acquisizione del materiale rotabile da utilizzare sul prolungamento della metropolitana di Milano M1 sino al nuovo Polo fieristico) per la linea Varese-Milano, la Regione intende perseguire il duplice obiettivo di:

- dare una risposta concreta ai disservizi che sempre più frequentemente si verificano sulla linea ferroviaria Varese-Milano (ritardi, sovraffollamento, guasti);
- sostenere tali aree dal punto di vista della tutela della qualità dell'aria; infatti la linea in questione è ricompresa nell'area del Sempione qualificata "critica" dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e, come tale, soggetta alle restrizioni sul traffico imposte per la tutela della salute pubblica (blocco della circolazione delle auto non catalitiche nei giorni feriali, blocchi totali in alcuni giorni festivi, ...).

Tali restrizioni possono essere meglio sopportate a fronte di adeguate misure di potenziamento del servizio di trasporto pubblico.

Si tratta, in altre parole di dare un concreto e immediato segnale di miglioramento della qualità del servizio attuale stimolando la competitività nell'ambito del processo di liberalizzazione del comparto e aumentando, al contempo, l'offerta, in termini di corse giornaliere, contestualmente al previsto potenziamento infrastrutturale della linea.

La misura proposta nel presente documento è infatti strettamente correlata all'intervento di triplicamento della linea tra Gallarate e Rho per il quale è in itinere la procedura di approvazione del progetto preliminare ai sensi della Legge Obiettivo. La tratta tra Gallarate e Rho, attualmente a doppio binario, verrà quindi potenziata per consentire, attraverso una migliore separazione dei traffici, l'incremento della capacità per le diverse tipologie di trasporto ferroviario.

Con il suddetto programma di interventi sulla rete e sul servizio (consentito dall'incremento del materiale rotabile disponibile) si stima possibile trasferire dal mezzo privato circa 7.000 utenti già a partire dal 2005 e ulteriori 4.000 nel 2006 con l'avvio del servizio affidato a seguito della gara.



Il servizio ferroviario attuale

Il servizio attuale è gestito da Trenitalia spa per conto della Regione ed è regolato dal Contratto di Servizio stipulato in data 31.03.2004.

La tratta Varese-Milano Passante (stazione di Dateo) misura 62 km e su di essa sono localizzate 23 stazioni.

Attualmente sono previste 59 corse al giorno feriale e 27 al giorno festivo per un totale di 1.068.124 km annui e 16.906.680 posti offerti annui.

Il materiale rotabile per l'effettuazione del servizio dovrebbe essere, secondo il Contratto di Servizio, composto da una locomotiva e 6 carrozze doppio piano, per un totale di 890 posti.

Spesso, però, i convogli, contravvenendo al Contratto di Servizio, viaggiano con un numero di carrozze insufficienti o non utilizzabili, in quanto guaste e non sostituibili a causa dell'insufficiente dotazione.

Oltre a ciò, sulla tratta, si sono verificati frequenti ritardi e soppressioni di corse. Secondo dati forniti dalla stessa Trenitalia, il 76 % di tali eventi è imputabile a guasti sui locomotori, per i quali non esiste adeguata possibilità di sostituzione.

A tale ultimo proposito valga per tutti il dato relativo al cosiddetto "bonus" previsto dal Contratto di servizio che rappresenta lo sconto sull'abbonamento mensile riconosciuto agli utenti, basato sulla violazione, nel mese precedente, degli indici di affidabilità contenuti nel Contratto di Servizio stipulato: nel periodo da ottobre 2003 a novembre 2004, gli utenti della linea Milano-Varese hanno beneficiato del bonus 13 mesi su 14 complessivi.

I dati di frequentazione

I dati degli anni sino al 2003 indicano una frequentazione giornaliera di circa 40 mila viaggiatori giornalieri sulla linea, per un massimo di quasi 600 viaggiatori per corsa nell'ora di punta, le cui condizioni di viaggio sono costantemente penalizzate dalle continue soppressioni e riduzioni di carrozze.

La tabella ed il grafico che seguono indicano chiaramente la situazione attuale relativamente al servizio ferroviario sulla linea.

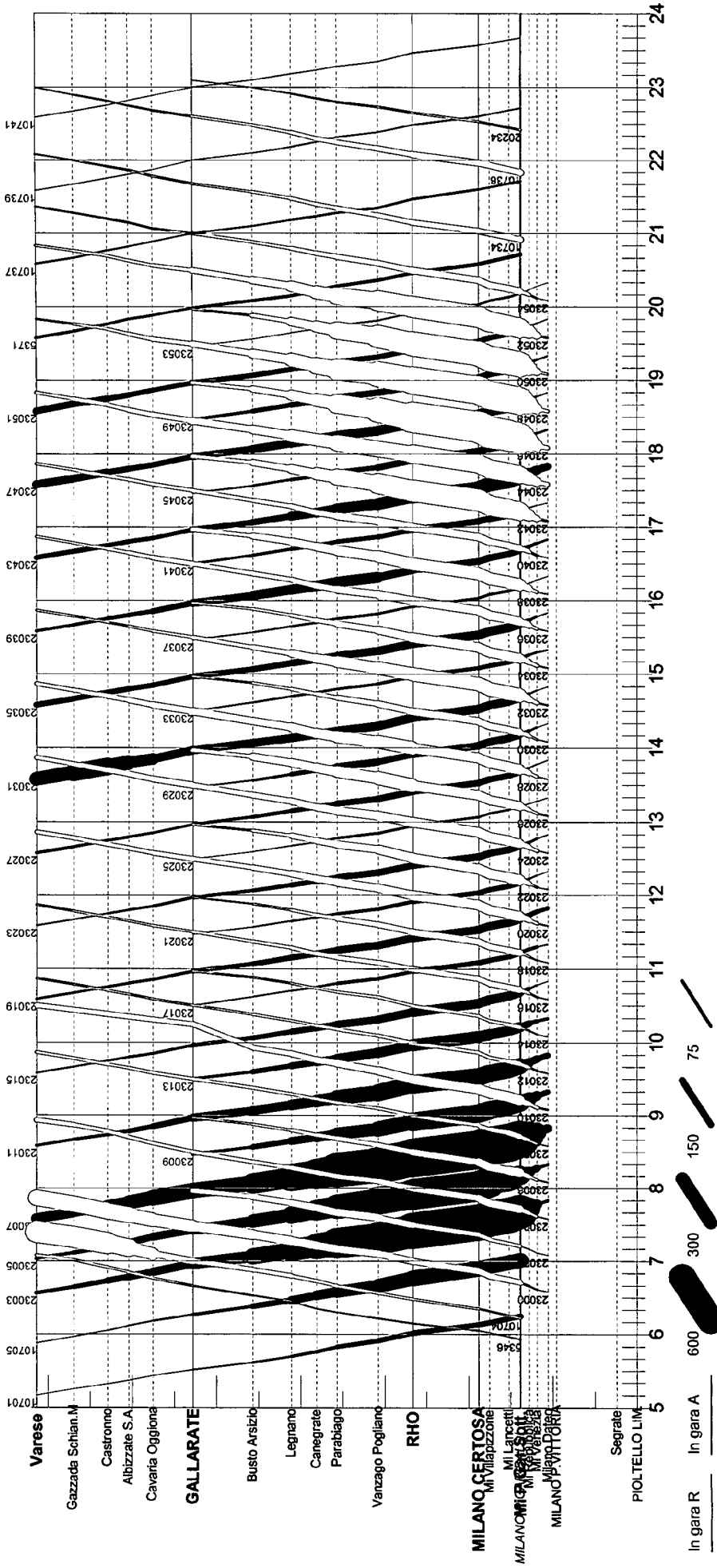
Dati di frequentazione riferiti al giorno feriale medio di novembre 2003

<i>Solo corse in gara</i>				SALITI		DISCESI					
DIR	Giorno	Progr	Stazione	07-09	Distrib. %	Totale	Distrib. %	17-19	Distrib. %	Totale	Distrib. %
165	fer		1 VARESE	419	6,3%	1822	6,8%	133	2,9%	2256	8,4%
165	fer		2 GAZZADA-SCH.	284	4,2%	606	2,3%	71	1,6%	557	2,1%
165	fer		3 CASTRONNO	315	4,7%	529	2,0%	98	2,1%	486	1,8%
165	fer		4 ALBIZZATE-SOLB.	368	5,5%	607,1	2,3%	89	1,9%	518	1,9%
165	fer		5 CAVARIA-OGG.	330	4,9%	591	2,2%	62	1,4%	449	1,7%
165	fer		6 GALLARATE	572	8,5%	2072	7,7%	399	8,7%	2208	8,2%
165	fer		7 BUSTO ARSIZIO	587	8,8%	1657	6,2%	339	7,4%	1569	5,9%
165	fer		8 LEGNANO	663	9,9%	1829	6,8%	453	9,9%	1814	6,8%
165	fer		9 CANEGRATE	388	5,8%	950,1	3,5%	273	6,0%	1044	3,9%
165	fer		10 PARABIAGO	544	8,1%	1451	5,4%	499	10,9%	1716	6,4%
165	fer		11 VANZAGO POGLIANO	384	5,7%	1027	3,8%	393	8,6%	1510	5,6%
165	fer		12 RHO	525	7,8%	2144	8,0%	512	11,2%	1930	7,2%
165	fer		13 MILANO CERTOSA	205	3,1%	996	3,7%	182	4,0%	1041	3,9%
165	fer		14 MILANO VILLAPIZZ.	105	1,6%	596	2,2%	80	1,8%	778	2,9%
165	fer		15 MILANO LANCETTI	106	1,6%	631	2,4%	109	2,4%	815	3,0%
165	fer		16 MILANO P.G. PASS.	482	7,2%	3778	14,1%	458	10,0%	3129	11,7%
165	fer		16,5 MILANO P. GARIB.	70	1,0%	431	1,6%			655	2,4%
165	fer		17 MILANO REP. PASS	144	2,1%	2136	8,0%	163	3,6%	1625	6,1%
165	fer		18 MILANO P. VENEZIA	131	2,0%	1903	7,1%	122	2,7%	1248	4,7%
165	fer		19 MILANO DATEO	81	1,2%	1010	3,8%	136	3,0%	1423	5,3%
				6703	100,0%	26767	100,0%	4571	100,0%	26772	100,0%



ACCORDO DI PROGRAMMA QUADROPER IL POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

Novembre 2003 - Feriale - corse in gara



Trascurando i dati relativi alla percorrenza nel Passante di Milano, su cui si innestano questioni di carattere esclusivamente urbano, si evidenzia proprio come in corrispondenza della tratta in ambito sottoutilizzato, in direzione verso Milano (quindi tra le stazioni di Albizzate e Parabiago), si hanno le maggiori affluenze ed i treni raggiungono i limiti del sovraffollamento. Analogamente, alla sera, in direzione verso Varese, i treni mantengono elevati indici di affollamento sino alle prime fermate in ambito sottoutilizzato, per poi svuotarsi, letteralmente, in corrispondenza delle fermate di Busto Arsizio e Gallarate.

Le suddette condizioni di viaggio sono assolutamente critiche e delicate. Ogni minimo contrattempo che impedisce la messa in circolazione e/o l'adeguato utilizzo di una carrozza, o, peggio ancora, di un intero convoglio comporta inevitabili ripercussioni sulla circolazione dei convogli immediatamente successivi che vengono conseguentemente a trovarsi in condizione di assoluto sovraffollamento. I viaggiatori si trovano quotidianamente a viaggiare in piedi e stipati nelle carrozze, tanto che spesso, nelle stazioni più vicine al capoluogo è fisicamente impossibili accedere al treno; inevitabile le vibrare proteste da parte degli utenti .

La rete infrastrutturale

Il Servizio che si intende potenziare si svolge sulla tratta ferroviaria del "Sempione", da Varese allo scalo di Milano Certosa, gestita da RFI spa, e sul Passante Ferroviario di Milano, anch'esso gestito da RFI, recentemente completato nella sua tratta urbana ed extraurbana in direzione di Pioltello-Treviglio.

La tratta Varese-Certosa è attualmente a due binari e su di essa il Servizio Locale, di competenza regionale ai sensi del D.lgs.422/97, convive con i servizi passeggeri internazionali provenienti dal valico del Sempione ed i servizi di trasporto merci.

Il previsto triplicamento della tratta Gallarate-Rho è funzionale all'incremento di potenzialità per il trasporto regionale/comprenditoriale e a lunga percorrenza, nonché alla creazione di un itinerario per un nuovo collegamento ferroviario a Malpensa. L'intervento ha un tempo stimato di realizzazione di 4 anni ed un costo previsto di circa 287 Meuro.

Gli sviluppi del Servizio Ferroviario Regionale

A partire da dicembre 2004, con il completamento della tratta urbana in galleria Dateo-Porta Vittoria e della tratta in superficie da porta Vittoria verso Bivio Lambro-Pioltello, il Passante ferroviario milanese è finalmente diventato realmente "passante": i treni provenienti dalle linee FS di Novara e Varese, attraverso Milano Certosa, e dalle linee FNM di Saronno e Asso, attraverso il nodo di Bovisa, possono oggi attraversare Milano ed immettersi sulla linea per Treviglio.

L'opera sarà completata nel 2007, con la realizzazione della seconda tratta di superficie verso la stazione di Rogoredo che collegherà il Passante alle linee per Pavia e Piacenza.

A lavori ultimati, pertanto, nei due binari del Passante, esclusivamente dedicati al Trasporto Ferroviario Locale, confluiranno quattro linee da ovest e tre linee da est.

Contestualmente all'apertura del Passante la Regione ha attivato nuovi servizi ed in particolare le nuove linee S, capaci di offrire diverse opportunità di viaggio ai cittadini che dall'hinterland si muovono ogni giorno in treno per raggiungere Milano; sono stati quindi attivati nuovi servizi ferroviari per 2,5 milioni treni-km/anno, apportando un incremento del 10% rispetto al servizio regionale offerto nel 2004.

Da dicembre 2004, pertanto, unitamente ad altre 7 linee, è stata avviata anche la nuova linea S5 Varese – Gallarate – Pioltello.

Queste le principali caratteristiche del nuovo servizio ferroviario:

- maggiore affidabilità in termini di puntualità e organizzazione ottimale delle corrispondenze con altri treni e autobus;



ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

- elevata frequenza con un treno ogni 30 minuti sulla tratta Gallarate-Pioltello (ogni ora da Varese) e passaggi sempre allo stesso minuto di ogni ora (orario cadenzato);
- estensione del medesimo arco di servizio nella giornata (dalle 6.00 alle 00.30) e per tutti i giorni dell'anno;
- fermata ad ogni stazione.

