
SCHEMA DI ACCORDO

**per la redazione della prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica
per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di collegamento tra l'area
ex Fiat-Alfa Romeo, Arese, il nodo di interscambio Rho/Fiera, l'area MIND e Milano**

TRA

- **REGIONE LOMBARDIA** con sede legale in Milano, Piazza Città di Lombardia n. 1, C.F. 80050050154, rappresentata da nella sua qualità di autorizzato alla sottoscrizione del presente Accordo con
- **CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO**, con sede legale in Milano, via Vivaio n. 1, C.F. 08911820960, rappresentata da nella sua qualità di autorizzato alla sottoscrizione del presente Accordo con
- **COMUNE DI MILANO**, con sede legale in Milano, Piazza Scala n. 2, C.F. 01199250158, rappresentata da nella sua qualità di autorizzato alla sottoscrizione del presente Accordo con
- **AREXPO S.P.A.**, con sede legale in Milano, Via Cristina Belgioioso, 171, C.F. 07468440966, rappresentata da nella sua qualità di autorizzato alla sottoscrizione del presente Accordo con

(di seguito anche congiuntamente "Parti" e disgiuntamente "Parte")

Premesso che:

- il Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT) approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale della Lombardia n. X/1245 del 20 settembre 2016 in attuazione della L.R. 6/2012, si caratterizza per un approccio integrato al tema delle relazioni esistenti tra mobilità e territorio e ha tra i suoi principali obiettivi quelli di migliorare i servizi di trasporto collettivo e di incrementare l'offerta di trasporto intermodale, anche al fine di contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente e prevede, in particolare, di favorire lo sviluppo dei nodi di interscambio tra mobilità pubblica e mobilità privata e le sinergie di rete nella mobilità pubblica afferenti al nodo di Milano;
- il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) vigente riporta nella tavola 1 relativa al Sistema infrastrutturale: la previsione, allo studio, di sistemi a guida vincolata quale linee di forza lungo l'asse Milano - area MIND - Rho/Fiera - Arese - Lainate - Garbagnate Milanese;
- il Piano Strategico di Sviluppo Territoriale della Città Metropolitana di Milano, approvato con delibera del Consiglio Metropolitano n. 27 del 12 maggio 2016, indica tra i progetti delle "sei piattaforme progettuali" su cui poggierà l'azione di Città Metropolitana nei prossimi anni le "Reti Infrastrutturali per la Mobilità" *"attraverso soluzioni orientate alla sostenibilità degli interventi, sia dal punto di vista ambientale sia finanziario, concertando le soluzioni con le comunità locali"*, anche con *"l'estensione dell'offerta del trasporto pubblico di forza verso le aree più densamente urbanizzate, in*

corrispondenza di nodi di interscambio in grado di incrementare le opportunità di shift modale (anche valutando soluzioni tecniche alternative ai sistemi metropolitani "tradizionali", con migliori performance)";

- con delibera del Consiglio Metropolitano n. 41/2018 del 12 settembre 2018 sono state approvate le linee guida per la redazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM) della Città Metropolitana di Milano; il Sindaco metropolitano ha preso atto con proprio decreto n.19 del 5 febbraio 2020 della proposta di PTM ai fini del deposito per la VAS;
- con delibera del Consiglio Metropolitano n. 4/2019 del 30 gennaio 2019 sono state approvate le linee di indirizzo per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Milano ed è stata avviata la relativa procedura di VAS e di Valutazione di Incidenza; gli obiettivi promossi dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Milano, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018, con riferimento all'area vasta, sono volti ad integrare il sistema di trasporto pubblico dei territori esterni all'area urbana attraverso azioni in grado di orientare sul trasporto pubblico la domanda di accessibilità verso il capoluogo. In particolare il Piano propone una strategia di profonda trasformazione, nel medio-lungo periodo, riconoscendo al sistema di trasporto pubblico dell'area il ruolo di sistema portante per garantire il soddisfacimento della domanda di mobilità all'interno dell'area metropolitana e di scambio tra Milano e i poli regionali;
- il Piano Urbano della Mobilità del Comune di Arese, approvato con atto del Commissario Straordinario n. 91 del 27 aprile 2012, riporta la necessità di realizzare un nuovo collegamento Rho/Fiera - Arese - Garbagnate Milanese;
- il Programma di Bacino dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia, approvato dall'Assemblea dei Soci il 10 gennaio 2019, prevede la necessità di integrare e completare il sistema di trasporto pubblico dell'area nord-ovest, potenziando il collegamento con l'hub di Rho-Fiera;
- con DPGR n. 12393 del 20 dicembre 2012 è stato approvato l'*Accordo di Programma per la ripermimetrazione, riqualificazione e reindustrializzazione dell'area ex Fiat-Alfa Romeo nei Comuni di Arese e Lainate* (di seguito anche "Accordo di Programma"), finalizzato a promuovere la riqualificazione urbana, ambientale ed infrastrutturale della suddetta area, proseguendo e sviluppando, in una visione aggiornata, gli interventi e le iniziative di rilancio produttivo, recupero urbanistico, sviluppo socio economico e occupazionale promossi con i precedenti Accordi di Programma susseguitisi negli anni (DPGR n. 58158 del 26 giugno 1997 e DPGR n. 8980 del 28 maggio 2004);
- con DGR n. X/2187 del 25 luglio 2014, successivamente integrata con DGR n. X/5493 del 2 agosto 2016 e con DGR n. X/5996 del 19 dicembre 2016, è stato promosso, con l'adesione anche del Comune di Garbagnate Milanese, un Atto Integrativo all'Accordo di Programma sopra citato, in corso di definizione;
- nel corso dei lavori delle Segreterie Tecniche dell'Accordo di Programma si è giunti ad un affinamento degli obiettivi generali dell'Atto integrativo, che sono finalizzati a:
 - o attivare un progetto unitario di riqualificazione urbana, a completamento delle trasformazioni già attuate nell'ex insediamento industriale, per realizzare un polo dei servizi collettivi di interesse metropolitano e regionale;
 - o creare un insediamento che completi il disegno urbano attraverso la realizzazione di una nuova area verde e la valorizzazione degli interventi territoriali di connessione ecologica già realizzati per l'Expo;

- realizzare interventi infrastrutturali di miglioramento della viabilità e di potenziamento dei servizi del trasporto pubblico sul territorio per favorire l'accessibilità ai nodi di interscambio con le stazioni ferroviarie/metropolitane, oltre all'attivazione di servizi di tipo suburbano, definendo in particolare la fattibilità tecnico economica sia della riattivazione della linea Garbagnate Milanese-Lainate, sia di un collegamento in sede protetta tra la fermata metropolitana Rho/Fiera e Arese-Lainate;
- il Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma, nella seduta del 30 luglio 2018, ha preso atto degli studi preliminari condotti dagli Operatori, relativi anche allo studio trasportistico finalizzato ad analizzare vari scenari di trasporto pubblico, considerando varie combinazioni di nuovi servizi e le caratteristiche trasportistiche (velocità commerciale, capacità oraria del mezzo, orario di funzionamento, frequenza media, ...), mediante un modello multimodale di macrosimulazione, esteso ad un'area di scala metropolitana, riferendosi ad un giorno medio feriale, anche ai fini di una valutazione di fattibilità economica;
- il Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma ha quindi condiviso di procedere:
 - ai necessari affinamenti delle analisi costi benefici ai fini delle valutazioni per la scelta degli investimenti infrastrutturali e dei servizi da attivare;
 - agli approfondimenti richiesti dai Comuni in sede di Segreteria Tecnica, che tengano conto degli sviluppi e delle trasformazioni territoriali che interesseranno il quadrante nord-ovest dell'area metropolitana milanese, con particolare riferimento al progetto di rigenerazione urbana dell'area dell'ex sito Expo finalizzato alla realizzazione del Parco della Scienza, del Sapere e dell'Innovazione - MIND (Milano Innovation District);
- con DGR n. XI/2826 del 10 febbraio 2020, per il progetto MIND:
 - è stata approvata la relazione istruttoria VIA in cui si era preso atto che, con la messa a regime della nuova stazione MIND Merlata, restava comunque viva l'esigenza di un sistema di mobilità integrativa del comparto che consentisse l'accessibilità alle diverse funzioni insediabili, assicurando la connessione tra le principali polarità trasportistiche gravitanti intorno all'area individuate nel Piano della Mobilità (in particolare: nodi di Rho-Fiera, MIND Merlata, Roserio e Milano Certosa), e che si relazionasse con gli altri rilevanti ambiti di sviluppo urbanistico prossimi all'area MIND;
 - la medesima relazione istruttoria VIA prevede, nell'ambito del quadro delle prescrizioni, che "si progetti, anche al fine di definire i necessari corridoi di salvaguardia vincolanti per la definizione dei planivolumetrici definitivi da approvare nell'ambito dei Progetti di Stralcio Funzionale, un sistema di trasporto pubblico dimensionato per l'adeguata gestione dei flussi di interesse del comparto, in stretta relazione con gli sviluppi territoriali in ambiti limitrofi (in particolare: Accordo di Programma "ex Fiat – Alfa Romeo" e Accordo di Programma "Scali Ferroviari" per l'accessibilità al quartiere Stephenson) con i quali occorre sviluppare le opportune sinergie";
 - è stato rilasciato il provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27-bis del d.lgs. 152/2006;

Considerato che:

tutti i piani, programmi e atti richiamati in premessa costituiscono il punto di partenza per l'elaborazione di un programma di attività finalizzate alla realizzazione di interventi

infrastrutturali relativi ad un sistema di trasporto pubblico di collegamento tra l'area ex Fiat-Alfa Romeo, Arese, il nodo di interscambio Rho/Fiera, l'area MIND e Milano Certosa o Milano Roserio;

- risulta necessario rendere coerente e aggiornare il complesso degli obiettivi in ordine al miglioramento dell'accessibilità e al potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico discendenti dagli atti di programmazione richiamati in premessa, alla luce di una rinnovata condivisione e di adeguate verifiche sullo stato di avanzamento dei programmi e dei progetti;
- per l'ambito in esame, solo Rho e Garbagnate Milanese hanno attualmente linee di forza del trasporto pubblico (linea metropolitana 1 e ferrovia con 2 importanti stazioni per Rho, ferrovia per Garbagnate Milanese); ne consegue che i collegamenti da e per Milano verso Arese e Lainate risultano meno performanti. Questa situazione di sofferenza, già oggi poco sostenibile, andrebbe a peggiorare proprio in virtù dei numerosi e rilevanti interventi insediativi previsti e, pur in presenza di un'area con forte infrastrutturazione stradale e di importanti progetti di ulteriore potenziamento, risulta però importante offrire un'alternativa forte al trasporto privato. In questo senso i progetti di potenziamento del trasporto pubblico possono fornire una risposta alla crescente esigenza di mobilità dell'area di studio, soprattutto sulla direttrice verso Milano;
- sussiste quindi l'interesse delle Parti, per quanto di rispettivo interesse, a potenziare e valorizzare gli aspetti del miglioramento dell'accessibilità del territorio e, in relazione al raggiungimento di obiettivi definiti, a partecipare all'elaborazione degli studi e delle progettazioni propedeutiche alla realizzazione delle soluzioni di trasporto sopra richiamate;

Considerato inoltre che:

- il Comune di Milano grazie al proprio know how e al know how della propria società in house, Metropolitana Milanese S.p.A., è in grado di sviluppare al meglio le progettualità in oggetto, anche in considerazione del fatto che proprio in quell'area ha già redatto studi su temi trasportistici di questa complessità, quali ad esempio la realizzazione della stazione di Rho Fiera, porta Ovest del nodo ferroviario milanese, dove si connettono sia il Sistema Ferroviario Regionale che la linea metropolitana M1;
- la società Metropolitana Milanese S.p.A. possiede i requisiti delineati dalla normativa e dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale, oggi recepiti dall'art. 5 del d.lgs. 50/2016, che permettono affidamenti diretti da parte del Comune a Enti strumentali interamente partecipati secondo il modello operativo dell'in house providing;

Dato atto che sulla base delle considerazioni che precedono si è dato corso ad interlocuzioni e concertazioni tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, il Comune di Milano ed Arexpo S.p.A. che ha portato a valutare la possibilità che il Comune di Milano potesse assumere l'iniziativa di impostare le modalità di affidamento di un incarico, per il tramite della propria società controllata Metropolitana Milanese S.p.A., per la redazione della prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica per un sistema di trasporto pubblico di collegamento tra l'area ex Fiat-Alfa Romeo (nodo di interscambio Arese-Lainate) e Rho/Fiera - passando dal centro abitato di Arese e valutando soluzioni di compatibilità ed opportunità dell'attraversamento delle aree a sud dell'autostrada A8 -, con estensione sino al comune di Milano potendo servire anche l'area ex sito Expo-MIND;

Considerato che è stata richiesta offerta a Metropolitana Milanese S.p.A., pervenuta in data 21 novembre 2019 (PG/ 0077873 – DVIN/ 744) per un importo di euro 178.076,08 iva ed ogni onere di legge inclusi;

A tal fine si è reso necessario formalizzare l'adesione all'ipotesi di redigere, mediante la stipulazione del presente Accordo, la prima fase del progetto di fattibilità tecnico-economica per un sistema di trasporto pubblico di collegamento tra l'area ex Fiat-Alfa Romeo (nodo di interscambio tra Arese-Lainate) e Rho/Fiera, con estensione sino al comune di Milano potendo servire anche l'area ex sito Expo-MIND;

Tutto ciò premesso e considerato, le Parti, come sopra rappresentate, convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1 Premesse

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Art. 2 Oggetto

Le Parti si impegnano, per quanto di propria competenza e specificato nell'art. 5, a dare corso alle azioni disciplinate dal presente Accordo, secondo le modalità di seguito stabilite, al fine di definire e redigere la progettazione degli interventi infrastrutturali volti al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico connessi anche al programma di interventi di riqualificazione dell'area ex Fiat-Alfa Romeo e al progetto MIND. In particolare, ci si riferisce alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico ecologico efficace ed efficiente, quanto più in sede protetta, di collegamento tra l'area ex Fiat-Alfa Romeo (nodo ferroviario di interscambio Arese-Lainate della programmata riattivazione della ferrovia Garbagnate Milanese-Lainate) e Rho/Fiera - passando dal centro abitato di Arese e valutando altresì soluzioni di compatibilità ed opportunità dell'attraversamento delle aree a sud dell'autostrada A8 (Arese e frazione Mazzo di Rho) -, con estensione sino alla rete urbana TPL nel comune di Milano (Certosa FS o Roserio) potendo pertanto servire anche l'area ex sito Expo-MIND (di seguito anche "Collegamento TPL") e l'area di Stephenson. Per il suddetto intervento si vuole valutare, tra l'altro, tramite la prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica ("documento di fattibilità delle alternative progettuali"), così come definito ai sensi dell'art. 23, comma 5, del d.lgs. 50/2016:

- la modalità di trasporto, ovvero la combinazione di modalità di trasporto, più congeniale al collegamento (in particolare Light Rail Transit e/o Bus Rapid Transit), anche in relazione agli studi di domanda già redatti nell'ambito dei tavoli dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma relativo all'ambito ex FIAT-Alfa Romeo e del Programma Integrato di Intervento MIND;
- il relativo tracciato che interessi le polarità individuate, con studio del relativo inserimento nei complessi contesti attraversati.

Art. 3

Prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica del Collegamento TPL

La prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica (di seguito anche "prima fase del PFTE") del Collegamento TPL deve essere realizzata a partire dai contenuti previsti dalle "Linee guida per la redazione di studi di fattibilità" emanate con Decreto del Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia del 23 ottobre 2015, n. 8829 (di seguito "Linee guida regionali"), e dalle "Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di cui alla delibera CIPE n. 68/2016 (di seguito "Linee guida statali"), oltre che in conformità alla normativa in materia di lavori pubblici (d.lgs. 50/2016). La redazione della prima fase del PFTE deve ricomprendere i seguenti elementi:

1. Introduzione: le ragioni degli interventi all'interno del quadrante nord-ovest di Milano
2. Analisi della domanda attuale
3. Quadro urbanistico di riferimento
4. Scenari trasportistici di riferimento e quadro della mobilità atteso negli orizzonti temporali di riferimento
5. Valutazioni sulle scelte di potenziamento della rete del TPL (in particolare Light Rail Transit e/o Bus Rapid Transit - sistema su gomma innovativo ad elevata rapidità e capacità di trasporto): caratteristiche e capacità dei sistemi
6. Analisi di inserimento dei tracciati lungo il corridoio ex Fiat-Alfa Romeo - MIND - Milano, esaminando anche soluzioni che servano la frazione di Mazzo di Rho
7. Simulazioni modellistiche degli scenari di progetto
8. Stima preliminare dei tempi e dei costi d'investimento e di esercizio
9. Analisi costi benefici
10. Considerazioni finali

ed è finalizzata al successivo completamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica ai sensi dell'art. 23, comma 5, del d.lgs. 50/2016, che le Parti, in relazione agli esiti della prima fase di PFTE di cui sopra, si impegnano a redigere con le modalità ed i tempi che verranno disciplinati in un apposito successivo atto.

Art. 4

Tempi e modalità di redazione della prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica del Collegamento TPL

Al fine di cogliere l'obiettivo della celere redazione delle attività previste dal presente Accordo, le Parti concordano che la prima fase del PFTE del Collegamento TPL di cui all'art. 3 venga redatta dalla società Metropolitana Milanese S.p.A. (di seguito: "MM") su incarico affidatole dal Comune di Milano nel rispetto della disciplina relativa agli affidamenti diretti nei confronti di proprie società "in house" previsto dall'art. 192 del d.lgs. 50/2016.

I tempi di realizzazione della suddetta prima fase del PFTE sono fissati in 270 giorni complessivi dalla data dell'incarico alla Società MM.

L'incarico alla società MM deve prevedere aggiornamenti periodici per impostare l'attività e seguirne l'andamento, con le seguenti modalità:

- prima fase di incontri tra le Parti, coinvolgendo anche gli enti pubblici territorialmente interessati al Collegamento TPL (Comuni di Arese, Rho e Lainate), per l'impostazione delle attività e per fornire ad MM tutta la documentazione utile alla stesura del progetto;
- aggiornamento intermedio di verifica in cui si prevede la redazione, a cura di MM, di un breve rapporto che, con l'eventuale documentazione allegata, verrà preventivamente inviato alle Parti.

Il rapporto verrà illustrato e discusso tra le Parti in apposite riunioni, coordinate e convocate da Regione Lombardia in accordo con il Comune di Milano, anche invitando i Comuni interessati; alle suddette riunioni verranno invitati a partecipare i tecnici della società incaricata MM e, in questa sede, potranno essere avanzate richieste di chiarimento a MM e fornite alla stessa indicazioni per la prosecuzione della prima fase del PFTE e la sua conclusione. Spetta altresì alle Parti condividere gli esiti e i documenti relativi all'incarico. Le Parti esprimeranno quindi il parere finale di condivisione della prima fase del PFTE. MM darà priorità esecutiva al completamento dello studio per l'ambito interessato da MIND (tratto tra il nodo di interscambio Rho/Fiera, l'area MIND e Milano) con particolare riferimento all'indicazione, all'interno della perimetrazione del Programma Integrato di Intervento MIND, dei corridoi di tracciamento del Collegamento TPL da preservare in relazione agli sviluppi attuativi del progetto MIND.

Art. 5

Impegni e compiti delle Parti

REGIONE LOMBARDIA si impegna:

- a svolgere, nel quadro della programmazione regionale di trasporti ed infrastrutture, funzioni di verifica e coordinamento in merito agli aspetti di propria competenza, inerenti il trasporto pubblico;
- a contribuire nella redazione della prima fase del PFTE del Collegamento TPL erogando al Comune di Milano euro 150.000,00 (iva ed ogni onere di legge inclusi), importo non soggetto a rideterminazione in funzione del costo finale effettivamente sostenuto, secondo la seguente modalità:
 - o euro 100.000,00 all'atto di sottoscrizione del presente Accordo;
 - o euro 50.000,00 a titolo di saldo alla condivisione della prima fase del PFTE e previa attestazione da parte dell'ente beneficiario delle spese sostenute e ancora da sostenere;
- convocare, in accordo con il Comune di Milano, le riunioni di cui all'art. 4.

CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO si impegna:

- a svolgere, nel quadro dell'attuazione del piano strategico metropolitano, funzioni di verifica e coordinamento in merito agli aspetti di propria competenza, anche in relazione alla coerenza con le trasformazioni urbanistiche in atto e in programma nel quadrante nord/ovest dell'area metropolitana milanese;
- a supportare MM nell'elaborazione dello studio con il contributo tecnico e la messa a disposizione di dati, documenti, supporto conoscitivo e decisionale;
- a coordinare i redigenti Piano Territoriale Metropolitano e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile con la progettazione oggetto del presente Accordo.

IL COMUNE DI MILANO si impegna a:

- affidare alla propria società MM, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo e nel rispetto della disciplina relativa agli affidamenti diretti nei confronti di proprie società "in house" previsto dall'art. 192 del d.lgs. 50/2016, l'incarico di redigere la prima fase del PFTE di cui all'art. 3, sulla base dell'offerta presentata dalla società MM;
- a contribuire nella redazione della prima fase del PFTE del Collegamento TPL con un importo di euro 18.076,08 (iva ed ogni onere di legge inclusi);
- coordinare le attività in relazione agli sviluppi del sistema del trasporto pubblico e dell'interscambio, anche in relazione alla previsione di realizzazione dei nuovi parcheggi in interscambio a Rho Fiera.

La società **AREXPO S.p.A.**, nel perseguire il proprio oggetto sociale, si impegna:

- a collaborare per la definizione della prima fase del PFTE del Collegamento TPL, in particolare per quello che riguarda gli aspetti di rilevanza connessi con il collegamento del sito MIND;
- a supportare MM nell'elaborazione dello studio con il contributo tecnico e la messa a disposizione di analisi di mobilità sviluppate per MIND;
- a contribuire nella redazione della prima fase del PFTE del Collegamento TPL tramite il rimborso al Comune di Milano di euro 10.000,00 (iva ed ogni onere di legge inclusi) da erogare alla condivisione della prima fase del PFTE.

Art. 6

Durata

Il presente Accordo ha una validità di due anni decorrenti dalla data della sua sottoscrizione e vale comunque fino alla conclusione di tutte le attività previste.

Art. 7

Controversie

Per qualsiasi controversia connessa alla validità, interpretazione ed esecuzione del presente Accordo, sarà competente in via esclusiva il Foro di Milano.

Il presente atto viene stipulato in forma elettronica, mediante sottoscrizione con firma digitale delle Parti.