

**SCHEMA DI PROTOCOLLO D'INTESA  
PER L'AMPLIAMENTO DELLE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI (O.G.R.)  
DI SERMIDE E FELONICA (MN)**

Tra

**REGIONE LOMBARDIA**, con sede in \_\_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_\_, rappresentata nel presente atto da \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_

e

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**, con sede in \_\_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_\_, rappresentata nel presente atto da \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_

e

**COMUNE DI SERMIDE E FELONICA (MN)**, di seguito denominato anche "Comune", con sede in \_\_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_\_, rappresentato nel presente atto da \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_

e

**TRENITALIA-TPER S.c.a.r.l.**, con sede in \_\_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_\_, rappresentata nel presente atto da \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_

e

**FERROVIE EMILIA-ROMAGNA S.r.l.**, di seguito denominato anche "F.E.R. S.r.l." con sede in \_\_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_\_, rappresentata nel presente atto da \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_

**Premesso che:**

- ai sensi dell'articolo 8 del d.lgs. 19/11/1997, n. 422, e successive modificazioni ed integrazioni, sono state delegate alle Regioni le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari di interesse regionale inerenti alle ferrovie in gestione commissariale governativa e le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. Le modalità del subentro delle Regioni allo Stato sono state disciplinate con specifici Accordi di Programma che definiscono tra l'altro, anche i trasferimenti, a titolo gratuito, dei beni, degli impianti e delle infrastrutture. Agli accordi è data attuazione, ai sensi dell'art. 12 dello stesso d.lgs. 422/97, con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- le Regioni Lombardia ed Emilia-Romagna hanno sottoscritto gli accordi di programma con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, per l'attuazione della delega prevista dall'articolo 8, comma 3 del D. Lgs. 19/11/1997, n. 422 rispettivamente il 2 marzo 2000 e il 21 marzo 2000;
- il D.p.c.m. 16 novembre 2000, previsto dall'art. 12 del d.lgs. 422/97 e pubblicato sul supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 303 del 30 dicembre 2000, ha dato attuazione agli accordi di programma stipulati tra ministero dei Trasporti e della navigazione e le Regioni

interessate – ai sensi degli artt. 8 e 12 del d.lgs. 422/97 e successive modificazioni. Lo stesso decreto ha individuato e trasferito alle Regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale;

- l'art.38, comma 9 della legge 166/2002 stabilisce che le infrastrutture per le quali risultino stipulati gli accordi quadro, sono trasferite alle Regioni territorialmente competenti e che per la realizzazione degli interventi funzionali al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie delle linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara, si provvederà attraverso un ulteriore accordo quadro;
- in data 15 giugno 2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha sottoscritto un Accordo di programma con la Regione Lombardia e un altro con la Regione Emilia-Romagna riguardanti specificatamente il trasferimento delle linee ferroviarie Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara in attuazione di quanto previsto dall'art.38, comma 9 della legge 166/02;
- sempre in data 15 giugno 2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia hanno sottoscritto anche un Accordo di Programma che regola i rapporti tra le due Regioni per la gestione unitaria anche dei beni relativi alle infrastrutture delle due linee oltreché per la realizzazione degli interventi funzionali al loro potenziamento;
- l'art. 9 dell'Accordo di Programma del 15 giugno 2004 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia prevede specificatamente che, in merito alle Officine Grandi Riparazioni di Sermide e Felonica la Regione Emilia-Romagna si impegni ad indirizzare la società ferroviaria che ne ha la gestione verso lo sviluppo di azioni e iniziative per generare incrementi dei livelli produttivi e la crescita degli attuali livelli occupazionali, finalizzati ad assicurare una maggiore valorizzazione dell'unità produttiva, anche attraverso l'apporto di eventuali capitali privati;
- la Regione Emilia-Romagna con atto concessorio REP 4440 del 31 gennaio 2012 (approvato con delibera di giunta regionale n°93 del 30 gennaio 2012) e successive integrazioni ha dato in gestione alla soc. F.E.R. S.r.l. l'infrastruttura ferroviaria regionale nella cui consistenza rientra anche la linea ferroviaria Suzzara-Ferrara lungo la quale sono situate le Officine Grandi Riparazioni (OGR) di Sermide e Felonica (MN);
- in esito alla procedura indetta con delibera di Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 197/2015 del 27/02/2015, il Contratto di Servizio in concessione per il servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, di competenza della Regione Emilia-Romagna, è stato aggiudicato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese fra Trenitalia S.p.A. e Tper S.p.A., trasformato in data 18/06/2016 nella società di capitali denominata, al tempo, "Società Ferroviaria Provvisoria Emilia-Romagna Scarl" che, in data 29/06/2016, ha sottoscritto con Ferrovie Emilia-Romagna Srl il Contratto di Servizio, la cui esecuzione ha avuto decorrenza in data 01/06/2019;
- con decorrenza dal 01/01/2020, a seguito del rilascio del certificato di sicurezza e previa operazione di conferimento dei rami aziendali dei Soci, la Società, ridenominata "Trenitalia Tper Scarl", eroga direttamente i servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri di competenza della Regione Emilia-Romagna di cui al predetto Contratto di Servizio;
- è in corso di formalizzazione, fra Trenitalia Tper Scarl e FER S.r.l., in ossequio a quanto previsto dagli atti di gara, la "concessione di uso di immobili", tra cui l'impianto di Sermide e Felonica, rientranti negli impianti ferroviari regionali in cui svolgere le attività preordinate e connesse all'esercizio ferroviario, comprese le attività manutentive;

#### **Rappresentato che:**

- presso le Officine Grandi Riparazioni (OGR) vengono effettuate attività di manutenzione di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> livello al parco rotabile in asset all'impresa ferroviaria Trenitalia Tper S.c.a.r.l.. L'impianto di manutenzione

dell'OGR di Sermide e Felonica è stato progettato, nei primi anni '90, per effettuare la manutenzione a rotabile singolo o accoppiato delle automotrici con relative rimorciate allora in dotazione alla gestione commissariale della ferrovia Suzzara-Ferrara, realizzando i capannoni e le fosse di visita interne di lunghezza di circa 50 metri;

- la situazione attuale della lunghezza delle fosse di visita permette, con alcuni accorgimenti organizzativi, di poter effettuare la manutenzione a treno completo ai convogli ATR 220 di fornitura PESA ma non permette ad oggi di effettuare la manutenzione a guasto o di 2<sup>a</sup> livello a treno completo degli ETR 350 e dei complessi Vivalto o, qualora necessario, dei nuovi treni elettrici Rock e Pop;
- per ovviare a tale situazione infrastrutturale che non permette lo sviluppo della manutenzione sui nuovi mezzi a composizione bloccata (ATR 220, ETR 350 e complessi Vivalto) è necessario attuare un ampliamento del medesimo impianto;
- l'ampliamento suddetto si propone di rispondere principalmente alle seguenti tre esigenze:
  - o adeguare l'infrastruttura alla necessità di eseguire la manutenzione "a treno completo" (come è richiesto dal materiale rotabile più moderno – ETR350 – Vivalto – Rock e Pop);
  - o aggiornare l'infrastruttura in conseguenza del graduale passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica;
  - o internalizzare parte delle attività di manutenzione attualmente affidate a ditte terze;
- il soddisfacimento delle esigenze di cui sopra consentirà di mantenere, ed eventualmente sviluppare, gli attuali livelli occupazionali in quanto permetterà di:
  - o trasferire le attività di manutenzione ciclica della flotta ETR350 attualmente svolte parzialmente presso l'officina di Bologna Roveri (non adeguata a sopperire in futuro al carico di lavoro richiesto da tale attività);
  - o internalizzare la manutenzione ciclica delle carrozze Vivalto, oggi svolta da ditte terze per mancanza di una infrastruttura adeguata;
  - o vista la decisione della Regione Emilia-Romagna di elettrificare tutte le linee di cui ha la proprietà/gestione, ivi compreso il tratto Poggio Rusco-Parma, mantenere il nuovo materiale a trazione elettrica che andrà progressivamente a sostituire il materiale a trazione diesel attualmente gestito dall'officina di Sermide e Felonica ed in parte di Reggio Emilia.

Tutto quanto sopra premesso e considerato, le Parti convengono e stipulano quanto segue.

#### **Art. 1 - CONFERMA DELLE PREMESSE**

Le premesse di cui sopra costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

#### **Art. 2 - OGGETTO E FINALITA'**

Il presente protocollo ha lo scopo di fissare le modalità, le tempistiche e gli oneri a carico delle parti interessate per la realizzazione dell'ampliamento delle Officine Grandi Riparazioni di Sermide e Felonica (Mn), sulle aree di proprietà di Regione Lombardia (mappali nn. 555, 556, 558, foglio n. 29) e di proprietà di FER Srl (mappale n. 559, foglio n. 29)

**Art. 3 – OBBLIGHI E ONERI TRA LE PARTI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI****a. Impegni della Regione Lombardia:**

- concorrere al finanziamento dell'intervento con un contributo per complessivi € 2.000.000,00;
- trasferire alla Regione Emilia-Romagna, nei modi meglio specificati al successivo art. 6, il contributo di propria spettanza sopra citato;
- in qualità di proprietaria dei beni costituenti le OGR di Sermide e Felonica afferenti la linea ferroviaria Suzzara-Ferrara ubicati nel territorio lombardo, approvare preventivamente e per quanto di competenza, il progetto definitivo, che sarà sviluppato coerentemente alle rispettive soluzioni tecniche progettuali già condivise fra le parti e indicate nella *Relazione tecnica* allegata al presente protocollo d'intesa quale parte integrante e sostanziale (**Allegato A**).

**b. Impegni della Regione Emilia-Romagna:**

- in qualità di affidataria, ai sensi dell'art 2 dell'Accordo di Programma del 15 giugno 2004 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia, delle funzioni amministrative, programmatiche e realizzative in ordine agli interventi sulle infrastrutture e i relativi impianti riguardanti le linee ferroviarie Parma-Suzzara e Ferrara-Suzzara, approvare preventivamente e per quanto di competenza il progetto definitivo, che sarà sviluppata coerentemente alle rispettive soluzioni tecniche progettuali già condivise fra le parti e indicate nella *Relazione tecnica* allegata al presente protocollo d'intesa quale parte integrante e sostanziale (**Allegato A**);
- trasferire alla soc. F.E.R. S.r.l., nei modi meglio specificati al successivo art. 6, il contributo di spettanza della Regione Lombardia citato al precedente capoverso a).

**c. Impegni del Comune di Sermide e Felonica:**

- approvare, preventivamente e per le condizioni e finalità previste dalla normativa vigente, il progetto definitivo, che sarà sviluppato coerentemente alle rispettive soluzioni tecniche progettuali già condivise fra le parti e indicate nella *Relazione tecnica* allegata al presente protocollo d'intesa quale parte integrante e sostanziale (**Allegato A**);
- in relazione alla realizzazione degli interventi dovrà attivarsi per procedere alle necessarie autorizzazioni coerentemente con i propri strumenti urbanistici ed eventualmente procedere all'adeguamento di questi ultimi se necessario.

**d. Impegni di F.E.R. S.r.l.:**

- in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria della Regione Emilia-Romagna in virtù della concessione REP 4440 del 31 gennaio 2012 approvare, preventivamente e per le condizioni e finalità previste dalla normativa vigente, il progetto definitivo, che sarà sviluppato coerentemente alle rispettive soluzioni tecniche progettuali già condivise fra le parti e indicate nella *Relazione tecnica* allegata al presente protocollo d'intesa quale parte integrante e sostanziale (**Allegato A**);
- in qualità di proprietario del mappale su cui andrà ad insistere parte del nuovo intervento di ampliamento delle OGR, mettere a disposizione l'area in favore di Trenitalia Tper S.c.a.r.l. in attesa di formalizzare, con quest'ultima, apposito atto regolante i reciproci rapporti discendenti dalla gestione del bene e nelle more di avvio di una valutazione sull'assetto proprietario da assegnare al compendio in via definitiva;

- mettere a disposizione alla soc. Trenitalia Tper S.c.a.r.l., nei modi meglio specificati al successivo all'art. 6, le somme acquisite dalla Regione Emilia-Romagna al precedente capoverso b) e riferite alla quota parte di finanziamento della Regione Lombardia.

**e. Impegni di Trenitalia Tper S.c.a.r.l.:**

- concorrere al finanziamento dell'intervento per complessivi € 3.807.594,25;
- produrre, direttamente o attraverso soggetti all'uopo incaricati, i progetti definitivo ed esecutivo (compreso il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione) delle opere e provvedere alla verifica e validazione di essi secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici;
- svolgere, direttamente o mediante soggetti all'uopo delegati, il ruolo di stazione appaltante, realizzando le opere (direttamente o attraverso le procedure di affidamento in uso presso la società a ditte che non si trovino in alcuna delle condizioni preclusive di cui all'art. 80 del D.lgs. n. 50-2016 e ss.mm.ii. e, più in generale, nel rispetto delle vigenti norme sui lavori pubblici), entro i termini stabiliti dal cronoprogramma dell'intervento contenuto nella *Relazione sviluppo industriale* allegato al presente protocollo quale parte integrante e sostanziale (**Allegato B**);
- curare, direttamente o mediante soggetti all'uopo incaricati, la direzione lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, direttamente o mediante uno o più professionisti esterni scelti attraverso le procedure di affidamento in uso presso la società e in possesso dei requisiti di legge;
- curare i collaudi, direttamente o mediante uno o più professionisti esterni in possesso dei requisiti di legge;
- eventualmente, farsi carico di richiedere all'appaltatore gli interventi per eliminare difetti o carenze rivelatisi nei due anni successivi al collaudo provvisorio fino a collaudo definitivo riconducibili a vizio o difformità dell'opera, ai sensi dell'art. 1667 del C.C.;
- eventualmente, farsi carico di richiedere all'appaltatore gli interventi per eliminare gravi difetti o carenze rivelatisi nei dieci anni successivi al collaudo provvisorio riconducibili a rovina o difetti di costruzione dell'opera, ai sensi dell'art. 1669 del C.C.

**Art. 4 – IMPEGNI DELLE PARTI IN MERITO ALLE TEMPISTICHE**

Fatta salva la possibilità di eventuali proroghe e/o riprogrammazioni da concordarsi fra le parti, si stabilisce quanto segue, coerentemente al cronoprogramma dell'intervento contenuto nella *Relazione sviluppo industriale* allegato al presente protocollo quale parte integrante e sostanziale (**Allegato B**).

Trenitalia Tper S.c.a.r.l. presenterà il progetto definitivo entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalla data di sottoscrizione del presente protocollo d'intesa.

Le Regioni Lombardia ed Emilia-Romagna, il comune di Sermide e Felonica e la soc. F.E.R. S.r.l., ognuna con proprio atto, provvederanno ad approvare la proposta progettuale entro e non oltre 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi dalla consegna previa valutazione positiva dello stesso. In caso contrario i citati soggetti, ognuno per le proprie separate istruttorie, potranno chiedere alla soc. Trenitalia Tper S.c.a.r.l. entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi eventuali integrazioni o di apportare le modifiche ritenute necessarie e dalla consegna del progetto adeguato o delle integrazioni cominceranno a decorrere i suddetti termini per l'approvazione.

Trenitalia Tper S.c.a.r.l. provvederà alla indizione di procedura per l'affidamento della Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori entro 101 (centouno) giorni naturali e consecutivi dalle approvazioni di cui sopra.

Fermo restando quanto sopra, Trenitalia Tper S.c.a.r.l. provvederà alla realizzazione dell'opera secondo le tempistiche del cronoprogramma contenuto nella *Relazione sviluppo industriale* allegato al presente protocollo d'intesa quale parte integrante e sostanziale (**Allegato B**).

In caso di mancata realizzazione dell'intervento oggetto del presente Protocollo d'Intesa entro i termini stabiliti dal cronoprogramma contenuto nella Relazione sviluppo industriale allegato (**Allegato B**), fatta salva la possibilità di eventuali proroghe e/o riprogrammazioni da concordarsi fra le parti, Regione Emilia-Romagna si impegna a restituire a Regione Lombardia il contributo di cui all'art. 3, comma a); al contempo, in caso di realizzazione parziale dell'intervento entro i termini stabiliti dal cronoprogramma contenuto nella Relazione sviluppo industriale allegato al presente Protocollo d'intesa (**Allegato B**), fatta salva la possibilità di eventuali proroghe e/o riprogrammazioni da concordarsi fra le parti, ed accertata l'impossibilità di completamento dello stesso, Regione Emilia-Romagna si impegna a restituire a Regione Lombardia una quota parte del contributo di cui all'art. 3, comma a), proporzionale al valore delle opere non realizzate, rispetto all'intervento complessivo.

#### **Art. 5 – EVENTUALE AGGIORNAMENTO DEI COSTI DELL'INTERVENTO IN FASE DI PROGETTAZIONE**

Qualora, a seguito della redazione e approvazione del progetto, si verificasse un maggiore costo dell'intervento rispetto a quanto stimato dalla Relazione allegata al presente protocollo d'intesa (**Allegato A**), la quota di spesa in esubero sarà a carico di Trenitalia Tper S.c.a.r.l.

#### **Art. 6 –RAPPORTI FINANZIARI**

La Regione Lombardia si impegna a trasferire alla Regione Emilia-Romagna la quota di propria spettanza di cui al precedente art 3), punto a) a seguito della sottoscrizione del presente Protocollo d'intesa.

La Regione Emilia-Romagna liquiderà alla soc. F.E.R. S.r.l. le risorse trasferite dalla Regione Lombardia sino al 90% del contributo, che verrà conseguentemente trasferito come contributo regionale a Trenitalia Tper S.c.a.r.l. entro 14 giorni lavorativi dal loro ricevimento, nelle modalità previste dalle normative vigenti relative ai contributi statali/regionali. La liquidazione del saldo del 10% da parte della Regione Emilia-Romagna alla soc. F.E.R. S.r.l. ed il conseguente trasferimento del suddetto residuo in favore di Trenitalia Tper S.c.a.r.l. avverrà, a fronte della presentazione dell'atto di collaudo tecnico-amministrativo comprensivo dello stato finale dei lavori da parte di quest'ultima, con istanza della soc. F.E.R. S.r.l..

La soc. F.E.R. S.r.l. trasferirà le risorse ricevute dalla Regione Emilia-Romagna alla soc. Trenitalia Tper S.c.a.r.l. mediante bonifico bancario su conto corrente intestato alla stessa Trenitalia Tper, le cui coordinate saranno rese note successivamente alla stipula del presente protocollo.

#### **Art. 7 - GESTIONE E MANUTENZIONE**

La proprietà, la gestione e la manutenzione ordinaria e straordinaria saranno regolate, al pari di tutta l'infrastruttura ferroviaria della linea Suzzara-Ferrara, come previsto dall'Accordo di Programma del 15 giugno 2004 sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna e Regione

Lombardia e, per quanto al cespite in proprietà di FER S.r.l., salvo diverse intese, saranno regolate con l'atto di cui all'art. 3, lett. d), secondo punto del presente atto.

#### **ART. 8 - SPESE CONTRATTUALI**

Il presente atto è soggetto a registrazione solo in caso d'uso ai sensi degli artt. 4 e 5 del DPR 26/4/86, n. 131.

#### **Art. 9 - RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE**

La Regione Lombardia, la Regione Emilia-Romagna, il comune di Sermide e Felonica, la soc. F.E.R. s.r.l e la soc. Trenitalia Tper S.c.a.r.l. operano con ogni mezzo al fine di pervenire alla composizione in via amichevole delle controversie inerenti all'esecuzione del presente atto.

Qualora le controversie inerenti all'esecuzione del presente protocollo d'intesa non siano componibili in via amichevole, la loro risoluzione è demandata al competente Foro esclusivo di Bologna.

#### **ART. 10 – PRIVACY**

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse all'attuazione del presente protocollo, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

In particolare, tutte le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle delle altre Parti i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i), ad essa ascrivibili.

#### **ART. 11 – DISPOSIZIONI FINALI**

La validità del presente protocollo decorrerà dall'avvenuta firma digitale delle Parti con efficacia fino alla completa realizzazione di tutte le condizioni in esso previste.

È fatta salva la possibilità di eventuali modifiche al presente protocollo da concordarsi fra le Parti e formalizzare mediante atto sottoscritto.

\*\*\*\*\*

#### **ALLEGATI:**

- Allegato A Relazione tecnica

**- Allegato B Relazione sviluppo industriale**

Letto, approvato e sottoscritto dalle parti.

Per la REGIONE LOMBARDIA

Per la REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Per il COMUNE DI SERMIDE E FELONICA

Per TRENITALIA-TPER S.c.a.r.l.

Per FERROVIE EMILIA-ROMAGNA S.r.l.



**PROTOCOLLO D'INTESA**  
**PER L'AMPLIAMENTO DELLE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI DI SERMIDE (MN)**

**ALLEGATO A**

**RELAZIONE TECNICA**

## **Relazione sulla situazione infrastrutturale dell'OGR di Sermide**

### **1 – PREMESSA**

Presso l'OGR di Sermide vengono effettuate attività di manutenzione di 1^ e 2^ livello al parco rotabile in asset all'Impresa Ferroviaria Trenitalia Tper, eventuali manutenzioni straordinarie per i mezzi di Dinazzano Po ed altre lavorazioni in coerenza con quanto previsto dal Contratto di Servizio. L'impianto di manutenzione dell'OGR di Sermide è stato progettato a inizio anni 90 per effettuare la manutenzione a rotabile singolo o accoppiato delle automotrici con relative rimorciate allora in dotazione alla gestione commissariale della ferrovia Suzzara-Ferrara, realizzando i capannoni e le fosse di visita interne di lunghezza di circa 50 metri.

La situazione attuale della lunghezza delle fosse di visita permette, con alcuni accorgimenti organizzativi, di poter effettuare la manutenzione a treno completo ai 12 ATR 220 di fornitura PESA ma non permette ad oggi di effettuare la manutenzione a guasto o di 2^ livello a treno completo degli ETR 350 e dei complessi Vivalto o, qualora necessario, dei nuovi treni elettrici Rock e Pop.

Per ovviare a tale situazione infrastrutturale che non permette lo sviluppo della manutenzione sui nuovi mezzi a composizione bloccata (ATR 220, ETR 350 e complessi Vivalto) è stato predisposto un progetto di ampliamento dell'Officina di Sermide (OGR).

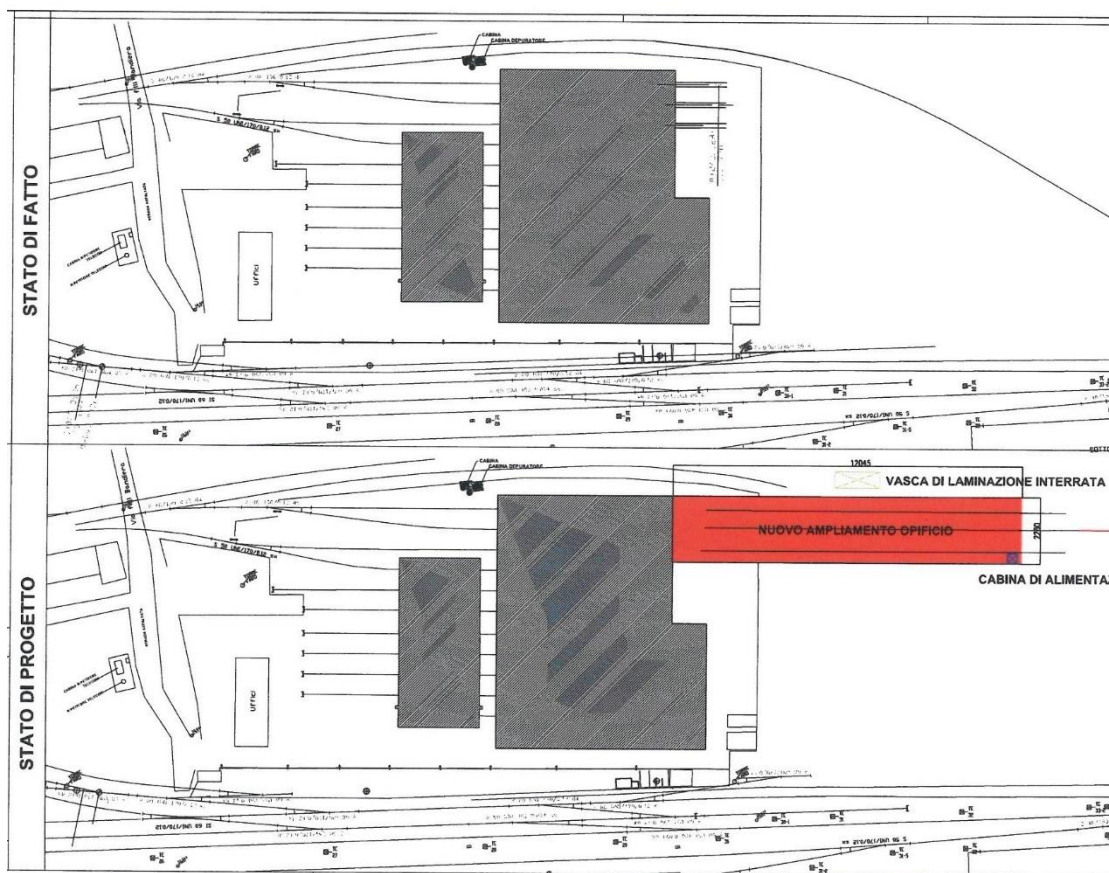
### **2 – OBIETTIVI DELL'AMPLIAMENTO DEL CAPANNONE OFFICINA**

L'oggetto dell'intervento riguarda l'ampliamento dell'officina sita nel comune di Sermide e Felonica (MN), adibita principalmente alla manutenzione del materiale rotabile esercito dall'Impresa Ferroviaria Trenitalia Tper.

L'officina oggetto di ampliamento è situata a sud del centro abitato, nei pressi di via Fratelli Bandiera e via della Stazione ed è strategicamente posizionata sulla linea Ferrara-Poggio Rusco-Suzzara-Parma, che incrocia:

- a Ferrara la linea Bologna-Padova-Venezia
- a Poggio Rusco la linea Bologna-Verona-Brennero
- a Parma la linea Bologna-Milano e la linea Pontremolese

Presso l'officina in questione operano attualmente 40 risorse, cui va aggiunto il personale esterno impiegato nell'indotto generato dall'attività manutentiva stessa (manovra dei rotabili, pulizia dei rotabili e dei locali, manutenzione ordinaria e straordinaria dell'officina, ecc.), equivalente ad una ulteriore decina di risorse.



**Fig. 1 – Planimetria generale dell'intervento**

### **3 – FINALITA' DELL'AMPLIAMENTO**

L'ampliamento dell'officina si propone di rispondere principalmente alle seguenti 3 esigenze:

- adeguare l'infrastruttura alla necessità di eseguire la manutenzione "a treno completo" (come è richiesto dal materiale rotabile più moderno – ETR350 – Vivalto – Rock e Pop)
- aggiornare l'infrastruttura in conseguenza del graduale passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica
- internalizzare parte delle attività di manutenzione attualmente affidate a ditte terze

Il soddisfacimento delle esigenze di cui sopra consentirà di mantenere, ed eventualmente sviluppare, gli attuali livelli occupazionali in quanto permetterà di:

- trasferire le attività di manutenzione ciclica della flotta ETR350 attualmente svolte parzialmente presso l'officina di Bologna Roveri (non adeguata a sopperire in futuro al carico di lavoro richiesto da tale attività)
- internalizzare la manutenzione ciclica delle carrozze Vivalto, ad oggi svolta da ditte terze per mancanza di una infrastruttura adeguata
- vista la decisione della Regione Emilia-Romagna di elettrificare tutte le linee di cui ha la gestione, ivi compreso il tratto Poggio Rusco-Parma, mantenere il nuovo materiale a

trazione elettrica che andrà progressivamente a sostituire il materiale a trazione diesel attualmente gestito dall'officina di Sermide ed in parte di Reggio Emilia

#### **4 - DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

Il progetto prevede l'ampliamento verso est di un capannone industriale esistente al fine di allungare i primi tre binari e le relative fosse di manutenzione, nonché la sistemazione del primo binario esistente, in passato adibito a lavaggio.

All'interno del capannone esistente sono presenti n. 3 binari, di seguito denominati "Binario 1", "Binario 2" e "Binario 3";

Nella nuova parte di ampliamento, il "Binario 1" proseguirà a raso mentre, i Binari "2 e 3", proseguiranno su pilastri in quota - così come nel capannone esistente - e saranno dotati di 2 scale di sicurezza ciascuno, per normativa antincendio.

Le lavorazioni previste, nel dettaglio, saranno le seguenti:

##### **4.1 - Demolizione e ricostruzione fossa primo binario all'interno del capannone esistente**

All'interno del capannone esistente, si prevede la demolizione con successiva ricostruzione del primo binario lato nord (Binario 1), di lunghezza pari a 55,00 m, in precedenza adibito al lavaggio dei treni.

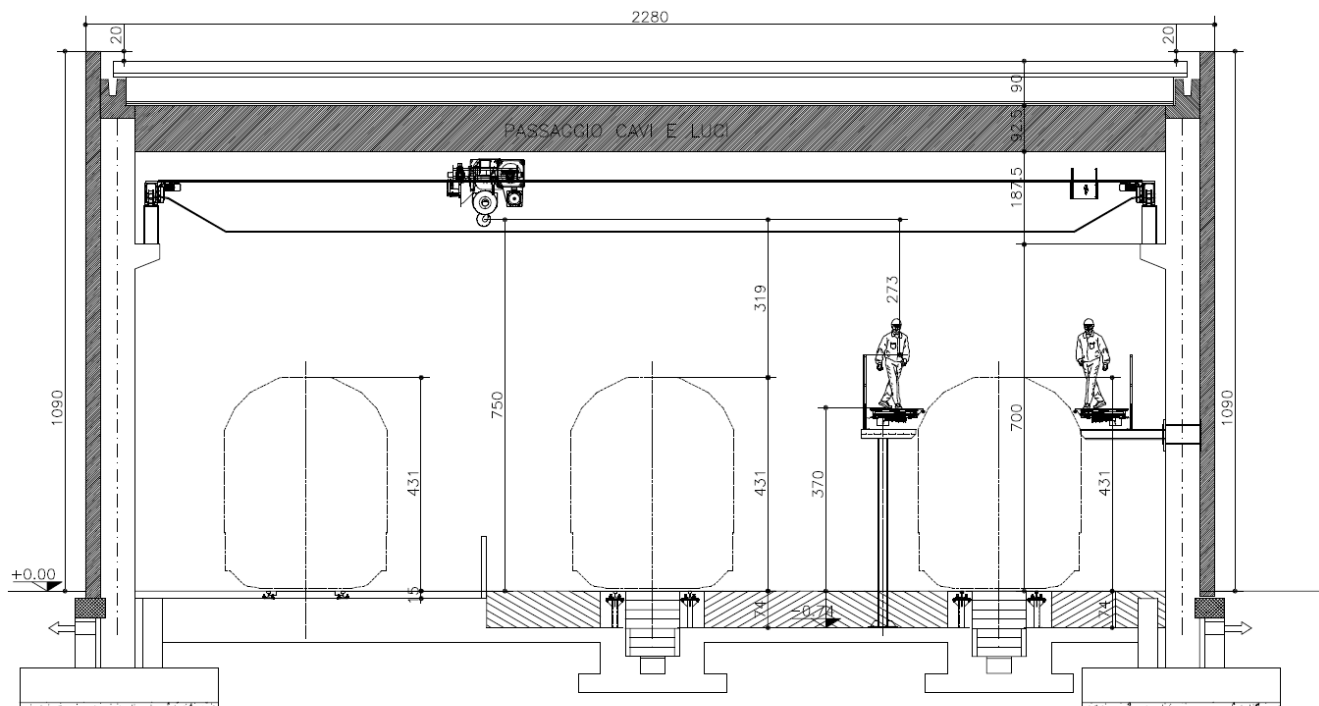
##### **4.2 - Realizzazione ampliamento**

L'ampliamento è previsto tramite costruzione di una nuova porzione, realizzata in adiacenza al lato est del capannone esistente, con dimensioni in pianta 120,45 x 22,80 m e altezza, dal piano campagna esterno, pari a 10,90 m, con altezza utile interna di 9,80 m.

Tale altezza, superiore a quella del capannone esistente, è dettata dalle seguenti necessità:

- installare carroponete da 20 ton;
- prevedere uno spazio per passaggio cavi luci e impianti;
- prevedere l'installazione di una idonea attrezzatura per accedere in sicurezza all'imperiale per l'effettuazione della manutenzione in quota sul Binario 3;

Nella sezione sotto riportata (fig. 2) sono indicate le quote e le altezze indicative previste (da definire in dettaglio sulla base della tipologia di attrezzatura che verrà utilizzata per l'accesso in sicurezza all'imperiale, posta sul binario 3).



**Fig. 2 - Sezione tipo**

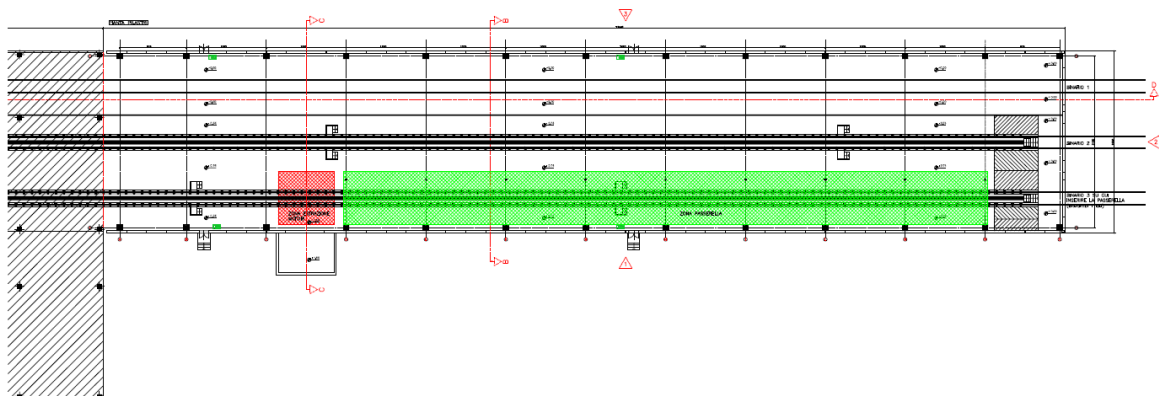
Al fine di garantire il rapporto illuminotecnico e di areazione previsto dalle normative, in tutti i prospetti verranno realizzate delle finestrature delle dimensioni di 1,50 x 1,50 m, posizionate all'interno di ciascun pannello di tamponamento.

La copertura permetterà l'installazione dell'impianto fotovoltaico.

La realizzazione dell'ampliamento del capannone esistente deriva dalla primaria necessità di allungare i binari per permettere la manutenzione dei convogli ferroviari; l'allungamento previsto è pari a 120,45 m in direzione est.

Nel "Binario 3", a metà della sua lunghezza complessiva (considerando parte esistente + parte ampliamento), sarà realizzata una zona destinata all'estrazione dei carrelli, tramite la realizzazione di una vasca in c.a. in opera, di dimensioni in pianta pari a circa 7,00 x 6,00 m e profondità pari a -1,56 m, con rampa di uscita verso l'esterno dell'opificio provvista di portone sezionabile di chiusura.

La zona prevista è evidenziata in Fig. 3 con retinatura rossa.



**Fig. 3 - Stralcio planimetrico**

#### **4.4 – Ulteriori opere necessarie per la manutenzione corrente dei complessi Pop/Rock**

In aggiunta alle opere di ampliamento sopra descritte, al fine di ottimizzare ulteriormente l'attività manutentiva sui rotabili a trazione elettrica ed in particolare per consentire l'effettuazione della manutenzione corrente a treno completo sui nuovi Rock e Pop, il progetto dovrà essere ulteriormente implementato con le seguenti realizzazioni:

- raccordo con la linea Ferrara-Poggio Rusco ed elettrificazione anche dei binari 1 e 3
- elettrificazione, con linea di contatto rigida e traslabile, di almeno un binario interno al capannone di manutenzione

### **5 – ATTREZZATURE SPECIALISTICHE PREVISTE**

#### **5.1 Carroponete**

Lo stabile sarà dotato di un carroponete con la portata massima di 20 ton per la movimentazione di attrezzature e materiali, a servizio dell'intera porzione di ampliamento.

#### **5.2 Impianto cala carrelli**

Nel Binario 3, nella zona prevista per l'estrazione dei carrelli, sarà installata una attrezzatura atta ad evacuare trasversalmente al treno il singolo carrello ovvero il singolo assile.

La zona prevista è evidenziata in Fig. 3 con retinatura rossa.

### **5.3 Accessibilità all'imperiale**

Nel "Binario 3" è prevista l'installazione di una idonea attrezzatura per accedere in sicurezza all'imperiale per la manutenzione delle apparecchiature ubicate su di esso, in quanto l'evoluzione tecnologica ha portato ad installare sull'imperiale la maggior parte della componentistica "strategica" (impianti di condizionamento, impianti antincendio, sezionatori elettrici e relativi isolatori, convertitori, ecc.).

### **5.4 Armamento ed elettrificazione**

Il progetto prevede la posa di un binario che raccorda la linea Ferrara-Poggio Rusco con il "Binario 2" dell'ampliamento e che sarà elettrificato fino all'ingresso del capannone.

All'interno del capannone è inoltre prevista la sistemazione di una cabina REC al fine di alimentare il materiale rotabile con la tensione 3kV cc.

## **6 - IMPIANTO FOTOVOLTAICO**

In ottemperanza al decreto Legislativo n. 28/2011 sarà realizzato un impianto fotovoltaico in copertura di potenza pari a 94 kWp al fine di rispettare l'obbligo derivato da produzione di energia elettrica e l'obbligo di miglioramento della prestazione energetica dell'immobile.

Tale impianto sarà parallelo alla copertura e sarà collegato alla rete.

## **7 - CONCLUSIONI**

Con l'ampliamento del capannone officina dell'OGR di Sermide si intende realizzare una infrastruttura adeguata alla manutenzione a treno completo dei nuovi rotabili con tempi di realizzazione e di costi adeguati al mercato ferroviario. In considerazione del cambio tecnologico dei nuovi veicoli ferroviari che svolgono servizio sulla rete ferroviaria della Regione Emilia-Romagna la possibilità di poter effettuare tutta la manutenzione di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> livello al parco veicoli, a cura del gestore del servizio ferroviario, anche mediante soggetti all'uopo incaricati, comporta il mantenimento e uno sviluppo del fabbisogno organico del personale con la richiesta di nuove competenze tecniche.

## 8 – QUADRO ECONOMICO DI PROGETTO

<b>IMPORTO LAVORI (al netto dell'IVA)</b>		<b>4.528.372,48</b>
---	--	---------------------

OG1	Lavori opere edili e similari	1.275.298,05
OS4	Carroponte	170.000,00
OS4	Cala carrelli	450.000,00
OS13	Struttura prefabbricata	612.670,20
OS18A	Attrezzatura per accesso all'imperiale	560.000,00
OS18A	Componenti strutturali in acciaio	73.659,60
OS29	Armamento ferroviario	354.716,75
OG9	Impianto fotovoltaico in copertura	336.996,80
OS3	Impianto idrico antincendio	86.872,55
OS28	Impianto elettrico e di illuminazione	323.126,62
OS29	Cabina REC	130.000,00
OS30	Impianto termico	155.031,91

<b>ONERI ACCESSORI (al netto dell'IVA)</b>		<b>609.221,77</b>
--	--	-------------------

Spese tecniche (Compensi + Spese) (calcolo compensi secondo DM 17/06/2016)	478.883,30
Contributo integrativo Inarcassa 4% su spese tecniche	19.155,33
Imprevisti	111.183,14

<b>TOTALE IMPORTO DELL'INVESTIMENTO (al netto dell'IVA)</b>		<b>5.137.594,25</b>
---	--	---------------------

<b>ULTERIORI OPERE PER MANUTENZIONE CORRENTE ROCK/POP</b>		<b>670.000,00</b>
---	--	-------------------

Raccordo alla linea ed elettrificazione ingresso binari 1 e 3	470.000,00
Elettrificazione, con linea di contatto rigida e traslabile, di un binario interno al capannone	200.000,00

<b>TOTALE COMPLESSIVO (al netto dell'IVA)</b>		<b>5.807.594,25</b>
---	--	---------------------



---

**- PROTOCOLLO D'INTESA -**

**PER L'AMPLIAMENTO DELLE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI DI SERMIDE  
(MN)**

**ALLEGATO B**

**RELAZIONE SVILUPPO INDUSTRIALE**

## SITUAZIONE ATTUALE

---

Consistenza del personale operante all'interno dell'officina:

- 32 unità dirette
- 8 unità di staff

Indotto generato dall'officina:

- ~10 unità equivalenti

Manodopera diretta disponibile in officina: 45.500 ore/anno

- 10% su materiale rotabile elettrico RER
- 78% su materiale rotabile diesel RER
- 12% altre lavorazioni in coerenza con quanto stabilito dal Contratto di Servizio

## EVOLUZIONE 2022-2025

---

- A partire dall'anno 2025, tutte le linee FER saranno elettrificate; per garantire la copertura del servizio commerciale verranno destinati a tali linee i nuovi complessi elettrici tipo POP: treni a media capacità di tipo bidirezionale, a trazione elettrica, monopiano, composizione bloccata, potenza distribuita (EMU) e velocità massima pari a 160 km/h, da utilizzarsi per il servizio di trasporto passeggeri regionale su linee convenzionali a 3 kV in corrente continua
- L'elettrificazione porterà l'azzeramento del fabbisogno manutentivo per il materiale rotabile a trazione diesel afferente all'impianto di Sermide, con una perdita di oltre 33.000 ore di manodopera
- L'attuale infrastruttura di Sermide non è idonea ad effettuare la manutenzione a treno completo del nuovo materiale elettrico e l'eventuale gestione della manutenzione di questo materiale su un altro impianto potrà creare maggiori oneri per il trasferimento dei rotabili da e per il sito di manutenzione
- L'ampliamento dell'impianto consentirà, dunque, di garantirne il livello occupazionale, di gestire direttamente il materiale rotabile afferente al bacino di Sermide e di introdurre alcune attività manutentive di pregio, attualmente non effettuabili presso altre officine, ricadenti nell'ambito del servizio ferroviario regionale

## SCENARIO 1 –AMPLIAMENTO OFFICINA

---

Di seguito si indicano le tipologie di lavorazione che sarà possibile effettuare a fronte del potenziamento tecnologico ed infrastrutturale dell'impianto di manutenzione di Sermide:

- Internalizzazione manutenzione ciclica VIS/RG carrozze Vivalto
- Internalizzazione manutenzione ciclica RCC/RG locomotive elettriche E464
- Trasferimento manutenzione ciclica ETR350 da Bologna Roveri
- Manutenzione di 1°livello complessi POP elettrici in sostituzione dei treni diesel ATR220
- Manutenzione corrente dei complessi Vivalto in supporto ad altre officine ricadenti nell'ambito del servizio ferroviario regionale
- Attività a supporto altre officine ricadenti nell'ambito del servizio ferroviario regionale
- Altre lavorazioni in coerenza con quanto stabilito dal Contratto di Servizio

### **Fabbisogno di manodopera: 45.000/46.000 ore/anno**

- Necessità di assunzioni per garantire il turn-over del personale
- Mantenimento della consistenza della struttura di staff e dell'indotto generato dall'officina
- L'adeguamento dell'impianto potrebbe consentire, inoltre, ulteriori sviluppi in termini di acquisizione di altre attività manutentive in coerenza con quanto previsto dal Contratto di Servizio.

## SCENARIO 2 – NESSUN INTERVENTO

---

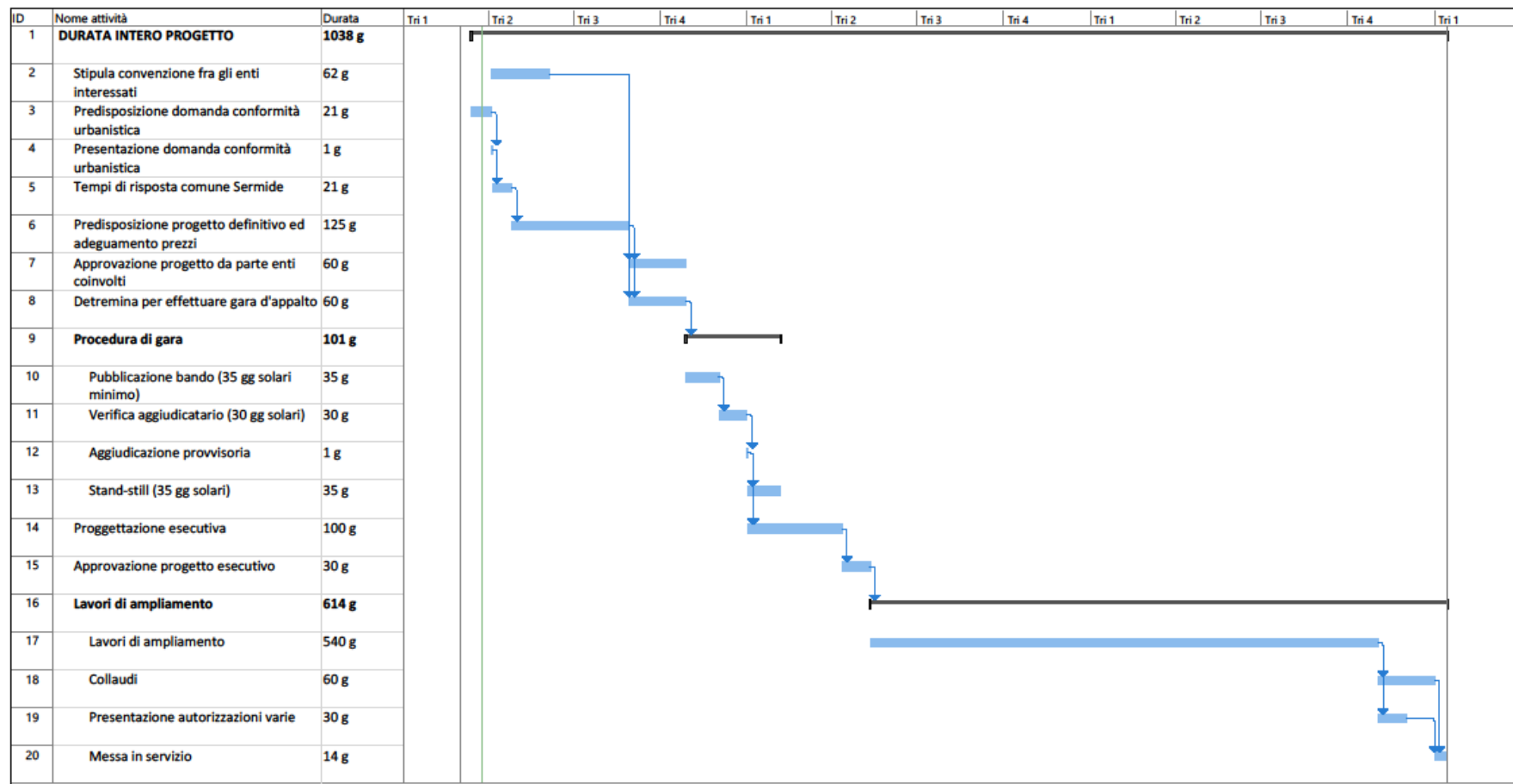
Di seguito si indicano le tipologie di lavorazione che sarà possibile effettuare mantenendo l'attuale assetto dell'impianto di manutenzione di Sermide:

- Internalizzazione VIS/RG carrozze Vivalto
- Internalizzazione RCC/RG loco E464
- Attività a supporto altre officine ricadenti nell'ambito del servizio ferroviario regionale
- Altre lavorazioni in coerenza con quanto stabilito dal Contratto di Servizio

**Fabbisogno di manodopera: 20.000/22.000 ore/anno**

- Riduzione del fabbisogno di manodopera di oltre il 50%
- Riduzione conseguente delle unità equivalenti dell'indotto
- Anche senza effettuare il turn-over del personale, si stimano 12/13 unità in esubero
- Impossibilità a mantenere al completo lo staff di officina, con ulteriori 3/4 esuberanti
- Insostenibilità dei costi fissi di gestione dell'officina (utenze, manutenzione stabili ed attrezzature, ...)
- Anche internalizzando alcune attività effettuabili a rotabile singolo, non ci sarebbero le condizioni per mantenere operativo il sito.

# PROGRAMMA DEL PROGETTO (1/2)



### **NOTE AL PROGRAMMA:**

- a) Al momento non risultano necessarie autorizzazioni particolari, essendo il progetto previsto nei piani del comune di Sermide, già in occasione dello spostamento della strada originariamente a ridosso dell'attuale impianto
- b) La durata delle attività è da intendersi in giorni naturali e consecutivi
- c) La richiesta della verifica di compatibilità urbanistica (attività3) è già stata inviata al comune di Sermide in data 10.03.2021
- d) L'attività 6, relativa all'approvazione del progetto da parte degli enti coinvolti, stimata nella durata di 2 mesi solari, non prevede l'indizione di una Conferenza dei Servizi, per i motivi di cui al punto a); la quantificazione definitiva del quadro economico dell'opera dovrà essere sottoposto agli Enti cofinanziatori per la relativa approvazione e delibera del finanziamento, con iscrizione a bilancio. Qualora si dovesse indire la Conferenza dei Servizi, i tempi di approvazione si potranno prolungare di ulteriori 2 mesi solari