

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE

CONVENZIONE

per disciplinare la realizzazione dell'opera di alimentazione della cassa di espansione in località "Pizziconi" dal fiume Arno, consistente nell'attraversamento del viadotto della linea Direttissima Roma – Firenze in corrispondenza del km 229+430 con un unico canale di collegamento munito di muri laterali d'argine e unitariamente anche denominati "Opere" nel prosieguo del presente atto,

FRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con sede Legale a Roma Piazza della Croce Rossa, 1 - Codice Fiscale 01585570581 Partita IVA 01008081000 di seguito denominata "RFI", per la quale interviene nel presente atto Efisio Murgia, nato a _____ il _____ in qualità di Responsabile della Direzione Territoriale Produzione di Firenze in virtù dei poteri conferiti,

e

Enrico Rossi, nato a _____ il _____, il quale interviene nel presente atto in qualità di Presidente pro tempore della Regione Toscana, avente sede in _____, via..... codice fiscale e partita IVA..... di seguito denominata "Regione", nonché nell'espletamento delle funzioni di Commissario di Governo contro il dissesto idrogeologico, ai sensi dell'art. 10 della L. 116/2014, di seguito denominato "Commissario";

PREMESSO

- che in data 31.10.2000, la Regione Toscana ha sottoscritto con l'Autorità di

Bacino del Fiume Arno il Protocollo d'Intesa per la progettazione preliminare degli interventi per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno;

- che in data 4.06.2001 la Regione Toscana ha sottoscritto, con gli Enti Locali interessati dagli interventi, il Protocollo d'Intesa per l'attuazione del Piano stralcio Rischio Idraulico, individuando il Commissario di Figline Valdarno quale ente attuatore della progettazione preliminare del sistema di casse di espansione;

- che in data 20.12.2005 Regione Toscana, Autorità di Bacino del Fiume Arno, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, Comune di Figline Valdarno, Comune di Incisa in Val d'Arno, Comune di Reggello, Comune di Pontassieve, Comune di Fiesole, Comune di Bagno a Ripoli, Comune di Pelago, Comune di Rignano sull'Arno hanno sottoscritto il Protocollo d'intesa al fine di procedere al completamento della progettazione, da parte del Comune di Figline Valdarno, delle casse di espansione di "Pizziconi" e "Restone", in funzione della loro realizzazione;

- che il soggetto attuatore ha previsto che la realizzazione del progetto avvenga nei seguenti tre lotti funzionali: lotto 1 – Pizziconi: realizzazione argine a campagna della cassa di espansione "Pizziconi"; sistemazione dei corsi d'acqua minori Resco e Faella; lotto 2 – Pizziconi: realizzazione manufatto sfiorante in sotto-attraversamento autostrada A1, opere di presa e di scarico sugli argini; soglia di fondo in alveo fiume Arno; lotto 3 – Restone: realizzazione completa della cassa comprensiva delle sistemazioni dei corsi d'acqua affluenti in sinistra idraulica;

- che con determina 8.6.2009 n. 761 del Comune di Figline e Incisa Valdarno, il servizio di progettazione definitiva ed esecutiva del 1° stralcio della

Cassa Pizziconi – II lotto “Realizzazione manufatto sfiorante in sotto attraversamento l’autostrada A1, opera di presa e di scarico sugli argini, soglia di fondo in alveo fiume Arno”, è stato aggiudicato definitivamente all’A.T.I. costituita da HYDEA S.r.l., PHYSIS-INGEGNERIA PER L’AMBIENTE S.r.l., GEO ECO ENGINEERING S.r.l., EURO STUDIO INGEGNERIA e STUDIO ARCHITETTURA RENZO FUNARO;

- che con Accordo di Programma sottoscritto il 12.11.2009 i medesimi Enti sottoscrittori del citato Protocollo d’intesa del 20.12.2005 hanno confermato il Comune di Figline Valdarno quale Ente attuatore per la realizzazione del lotto 1, il completamento della progettazione e la realizzazione del lotto 2, ed il completamento della progettazione e la realizzazione del lotto 3;

- che con il D.P.G.R. n. 97 del 24.04.2012, avente ad oggetto “L.R. n. 57/2001 – nomina Commissario per le attività connesse alla realizzazione del lotto I Pizziconi funzionale del sistema di casse di espansione di Pizziconi e Restone”, è stato nominato l’Ing. Oreste Tavanti come Commissario ad acta per le attività connesse alla realizzazione del I lotto funzionale (lotto 1 – Pizziconi) del sistema di casse di espansione di Pizziconi, Restone, Prulli e Lec-
cio;

- che con il D.P.G.R. n. 144 del 07.08.2013, avente ad oggetto “L.R. n. 53/2001 – Nomina Commissario per le attività connesse alla realizzazione dei lotti 2 e 3 del sistema casse di espansione di Pizziconi e Restone” l’Ing. Oreste Tavanti è stato nominato Commissario anche per le attività connesse alla realizzazione dei lotti 2 e 3 del sistema casse di espansione di Pizziconi e Restone;

- che con il D.P.G.R. n. 105 del 10.07.14 si è provveduto alla rideterminazio-

ne delle attività del Commissario nominato con D.P.G.R. n. 144/2013 connesse alla realizzazione dei lotti 2 e 3 del sistema casse di espansione Pizziconi e Restone;

- che con il D.P.G.R. n. 214 del 30.12.2014 il mandato commissariale di cui al D.P.G.R. n. 144 del 07.08.2013 e al D.P.G.R. n. 105 del 10.07.2014 è stato rideterminato individuando come termine il 28/02/2017;

- che, considerata la complessità dell'opera, ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/1990, come modificato dalla Legge 15/2005, in data 29.04.2014 è stata indetta una conferenza dei servizi sul progetto definitivo per la realizzazione della Cassa di espansione "Pizziconi" Il lotto – "Realizzazione manufatto sfiorante in sotto-attraversamento autostrada A1, opere di presa e di scarico sugli argini, soglia di fondo in alveo fiume Arno";

- che ai sensi dell'art.10 della L. 11 agosto 2014, n. 116, il Presidente della Regione è subentrato nelle funzioni del Commissario sopra citato per il sollecito espletamento delle procedure relative alla realizzazione degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico individuati nell'Accordo di Programma stipulato tra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione Toscana e Città Metropolitana di Firenze ai sensi dell'art. 2, comma 240, della L. 23 dicembre 2009, n. 191 e nella titolarità della relativa contabilità speciale;

- che il predetto Accordo di Programma - relativo all'utilizzo delle risorse destinate al finanziamento di interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico individuati con D.P.C.M. 15 settembre 2015 - è stato approvato con decreto ministeriale n. 550 del 25.11.2015 e registrato alla Corte dei Conti il giorno 21 dicembre 2015;

- che avvalendosi della facoltà riconosciutagli dall'art.10 comma 4 della L.

11 agosto 2014, n. 116, il Presidente della Regione Toscana nell'espletamento delle funzioni di Commissario di Governo, con ordinanza n. 4 del 19.02.2016 ha disposto di procedere direttamente all'attuazione dell'intervento denominato "Casse di espansione Figline – Pizziconi Lotto 2" individuando il Genio Civile Valdarno Superiore quale settore specifico di riferimento per l'attuazione dell'intervento;

- che con ordinanza commissariale n°11 del 22/03/2016 è stato approvato ed autorizzato, ai sensi dei commi 5 e 6 dell'art. 10 D.L.91/2014 conv. In L. 116/2014, il progetto definitivo per la realizzazione della Cassa di espansione Pizziconi – Lotto 2 – opera di presa Cassa di espansione Lotto 2 e completamento sistemazione reticolo idraulico di pertinenza dell'importo complessivo di € 7.530.000,00, ed è stato apposto, ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 327/2001, il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree oggetto dell'intervento;

- che in fase di definizione del progetto esecutivo Autostrade per l'Italia ha suggerito di rivalutare l'opportunità di prevedere scatolari di lunghezza coerente con l'ingombro autostradale ampliato, in conformità al progetto di realizzazione dell'ampliamento della terza corsia dell'A1 tra Incisa e Valdarno redatto da Autostrade per l'Italia, attualmente sottoposto a valutazione di impatto ambientale;

- che, a seguito della proposta di Autostrade per l'Italia, il Commissario di Governo con ordinanza n°.....del..... ha approvato il progetto esecutivo che prevede di realizzare le opere di sotto attraversamento autostradale di lunghezza pari al futuro ingombro del rilevato autostradale in

conformità al progetto di realizzazione della terza corsia dell'A1 tra Incisa e Valdarno redatto da Autostrade per l'Italia;

- che la proprietà delle Opere sarà della Regione Toscana;

- che il Commissario di Governo ha comunicato a Rete Ferroviaria Italiana

S.p.A. di avere necessità di realizzare a propria cura, spese e responsabilità,

l'opera di presa della cassa d'espansione denominata Pizziconi sottopassando

il viadotto della linea Direttissima Roma – Firenze, in corrispondenza del

km 229+430 interessando anche la fascia di rispetto ferroviario di cui al

DPR 753/80 dal km 227+800 circa sino al km 230+900;

- che per tale scopo il Commissario di Governo in data 01.07.2016 ha com-

pletato la trasmissione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., del progetto esecu-

tivo delle opere per l'approvazione;

- che il progetto in questione è stato esaminato da Rete Ferroviaria Italiana

S.p.A., al fine di accertare che le opere non pregiudichino la regolarità e la

sicurezza dell'esercizio ferroviario;

- che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha verificato che l'esecuzione del pro-

getto comporta :

1. l'attraversamento del viadotto ferroviario con un canale di collegamento

di larghezza 64 m, con muri laterali d'argine di altezza 3,3 m, le cui pare-

ti laterali saranno realizzate in cemento armato faccia vista;

2. la realizzazione di una rampa sul lato nord per garantire l'accesso alla

parte interna del canale, al fine di garantire l'ispezione e manutenzione

del viadotto;

3. il rivestimento con pietrame a scogliera cementato di tutta la zona in-

teressata dal deflusso, fra il fiume e la cassa, ivi compreso il tratto

che sottopassa il viadotto ferroviario;

4. l'occupazione temporanea e definitiva di aree di proprietà di RFI per l'esecuzione dell'opera;

- che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha chiesto al Commissario di Governo di rimandare l'immissione in possesso delle aree ferroviarie in fase successiva all'approvazione del progetto ed alla stipula della presente Convenzione come esplicitato al successivo art. 8;

- che fra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e il Commissario di Governo sono intervenuti accordi diretti per orientare la progettazione delle opere idrauliche che sono interferenti con le infrastrutture ferroviarie, nonché per regolare i rapporti derivanti dall'esecuzione ed il mantenimento dell'opera in parola;

- che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e il Commissario di Governo intendono regolamentare, con specifico atto, le opere da realizzare, per quanto riguarda l'interferenza con l'infrastruttura ferroviaria e relativa fascia di rispetto, nonché l'occupazione temporanea e definitiva delle aree ferroviarie;

- che tutti gli accordi sono pertanto regolati dalla presente Convenzione da stipularsi.

ARTICOLO 1

Riferimento alle premesse

Le su esposte premesse formano parte integrante del presente atto.

ARTICOLO 2

Autorizzazione

RFI autorizza il Commissario a costruire ed a mantenere, a sua cura, spese e responsabilità le opere previste nel lotto 2 della cassa d'espansione denomi-

nata "Pizziconi" in corrispondenza della linea Direttissima Roma – Firenze e nella fascia di rispetto ferroviario di cui all'art. 49 del DPR 753 del 1980.

L'autorizzazione da parte di RFI ad attraversare il viadotto non dovrà comportare, nel tempo, alcun vincolo né limitazione all'infrastruttura ferroviaria.

Il Commissario provvederà a propria cura e spese alle modifiche delle viabilità esistenti che consentono il raggiungimento con mezzi carrabili delle infrastrutture ferroviarie (Viadotto Direttissima)..

I diritti di transito sulle nuove viabilità d'argine della cassa d'espansione saranno garantiti dal Commissario mediante la formalizzazione, a propria cura e spese, a favore di RFI e delle Imprese ferroviarie che per conto di essa intervengono nel mantenimento della infrastruttura ferroviaria, di servitù di passaggio, da costituirsi sulle aree individuate in apposita tavola progettuale allegata al presente atto.

Nessuna limitazione al transito carrabile, per le esigenze di mantenimento della infrastruttura ferroviaria, potrà essere posta a carico di RFI da parte del Commissario.

ARTICOLO 3

Progetti/disegni allegati

ELABORATO				Allegato N°	data	Titolo dell'elaborato
DG	01	00		1	Maggio 2016	Elenco Elaborati
DG	01	02	a	2	Maggio 2016	Planimetria degli interventi

DG	01	03	RFI	3	Maggio 2016	Planimetria catastale - Aree disponibili
CE	02	02		4	Dicembre 2016	Planimetria zona di inter- vento, stato di progetto
CE	02	04	a	5	Maggio 2016	Sezioni Rev A
CE	02	06	a	6	Gennaio 2017	Varo scatolari autostradali - Fasi 1a-1b-1c
CE	02	06	b	7	Gennaio 2017	Varo scatolari autostradali - Fasi 2-3-4
CE	02	06	c	8	Gennaio 2017	Varo scatolari autostradali - Fasi 5-6-7
CE	02	13	a	9	Maggio 2016	Regimazione
CE	02	16		10	Maggio 2016	Planimetria scavi opera di presa
CE	2	19	a	11	Gennaio 2017	Nuovi percorsi carrabili per le esigenze ferroviarie
DG	01	18		12	Dicembre 2016	Cronoprogramma

Le modalità costruttive, le caratteristiche tecniche, le dimensioni delle opere idrauliche oggetto dell'autorizzazione, nonché le relative opere di completamento, sono indicate negli elaborati progettuali esecutivi che si allegano alla presente Convenzione, per formarne parte integrante.

Tutti i restanti elaborati di progetto che sono elencati nell'Allegato n° 1 alla presente Convenzione, pur non essendo allegati si intendono facenti parte integrante dell'atto verranno conservati agli atti di RFI.

L'accettazione, da parte di RFI dei progetti, (relazioni di calcolo ecc...) riportati nell'elenco di cui all'allegato 1 non esclude né attenua le responsabilità che derivano al Commissario, alla ditta esecutrice ed al progettista dalle vigenti leggi e regolamenti.

ARTICOLO 4

Caratteristiche dell'opera

L'intervento si configura come il II lotto della cassa di espansione di Pizziconi, consistente nella esecuzione dell'opera di presa, trasferimento e immissione della portata di piena dal Fiume Arno nella cassa d'espansione. Le acque derivate dal Fiume sotto passeranno il rilevato autostradale e, il viadotto ferroviario.

L'opera è composta da tre manufatti a sezione scatolare, in c.a. posti sotto la carreggiata autostradale, dal canale di trasferimento posto fra l'uscita degli scatolari e la cassa interessando tre campate del viadotto ferroviario ed infine da ulteriori tre scatolari in c.a. muniti di paratoie di regolazione, inseriti nell'argine della cassa, quest'ultimo oggetto dei lavori del I lotto della cassa d'espansione Pizziconi.

Ciascuno dei tre scatolari di presa dal fiume avrà larghezza 14.5 m suddivisa in due parti da 7 m ciascuna mediante un setto centrale. I tre scatolari saranno posti ad interasse di 25 m, con le pareti fra due scatolari contigui distanziate di 10.50 m l'una dall'altra.

La quota di scorrimento del deflusso sarà a 122.70 m s.l.m., mediamente

2.90 m sotto la quota di golena del fiume Arno (125.60 m.s.l.m.).

Gli scatolari di attraversamento avranno lunghezza di 33.90 m, lunghezza che consente l'attraversamento dell'autostrada nella configurazione di progetto con terza corsia.

Il canale di trasferimento della portata passerà sotto il viadotto ferroviario interessando tre campate, avrà la larghezza di 64 m, con muri laterali d'argine, di altezza 3.3 m. Il canale si svilupperà nella fascia di terreno fra l'autostrada e l'argine della cassa per una lunghezza complessiva di circa 70 m.

Sia gli scatolari che le pareti laterali del canale saranno realizzate in cemento armato faccia vista.

Nei tre scatolari di attraversamento dell'argine di cassa saranno poste paratoie a ventola incernierate alla base, di altezza 2 m.

Le tre paratoie saranno realizzate in acciaio zincato verniciato, con quota di sfioro a 126.50 m s.l.m. in posizione di massimo contenimento, avranno la larghezza di 14.50 m ciascuna e saranno regolate tramite sistema oleodinamico elettrocomandato composto da quattro compressori, tre collegati alle paratoie e uno di riserva.

Le apparecchiature elettromeccaniche saranno alimentate dalla rete elettrica nazionale attraverso la linea di derivazione posta lungo la strada del torrente Faella nel primo tratto e lungo la pista di manutenzione esterna all'argine della cassa nel tratto finale.

La potenza installata garantita dal gestore è di 26 KWh, tale potenza copre il fabbisogno per il funzionamento di un compressore oleodinamico a servizio di una paratoia oltretché di tutte le altre apparecchiature installate.

Per alimentare elettricamente tutte le apparecchiature e quindi tutte le parato-

ie in contemporanea sono stati previsti due gruppi elettrogeni di cui uno di riserva all'altro.

I compressori oleodinamici che movimentano le paratoie sono quattro uno dei quali di riserva.

Sull'opera di presa in continuità con la pista di percorrenza sopra l'argine di cassa saranno realizzate la passerella carrabile e le piazzole per il servizio d'ispezione. Su una delle piazzole sarà alloggiato il locale tecnico con la centralina di controllo, sull'altra i compressori oleodinamici ed il gruppo elettrogeno. Il sistema delle paratoie di regolazione sarà telecomandato a distanza sulla base dei dati (livelli idrici) acquisiti in loco, come prescritto dall'Autorità di Bacino del fiume Arno, al fine di attuare l'apertura secondo schemi prestabiliti che ottimizzino l'efficienza di laminazione in funzione dei possibili scenari di piena.

Le paratoie per ragioni di sicurezza saranno comunque dotate di un sistema di azionamento automatico che permetterà il bypass del controllo automatico qualora il livello nel fiume raggiunga un livello di allarme prefissato.

Nel tratto arginale fra le rampe che consentono di risalire dalla quota di piano campagna alla sommità verrà stesa una massicciata di materiale stabilizzato di cava. La rampa di discesa verso la parte interna del canale sarà pavimentata in calcestruzzo.

Tutta la zona interessata dal deflusso, fra il fiume e la cassa sarà protetta con pietrame a scogliera cementata, comprese le basi delle due pile del viadotto che rimangono all'interno del canale di presa; le strutture in elevazione delle pile saranno protette con vernici idrorepellenti o prodotti similari.

Sul lato nord del canale di trasferimento è prevista la rampa di discesa per

l'accesso all'ispezione e manutenzione delle due pile del viadotto che restano -all'interno del canale.

ARTICOLO 5

Esecuzione Cassa d'Espansione

Tutti i lavori necessari per la costruzione della cassa di espansione nell'ambito della fascia di rispetto ferroviaria e sotto il viadotto, ivi compresi quelli provvisori, saranno eseguiti a cura, spese e responsabilità del Commissario, a mezzo di ditta appaltatrice individuata in conformità a quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di appalti, con particolare riferimento al D.lgs.50/2016.

PRESCRIZIONI GENERALI PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Per quanto attiene alle modalità di esecuzione dei lavori in prossimità di linee ed apparecchiature elettriche aeree sotto tensione, dovranno essere osservate le norme riportate all'art. 19 del Regolamento di Attuazione della Legge 26.4.74 n. 191 approvato con DPR 1.6.79 n. 469.

- 1.** Materiali ed attrezzature dovranno essere tenuti ad una distanza non inferiore a metri 2,00 dal filo dell'impalcato del viadotto ferroviario nei tratti di Viadotto . Non sono autorizzati in ogni caso accesso a mezzi, persone, sulla proprietà ferroviaria comprendendo in essa le scarpate e le zone sottostanti i viadotti se non con consenso esplicito del personale di RFI;
- 2.** Lavorazioni da effettuarsi a distanza ridotta, per esempio taglio piante, riprofilatura di argini esistenti o da realizzare dovranno essere preventivamente concordate con RFI nelle modalità esecutive .
- 3.** A cura del Commissario dovrà essere provveduto a ricostruire, secondo le prescrizioni che saranno date da parte del personale di RFI ed in con-

dizioni di sicurezza, tutte le opere idrauliche di sotto attraversamento della ferrovia che per necessità temporanea o definitiva dovranno essere modificate a seguito dei lavori di cui trattasi.

4. Tutte le opere dovranno essere eseguite nel rispetto degli elaborati progettuali richiamati nel presente atto e nel rispetto delle norme in vigore e delle particolari prescrizioni di dettaglio che potranno essere impartite da RFI stessa.

5. Per quanto riguarda le pile del viadotto, adiacenti al canale e per quelle che rimarranno nel canale stesso dovrà essere redatto, prima dell'inizio dei lavori, specifico verbale di constatazione dello stato delle stesse in contraddittorio con RFI. Qualora lo ritenesse necessario RFI si riserva di richiedere l'aggiornamento del verbale di cui sopra nel corso dei lavori.

Se dalle verbalizzazioni risultasse necessario effettuare interventi sulle pile per la presenza di eventuali fessurazioni o altro, il Commissario dovrà farsi carico di tali interventi concordati e approvati da RFI; in tale eventualità la modalità di intervento, se a cura del Commissario o a cura di RFI, sarà definita fra le parti in funzione dell'entità dello stesso. Prima dell'attivazione dell'opera comunque dovrà essere redatto il verbale finale della constatazione delle pile con l'indicazione degli interventi effettuati compresa la protezione con prodotti idrorepellenti o similari.

ARTICOLO 6

Durata dei lavori - penali per danni

Il Commissario dovrà completare l'intera interferenza nel rispetto del cronoprogramma allegato alla Convenzione.

Qualora nel corso dei lavori il Commissario ovvero la Ditta appaltatrice dal-

lo stesso incaricata abbia a provocare un qualsiasi danno all'infrastruttura ferroviaria in genere, esso sarà tenuto, a proprie cura e spese, ad effettuare, con immediatezza e secondo le indicazioni che verranno all'occorrenza impartite da RFI ogni riparazione, sostituzione e ripristino dell'infrastruttura danneggiata.

Qualora non vi provveda, sarà facoltà di RFI procedere -anche avvalendosi di terzi- alle riparazioni, sostituzioni, ripristini e quant'altro necessario, addebitando al Commissario le spese sostenute maggiorate del 10% (dieci per cento) a titolo di spese generali.

Le soggezioni di esercizio comunque conseguenti al danneggiamento dell'infrastruttura ivi comprese, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il ritardo/soppressione di treni, l'adozione da parte di RFI di differenti modalità di circolazione rispetto al regime ordinario previsto per la tratta, comporteranno l'applicazione di penali, anche in assenza di interruzione accidentale.

ARTICOLO 7

Benestari urbanistici –

p.m.

ARTICOLO 8

Cessione e occupazione di aree ferroviarie

Le aree ferroviarie, sotto il viadotto che vanno a costituire il canale di presa, ad esclusione delle impronte delle fondazioni delle pile, saranno cedute in proprietà alla Regione in quanto vanno a costituire Demanio Idrico Regionale.

Inoltre per l'esecuzione dei lavori si rende necessaria l'occupazione temporanea di alcune aree ferroviarie delle quali con la sottoscrizione della pre-

sente convenzione se ne autorizza l'occupazione. Le aree in questione sono rappresentate al Nuovo Catasto Terreni del Comune di Figline e Incisa Valdarno al Foglio 44 particelle n. 129 1, n. 127, e n 130.

Le superfici oggetto di cessione e di occupazione temporanea sono riportate nell'elaborato DG 01 03 (planimetria catastale aree disponibili) allegato n° 3 alla presente convenzione.

Per le aree ferroviarie che saranno oggetto di trasferimento di proprietà RFI autorizza il Commissario alla prosecuzione dell'acquisizione nell'ambito del procedimento espropriativo di cui al DPR 327/2001 (Testo Unico delle Espropriazioni); il corrispettivo per la cessione sarà definito fra il Commissario e la Società Ferservizi S.p.A., Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. espressamente incaricata da RFI stessa.

Per tutte le aree di cui sopra, si procederà mediante apposito Verbale di consegna aree e l'uso sarà condizionato al pieno rispetto delle prescrizioni della presente Convenzione ed a quelle operative fornite dalla SO Unità Territoriale Firenze Sud di RFI.

Le indennità spettanti per tale titolo saranno definite nel rispetto delle disposizioni vigenti.

La Regione dovrà garantire a RFI il diritto di accesso alle pile del viadotto ricadenti nel nuovo alveo per effettuare le ispezioni ed eventuali lavori di manutenzione agli impalcati e alle pile del viadotto ferroviario.

Nel caso in cui per i suddetti lavori di manutenzione RFI debba occupare temporaneamente le aree oggetto di esproprio nessun indennizzo dovrà essere corrisposto da RFI alla Regione.

ARTICOLO 9

Piano della sicurezza

Il Commissario, in qualità di soggetto committente, dovrà adempiere ai disposti di cui al D.Lgs.81/2008.

Premessa la specificità delle norme in materia di sicurezza in ambito ferroviario quali la Legge 191/74 e 469/79 seguono le informazioni in merito ai rischi specifici di carattere generale esistenti nell'ambiente ferroviario e le relative misure generali di prevenzione:

- Rischio d'indebito lancio d'oggetti dai treni in transito, proiezione di corpuscoli e scorie di frenatura.

Al momento del transito dei treni o al passaggio di manovre o altri convogli ferroviari, ripararsi o voltare le spalle al convoglio per evitare possibili infortuni accidentali agli occhi e al viso.

- Rumore.

Sui piazzali ferroviari esiste una rumorosità di fondo dovuta alla normale attività ferroviaria stimata mediamente in 65 db (A). L'esatta intensità della rumorosità ambientale può comunque variare da impianto ad impianto. Il relativo valore dovrà pertanto essere richiesto al Responsabile dell'impianto interessato.

- Elettricità (rischio elettrocuzione ove esistono linee elettriche).

Tutte le condutture elettriche di trasporto, d'alimentazione, di contatto e di distribuzione ed in genere le linee sotto tensione nonché le apparecchiature alle stesse connesse devono considerarsi permanentemente in tensione. Il loro contatto anche indiretto, oppure il solo troppo avvicinarsi ad esse deve ritenersi mortale. Prima di avvicinarsi o mettersi in contatto con le suddette parti è rigorosamente prescritta un'adeguata protezione. Non avvicinarsi mai

con la persona o con gli attrezzi a distanza inferiore a quella di sicurezza (m 1 per tensioni fino a 25 kV e m 3 per tensioni oltre 25 kV e fino a 220 kV) dai conduttori, isolatori ed accessori.

Non toccare qualsiasi filo metallico pendente potendo essere questo sotto tensione. Durante la manipolazione o il trasporto d'oggetti alti assicurarsi che questi non vadano ad interferire con la linea di contatto entro il limite di sicurezza. Il trasporto in parola deve essere eseguito, per quanto possibile, disponendo l'oggetto in posizione orizzontale.

Nel caso si debbano eseguire scavi, sondaggi o quant'altro occorre conseguire preventiva autorizzazione da RFI e dopo che sia stata verificata l'eventuale presenza di cavi interrati e sotto tensione.

In caso d'incendio non usare acqua in presenza di linea di contatto elettrica e dare subito avviso al personale ferroviario secondo il piano d'emergenza predisposto.

E' vietato usare getti d'acqua a qualsiasi scopo nelle vicinanze di linee di contatto elettriche. Non accendere fuochi o bruciare erbe o quant'altro nelle vicinanze di linee elettriche.

Ulteriori informazioni sui rischi specifici in ambito ferroviario potranno essere assunti presso l'Unità Territoriale di Firenze Sud con sede in AREZZO Via Vittorio Veneto n.12/2.

Il Commissario è tenuto ad uniformarsi ad eventuali prescrizioni che al riguardo si rendessero necessarie garantendo a RFI, oltre ottemperanza alle norme vigenti, anche ottemperanza ad eventuali norme in materia di prevenzione e protezione dai rischi sul lavoro.

Il Commissario si impegna a trasmettere a RFI il Piano della Sicurezza e

Coordinamento redatto in base a quanto previsto dal D.lgs.81/08 tenuto conto della valutazione dei rischi di cui sopra, nonché delle eventuali integrazioni specifiche dell'Unità Territoriale.

ARTICOLO 10

Normativa di riferimento.

Tutti i lavori occorrenti per la realizzazione delle opere in questione, che saranno eseguiti a totali cure, spese e responsabilità del Commissario, dovranno essere eseguite osservando le norme di legge relative alla direzione, esecuzione e collaudo in vigore e nel rispetto delle prescrizioni di cui al presente atto e che comunque saranno impartite nel dettaglio durante le fasi operative interferenti con l'esercizio ferroviario da parte del personale di RFI.

A. Nell'eseguire i lavori relativi alla costruzione ed alla manutenzione dei manufatti oggetto della presente convenzione, il Commissario s'impegna sempre all'osservanza di tutte le prescrizioni suddette e norme tecniche in vigore.

B. Leggi, Norme, Decreti Legge, Regolamenti in vigore nella Repubblica Italiana in materia di:

- a) progettazione, esecuzione e collaudo d'opere ed impianti;
- b) antinfortunistica, sicurezza ed igiene del lavoro;
- c) tutela ambientale.

ARTICOLO 11

Bonifica ordigni bellici

Il Commissario si assume l'obbligo di informare di sua iniziativa l'Autorità Militare competente circa la necessità di eseguire la bonifica superficiale o profonda da eventuali ordigni esplosivi e residuati bellici nella zona interes-

sata dall'esecuzione dell'opera di presa dell'arginatura della cassa di espansione, provvedendo a sua cura e spese a tutti gli oneri inerenti ed all'esecuzione delle necessarie bonifiche. Il Commissario rimane responsabile delle eventuali inadempienze alle predette norme concordate, restando le RFI escluse da ogni e qualsiasi responsabilità in merito.

ARTICOLO 12

Spese sorveglianza da parte del personale di RFI

Le spese eventuali interventi di sorveglianza, che, a giudizio di RFI, si rendano necessari per assicurare particolari e contingenti esigenze di sicurezza e continuità dell'esercizio ferroviario, verranno quantificate, salvo conguaglio, sulla base delle circolari e tariffe RFI in vigore, e saranno addebitate al Commissario.

ARTICOLO 13

Sospensione lavori - spostamento attraversamenti /sottoservizi

Se per esigenze proprie, RFI dovesse sospendere temporaneamente i lavori, ovvero fosse ritenuto necessario chiedere la sospensione dei lavori di realizzazione dell'opera per garantire la regolarità e continuità dell'esercizio ferroviario, il Commissario dovrà ottemperare all'ordine di sospensione senza che, per questo, RFI medesima sia tenuta a corrispondere compensi o indennità di sorta.

Eventuali opere concernenti modifiche o spostamenti di linee telegrafiche, telefoniche, elettriche, di condotte di liquidi e gas, interessanti la sede ferroviaria, in superficie o in sottoterraneo, interferenti con i lavori di costruzione delle vasca di espansione o opere correlate saranno concordate e regolate direttamente a cura e spese dal Commissario con le Amministrazioni o Enti

proprietari delle linee o condotte da spostare o modificare.

Resta in ogni modo fermo l'obbligo, da parte degli Enti e dei proprietari degli attraversamenti comunque interessanti la sede e la proprietà ferroviaria, di presentare preventivamente a RFI, per l'esame, il benestare e l'approvazione di competenza, il progetto delle modifiche e degli spostamenti degli attraversamenti, i quali dovranno essere, in ogni caso, disciplinati da appositi atti, così come previsto dalle norme vigenti in materia.

ARTICOLO 14

Verbale Regolare Esecuzione

Ultimati i lavori ed eseguito il collaudo dell'opera copia dei relativi verbali dovrà essere consegnata a RFI.

ARTICOLO 15

Manutenzione

Durante l'esecuzione dei lavori e fino ad avvenuto collaudo, il Commissario provvederà a propria cura e responsabilità, all'accurata e completa manutenzione ordinaria e straordinaria:

- a) di tutte le opere relative manufatto di presa;
- b) delle viabilità di accesso alle infrastrutture ferroviarie e di tutte le opere di finitura ricadenti sia entro sia fuori della proprietà RFI affinché le opere siano mantenute integre e perfettamente agibili.

Resta comunque stabilito che, qualora RFI dovesse rilevare deficienze nella manutenzione di competenza del Commissario, ne darà comunicazione allo stesso, il quale si obbliga di provvedere subito - e comunque entro il termine che sarà indicato nella comunicazione di cui sopra - ad eliminare le deficienze riscontrate.

Qualora poi il Commissario non provvedesse a quanto sopra, ovvero si trattasse di lavori giudicati da RFI indilazionabili perché sarebbe minacciata la sicurezza dell'esercizio o della infrastruttura ferroviaria, RFI stessa avrà la facoltà, dandone opportuna comunicazione al Commissario, di provvedere esso stesso ai lavori occorrenti per ovviare la detta situazione di pericolo e ciò a tutte spese del Commissario stesso, il quale mentre sin da ora autorizza l'esecuzione dei detti lavori ai propri manufatti, si obbliga di rimborsare in tale evenienza tutte le spese dirette ed indirette che saranno state sostenute da RFI e ciò senza eccezioni né riserve.

Tutti gli obblighi assunti con la stipula della presente convenzione da parte del Commissario, in qualità di soggetto attuatore come specificato nelle Premesse, in ordine alla manutenzione delle opere ed al riconoscimento dei diritti di servitù di passaggio a favore di RFI, saranno trasferiti ai destinatari finali dell'opera (Regione Toscana od altro Ente o Amministrazione a qualunque titolo subentrato), ciascuno per le rispettive competenze, al momento del passaggio di consegna dell'opera. I destinatari finali dell'opera sia essi manutentori o proprietari della stessa saranno comunicati ad RFI prima della consegna dell'opera idraulica.

Nell'esecuzione dei lavori di manutenzione chi li esegue dovrà adottare, nel rispetto delle norme e prescrizioni contenute nel presente atto, i provvedimenti più opportuni affinché non siano arrecati danni alla sede, agli impianti ed alle cose delle parti che intervengono alla presente.

Qualora si verificassero danni, le parti che intervengono alla presente si obbligano a rimborsarli assumendosene la completa responsabilità in sede civile e penale.

Il personale dell'Amministrazione incaricato, per suo conto, dell'esecuzione dei lavori in questione, è tenuto ad osservare, entro l'ambito della infrastruttura ferroviaria, tutte le possibili cautele ed attenersi agli eventuali ordini dati dal personale ferroviario, nonché alle Norme del Regolamento di Polizia Ferroviaria di cui al D.P.R. 753 del 11/07/80 e successive modifiche.

ARTICOLO 16

Modifiche e rifacimenti

Eventuali rifacimenti o modifiche nell'interesse della Regione (o di altra Amministrazione che subentrerà nella gestione dell'opera idraulica) saranno attuate a spese della stessa (o della stessa Amministrazione subentrante) e dovranno adeguarsi alle esigenze degli impianti ferroviari, tenuto conto delle esigenze di sicurezza idraulica del territorio.

Resta inteso che l'infrastruttura ferroviaria dovrà essere salvaguardata e comunque non potrà essere vincolata in alcun modo dalla presenza del nuovo manufatto di presa oggetto della presente convenzione.

Qualunque lavoro da eseguire da parte di RFI che direttamente o indirettamente possa interessare le opere idrauliche dovrà essere preventivamente rispettare quanto previsto dal R.D. 523/1904.

ARTICOLO 17

Responsabilità progettazione - esecuzione

Il Commissario sarà responsabile sia della progettazione esecutiva che dell'esecuzione dei lavori di propria spettanza, senza poter invocare, a sollievo delle sue responsabilità, l'approvazione dei progetti stessi da parte di RFI.

Pertanto tutte le responsabilità resteranno totalmente a carico del Commissario quale committente delle opere di propria competenza a tutti gli effetti e

conseguenze.

Il Commissario si assume ogni e qualsiasi responsabilità per danni che derivassero dall'esistenza, esercizio e manutenzione della interferenza e si obbliga di tenere sollevata RFI da ogni azione, reclamo o contestazioni circa la vigente legislazione nazionale, regionale o locale in materia di urbanistica, ambiente, usi civici ed altro che pervenissero da Terzi. In caso di danni provocati dall'esercizio ferroviario, la presenza della interferenza non potrà motivare, a carico di RFI, ulteriori responsabilità rispetto a quelle che sarebbero state imputabili in assenza della stessa. Nessuna richiesta contraria a tale principio potrà essere quindi avanzata dal Commissario che si assumerà la responsabilità civile verso i Terzi eventualmente danneggiati. Il Commissario stesso, assumendosi l'onere dei relativi rimborsi, rinuncia fin d'ora a qualsiasi reclamo o pretesa di indennizzo a tale riguardo e così pure per eventuali sospensioni dell'esercizio della interferenza ferroviaria. Si dichiara, ad abbondanza, che le responsabilità del Commissario non vengono menomate, anche per quanto riguarda la stabilità dell'interferenza, dalla accettazione da parte di RFI del relativo progetto, né dalle prescrizioni che essa impartisse per l'esecuzione dei lavori sopra.

ARTICOLO 18

Stipula atto-Foro competente

Il presente atto sarà repertoriato agli atti privati di RFI, sarà soggetto a registrazione nel solo caso d'uso. Le spese di bollo se dovute sono a carico del Commissario.

In caso di registrazione il presente atto, sarà soggetto a registrazione in termine fisso ai sensi della parte prima della Tariffa allegata al D.P.R. 24/04/86

N°131.

Resta inteso che eventuali vertenze giudiziarie in ogni caso derivanti dal presente atto saranno deferite in via esclusiva al Tribunale di FIRENZE.

ARTICOLO 19

Il presente atto è valido ed impegnativo fin dalla sottoscrizione ed avrà una durata pari a quella delle opere realizzate.

Il presente atto consta di n. _____ fogli
e sarà firmato digitalmente delle parti contraenti.

Firenze li,

IL COMMISSARIO DI GOVERNO: Enrico Rossi

PER RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.: Efsio Murgia