



# **PROSPETTO INFORMATIVO RETE 2021. Linee ferroviarie: Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga**

**Edizione aprile 2021**

Elenco delle modifiche al PIR 2021 – edizione aprile 2021 (utilizzato il colore blu).

Aggiornato su tutto il documento il nominativo della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSFISA)

Aggiornato Par. 2.2.2.5..... Par. 2.2.2.5

Aggiornato Par. 6.3..... Par. 6.3

--

Elenco delle modifiche al PIR 2021 – edizione febbraio 2021.

Aggiornato Par. 2.2.2.5..... Par. 2.2.2.5

Aggiornata tabella al Par.3.3.2..... Par. 3.3.2

--

Elenco delle modifiche al PIR 2021 – edizione settembre 2020.

Sostituzione Appendice 9 (prot. ART. 0014267/2020 del 02/10/2020)..... Appendice 9

Il documento finale è denominato “PIR 2021. Linee ferroviarie: Arezzo–Stia, Arezzo–Sinalunga (Edizione settembre 2020)”.

Inserito il riferimento al D.M. 5 agosto 2016.....Par. 1.1 - 1.3

inserito il riferimento al d.l. 24 aprile 2017, n. 50..... Par. 1.3

Sostituiti i riferimenti al d.lgs. 162/2007, in luogo del riferimento al d.lgs. 50/2019..... Par. 1.3

Inserito il riferimento al D.M. 5 agosto 2016 relativo a “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”..... Par. 1.3

Inserito il riferimento al D.Lgs. 23 novembre 2018, n. 139, relativo all’attuazione della direttiva (UE) 2016/2370”..... Par. 1.3

Inserito il riferimento al regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013”..... Par. 1.3

Inserito il riferimento al regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015..... Par. 1.3

Inserito il riferimento alle direttive (UE) 2016/797 e 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016..... Par. 1.3

Inserito il riferimento alla direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016..... Par. 1.3

Inserito il riferimento al regolamento (UE) n. 2017/2177 della Commissione relativo all’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.....Par. 1.3

Inserito il riferimento al regolamento (UE) n. 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017....Par. 1.3

Inserito il riferimento al regolamento (UE) n. 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l’applicazione dell’esame dell’equilibrio economico.....Par. 1.3

Inserito il riferimento alla Delibera ART n. 16/2018, relativa alle “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.....Par. 1.3

Inserito il riferimento alla Delibera ART n. 106/2018 recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico..Par. 1.3

<i>Inserito il riferimento alla Delibera ART n. 130/2019 recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari".....</i>	<i>Par. 1.3</i>
<i>Eliminato il riferimento al D.M. 28T/05, e di modificare il corrispondente testo".....</i>	<i>Par. 1.4</i>
<i>Aggiornata la dicitura "certificato di sicurezza unico" in luogo di "certificato di sicurezza".....</i>	<i>Par. 1.7</i>
<i>Inserite le fasi di predisposizione del PIR e specificate le tempistiche .....</i>	<i>Par. 1.6</i>
<i>Inserite modalità di aggiornamento straordinario del PIR.....</i>	<i>Par. 1.6</i>
<i>(Eliminato Par. 1.8 della precedente versione del PIR)</i>	
<i>Inserito riferimento ai limiti di capacità.....</i>	<i>Par. 2.2.1 a)</i>
<i>Inseriti aspetti riguardanti il rinnovo di un AQ .....</i>	<i>Par. 2.2.1 a)</i>
<i>Inseriti aspetti riguardanti gli AQ aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale.....</i>	<i>Par. 2.2.1 a)</i>
<i>Inserita la modalità ufficiale di comunicazione di LFI nei confronti delle IF.....</i>	<i>Par. 2.2.2.1</i>
<i>Inseriti obblighi del GI.....</i>	<i>Par. 2.3.2</i>
<i>Inserito rif. decisione delegata UE 2017/2075).....</i>	<i>Par. 2.4.3</i>
<i>Inserite specificazioni riguardanti le misure adottate relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza.....</i>	<i>Appendice 3</i>
<i>Inserite precisazioni .....</i>	<i>Par. 3.5</i>
<i>Inserite precisazioni .....</i>	<i>Par. 4.1</i>
<i>Inserite le modalità di comunicazione che le IF dovranno adottare per formulare le richieste di capacità mediante apposito modulo (Modulo per richieste di capacità: MR-RC-01/MR-RC-02).....</i>	<i>Par. 4.2</i>
<i>Inserite le date delle tempistiche previste per le fasi dei processi di allocazione della capacità per gli AQ per l'orario 2020-2021.....</i>	<i>Par. 4.3.1</i>
<i>Inserita precisazione sul titolo .....</i>	<i>Par. 4.3.2</i>
<i>Specificata la data entro la quale devono essere presentate le richieste di capacità nonché i restanti step procedurali del processo di allocazione annuale della capacità annuale; introdotto anche una rappresentazione dal punto di vista grafico.....</i>	<i>Par. 4.3.2</i>
<i>Inserito l'obbligo per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri .....</i>	<i>Par. 4.3.2</i>
<i>Apportate modifiche al par. 4.4.1 .....</i>	<i>Par. 4.4.1</i>
<i>Individuato un limite massimo di differimento temporale delle tracce rispetto alla traccia originaria richiesta nel caso in cui il conflitto tra tracce si verifichi per meno di 50 giorni l'anno.....</i>	<i>Par. 4.4.3.1</i>
<i>Inserito nuovo paragrafo 4.7.....</i>	<i>Par. 4.7</i>
<i>Inserite specifiche relativamente agli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri.....</i>	<i>Par. 5.1.3</i>
<i>Inseriti limiti temporali per quanto riguarda "la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali".....</i>	<i>Par. 5.1.5</i>
<i>Descrizione dei servizi di assistenza alle PMR .....</i>	<i>Par. 5.1.6</i>
<i>Aggiornato il titolo del capitolo 6: "Tariffe e Performance Regime".....</i>	<i>Par. 6</i>

<i>Inserito il valore del canone relativo ai servizi “open access”</i> .....	<i>Par. 6.2</i>
<i>Inseriti alcuni valori relativi ai servizi extra PMdA</i> .....	<i>Par. 6.2</i>
<i>Inserito nuovo paragrafo “Clausola alle tariffe”</i> .....	<i>Par. 6.5</i>
<i>Inserito il valore del costo della fornitura di energia elettrica di trazione e di preriscaldamento e climatizzazione dei treni in apposita Appendice</i> .....	<i>Appendice 9</i>
<i>Aggiornato Allegato 2 PIR</i> .....	<i>All. 2</i>
<i>Aggiornato Allegato 2 quater PIR</i> .....	<i>All. 2 quater</i>
<i>Inserito Allegato 2 quinquies PIR</i> .....	<i>All. 2 quinquies</i>
<i>Aggiornato Allegato 6 PIR</i> .....	<i>All. 6</i>

*Elenco delle modifiche al PIR 2021 – edizione maggio 2020 – bozza per consultazione*

*Inserito nuovo §1.8 “AGGIORNAMENTO PIR”*

*Modificato § 2.4.5 “PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL’ESERCIZIO FERROVIARIO”*

*Modificato § 2.4.6 “GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA”*

*Modificato § 3.3.3*

*Modificata Appendice 3 e 8*

# INDICE

<b>CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI.....</b>	<b>8</b>
1.1 INTRODUZIONE.....	8
1.2 OBIETTIVO.....	8
1.3 STRUTTURA LEGALE.....	8
1.4 QUADRO LEGALE.....	10
1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE.....	10
1.5 STRUTTURA DEL PIR.....	11
1.6 VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO.....	11
1.7 DEFINIZIONI.....	13
<b>CAPITOLO 2 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA .....</b>	<b>16</b>
2.1 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO.....	16
2.1.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO.....	16
2.1.2 REQUISITI DEL RICHIEDENTE.....	16
2.1.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro.....	16
2.1.2.2 Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.....	16
2.1.3 LICENZA.....	17
2.1.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO.....	17
2.2 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI.....	17
2.2.1 ACCORDO QUADRO.....	17
2.2.1.1 Garanzia.....	18
2.2.1.2 Divieto di cessione.....	18
2.2.1.3 Risoluzione.....	18
2.2.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA.....	18
2.2.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra LFI e IF.....	18
2.2.2.2 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione.....	19
2.2.2.3 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza Unico.....	19
2.2.2.4 Garanzia.....	19
2.2.2.5 Assicurazioni.....	20
2.2.2.6 Risoluzione del contratto.....	20
2.2.2.7 Sospensione dell'efficacia del contratto.....	21
2.3 OBBLIGHI DI LFI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO.....	21
2.3.1 OBBLIGHI COMUNI.....	21
2.3.2 OBBLIGHI DI LFI.....	21
2.3.3 OBBLIGHI DI IF.....	22
2.4 REGOLE DI ESERCIZIO.....	23
2.4.1 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON LFI.....	23
2.4.2 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE.....	23
2.4.3 INFORMAZIONI DATE DA LFI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE.....	23
2.4.4 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI.....	23
2.4.5 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO.....	24
2.4.6 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.....	24
2.4.7 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI / INCONVENIENTI D'ESERCIZIO.....	25
2.5 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	25
2.6 VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO.....	26
2.6.1 SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA.....	26
2.6.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate.....	26
2.6.1.2 Franchigia sulla disdetta di tracce.....	27
2.6.1.3 Variazioni in corso d'orario.....	27
2.6.1.4 Variazione in gestione operativa.....	27
2.6.1.5 Esigenze del gestore dell'infrastruttura.....	28
2.6.1.6 Causa di forza maggiore.....	28
2.7 TRASPORTI ECCEZIONALI E MERCI PERICOLOSE.....	28
2.8 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE.....	28
2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE.....	28
2.10 GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI.....	29
<b>CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA.....</b>	<b>30</b>
3.1 INTRODUZIONE.....	30

3.2 ESTENSIONE DELLA RETE .....	30
3.2.1 ESTENSIONE .....	30
3.2.2 STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO .....	30
3.3 DESCRIZIONE DELLA RETE .....	30
3.3.1 DATI GEOGRAFICI .....	30
3.3.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE .....	30
3.3.3 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI CIRCOLAZIONE .....	31
3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO .....	31
3.4.1 MERCI PERICOLOSE .....	31
3.4.2 RESTRIZIONI TRASPORTO COMBINATO .....	31
3.4.3 RESTRIZIONI SUI PONTI .....	31
3.4.4 ALTRE RESTRIZIONI .....	31
3.5 ORARIO DI ESERCIZIO .....	31
3.6 STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI .....	31
3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI .....	32
3.8 INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI .....	32
3.9 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE .....	32
<b>CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ .....</b>	<b>33</b>
4.1 INTRODUZIONE .....	33
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO .....	33
4.3 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE .....	33
4.3.1 TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO .....	33
4.3.2 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO 2020-2021 .....	34
4.3.3 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO .....	35
4.3.4 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO .....	35
4.3.5 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE .....	36
4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE .....	36
4.4.1 LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO .....	36
4.4.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO .....	36
4.4.3 LINEE SATURE .....	37
4.4.3.1 Dichiarazione di saturazione .....	37
4.4.3.2 Criteri di priorità .....	37
4.4.3.3. Analisi di capacità e piano di potenziamento .....	37
4.4.4 PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI .....	37
4.4.5 ESITO DELLE RICHIESTE .....	38
4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA .....	38
4.6 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE .....	38
4.7 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ .....	38
4.7.1 CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE (NON IF) E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA .....	38
4.7.2 CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE .....	38
4.7.3 CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE .....	38
<b>CAPITOLO 5 – SERVIZI .....</b>	<b>40</b>
5.1 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI .....	40
5.1.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO .....	40
5.1.2 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO .....	40
5.1.3 SERVIZI COMPLEMENTARI .....	40
5.1.4 SERVIZI AUSILIARI .....	40
5.1.5 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO .....	40
5.1.6 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO .....	41
5.1.7 DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI .....	43
5.1.8 DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI .....	44
<b>CAPITOLO 6 – TARIFFE .....</b>	<b>45</b>
6.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO .....	45
6.2 TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO .....	48
6.2.1 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO .....	48

6.2.2 SERVIZI AUSILIARI .....	49
6.2.3 TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA .....	49
6.2.4 VALORE UNITARIO TRKM MEDIO PER IL CALCOLO DELLA GARANZIA AI FINI DELLA STIPULA DELL'ACCORDO QUADRO .....	49
6.3 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO .....	50

## APPENDICI

APPENDICE 1 PIR: ACCORDO QUADRO TIPO .....	51
APPENDICE 2 PIR: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*) .....	54
ALLEGATO 1 (APPENDICE 2 PIR) – PARTE A - <i>SINTESI ECONOMICA</i> .....	57
APPENDICE 3 PIR: COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA. ....	58
APPENDICE 4 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA .....	60
APPENDICE 5 PIR: PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE .....	61
APPENDICE 6 PIR: PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE .....	62
APPENDICE 7 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'EFFETTUAZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF .....	63
APPENDICE 8 PIR: PERFORMANCE REGIME. METODO DI CALCOLO DELLE PENALI .....	66
APPENDICE 9 PIR: DEFINIZIONE DELLA TARIFFA PER FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE E DI PRERISCALDAMENTO E CLIMATIZZAZIONE DEI TRENI .....	68

## ELENCO ALLEGATI

Allegato 1:	Caratteristiche linee
Allegato 2:	Caratteristiche impianti
2 bis	Tempi di stazionamento negli impianti viaggiatori origine/destino
2 ter	Regole di utilizzo dei principali impianti viaggiatori
2 quater:	Impianti merci – servizi
2 quinquies	Impianti gestiti da operatori privati
Allegato 3:	Interventi di aumento di capacità dell'infrastruttura – Orario 2020/2021
Allegato 4:	Riduzioni di capacità dell'infrastruttura – Orario 2020/2021
Allegato 5:	Assistenza a persone a ridotta mobilità (PRM)
Allegato 6:	Capacità delle linee e grado di impegno
Allegato 7:	Catalogo canali orario merci
Allegato 8:	Inquadramento planimetrico della rete gestita da LFI

# CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

## 1.1 INTRODUZIONE

La Ferroviaria Italiana S.p.a. (di seguito LFI), opera in forza del “Contratto di servizio per la gestione dei beni, degli impianti e dell’infrastruttura ferroviaria funzionali all’esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale” dell’ 8 settembre 2010 ed in virtù dell’ “Atto di rinnovo del contratto di servizio” per gli anni 2015-2020 stipulati con la Regione Toscana.

L’infrastruttura regionale della Toscana, essendo non isolata, rientra nell’ambito di applicazione del D. Lgs 112/15 a sensi del D.M. 5 agosto 2016.

Ai fini della commercializzazione della capacità, LFI pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal D. Lgs. 112/15, il presente documento contenente tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria regionale e per usufruire dei servizi connessi all’infrastruttura forniti dalla stessa LFI.

## 1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 112/15, di recepimento della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico il presente documento vuole conseguire l’obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell’offerta e per la disciplina in fase di gestione del rapporto con il gestore dell’infrastruttura da parte degli stessi.

A tal fine, esso contiene un’esposizione:

- delle caratteristiche dell’infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di utilizzo ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti dal Gestore dell’infrastruttura LFI;
- dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all’erogazione dei servizi offerti;
- delle regole per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei servizi ad essa connessi.

## 1.3 STRUTTURA LEGALE

### **Fonti comunitarie:**

- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie
- Regolamento (CE) n.1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Regolamento (CE) n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
- Direttiva 2007/59/CE: “Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (cd “Recast”);
- Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015, relativo ai criteri per i Richiedenti di capacità dell’infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 870/2014;
- Direttive (UE) 2016/797 e 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016, relative, rispettivamente, all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione Europea, e alla sicurezza delle ferrovie nonché al regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 maggio 2016 che istituisce un’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell’infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;



- Regolamento (UE) n. 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Regolamento (UE) n. 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario unico;
- Regolamento (UE) n. 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'art. 11 della direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012.

#### **Fonti nazionali:**

- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- DD 247/VIG3 2000 "Individuazione degli standard e norme di sicurezza";
- D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 "Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247: "Attuazione della Direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 70/2014 del 31 ottobre 2014 relativa alla regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 76/2014 del 27 novembre 2014 relativa alla Procedura di Aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria nazionale gestita da RFI S.p.A. – edizione 2015;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 008 del 30 gennaio 2008 relativa a "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione del procedimento";
- D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 "Attuazione della Direttiva 2012/34/CE" che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.75 del 1 luglio 2016 relativa al "Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.80 del 15 luglio 2016 relativa al "Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015";
- D.M. 5 agosto 2016 relativo a "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015, per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 88 del 27 giugno 2017 e Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 101 del 27 giugno 2017 recanti "Procedimenti per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovie nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.138 del 22 novembre 2017 relativa a "Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez. Seconda), n. 1097 e n. 1098 del 2017, relative alle delibere dell'Autorità n. 75/2016 e n. 80/2016 in materia di sistema tariffario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e per i servizi erogati dal gestore della stessa. Avvio procedimento con prescrizioni";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.140 del 30 novembre 2017 relativa al "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2019", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al "Prospetto informativo della rete 2018", nonché relative alla predisposizione del "Prospetto informativo della rete 2020";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 152 del 21 dicembre 2017 relativa a "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 77/2017. Integrazioni dei principi e dei criteri di regolazione

del sistema ferroviario nazionale in relazione agli esiti dell'indagine conoscitiva di cui alla delibera n. 127/2016.”;

- D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e al D.M. del 16 aprile 2018, recante “*Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale*”;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.29 del 22 marzo 2018 relativa al “Procedimento volto all'adozione di un atto regolatorio avente ad oggetto metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale, avviato con delibera n. 69/2017. Proroga del termine di conclusione del procedimento”;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16/2018, relativa alle “*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'art. 37, comma 2, let. d) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*”;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.98 del 21 ottobre 2018 relativa al “Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 recante “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*”;
- D.Lgs. 23 novembre 2018, n. 139, relativo all'attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- D.Lgs. n. 50 del 14 maggio 2019, recante “*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*”;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.130/2019 recante “*Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*”.

#### **Fonti regionali**

- Contratto con Regione Toscana citato al punto 1.1

## **1.4 QUADRO LEGALE**

Il Prospetto Informativo della Rete (nel seguito PIR) è elaborato da LFI ed approvato dall'Organismo di Regolazione sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni ai sensi del art.14 comma 1 del DLgs 112/2015.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi di LFI e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti.

Il Prospetto Informativo della Rete assume anche valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra LFI e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini LFI deve consegnarne copia a coloro che li sottoscriveranno attestandone ricevuta e piena ed incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

### **1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE**

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 del DLgs. n.112/2015, ai Richiedenti è concessa la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete.

La funzione di Organismo di Regolazione è svolta dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Contatti:  
 Autorità di Regolazione dei Trasporti  
 Via Nizza 230, 10126 Torino  
 Tel.: 011 090 8500  
 E-mail: [segreteria@autorita-trasporti.it](mailto:segreteria@autorita-trasporti.it)  
 PEC: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

## 1.5 STRUTTURA DEL PIR

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2 il presente documento è strutturato coerentemente con le indicazioni formulate nel merito da Rail Net Europe (associazione dei principali gestori delle infrastrutture europee) e pertanto è articolato in sei capitoli così organizzati:

<i>Capitolo 1</i>	<b>Informazioni generali</b>	
<i>Capitolo 2</i>	<b>Condizioni di accesso all'infrastruttura:</b>	Descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite da LFI;
<i>Capitolo 3</i>	<b>Caratteristiche dell'infrastruttura:</b>	Descrive, anche attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;
<i>Capitolo 4</i>	<b>Allocazione della capacità:</b>	Descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;
<i>Capitolo 5</i>	<b>Servizi:</b>	Descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;
<i>Capitolo 6</i>	<b>Tariffe:</b>	Descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

## 1.6 VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO

Il documento illustra:

- Le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 13/12/2020 - 11/12/2021.
- Le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 13 dicembre 2020 – 11 dicembre 2021 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di LFI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo)

Per la gestione dei contratti sottoscritti nell'anno 2019 per l'orario di servizio dal 8 dicembre 2019 al 13 dicembre 2020 si applicano regole e procedure in vigore, fatta salva la rivalutazione del canone di accesso in base al tasso di inflazione programmata come da capitolo 6.1

Il PIR viene aggiornato a cura di LFI previa consultazione di tutte le imprese ferroviarie titolari di licenza quali risultano dal sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché dei Richiedenti che hanno manifestato interesse a sottoscrivere Accordo Quadro. Al termine della fase di consultazione LFI invia il progetto del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni.

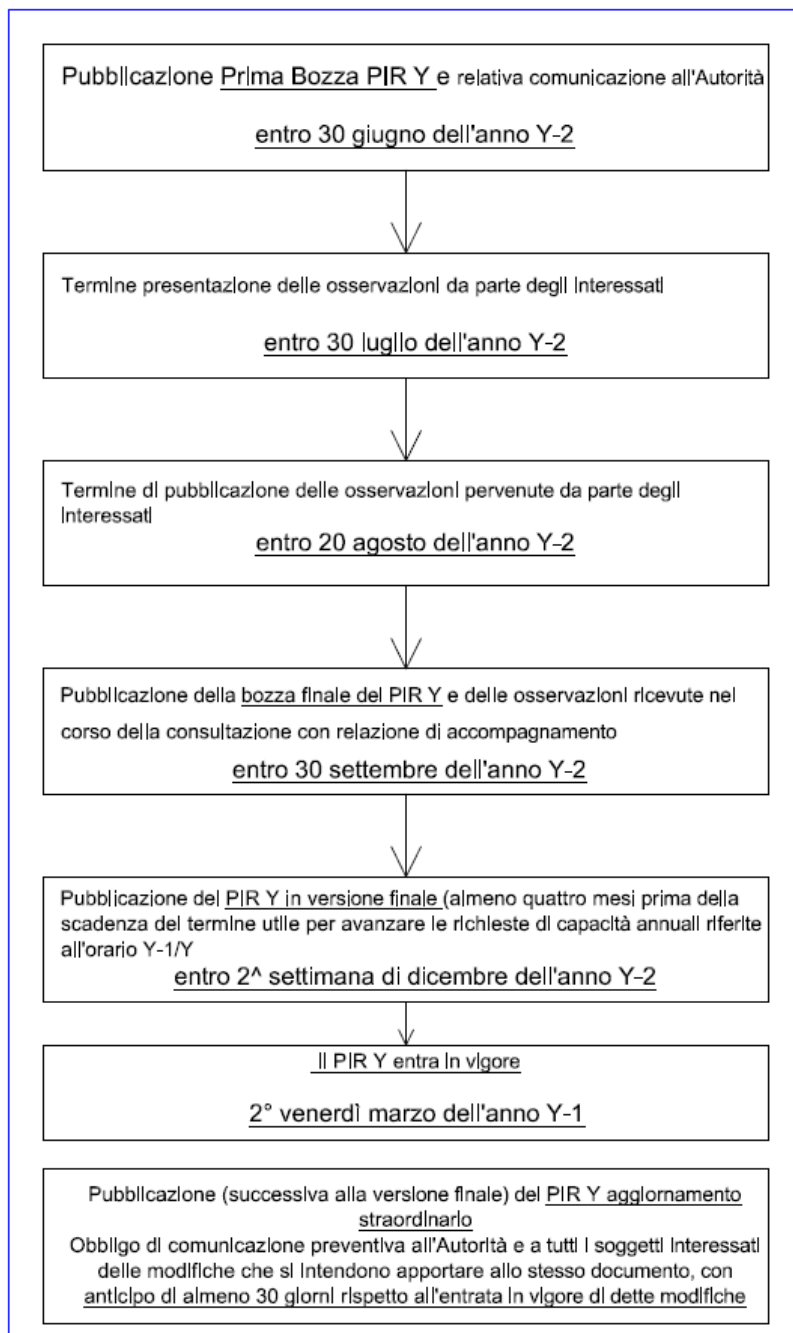
Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità LFI dovesse apportare, a seguito di altre disposizioni normative e/o regolamentari in materia, nonché in ragione dell'eventuale offerta di nuovi servizi di cui all'art 13 del D Lgs 112/2015 daranno origine ad aggiornamento straordinario, previa informazione all'Organismo di regolazione, e saranno rese conoscibili con comunicazione diretta a tutte le Imprese ferroviarie titolari di licenza nazionale, ai sottoscrittori di Accordo Quadro e ai Richiedenti che abbiano manifestato interesse a sottoscriverlo. Le stesse saranno al contempo rese note attraverso il sito internet di LFI ([www.lfi.it](http://www.lfi.it)).

La diffusione del PIR avviene gratuitamente tramite il sito Internet di LFI ([www.lfi.it](http://www.lfi.it)), sul quale verranno resi disponibili anche le integrazioni/modifiche.

Si riporta di seguito la descrizione delle fasi di predisposizione del PIR specificando le tempistiche in congruenza con le pertinenti previsioni normative e regolamentari e sulla base delle risultanze delle valutazioni di cui alla prescrizione:

- a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
- b) termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;

- c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
- d) entro il 30 settembre dell'anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR Y".
- f) AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO PIR (successivo alla prima pubblicazione della versione finale):  
il presente documento può essere aggiornato con una edizione straordinaria previa comunicazione all'autorità e a tutti i soggetti interessati delle modifiche che si intendono apportare allo stesso documento, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore di dette modifiche, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.



## 1.7 DEFINIZIONI

- “**accordo quadro**”: accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e di LFI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;
- “**aree di deposito**”: aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari fra un impiego e l'altro
- “**assegnazione di capacità**”: il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura;
- “**autorità preposta al rilascio delle licenze**”: organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è l'organismo incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano;
- “**binari di circolazione**”: sono definiti tali quelli di arrivo, partenza e transito dei treni;
- “**binari secondari**”: sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni;
- “**canali orario**”: risultato della pianificazione di massima di sistemi di tracce orarie, che verranno successivamente dettagliate e definite nella fase di progettazione dell'orario
- “**canone di utilizzo**” (**pedaggio**): il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi (“pacchetto minimo di accesso”);
- “**capacità di infrastruttura**”: il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura in un certo periodo;
- “**capacità riservata ai servizi regionali**”: quota parte della capacità che la Regione Toscana riserva all'espletamento dei servizi pubblici locali oggetto di contratto di servizio con la/le impresa/e ferroviaria/e affidataria/e
- “**carta dei servizi di LFI**”: il documento adottato dalla Gestore dell'infrastruttura per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità;
- “**catalogo**”: insieme dei canali orario disponibili per i servizi merci, precostituiti, quale strumento di indirizzo alle IF per la richiesta di tracce che minimizzino le interferenze con quelle dedicate ai servizi passeggeri locali oggetto di contratto di servizio
- “**certificato di sicurezza unico**”, il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dalla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (**ANSFISA**);
- “**composizione normale dei treni**”: la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario utilizzata
- “**contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**”: di seguito anche il Contratto, accordo concluso fra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie a fronte del pagamento del canone di cui all'art 17 del DLgs 112/2015;
- “**contratto di raccordo**”: atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo
- “**coordinamento**”: la procedura in base alla quale LFI e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;
- “**diritto di prenotazione**”, il corrispettivo dovuto da IF (ai sensi dell'art. 17 comma 9 del DLgs 112/2015) a seguito dell'attribuzione di tracce in applicazione dei criteri e procedure per l'assegnazione della capacità, calcolato al netto del consumo energetico;
- “**disdetta**”: comunicazione formale da parte della IF relativa alla volontà di non utilizzare una traccia precedentemente richiesta ed assegnata;
- “**durata del contratto**”: periodo che intercorre fra la data dell'utilizzazione della prima traccia e quella dell'ultima;
- “**effettuazione**”: provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate da LFI;
- “**gestione operativa**”: attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e LFI, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura;
- “**gestore dell'infrastruttura**” (**LFI**): soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.
- “**impianto di servizio**”: impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 del DLgs 112/2015;
- “**impianto raccordato**”: impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura ove si svolgono attività industriali e logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo

- “impresa ferroviaria” (IF):** qualsiasi impresa titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione;
- “infrastruttura ferroviaria”:** gli elementi indicati nell'allegato 1 del DLgs 112/2015
- “infrastruttura ferroviaria regionale”:** insieme delle linee ed impianti gestiti da LFI;
- “infrastruttura saturata”:** elemento della infrastruttura ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio;
- “interruzione programmata in orario” (IPO):** finestra temporale nella quale la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura;
- “lavori di “maggiore rilevanza”:** lavori che comportano una riduzione di capacità dell'infrastruttura derivante da:
- interruzioni di linea per un periodo superiore a tre giorni;
  - limitazioni nell'uso di binari di circolazione per un periodo superiore a 30 giorni;
  - indisponibilità di attestamento dei treni per un periodo superiore a 30 giorni.
- “lavori di “minore rilevanza”:** lavori non appartenenti alle fattispecie precedenti;
- “licenza”:** l'autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'Unione Europea, rilasciata dall'autorità preposta, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;
- “licenza nazionale”:** l'autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata secondo quanto previsto dall'art. 6 del DLgs 112/2015, per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale.
- “lunghezza marciapiedi”:** corrisponde alla massima lunghezza utile dei marciapiedi per l'espletamento in sicurezza del servizio passeggeri.
- “linea ferroviaria”:** l'infrastruttura che collega due località;
- “merci pericolose”:** le materie o le sostanze che possono rappresentare un pericolo per le persone, gli animali e l'ambiente. Il trasporto delle merci pericolose in ferrovia è disciplinato dalla normativa internazionale in materia (RID – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose) che classifica tali sostanze;
- “modifica tracce”:** variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso;
- “modulo della linea”:** la massima lunghezza di un convoglio consentita in funzione degli incroci e delle precedenza nei binari di circolazione delle località di servizio;
- “normativa d'esercizio vigente”:** l'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete del LFI;
- “orario cadenzato”:** successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore;
- “orario di servizio”:** i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di LFI, durante il suo periodo di validità;
- “organismo di regolazione”:** soggetto che svolge le funzioni di cui all'articolo 37 del DLgs 112/2015; le funzioni sono svolte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- “piano di potenziamento della capacità”:** una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura “infrastruttura saturata”;
- “programma di manovra”:** documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato da LFI in occasione dell'attivazione di ciascun orario ed aggiornato in corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all'impianto nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni che interessano l'impianto stesso.
- “programma giornaliero”:** l'insieme delle tracce acquistate da IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto;
- “prospetto informativo della rete” – PIR:** documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e riscossione dei canoni per l'accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità; contiene ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità;
- “raccordo”:** binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria fino all'interno dell'impianto raccordato
- “rete”:** l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura;
- “referente”:** figura designata da LFI e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento.
- “richiedente”:** un'IF, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le province autonome, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario,

- “richiesta in corso d’orario”**: richiesta di tracce orarie riferita all’orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell’orario successivo;
- “richiesta in gestione operativa”**: richiesta di tracce riferita all’orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di LFI indicati in contratto;
- “richiesta per orario”**: richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell’orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce;
- “richiesta per un adeguamento intermedio”**: richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell’orario in corso di validità;
- “richiesta pluriennale”**: richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario, finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro;
- “rigetto”**, provvedimento formalizzato da LFI che attesta l’impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate;
- “servizi regionali”**: i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, disciplinati da specifici Contratti di Servizio;
- “servizio di trasporto internazionale”**: servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno stato membro e la cui finalità principale è trasportare merci o passeggeri tra stazioni situate in stati differenti;
- servizio di trasporto passante**: servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l’infrastruttura regionale e quella nazionale
- “scalo merci terminale per merci pericolose”**: scalo ferroviario ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose;
- “sistema di controllo delle prestazioni”**: sistema di monitoraggio delle prestazioni di tutti i treni che circolano sull’infrastruttura gestita da LFI;
- “sistema gestione di sicurezza”**: l’organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell’Infrastruttura o da una Impresa Ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- “soppressione”**: provvedimento che limita totalmente o parzialmente l’uso della traccia (limitazioni spazio/tempo);
- “stazionamento”**: il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati;
- “stazione di collegamento reti”**: la stazione nella quale s’individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da LFI e quella nazionale;
- “tipologia di servizio”**: individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge:
- mobilità locale e regionale viaggiatori (compresi i treni interregionali);
  - mobilità media/lunga percorrenza viaggiatori;
  - trasporto merci;
- “titolo autorizzatorio”**: il titolo di cui all’articolo 6 del DLgs 112/2015, che consente l’espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di servizi passeggeri a committenza pubblica e passeggeri internazionali nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di Imprese Ferroviarie aventi sede all’estero o loro controllate;
- “traccia oraria”** o **“traccia”**: la frazione di capacità dell’infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;
- “trasporto ferroviario”**: svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due località a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell’infrastruttura
- “tratta elementare”**: porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui.
- “treno speciale”**: treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione di LFI per l’inoltro dei trasporti eccezionali.
- “velocità di marcia”**: rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza netto soste intermedie espresso in ore.

## CAPITOLO 2 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

### 2.1 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

#### 2.1.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria possono essere presentate:

- a) in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro - atto formale di assegnazione della stessa - da:
  - Imprese Ferroviarie titolari di licenza;
  - Persona fisica o giuridica con un interesse, di pubblico servizio o commerciale, ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (definita "Richiedente").
- b) in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del Contratto di utilizzo - quale atto formale di assegnazione delle tracce e dei servizi connessi - da:
  - Imprese Ferroviarie titolari di licenza;

#### 2.1.2 REQUISITI DEL RICHIEDENTE

##### **2.1.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro**

Se il Richiedente è un'IF, all'atto della richiesta di capacità, deve:

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- essere in possesso, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a LFI l'interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura.

##### **2.1.2.2 Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura**

L'IF è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 3 del presente documento e nei suoi allegati.

All'atto della richiesta di tracce, IF deve:

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- essere in possesso del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
- essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del certificato di sicurezza unico.

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso dell'estensione/certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro e non oltre 5 giorni solari dalla data di trasmissione del progetto orario nel mese di luglio, secondo la tempistica riportata nel capitolo 4. In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza unico nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI. Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, l'IF deve, pena l'irricevibilità della richiesta medesima, essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

Quanto previsto al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.

Nel caso di servizi internazionali e con riferimento alle richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, ovvero in corso d'orario, la IF (stabilita in un altro Stato UE), in possesso di licenza, che intenda operare il servizio in "cooperazione" con un'altra IF, c.d. "IF partner" la quale procederà poi alla stipula del contratto di utilizzo ed ad esercitare effettivamente il servizio sulla rete di GI, potrà presentare la richiesta di tracce, comunicando contestualmente la "IF partner" in possesso dei requisiti previsti nel presente paragrafo. 2. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, ai sensi di quanto previsto al par. 2.2.1, all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.



### 2.1.3 LICENZA

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano, è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (D Lgs 188/2003 art.3 – lett.q).

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico.

Contatti:

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**  
**Via Caraci, 36 – ROMA**  
[www.mit.gov.it/mit](http://www.mit.gov.it/mit)  
[dtg@mit.gov.it](mailto:dtg@mit.gov.it)

### 2.1.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico, è rilasciato dalla Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie ([ANSFISA](#)) ai sensi dell'articolo 9 del D. Lgs. n. 50 del 14 maggio 2019.

È il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione; riguarda sia i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari sia i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria.

Nell'eventuale periodo di latenza, in attesa dell'estensione del certificato di sicurezza unico da parte di A.N.S.F. delle imprese ferroviarie che circolano sulla rete LFI, sarà ritenuta valida la documentazione in essere al momento del passaggio di competenze all'Agenzia.

Contatti:

[ANSFISA](#) – DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE  
 Via Alamanni, 2 - 50123 FIRENZE

## 2.2 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

### 2.2.1 ACCORDO QUADRO

[Vedere anche Appendice 1 PIR]

#### a) Contenuti e durata

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi.

L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del Contratto di Utilizzo.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro è espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

- I. Tipologia del servizio di trasporto
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, massa assiale (merci), sagoma (merci)
- IV. Numero di tracce per fascia oraria per relazione
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in tr\*km)
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

L'Accordo Quadro è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile, rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. E' ammessa una durata superiore a 5 anni, se motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

Per i limiti di capacità si rimanda al paragrafo 4.4.1.

L'eventuale rinnovo di un AQ sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2020 deve essere autorizzato dall'Autorità.

Per AQ aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance di LFI, il cui conseguimento costituisce impegno per LFI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria

**b) Sottoscrizione e adempimenti successivi**

L'Accordo Quadro deve essere sottoscritto con almeno due mesi di anticipo rispetto alla scadenza stabilita per la presentazione della richiesta di tracce - funzionale alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo - per il primo orario a cui si riferisce.

Qualora il Richiedente di un Accordo Quadro non sia una IF, dovrà indicare a LFI ogni anno almeno 1 mese prima della scadenza stabilita per la richiesta di tracce, le IF che effettueranno, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso. Nel caso venissero designate più IF quanto regolato dall'Accordo Quadro trova applicazione nei confronti di ciascuna di esse.

Il Richiedente (se IF) o le IF designate procederanno alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie - corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo - nel rispetto della tempistica di cui al capitolo 4

**c) Variazioni di capacità**

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni nei limiti complessivi del  $\pm 10\%$  rispetto alla capacità espressa in tr\*km indicata nell'Accordo Quadro. Nel caso di Richiedente che non sia IF, qualora l'IF designata si avvallesse di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

Per variazioni superiori a tali limiti si dovrà procedere attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile.

**2.2.1.1 Garanzia**

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro è garantito dalla avvenuta costituzione di una garanzia bancaria o assicurativa, da presentare all'atto della stipula, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro.

L'importo a garanzia valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in tr\*km anno, relativo all'orario di servizio di maggior produzione nel periodo di validità dell'Accordo Quadro, sulla base del valore medio unitario tr\*km pubblicato nel Capitolo 6 del presente documento, con un massimo di € 300.000 (€ trecentomila/00).

**2.2.1.2 Divieto di cessione**

La capacità di infrastruttura assegnata ad un Richiedente con Accordo Quadro non può essere trasferita, anche parzialmente, ad un altro Richiedente. L'utilizzo della capacità da parte di una IF al fine di svolgere attività di trasporto nell'interesse di un Richiedente che non sia un'IF non è considerato un trasferimento.

**2.2.1.3 Risoluzione**

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'Accordo Quadro potrà essere risolto da LFI ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ. nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancata designazione nei tempi prescritti dell'IF che svolgerà servizi oggetto dell'accordo Quadro;
- mancata richiesta (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
- mancata stipula (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) di un Contratto di Utilizzo avente ad oggetto le tracce di cui al punto precedente;
- violazione del divieto di trasferimento della capacità;

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di LFI da inoltrarsi a mezzo di lettera AR.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, LFI acquisirà l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro risolto verrà resa disponibile nei confronti degli altri richiedenti.

**2.2.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA**

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

**2.2.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra LFI e IF**

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce, secondo la procedura di cui al Capitolo 4, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, che costituisce atto formale di assegnazione di tracce orarie, è tenuta ad avere il Certificato di Sicurezza unico rilasciato da ANSFISA e a produrre la seguente documentazione:

- copia conforme della Licenza, del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- certificato di iscrizione alla C.C.I.A. (o atto equivalente in caso di imprese aventi sede legale all'estero) con dicitura valevole ai fini dell'antimafia riferita all'assetto societario aggiornato e con data non anteriore a sei mesi;

- procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali (se non indicati nel certificato camerale);
- copia conforme della Polizza assicurativa, secondo quanto previsto nel paragrafo specifico;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative alle variazioni al programma giornaliero, allo sgombero dell'infrastruttura, alla rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, secondo quanto previsto nei paragrafi specifici;
- scheda dei Servizi (qualora diversa da quella già inviata in sede di richiesta tracce)
- autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali (in caso di tracce che riguardino tale fattispecie)
- documentazione dell'avvenuto accordo con il titolare dello scalo in merito all'accettazione del trasporto (in caso di tracce per treni merci da terminalizzare in impianti privati)

Detta documentazione, deve pervenire a LFI con un anticipo, rispetto alla data di inizio del servizio:

- a) di almeno 36 giorni lavorativi per contratti relativi ad un orario di servizio;
- b) di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, LFI provvede a convocare l'IF, comunicando tramite pec il giorno e l'ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all'IF la proposta di contratto con l'indicazione del termine per la restituzione della proposta sottoscritta per accettazione.

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero presentazione incompleta o difforme della stessa può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio.

Le tracce non utilizzate in conseguenza di quanto sopra comporteranno per l'IF la corresponsione a LFI di un importo pari al diritto di prenotazione delle stesse, in base ai prezzi indicati nel capitolo 6.

Per richieste di tracce relative all'orario successivo a quello in vigore, qualora l'inizio dell'attività di trasporto sia successivo alla data di attivazione dell'orario stesso, è facoltà dell'IF chiedere il rinvio della data di stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, che dovrà avvenire comunque entro il termine ultimo di quindici giorni lavorativi antecedenti alla data di inizio del servizio.

LFI è tenuta ad accettare la richiesta di rinvio e potrà, esclusivamente per il periodo di tempo che intercorre tra la data di attivazione del nuovo orario di servizio e la data di inizio di attività dell'IF, allocare le tracce di interesse ad altra IF, senza alcuna conseguenza economica per IF richiedente.

Salvo che l'IF non abbia richiesto il rinvio della data di stipula del contratto, qualora non si presenti alla data indicata nella lettera di convocazione, non avendo comunicato la propria disponibilità per una data alternativa, la richiesta di tracce si intende decaduta con l'obbligo per l'IF di corrispondere, a LFI un importo pari al diritto di prenotazione delle stesse in base ai prezzi indicati nel capitolo 6.

#### **2.2.2.2 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione**

Prima della stipula del contratto di utilizzo, l'IF che risulti inadempiente rispetto al pagamento di almeno due fatture relative all'orario di servizio precedente e qualora le fatture medesime non siano state motivatamente contestate da parte dell'IF per errori imputabili a LFI, dovrà presentare un piano di pagamento -interamente garantito da fidejussione bancaria o assicurativa- finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti da corrispondere entro e non oltre la data della prima fatturazione a conguaglio del nuovo contratto.

#### **2.2.2.3 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza Unico**

Nel periodo di validità del contratto l'IF potrà avanzare richiesta di assegnazione di tracce relative a linee non comprese nel certificato di Sicurezza Unico.

LFI assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel momento in cui l'IF sia già in possesso del Certificato di Sicurezza Unico per le linee sulle quali sono richieste le stesse.

#### **2.2.2.4 Garanzia**

A parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta dall'IF in base al Contratto, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso, l'IF entro 15 giorni lavorativi dalla data di stipula del Contratto, è tenuta a consegnare a LFI una garanzia bancaria o assicurativa autenticata ai sensi di legge a prima richiesta per un importo corrispondente al 40% del valore economico complessivo stimato. Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da LFI.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di LFI della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a LFI la relativa documentazione entro 30 (trenta) giorni solari dalla data dell'incameramento.

Allo scadere dei 180 (centottanta) giorni solari dalla data di scadenza del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, LFI è tenuta a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di LFI.

Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF che espletano servizi pubblici locali in base a contratto di servizio con la Regione Toscana e quelle per cui l'importo della medesima risulti essere inferiore o uguale a € 1.000,00 (€ mille/00).

### 2.2.2.5 Assicurazioni

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle coperture assicurative LFI dichiara di avere in corso le seguenti coperture e si impegna a mantenere l'efficacia delle stesse o di altre equivalenti per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura:

- **Responsabilità Civile verso terzi**, a garanzia di tutte le attività svolte da LFI e per i danni sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale pari a € 25/Mln per sinistro e per anno;

IF si obbliga a stipulare a propria cura e spese e si impegna a mantenerle operanti, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, la sotto indicata polizza assicurativa:

- **Responsabilità Civile verso Terzi**, a garanzia dei danni sofferti da LFI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 25/Mln di Euro per sinistro e per anno.

Sottolimiti ammessi:

- danni **indiretti** € 10/ Mln;
- danni **a terzi** da incendio € 2/ Mln;
- **inquinamento accidentale** € 2,5/ Mln.

Detta polizza dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza unico posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata.

La polizza dovrà:

- 1) prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;
- 2) laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, invece della polizza assicurativa completa, si potrà accettare una appendice/dichiarazione della Compagnia che dichiari:
  - la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
  - siamo a conoscenza del presente articolo;
  - le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in PIR.

va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sotto limiti previsti in polizza; tali documenti devono essere controfirmati dall'IF;

- 3) essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
- 4) fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
- 5) in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 15 giorni dalla richiesta della Compagnia;
- 6) prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza unico prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti, la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite da LFI fino alle predette stazioni;
- 7) prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice Civile, verso le persone delle quali le parti (LFI e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- 8) prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

### 2.2.2.6 Risoluzione del contratto

Salvo quanto previsto dalle disposizioni generali del Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, il Contratto si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del Codice Civile nei seguenti casi:

- a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b) mancato versamento, anche parziale, di due rate mensili dei corrispettivi dovuti a LFI;

- c) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della “Garanzia” di cui al paragrafo specifico.
  - d) mancata presentazione delle polizze assicurative di cui al paragrafo specifico;
  - e) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;
  - f) revoca della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
  - g) modifica della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché quando richiesto del titolo autorizzatorio, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
- Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di LFI da inoltrarsi a mezzo di lettera AR. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere a LFI, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a LFI fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine LFI acquisirà l'importo della garanzia costituita ai sensi del par. 2.2.2.4, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

### **2.2.2.7 Sospensione dell'efficacia del contratto**

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico, viene automaticamente sospesa l'efficacia del Contratto di Utilizzo con conseguente sospensione da parte dell'IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo del canone di utilizzo dell'infrastruttura di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico dovesse far seguito la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

## **2.3 OBBLIGHI DI LFI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO**

### **2.3.1 OBBLIGHI COMUNI**

Per la buona esecuzione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo IF garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi, dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore o attinenti ai rapporti di LFI con il soggetto concedente la gestione dell'Infrastruttura.

Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente; le IF si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

### **2.3.2 OBBLIGHI DI LFI**

È obbligo di LFI:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, di cui al Capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea e negli spazi necessari allo svolgimento del servizio, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati nella propria Carta dei Servizi;

- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- del monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative performance;
- Riportare l'indicatore citato da ART %OS(0-5). Indicatore significativo delle performance di puntualità garantite dal GI anche in relazione all'assegnazione dei motivi di ritardo:
 
$$\frac{\text{n}^\circ \text{ di treni effettuati con ritardo} > 5' \text{ per causa GI}}{\text{n}^\circ \text{ di treni effettuati con ritardo} > 5' \text{ per causa IF}} \times 100 \leq 25\%$$
- L'indicatore %Rt relativo al servizio è calcolato per ogni anno come media dei valori mensili così definiti: per ogni mese i come rapporto tra il numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati:
 
$$\%Rt, i = \frac{Tr, i}{Ttot, i} \times 100$$

Con riferimento al contratto di servizio in essere tra l'EA e l'IF affidataria, il livello minimo dell'indicatore deve essere: %Rt >= 99.7%;
- gli indicatori di qualità e gli standard ai sensi della misura 15 dell'Allegato A alla Delibera n. 16/2018, saranno presi in considerazione al momento della stipula dell'AQ tra EA e IF affidataria e/o della stipula di atti negoziali diversi dal CDS.  
Tenuto conto che la velocità massima dei treni sulla rete LFI è limitata da ANSFISA a 70 km/h, tenuto conto del servizio regionale OSP effettuato dall'IF affidataria, LFI si impegna a garantire nella programmazione delle tracce una velocità commerciale pari a 45km/h sulla linea Arezzo-Sinalunga e di 35 km/h sulla linea Arezzo-Stia;
- Il GI mette a disposizione dell'IF affidataria i files di puntualità e regolarità (il cosiddetto "diario dei ritardi") su specifica cartella di rete.

### 2.3.3 OBBLIGHI DI IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da LFI e dall'ANSFISA (Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie);
- svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di LFI nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico LFI;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da LFI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza unico in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a LFI senza ritardo, e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza, del titolo autorizzatorio del certificato di sicurezza unico, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da LFI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:
  - tipo locomotiva;
  - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
  - massa rimorchiata;
  - peso assiale;
  - percentuale di massa frenata;
  - lunghezza del convoglio;
- assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di LFI.

- consentire, senza oneri per LFI, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale di LFI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

## **2.4 REGOLE DI ESERCIZIO**

### **2.4.1 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON LFI**

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con LFI e ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie per il corretto svolgimento del servizio e per il controllo dei rischi connessi con il servizio svolto.

### **2.4.2 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE**

- 1) IF è tenuta a comunicare a LFI tutte le informazioni inerenti le tracce da programma. Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate a IF come specificato successivamente.
- 2) Nel caso di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare a LFI, entro 48 ore prima dell'inizio dello sciopero, il programma dei treni che è in grado di effettuare.

### **2.4.3 INFORMAZIONI DATE DA LFI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE**

LFI è tenuta a:

- 1) fornire in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione, nonché ove consentito dalla strumentazione disponibile, la posizione dei convogli medesimi;
- 2) fornire le prime indicazioni sul periodo di effettuazione e la durata dei lavori di maggior rilevanza nonché le conseguenze, sulla circolazione in termini di capacità e di qualità (vedi allegati 3 e 4);
- 3) comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, con anticipo di almeno 48 giorni lavorativi per i lavori di maggior rilevanza, di almeno 24 giorni lavorativi per quelli di minor rilevanza, e con ogni possibile anticipo per esigenze di forza maggiore, le informazioni di dettaglio relative alle tracce oggetto di provvedimenti d'orario e segnatamente:
  - data di inizio e fine lavori e tratte di linea interessate;
  - tracce interessate dai lavori;
  - eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, comprese le tracce soggette a soppressione;
  - prevedibili maggiori percorrenze d'orario;
- 4) comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, nel caso di sciopero del personale di LFI o di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee;
- 5) Il GI comunica all'IF affidataria le restrizioni di capacità di qualunque durata nel rispetto dei tempi previsti dal CDS e rende pubbliche le restrizioni di capacità di "maggiore rilevanza" cioè di durata superiore a 7 giorni per cui più del 30% del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria interessata subisce una cancellazione ovvero una sostituzione della modalità di trasporto (rif. decisione delegata UE 2017/2075).

### **2.4.4 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI**

- 1) E' facoltà di IF rifiutare le variazioni al programma originario indicate da LFI chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a conseguenze economiche;
- 2) Nel caso in cui LFI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al paragrafo precedente e l'esecuzione dei lavori comporti la soppressione totale o parziale, la modifica o la deviazione di tracce contrattualizzate, sarà tenuta a corrispondere alle IF interessate una somma pari al diritto di prenotazione delle tracce coinvolte. Qualora la comunicazione sia intervenuta a meno di cinque

giorni lavorativi dalla partenza dalla stazione origine, LFI è tenuta a corrispondere all'IF l'intero canone di utilizzo delle tracce coinvolte, al netto del costo dell'energia.

- 3) Nel caso di sciopero del personale di LFI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, eventuali variazioni apportate al programma giornaliero, non comporteranno conseguenze economiche.

#### **2.4.5 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO**

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

LFI, attraverso il personale dell'Ufficio Movimento Ferroviario (UMF) ed i regolatori della circolazione (DCO=Dirigenti Centrali Operativi) in servizio presso la sala operativa di Posto Centrale, gestisce e monitora la circolazione ferroviaria, sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie disponibili o delle loro variazioni.

Ciascuna IF ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, compreso il coordinamento circa l'utilizzo delle risorse di personale e dei veicoli in composizione, compresa la variazione delle caratteristiche dei treni rispetto alle tracce orarie assegnate secondo le procedure stabilite.

I DCO LFI durante l'espletamento del loro turno di servizio, per conto della Direzione, controllano e gestiscono:

- la marcia dei treni;
- le eventuali anomalie di circolazione ed inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea richieste e concesse;
- il ripristino della potenzialità delle linee in relazione all'eventuale ingombro della linea stessa o dei binari di precedenza per treni accantonati in stazione;
- l'autorizzazione all'effettuazione di treni a brevissimo tempo per esigenze contingenti non programmate e l'assegnazione delle relative tracce orarie.

Le IF, al fine di assicurare una corretta interfaccia con LFI, devono obbligatoriamente individuare figure Referenti tali da:

- garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni la regolarità dei turni e dei giri dei materiali, l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- aver l'autorità di presentare le richieste di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate e la predisposizione e richiesta di effettuazione dei treni a brevissimo tempo;
- assicurare azioni di minimizzazione degli effetti sulla regolarità del servizio in caso di situazioni anomale.

L'interfaccia con le figure di coordinamento di LFI (DCO e personale dell'UMF) può essere assicurata mediante delega completa ad altre IF.

#### **2.4.6 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA**

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

LFI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF.

In presenza di eventi tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, LFI è tenuta ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, verranno proposti verbalmente dal DCO LFI al referente dell'IF che, quanto prima, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero a formulare proposte alternative.

In caso di mancato accordo il DCO LFI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, LFI e IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la clientela le conseguenti iniziative di informazione.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari LFI realizzerà, d'intesa con IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso la Regione Toscana e verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti occorsi nelle stazioni comuni di Arezzo RFI e Sinalunga RFI, il DCO LFI, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente dell'IF riguardo la stazione interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero



## 2.4.7 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI / INCONVENIENTI D'ESERCIZIO

In occasione di incidenti di esercizio ciascuna delle parti è tenuta ad assumere, nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa e fornire ogni collaborazione per limitare le conseguenze dell'incidente ed agevolare le operazioni di soccorso, di sgombero dell'infrastruttura ferroviaria e di ripristino della normalità della circolazione.

Al verificarsi di incidente di esercizio, interessante la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, il Gestore Infrastruttura, deve dare immediata comunicazione agli organismi competenti secondo le disposizioni vigenti.

### **Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti**

In caso di incedenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che in condizioni diverse avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti ([ANSFISA](#), Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dell'art. 20 del d.lgs. 50/2019, al quale si fa espresso rinvio.

### **Indagini dell'ANSFISA**

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'[ANSFISA](#), quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'[ANSFISA](#) di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per quanto non espresso in questo paragrafo, si fa riferimento alla normativa vigente.

### **Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF**

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso [ANSFISA](#) in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario, hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine.

Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'[ANSFISA](#) ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'[ANSFISA](#), potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per quanto non espresso in questo paragrafo, si fa riferimento alla normativa vigente.

L'indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'[ANSFISA](#) ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.

Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

## 2.5 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

(Vedere anche Appendice 4 PIR)

1. Al verificarsi di un evento che richiede lo sgombero dell'infrastruttura, il soggetto (IF, LFI o soggetto terzo) che ne è stata causa ne assume la completa responsabilità civile ed economica.

2. Onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e di ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura, LFI assume la responsabilità ed il ruolo centrale di coordinamento delle operazioni di sgombero dell'infrastruttura, individuando le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire

3. La disponibilità delle risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero è disciplinata in modo differente a seconda che l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile o meno con traino e/o spinta del treno che ne è l'artefice.

4. Nel caso in cui l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile con traino e/o spinta del treno che ne è artefice, la IF titolare è tenuta a rendere disponibili a LFI le risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero, direttamente, in forma consorziata con altra/e IF ovvero tramite "service" da altra IF. LFI potrà altresì richiedere l'intervento di mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento qualora il ricorso a tali mezzi sia da essa ritenuto più idoneo ed efficace allo scopo. La disponibilità delle risorse si intende garantita anche attraverso mezzi e personale in sosta di turno per i quali sia programmato l'uso per servizi di trasporto commerciali

5. In caso di "service" il contratto dovrà specificare i seguenti contenuti minimi:

- i. Indicazione della tipologia e quantità dei mezzi di soccorso resi disponibili da IF fornitrice, che dovranno essere certificati in sicurezza sulla rete LFI e tecnicamente idonei ad assicurare il traino e la spinta dei treni in asset all'IF contraente
- ii. Indicazione della localizzazione di tali mezzi, che dovrà essere tale da consentire il raggiungimento della stazione limitrofa alla tratta ingombra entro un tempo massimo di 2 ore e 30' dalla richiesta di soccorso, con riferimento alle linee LFI percorse da IF contraente
- iii. Autocertificazione dell'IF fornitrice che le risorse umane dedicate al servizio di sgombero siano abilitate ad operare sulla rete LFI
- iv. Corrispettivi per l'IF fornitrice, costituiti da una parte fissa a remunerazione di quota parte dei costi fissi documentati sostenuti da IF fornitrice per il mantenimento dell'organizzazione del servizio di sgombero, commisurata ai volumi di produzione e alle linee impegnate da IF contraente, e da una parte variabile commisurata per ciascun intervento al tempo impiegato per espletarlo.

L'accordo di "service" costituisce un diritto per IF nuova entrante nei primi tre anni di attività, e costituisce obbligo, in qualità di fornitore, per IF già operativa su infrastruttura LFI che sia già dotata di risorse tecniche e umane rispondenti ai requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii.

6. In caso di organizzazione consorziata fra IF dovranno comunque essere garantiti i requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii. con riferimento all'intero parco rotabile delle IF consorziate e alle linee LFI da esse impegnate.

7. L'organizzazione della IF per lo sgombero ove si attui la fornitura diretta delle risorse tecniche e umane, ovvero l'accordo consortile fra IF ovvero il contratto di "service" stipulato con altra IF, devono essere presentati a LFI e da essa verificati e approvati prima della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura relativamente ai requisiti di cui ai punti 4 e 5 precedenti.

8. Qualora l'I.F. non assicurasse la disponibilità operativa delle risorse necessarie allo sgombero nel rispetto del termine di 30' dal ricevimento della richiesta di soccorso, come fissato in Appendice 4, sarà potere di LFI provvedere all'intervento tramite risorse acquisite direttamente, con ribaltamento su I.F. dei costi documentati sostenuti, maggiorati del 100%.

9. Le IF che effettuano servizi viaggiatori hanno la completa ed esclusiva responsabilità dell'assistenza dei passeggeri ivi comprese le eventuali operazioni di trasbordo che decidessero di espletare.

10. In caso di ingombro delle linee dovuto a eventi eccezionali, in particolare per cause naturali, è fatto obbligo a tutte le IF che utilizzano la rete regionale di impegnare, sotto il coordinamento di LFI, tutte le risorse disponibili per ripristinare nel minor tempo possibile la regolarità del servizio.

## 2.6 VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO

Le tracce oggetto del contratto e le eventuali variazioni in corso d'orario possono subire modifiche che recepiscono:

- Specifiche richieste dell'IF;
- Specifiche esigenze di LFI;
- Necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

### 2.6.1 SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA

#### 2.6.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate

IF ha facoltà di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.

La formalizzazione della disdetta totale o parziale di una o più tracce, comunicata a LFI almeno 5 giorni lavorativi prima della data di utilizzo, non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF.

Nel caso la disdetta sia formalizzata a LFI da 4 giorni lavorativi sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, l'IF è tenuta a corrispondere a LFI una somma pari al diritto di prenotazione per ogni traccia disdetta.

Qualora IF non utilizzi la traccia nel rispetto del programma senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa di fatto per cause imputabili ad IF con l'obbligo di corrispondere a LFI l'intero canone, al netto dell'eventuale costo energia.

Nel caso di utilizzo parziale della traccia IF è tenuta a corrispondere a LFI una somma pari all'intero canone della traccia programmata. In tale fattispecie IF non potrà avvalersi della franchigia di cui al paragrafo specifico 2.6.1.2.

Nel caso di disdette di tracce che GI riassegnasse ad altra IF, la IF responsabile della disdetta è tenuta a corrispondere comunque a GI una somma pari al 20% del diritto di prenotazione delle tracce disdettate.

In tutti i casi di non utilizzo totale o parziale delle tracce contrattualizzate, a IF saranno imputati i corrispettivi per eventuali servizi la cui richiesta da parte di IF abbia comunque generato costi per LFI.

IF titolare di contratto di servizio con la Regione Toscana per servizi ferroviari regionali non sarà comunque soggetta a conseguenze economiche in caso di disdetta di tracce.

### **2.6.1.2 Franchigia sulla disdetta di tracce**

Per tutti i Contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si osservano le seguenti ulteriori disposizioni finalizzate alla consuntivazione dei dati economici:

All'atto della stipula viene calcolata, a favore dell'IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio contrattualizzato, con esclusione dell'eventuale energia, commisurata alla tipologia di traffico indicata in contratto e pari al:

- **20% per traffico merci;**
- **10% per traffico viaggiatori non a Contratto di Servizio.**

IF titolare di Contratto di Servizio con la Regione Toscana per servizi ferroviari regionali non sarà interessata alla franchigia in conseguenza di quanto indicato nell'ultimo capoverso del paragrafo precedente.

In caso di disdetta tracce, formalizzata ai sensi del precedente paragrafo, le somme imputate verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da LFI alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa. Le somme imputate per soppressioni di fatto (senza disdetta) non rientrano nella franchigia e pertanto dovranno essere corrisposte interamente da IF.

Il valore della franchigia viene adeguato, a semplice richiesta di una delle parti, al verificarsi di significative variazioni ai programmi in corso d'orario

La franchigia si estingue alla scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme a qualsiasi altro titolo dovute.

Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, la franchigia non è cumulabile.

### **2.6.1.3 Variazioni in corso d'orario**

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 7 giorni lavorativi dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata e effettuazione lavori sull'infrastruttura, è oggetto di accordo tra le parti e, se condivisa, viene formalizzata con la predisposizione a cura di LFI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

Le conseguenze economiche delle modifiche in oggetto si esauriscono nell'aggiornamento del canone di utilizzo senza addebito di ulteriori somme ai contraenti.

### **2.6.1.4 Variazione in gestione operativa**

Le variazioni richieste nei 6 giorni lavorativi antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti.

In caso di accordo le conseguenze economiche per le parti si esauriscono nella corresponsione del canone di utilizzo relativo alle tracce oggetto dell'accordo.

In particolare è facoltà di IF formulare specifica richiesta per le fattispecie di seguito descritte:

- **Assegnazione di nuove tracce**

È facoltà di IF, tramite i propri referenti indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce al referente di LFI, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Il referente di LFI, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa o, in alternativa, al rigetto motivato.

- **Differimento in partenza**

Qualora il referente di IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente di LFI, che potrà accettare la richiesta o proporre una nuova traccia.

In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza, trascorsi 30 minuti il referente di LFI considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF.

- **Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata**

IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, dandone comunicazione al referente di LFI:

- Qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi definiti in sede di progettazione, entro 2 ore dalla partenza del treno;
- Qualora invece la composizione variata del treno dovesse superare gli anzidetti valori massimi IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione a LFI che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova

composizione. Resta fermo il diritto di LFI di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa.

In entrambe le ipotesi le variazioni alla composizione del treno dovranno essere conformi a quanto stabilito dalla normativa di esercizio vigente.

In tutti i casi di rigetto formale della richiesta la traccia assegnata si considererà soppressa di fatto per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo specifico 2.6.1.1.

- **Richiesta fermate aggiuntive**

E' facoltà di IF richiedere fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la lunghezza del treno sia conforme alle caratteristiche dell'impianto.

La richiesta dovrà essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente di LFI che potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF, ovvero proporre una soluzione alternativa.

### **2.6.1.5 Esigenze del gestore dell'infrastruttura**

LFI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione all'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Nel caso che tali lavori non siano stati dichiarati rispettando le modalità ed i tempi previsti dal paragrafo 2.4.3, IF riceverà da LFI una somma sia in caso di soppressione totale o parziale sia in caso di deviazione su itinerario alternativo. Tale somma sarà pari al diritto di prenotazione dell'intera traccia programmata qualora il provvedimento intervenga almeno 5 giorni lavorativo prima della data di utilizzo; sarà pari all'intero canone di utilizzo al netto dell'eventuale costo di energia, qualora il provvedimento intervenga da 4 giorni lavorativi all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.

### **2.6.1.6 Causa di forza maggiore**

Qualora le variazioni siano dovute a cause non riconducibili alla responsabilità di IF o di LFI, le stesse si ritengono dovute a causa di Forza Maggiore e pertanto non viene applicata alcuna penale.

## **2.7 TRASPORTI ECCEZIONALI E MERCI PERICOLOSE**

[Vedere anche successivi punti 3.4.1 e 4.6]

IF, in possesso dei requisiti richiesti, a condizione che ciò sia indicato nel certificato di sicurezza unico e qualora abbia presentato richiesta in conformità a quanto previsto al successivo capitolo 4, può effettuare servizi destinati al trasporto di merci pericolose così come definite dal Regolamento per il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID). A tal fine IF è pienamente e unicamente responsabile dell'effettuazione del trasporto fino a destino nonché del rispetto delle leggi, normative, disposizioni e prescrizioni vigenti in materia.

IF, in possesso dei requisiti richiesti, presenta a LFI richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali. A tal fine LFI rilascia autorizzazione all'inoltrò, la cui validità massima è di 12 mesi. Durante il periodo di validità possono essere eseguiti più trasporti identici, aventi caratteristiche corrispondenti a quelle del trasporto autorizzato, anche se con origine o destinazione in stazioni intermedie al percorso autorizzato. IF, a fronte del rilascio dell'autorizzazione, sarà tenuta a versare a LFI i relativi corrispettivi di cui al Capitolo 6.

## **2.8 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE**

[Vedere anche Appendice 5 PIR]

Ai fini delle presenti condizioni generali, per processo di accettazione del materiale rotabile si intendono le attività finalizzate alla messa in esercizio dello stesso sulla infrastruttura LFI.

La messa in esercizio del materiale rotabile è subordinata a una valutazione, con esito positivo, di compatibilità tecnica veicolo – rete ferroviaria, sulla base del R.I.N.F. definito da LFI.

La documentazione deve comprendere anche il "Manuale di Emergenza e Recupero" ed il "Piano di manutenzione".

La registrazione dei rotabili nel R.I.N. e nelle banche dati di LFI costituisce condizione necessaria per lo svolgimento del servizio.

## **2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE**

[Vedere anche Appendice 6 PIR]

Le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni), utilizzato per l'espletamento dei servizi di trasporto, possieda i requisiti fisici e psico-attitudinali, la formazione e la conoscenza necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza della circolazione definite da LFI.

A tal fine le imprese ferroviarie devono possedere un sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze professionali del suddetto personale finalizzato alla selezione, qualificazione ed abilitazione

---

individuale dei propri agenti, al mantenimento delle competenze acquisite ed alla conservazione della relativa documentazione per tutta la durata di utilizzazione degli stessi.

Il suddetto sistema deve includere il rispetto e l'osservanza degli Ordini e Disposizioni di Servizio emesse da LFI, nonché le leggi di riferimento in materia di:

- requisiti di conoscenza della lingua italiana;
- requisiti di idoneità fisica e psico-attitudinale del personale nonché criteri e modalità per l'accertamento ed il controllo di tali requisiti;
- requisiti essenziali di qualificazione professionale;
- norme per il rilascio delle abilitazioni per l'esercizio delle attività di sicurezza;
- modalità di riconoscimento degli istruttori presso A.N.S.F..

## **2.10 GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI**

I rapporti fra LFI ed RFI quale Gestore dell'infrastruttura nazionale a contatto, sono regolati da apposita convenzione.

## CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

### 3.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive le principali caratteristiche delle linee e degli impianti che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria Regionale, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie e i servizi connessi. I dati fisici di tutti gli allegati al Cap. 3 hanno valore informativo in riferimento all'orario dal 13/12/2020 al 11/12/2021.

Per eventuali informazioni aggiuntive relative ai contenuti del presente capitolo fare riferimento a:

**La Ferroviaria Italiana S.p.A.**

**Direzione**

**Via C. Concini 2**

**I – 52100 Arezzo**

[www.lfi.it](http://www.lfi.it)

### 3.2 ESTENSIONE DELLA RETE

#### 3.2.1 ESTENSIONE

L'infrastruttura ferroviaria regionale LFI è costituita dalle seguenti linee:

- linea Arezzo – Pratovecchio\Stia;
- linea Arezzo - Sinalunga;

Si veda la Planimetria 1 per la rappresentazione di quanto sopra.

#### 3.2.2 STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO

Le stazioni/località di collegamento tra l'infrastruttura nazionale gestita da RFI e quella regionale gestita da LFI sono:

- Per la linea Arezzo – Pratovecchio\Stia: Arezzo
- Per la linea Arezzo – Sinalunga: Arezzo e Sinalunga

### 3.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

Quanto segue è riferito alla cartografia e alle tabelle in allegato.

#### 3.3.1 DATI GEOGRAFICI

Le informazioni relative alle linee facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti:

- Numero di binari;
- Distanza tra le stazioni.

sono deducibili dall'Allegato 1 (*Caratteristiche delle linee*).

Lo scartamento delle linee della infrastruttura ferroviaria regionale è di 1435 mm.

La posizione geografica delle località di servizio è deducibile dalla Planimetria 1.

#### 3.3.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE

Le caratteristiche delle linee sono deducibili dall'Allegato 1 e dalle Planimetrie e sono riportate in dettaglio nei Fascicoli Linea.

La classificazione delle linee rispetto alla massa assiale è deducibile dall'Allegato 1 ([fascicoli linea](#)).

Viene evidenziata inoltre la presenza di eventuali limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso; queste ultime sono rilevabili dagli FL ed in fase di programmazione saranno comunicate a richiesta alle IF interessate.

I valori corrispondenti alla classificazione delle linee indicate in planimetria sono:

Classifica (categoria)	Massa per asse	Massa per metro corrente
C <sub>3</sub>	18,0 t	6,4 t/m
C <sub>3</sub>	20,0 t	7,2 t/m

Nell'Allegato 1 sono altresì presenti:

- La pendenza massima della linea, espressa in per mille, distintamente nei due sensi di marcia della tratta;
- Le velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità ed i relativi mezzi ammessi sono riportati negli FL
- Il sistema di alimentazione, ove TE, è a corrente continua a 3000 V.
- Il modulo della linea rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato).

### 3.3.3 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI CIRCOLAZIONE

Il regime di circolazione in uso sulle linee LFI è:

- **BCA** Blocco Conta Assi;

Il sistema di esercizio delle Linee LFI è:

- **DCO** Dirigente Centrale Operativo, che opera tramite il seguente sistema:
- **CTC** Controllo Centralizzato del Traffico.

## 3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

### 3.4.1 MERCI PERICOLOSE

Sulla rete LFI non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose.

### 3.4.2 RESTRIZIONI TRASPORTO COMBINATO

Con apposito TES saranno indicate le restrizioni di traffico relativamente alle caratteristiche della linea per il trasporto combinato

### 3.4.3 RESTRIZIONI SUI PONTI

Per quanto riguarda le restrizioni di traffico sui ponti della infrastruttura ferroviaria LFI si evincono dai Fascicoli Linea.

### 3.4.4 ALTRE RESTRIZIONI

L'IF dovrà comunicare la massima potenza assorbibile dal materiale rotabile affinché l'Infrastruttura LFI possa verificarne la compatibilità con la massima potenza erogabile dalle sottostazioni elettriche.

## 3.5 ORARIO DI ESERCIZIO

Il periodo di abilitazione delle linee e degli impianti è di regola come indicato in allegato 2. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comportano per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo le cui tariffe sono riportate nel capitolo 6.

Durante il periodo di disabilitazione non è possibile fare operazioni di manovra, incroci e precedenza.

## 3.6 STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI

Le informazioni relative alle stazioni passeggeri ed agli impianti merci facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti:

- Nome;
- Posizione geografica

sono deducibili dall'Allegato 2 (*Caratteristiche impianti per linea*) e dalla Planimetria 1.

L'Allegato 2 fornisce inoltre informazioni relative a:

- La tipologia dell'impianto, con la simbologia utilizzata:
  - **S** Stazioni (località ove sono possibili incroci, precedenza);
  - **F** Fermate
  - **PM** Posto di Movimento.
- La disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri o per merci. La lunghezza minima e massima dei marciapiedi (in presenza di un solo marciapiedi è esposto un solo valore) per il servizio viaggiatori, espressa in metri.
- La presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;
- L'accessibilità per i portatori di handicap se prevista, è indicata con apposite note.

Per quanto riguarda le stazioni passeggeri origine e destino l'Allegato 2 *bis* e 2 *ter* forniscono informazioni circa:

- numero di binari di circolazione origine/destino per lo svolgimento delle operazioni tecnico-commerciali e relativi limiti temporali di utilizzo;
- numero di binari dedicati al servizio di sosta lunga/ricovero nonché di deposito e limiti temporali di utilizzo;
- dettaglio sulle regole di utilizzo delle principali stazioni (All. 2 *ter*).

Per quanto riguarda gli impianti merci, l'Allegato 2 *quater* fornisce indicazioni sui servizi offerti alle IF.

### 3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI

#### Rifornimento Carburante

Non sono presenti distributori di carburante.

#### Terminalizzazione

La funzione caratteristica di “impianto atto alla movimentazione e trasferimento delle merci tra diverse modalità di trasporto” è indicata nell'Allegato 2.

#### Platea di lavaggio e fosse di visita

La presenza o meno di platee per il lavaggio dei treni e di fosse di visita è indicata nell'Allegato 2.

#### Rifornimento idrico e Preriscaldamento/Climatizzazione

La possibilità o meno di effettuare operazioni di rifornimento idrico delle carrozze e per il loro preriscaldamento e/o climatizzazione è indicata nell'Allegato 2.

#### Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)

Le modalità con le quali nelle singole località di servizio è assicurata l'accessibilità (autonoma o assistita) al servizio ferroviario per persone a ridotta mobilità, la presenza di ascensori, montacarichi e segnalazioni a terra sono indicate in Allegato 5.

### 3.8 INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI

In questa sezione sono indicati gli interventi che, durante la validità del presente documento, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura e/o capacità di trasporto (Allegato 3) o una riduzione di capacità di infrastruttura (Allegato 4).

Gli interventi riportati nelle tabelle sono distinti per linea/tratta interessata, con l'indicazione della data di attivazione dell'intervento per le opere di potenziamento dell'infrastruttura e della data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità.

### 3.9 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE

Sono a vocazione pressoché esclusiva dei servizi di trasporto ferroviario regionale oggetto di Contratto di Servizio con la Regione Toscana le linee:

1. Arezzo – Pratovecchio \ Stia
2. Arezzo - Sinalunga

Le stesse linee sono di interesse anche per altre tipologie di servizi in quanto possibili istradamenti alternativi a itinerari sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In allegato 6 sono riportati per ciascuna tratta di linea omogenea per caratteristiche, attrezzaggio tecnologico e traffico: la capacità giornaliera e nelle due ore di punta massima del traffico che sarà disponibile nel 2021, il numero di tracce ordinarie programmate nel giorno lavorativo medio dell'orario di servizio 2020-2021 rispettivamente nei due periodi considerati, distintamente per tipologia di servizio (passeggeri, merci e tecniche - invii), il grado di impegno della capacità disponibile sia da parte delle sole tracce a contratto di servizio sia da parte della totalità delle tracce.



## CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

### 4.1 INTRODUZIONE

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, sono disciplinati da quanto disposto dal D. Lgs. n.112/2015.

### 4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

- 1) Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente". LFI è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad essa in concessione.
- 2) La capacità dell'infrastruttura in termini generali può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro tra il soggetto Richiedente e LFI
- 3) La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, esclusivamente alle IF per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità. L'assegnazione delle tracce si concretizza mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.
- 4) La capacità dell'infrastruttura, in termini di tracce orarie, può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, esclusivamente alle IF che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con LFI.
- 5) LFI, annualmente ed in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
- 6) Il Richiedente deve presentare le richieste presso le strutture indicate da LFI entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso indicando, se ritenuto opportuno, anche l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste.  
Se le tracce richieste interessano una o più stazioni/tratte di collegamento Reti, il richiedente dovrà fornire anche una dettagliata descrizione delle attività funzionali alla loro effettuazione (sosta in stazione, entrate/uscite dal Deposito, manovre del convoglio per agganciare/sganciare il locomotore, ecc.).
- 7) In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, LFI dà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi dalla data di presentazione. IF è tenuta a integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di LFI pena decadenza della stessa.
- 8) LFI, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione della capacità applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e i criteri di priorità indicati nel seguito, e comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.
- 9) E' compito di LFI evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

Per formulare le richieste di capacità, le IF dovranno adottare come modalità di comunicazione l'indirizzo di posta elettronica certificata di LFI (lfi@certificazioneposta.it) utilizzando allo scopo opportuna modulistica standard da richiedere al medesimo indirizzo di p.e.c. (Modulo per richieste di capacità per la linea Arezzo-Stia "MR-RC-01"; Modulo per richieste di capacità per la linea Arezzo-Sinalunga "MR-RC-02").

### 4.3 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE

#### 4.3.1 TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'accordo quadro può essere inoltrata a LFI senza scadenze predeterminate. LFI è tenuta a fornire risposta entro quattro mesi dalla data di ricevimento della richiesta. Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche della richiesta, i termini per la risposta di LFI ricominceranno a decorrere dalla data di comunicazione di tali modifiche da parte IF.

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, al fine di consentire al Richiedente di comunicare a LFI, in tempo utile,

l'IF che svolgerà il servizio perché quest'ultima possa avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica prescritta.

Il richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri, ha l'obbligo di informare LFI e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce

#### SCHEMA TEMPISTICHE PER RICHIEDERE CAPACITA' AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO 2020-2021



#### 4.3.2 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO 2020-2021

Il calendario delle attività, specifico per ciascun orario, è pubblicato sul sito internet di LFI, con un anticipo di almeno un mese sulla prima attività di calendario.

Le IF possono avanzare a LFI richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore in qualunque momento.

La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

Le tracce orarie richieste prima della data anzidetta sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- LFI si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;

- Entro i 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, LFI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni lavorativi per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato;

Le richieste di tracce orarie, presentate dalle IF oltre la data di avvio del processo di allocazione e sino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, sono trattate da LFI, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute prima della data anzidetta. In questo caso la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di LFI avverrà al più tardi entro 1 mese dalla data di attivazione dell'orario.

Le richieste di tracce presentate a meno di 2 mesi dal giorno di attivazione dell'orario saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

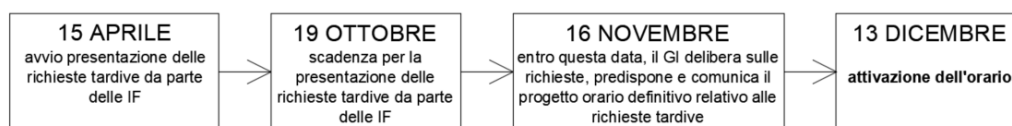
#### TEMPISTICHE PER LA PROGRAMMAZIONE DELL'ORARIO IN VIGORE DAL 13 DICEMBRE 2020 AL 11 DICEMBRE 2021

- Le richieste tracce pervenute **entro il 14/04/2020** saranno trattate secondo la seguente tempistica:



#### TEMPISTICHE PER LA PROGRAMMAZIONE DELL'ORARIO IN VIGORE DAL 13 DICEMBRE 2020 AL 11 DICEMBRE 2021

- Le richieste tracce pervenute **dal 15/04/2020 al 15/10/2020** (richieste tardive) saranno esaminate secondo l'ordine cronologico di presentazione successivamente alle richieste pervenute entro la data di scadenza del 14/04/2020 secondo la seguente tempistica:



Il richiedente capacità di infrastruttura finalizzata all'effettuazione di un nuovo servizio di trasporto di passeggeri, ha l'obbligo di informare LFI e l'Autorità riguardo a tale nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce come previsto dall'articolo 24, comma 2 del d.lgs. 112/2015.

#### 4.3.3 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO

Il calendario delle attività specifico di ciascun adeguamento è pubblicato sul sito internet di LFI.

L'assegnazione di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità è basata sulla seguente tempistica:

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 5 mesi rispetto alla data di adeguamento;
- LFI si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla scadenza anzidetta. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce LFI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura;

Le richieste di tracce orarie che vengono presentate dalle IF oltre la scadenza fissata saranno trattate dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di LFI avverrà al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'adeguamento.

Non è consentito presentare richieste per adeguamento intermedio a meno di 2 mesi dalla sua data di attivazione

#### 4.3.4 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO

- 1) Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate, con un anticipo di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione; per le sole IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e per tracce singole tale anticipo è riducibile a 7 giorni lavorativi compreso quello della richiesta. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di LFI avverrà di norma dopo 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta e per tracce singole, 5 giorni lavorativi, prima della data di effettuazione. La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.
- 2) L'accettazione delle richieste in corso d'orario e l'attivazione di variazioni di tracce orarie nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni lavorativi antecedenti e nei 15 giorni lavorativi susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.
- 3) Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza unico. Debbono essere avanzate dai referenti dell'IF titolare di contratto presso i referenti di LFI, da 4 giorni lavorativi a 5 ore ante partenza treno per le tracce ordinarie e la risposta di LFI avverrà entro 2 ore ante partenza treno;
- 4) Nei casi di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico) la richiesta di IF e la risposta di LFI avverranno in tempo reale.

#### **4.3.5 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE**

- 1) Le richieste per Accordo Quadro sono trattate da LFI secondo l'ordine cronologico di presentazione
- 2) Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro la scadenza, vengono trattate da LFI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa
- 3) Le richieste presentate successivamente alla scadenza di cui sopra sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, solo dopo la definizione di tutte le richieste presentate nel rispetto della scadenza stessa
- 4) Le richieste in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione. Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

#### **4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE**

Con gli obiettivi di efficientare l'utilizzo delle linee gestite, di agevolare l'interfaccia con le imprese ferroviarie e di disporre di uno strumento di gestione della circolazione ove perturbata, LFI ha realizzato il catalogo dei canali orario disponibili per i servizi merci, funzionale alle richieste di tracce.

Il catalogo è stato realizzato per le sole linee a vocazione di traffico promiscuo; eventuali richieste di tracce merci per le linee a vocazione pressoché esclusiva di traffico passeggeri regionale saranno trattate con progettazione "ad hoc".

Il catalogo dei canali orario merci è riprodotto in allegato 7.

##### **4.4.1 LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO**

La massima capacità che è possibile richiedere ai fini della stipula di AQ è pari all'85% della capacità complessivamente disponibile per giorno e fascia oraria;

Il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce ed in assenza di altre richieste di capacità, possa accedere fino al 100% della capacità disponibile;

Per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, è possibile prenotare capacità anche oltre il limite dell'85% definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.

Ulteriori limitazioni alla capacità assegnabile con Accordo Quadro potranno essere introdotte a seguito di specifiche prescrizioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

##### **4.4.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO**

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce, LFI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie:

- 1) In caso di richieste tra di loro in conflitto di due o più IF, LFI, coinvolgendo tutte le IF e i Richiedenti interessati, propone alle IF interessate ipotesi fra loro compatibili, se del caso proponendo tracce diverse da quelle richieste. Trascorsi 5 giorni lavorativi, senza che siano ad essa pervenute motivate osservazioni da parte delle IF, la proposta di LFI deve ritenersi accettata. La procedura di coordinamento deve comunque concludersi in tempo utile per la predisposizione del progetto orario.
- 2) Nell'espletamento della procedura di coordinamento LFI è tenuta ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro, e ad informare

degli esiti della procedura anche il Richiedente titolare dell'Accordo Quadro, se diverso dall'IF che ha avanzato la richiesta delle tracce oggetto della procedura.

- 3) Nell'espletamento della procedura di coordinamento LFI è tenuta a fornire ai soggetti coinvolti informazioni relative alle tracce richieste da tutti gli altri richiedenti sulla linea interessata (senza che ne sia resa nota l'identità), a eventuali tracce alternative disponibili, a eventuali tracce già assegnate sulla linea medesima

#### 4.4.3 LINEE SATURE

##### 4.4.3.1 Dichiarazione di saturazione

Se a conclusione del processo di coordinamento una delle imprese ferroviarie interessate rifiuta la proposta di LFI per la risoluzione di un conflitto, si potranno verificare i seguenti casi:

- qualora la traccia proposta in alternativa da LFI differisca dalle richieste originarie delle IF al massimo per  $\pm 10$  minuti e ne siano rispettate le funzioni commerciali, o qualora le tracce siano in conflitto per meno di 50 giorni l'anno con differimento dalle richieste originarie delle IF al massimo per  $\pm 10$  minuti, LFI assegna le tracce sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire all'Organismo di Regolazione;
- qualora la traccia proposta in alternativa da LFI differisca dalle richieste delle IF di oltre  $\pm 10$  minuti e qualora le tracce siano in conflitto per più di 50 giorni l'anno, LFI dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo successivo.

##### 4.4.3.2 Criteri di priorità

- 1) Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio LFI dà priorità nell'ordine:
  - a) ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio;
  - b) per le altre tipologie di servizio a quelli che utilizzano capacità oggetto di Accordo Quadro;
  - c) ai servizi merci, le cui tracce richieste ricadano tra i canali orario previsti a catalogo;
  - d) nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate ai punti precedenti, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di  $\text{tr} \cdot \text{km}$  sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
  - e) qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
- 2) Nella assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
- 3) Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale.
- 4) I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione delle tracce. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla procedura in appendice.

##### 4.4.3.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

- 1) Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturo, LFI esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.
- 2) L'analisi della capacità mira a determinare le restrizioni che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste, nonché a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacità supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. LFI può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura. L'analisi della capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata saturo.
- 3) Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità LFI presenta un piano di potenziamento della capacità. Il piano di potenziamento della capacità, elaborato previa consultazione delle IF che utilizzano l'infrastruttura saturo, deve indicare:
  - a) i motivi della saturazione;
  - b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
  - c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
  - d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità.

Oltre a quanto sopra previsto, il piano di potenziamento determina, in base ad una analisi costi benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

#### 4.4.4 PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI

Ogni Richiedente ha comunque il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto o di discriminazioni per decisioni prese da LFI.

#### **4.4.5 ESITO DELLE RICHIESTE**

Al termine del processo di allocazione LFI comunica il dettaglio delle tracce orarie alle IF, l'assegnazione formale delle quali avverrà con la stipula del Contratto.

Le richieste rifiutate per insufficiente capacità saranno riesaminate in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Fanno eccezione le richieste presentate in gestione operativa, per le quali la risposta è da considerarsi definitiva.

#### **4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA**

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee (vedi allegato 2).

È facoltà di LFI, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati in capitolo 2

#### **4.6 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE**

Non è prevista l'allocazione di capacità e la conseguente assegnazione di tracce orarie per il trasporto di merci pericolose in quanto non consentito.

#### **4.7 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ**

##### **4.7.1 CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE (NON IF) E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA**

Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:

a) il richiedente (non IF) non provveda entro i termini di cui al par. 2.2.2 a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;

b) l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per effetto del verificarsi dei casi *sub a)* e *b)* siano riferite a richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 45%.

##### **4.7.2 CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE**

Se il richiedente l'IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso di mancata contrattualizzazione di tracce oggetto di richieste avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 45% del canone indipendentemente dalla natura delle linee (a capacità limitata e non) interessate dalla disdetta, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato

##### **4.7.3 CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE**

---

IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.

Se l'IF -per fatto ad essa imputabile- nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:

A) la formalizzazione di disdetta da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 3.9, comporterà il pagamento a carico dell'IF di una penale, calcolata esclusivamente su tali sezioni, pari:

- al 50% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo; nell'eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all'intero orario di servizio, l'IF è tenuta a corrispondere al GI la penale anzidetta nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa.

La penale di cui al precedente capoverso, è determinata prendendo in considerazione le circolazioni programmate nei 30 giorni successivi alla disdetta, qualora le tracce non utilizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF;

- al 60% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine;

B) La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata:

- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;

- la corresponsione dell'IF a GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione), o parte di esso (a seconda che la disdetta sia totale o parziale), nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

C) Qualora IF non utilizzi (totalmente o parzialmente) la traccia nel rispetto del programma di esercizio, senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa per cause imputabili ad IF. In tal caso l'IF avrà l'obbligo di corrispondere a GI il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione.

D) Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

Nell'eventualità in cui l'IF comunichi la mancata utilizzazione di una traccia e contestualmente richieda una nuova traccia che abbia le medesime caratteristiche di quella disdettata, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata utilizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non utilizzate e il pedaggio oggetto delle nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale corrispondente alla tipologia di penale.

Se tale differenza è positiva l'IF dovrà corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata utilizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non dovrà corrispondere alcuna penale.

## CAPITOLO 5 – SERVIZI

### 5.1 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

#### 5.1.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- Diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi, e raccordi;
- Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

#### 5.1.2 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO

Accesso per tutte le IF, a condizioni eque non discriminatorie e trasparenti, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, e ai servizi forniti in tale ambito:

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Scali merci
- Scali di smistamento e aree di composizione treni, ivi comprese le aree di manovra
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci
- Centri di manutenzione
- Altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilettes dei treni
- Impianti e attrezzature di soccorso
- Aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile

#### 5.1.3 SERVIZI COMPLEMENTARI

LFI fornisce, a richiesta di IF a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, sulle linee e negli impianti specificatamente indicati in capitolo 3 e allegato 2:

- Energia elettrica di trazione;
- Energia elettrica a bassa tensione;
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;
- Rifornimento idrico dei treni;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;

Le misure adottate da LFI medesimo, relativamente agli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri, devono essere conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

#### 5.1.4 SERVIZI AUSILIARI

LFI può fornire, a richiesta di IF, i seguenti servizi ove effettuati:

- Fornitura di informazioni complementari
- Studi di fattibilità di tracce orarie;
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate oltre gli orari indicati in capitolo 3 e in allegato 2.

#### 5.1.5 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

##### **Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti**

Comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione del Contratto:

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti;
- ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria;
- verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- valorizzazione economica delle tracce orarie;
- stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria.

#### **Diritto di utilizzo della capacità assegnata – Uso dell'infrastruttura compresi scambi e raccordi**



Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

- con riferimento alle linee:
  - la disponibilità per la circolazione;
  - la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
  - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali con limiti temporali dalle ore 5:00 alle 22:00.
- con riferimento agli impianti merci:
  - la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;
  - fruizione di impianti di illuminazione degli scali.

Sia nelle stazioni viaggiatori, sia negli impianti merci, ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore ai limiti temporali definiti da LFI e da ciò possa derivare pregiudizio nell'utilizzo dell'impianto, LFI può, a spese di IF, far trasferire il materiale nei binari dell'impianto stesso destinati al ricovero o, in alternativa, nell'impianto più vicino in cui vi sia capacità disponibile.

- con riferimento agli scambi e raccordi:
  - l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, necessari per la fruizione della traccia oraria.

### **Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione**

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti:

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, etc);
- il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.

### **Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile**

Comprende l'utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica;
- sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell'energia elettrica;
- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria;

Non comprende la fornitura di energia elettrica per trazione in quanto classificata come servizio complementare.

### **Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità**

Comprendono le seguenti informazioni che LFI è tenuto a fornire a IF, in base agli strumenti al momento disponibili presso i singoli impianti:

- relativamente al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse;
- relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

#### **5.1.6 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO**

LFI ha l'obbligo di fornire, a richiesta di IF, a condizione eque trasparenti e non discriminatorie, l'accesso ai seguenti impianti di servizio e ai servizi forniti in tale ambito; le prestazioni sono da richiedere di norma all'atto della presentazione delle richieste di tracce.

#### **Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi**

Il servizio si concretizza in tutte le attività necessarie a consentire a IF la accessibilità al servizio ferroviario, al binario di ricevimento per A/P e alle strutture ed edifici aperti al pubblico; comprende inoltre, con riferimento agli standard di qualità fissati nella Carta dei Servizi di LFI:

- la pulizia degli spazi comuni non commerciali in ambito stazione, finalizzati all'accessibilità al servizio ferroviario quali ad esempio atri, accessi, sottopassi e servizi igienici ove fruibili;
- l'adeguata informazione al pubblico in merito ai programmi di esercizio e al reale andamento della circolazione ferroviaria
- la messa a disposizione di IF, su richiesta di quest'ultima, di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service, obliterate nonch , ove disponibili, locali di stazione per servizi di biglietteria, accoglienza, assistenza, e locali tecnici per attivit  funzionali all'esercizio ferroviario.
- La efficienza e la funzionalit  delle infrastrutture e delle attrezzature dedicate all'accessibilit  al servizio ferroviario di persone a ridotta mobilit  (PRM), come indicate in allegato 5.

## **Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007**

### *Descrizione del servizio:*

Sono considerate persone con disabilità o a mobilità ridotta quelle la cui mobilità sia ridotta a causa di disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), mentale o di altra disabilità, nonché per ragioni di età o la cui condizione richieda un'attenzione adeguata nell'uso del mezzo di trasporto ferroviario. Sono previste speciali garanzie informative e specifici obblighi di assistenza da parte dei gestori delle imprese ferroviarie. In particolare, alla persona disabile o a mobilità ridotta vengono garantiti i seguenti servizi: – assistenza all'interno dell'impianto ferroviario nella salita in treno e fino al posto assegnato nella carrozza e nella discesa dal treno, e fino all'uscita dall'impianto ferroviario.

I viaggiatori con disabilità o a mobilità ridotta possono accedere a tali servizi effettuando la richiesta del servizio con le modalità di seguito:

nella linea Arezzo – P.Stia le stazioni abilitate con pedana di sollevamento sono quelle di Arezzo, Subbiano, Bibbiena Corsalone, Bibbiena per dette località il servizio può essere fornito con un preavviso di almeno 24 ore. Per le altre stazioni la richiesta di servizio deve essere fatta dal cliente con un preavviso telefonico di almeno 48 ore e al momento verrà concordata la località più idonea per effettuare il servizio.

Nella linea Arezzo – Sinalunga la maggior parte dei treni è provvisto di pedana, pertanto alla richiesta telefonica di servizio verranno indicati gli orari che consentono all'utente di usufruire del treno idoneo.

Il numero da chiamare è il seguente: 800 684040.

Il trasporto può essere rifiutato nel caso di incompatibilità di dimensioni che rendano fisicamente impossibile l'accesso o il trasporto delle persone con disabilità o a mobilità ridotta

### **Scali merci**

LFI rende disponibili a richiesta di IF gli scali e terminali merci facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale indicati nell' Allegato 2 Quater; le attività dovranno essere svolte in autoproduzione in quanto LFI non fornisce servizi di manovra eccetto che per i mezzi d'opera scortati e circolanti in regime di interruzione.

La richiesta del servizio deve essere presentata a LFI contestualmente alla richiesta di tracce orarie, secondo la tempistica di cui al cap. 4.

LFI provvederà a coordinare la richiesta di capacità da parte dell'IF, verificando la disponibilità della capacità all'interno dell'impianto/scalo merci.

Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto, LFI renderà compatibili le stesse, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

I diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (LFI e IF) sono regolati come segue, fermo restando che per quanto di seguito non espressamente previsto, trovano applicazione le regole del codice civile e le norme vigenti in materia.

#### ► **Condizioni generali**

La messa a disposizione dell'area sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata.

Qualora l'area venga messa a disposizione a più IF, l'utilizzazione della stessa dovrà essere limitata al tempo, definito da LFI, strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni cui è destinata, oltre il quale LFI potrà, a spese dell'IF, far rimuovere il materiale rotabile e quant'altro pregiudichi la fruibilità dell'area da parte di altre IF.

Tale limitazione non trova applicazione qualora, una o più aree di un impianto, previa specifica richiesta dell'IF, siano state messe a disposizione da LFI in via esclusiva.

In allegato al contratto sarà indicato l'impianto, l'area dello stesso messa a disposizione e la relativa tariffa secondo quanto specificato al cap. 6.

Con la sottoscrizione del contratto IF accetta l'area nello stato di fatto e di diritto in cui si trova, ne riconosce la funzionalità allo scopo cui la stessa è destinata, obbligandosi a consegnarla alla scadenza nelle medesime condizioni.

Prima della sottoscrizione del contratto, LFI su richiesta di IF, provvederà a far visionare l'area oggetto della richiesta. All'uopo le parti sottoscriveranno un verbale descrittivo dello stato dei luoghi e contenente l'esatta perimetrazione delle parti dell'impianto che si renderanno disponibili all'IF.

Analogamente si dovrà procedere in occasione della riconsegna dell'area alla cessazione del contratto.

#### ► **Divieti**

L'area resa disponibile non potrà essere ceduta, a qualsiasi titolo, a terzi. È fatto, altresì, divieto all'IF di mutare, anche solo momentaneamente, la destinazione d'uso dell'area medesima. LFI ha facoltà di visitare/ispezionare l'impianto al fine di constatarne lo stato e le modalità d'uso.

#### ► **Obblighi e manleva**

Sono a cura e spese dell'IF gli interventi di manutenzione ordinaria necessari all'area resa disponibile.

Nel caso in cui la stessa area venga utilizzata da più IF, gli oneri relativi alla manutenzione ordinaria saranno ripartiti tra le IF utilizzatrici.

LFI assume a proprio carico gli interventi di manutenzione straordinaria e quelli richiesti per obblighi di legge.

IF si obbliga a tenere indenne LFI da qualsivoglia domanda, responsabilità e/o onere, derivante da pretese di terzi per i danni da questi eventualmente subiti in relazione alle attività svolte da parte di IF nell'ambito dell'impianto.

#### ► **Risoluzione**

La violazione di quanto indicato al presente paragrafo comporterà la risoluzione del contratto di utilizzo per la parte attinente la messa a disposizione dell'area, salvo il risarcimento del danno.

#### **Aree ed impianti di smistamento e composizione treni**

Non esistono sulla rete regionali impianti di smistamento e composizione treni.

#### **Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; aree per approvvigionamento di combustibile**

Il servizio si concretizza nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a LFI per l'effettuazione delle seguenti operazioni:

- a) ricovero: intesa come sosta inferiore alle 24 ore, legata di regola alla turnazione del materiale rotabile, effettuata spostando il materiale medesimo in binari dedicati allo scopo specifico, in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi, salvo autorizzazione in deroga di LFI;
- b) deposito: inteso come sosta di durata normalmente superiore alle 24 ore che viene effettuata spostando i materiali in binari dedicati allo scopo in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi;
- c) approvvigionamento di combustibile: le attività relative restano responsabilità esclusiva di IF.

Il servizio, che comprende la predisposizione dell'instradamento e la regolazione della circolazione per il trasferimento del materiale rotabile dai binari di ricevimento ai binari attrezzati per le operazioni di cui ai punti a) e b), è garantito da LFI nelle sole stazioni passeggeri origine/destino. Tali stazioni sono elencate nell'allegato 2 del PIR con l'indicazione, per ognuna di esse, del numero dei binari e del limite temporale per la singola attività oggetto del servizio.

Ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore a quello di cui all'allegato 2 bis e 2 ter e da ciò possa derivare pregiudizio all'utilizzo dell'impianto, LFI può, a spese dell'IF, far rimuovere il materiale e trasferirlo ove vi sia capacità disponibile, in analogia a quanto previsto per lo sgombero dell'infrastruttura.

#### **Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica**

<b>IMPIANTI DI MANUTENZIONE ROTABILI</b>	
<b>Località</b>	<b>Descrizione Impianto</b>
Arezzo-Pescaiola	Punto di Assistenza e piccole manutenzioni

#### **5.1.7 DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI**

Dietro richiesta di IF, da presentarsi all'atto della domanda di tracce, ovvero almeno due mesi prima dell'erogazione se trattasi di servizi relativi a tracce già assegnate, LFI fornisce, ove disponibili, i seguenti servizi:

- **Energia elettrica di trazione**

Comprende la fornitura di energia elettrica per trazione, nella qualità e nella quantità necessaria per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Si intende ricompresa anche l'energia necessaria per alimentare le apparecchiature di bordo, in marcia, nelle soste di turno e nei 90' antecedenti la partenza programmata. Le linee elettrificate sono indicate nell'allegato 1 e nella planimetria 2.

- **Energia elettrica a bassa tensione**

La prestazione consiste nella fornitura, nelle località di servizio viaggiatori, di energia elettrica a bassa tensione per l'utilizzazione di apparecchiature strumentali allo svolgimento del servizio ferroviario, fra le quali le macchine per l'emissione e la validazione dei titoli di viaggio.

- **Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori**

La prestazione consiste nella fornitura di energia elettrica necessaria per svolgere le attività, prima dell'ingresso in traccia, fissato convenzionalmente 90' prima dell'ora di partenza programmata.

- **Rifornimento idrico**

La prestazione consiste nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile. IF è tenuta ad effettuare direttamente tali operazioni. Qualora il fornitore idrico sia diverso da LFI, l'erogazione del servizio sarà regolata direttamente fra il fornitore stesso e IF richiedente.

- **Servizi di manovra**

In tutti gli impianti il servizio è svolto in autoproduzione da parte dell'IF.

La richiesta del servizio deve essere presentata a LFI contestualmente alla richiesta di tracce orarie. La disponibilità dell'impianto per il servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata. In allegato al contratto sarà indicato l'importo secondo quanto specificato al cap. 6.

- **Assistenza alla circolazione di treni speciali**

Il servizio consiste:

- nella predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti;
- nel monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale di LFI.

### 5.1.8 DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI

A richiesta delle IF, LFI potrà fornire senza alcun obbligo e previo liberi accordi da attuarsi con criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, le seguenti prestazioni ausiliarie.

- **Fornitura di informazioni complementari**

Il servizio consiste nella fornitura, a richiesta di IF, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso, quali a mero titolo di esempio informazioni su servizi offerti dalle IF ai propri clienti. La richiesta dovrà essere presentata a LFI con anticipo di almeno 30 giorni sulla data di avvio del servizio.

- **Studi di fattibilità delle tracce orarie**

Il servizio consiste, sulla base della richiesta di IF:

- nella elaborazione di massima dei tempi di percorrenza della traccia e della relativa stima economica, ovvero
- nell'elaborazione di dettaglio di tracce orarie, al di fuori del processo formale di assegnazione, strutturate e rese compatibili con le caratteristiche dell'infrastruttura sulla quale dovranno essere sviluppate nella misura in cui le stesse sono note al momento. Il servizio è aperto a tutti i richiedenti.

La richiesta non è vincolata a scadenze di alcun tipo, sia che si riferisca all'orario in corso di validità che a quello/i successivo/i. Analogamente anche la comunicazione dei risultati degli studi da parte di LFI non è vincolata a tempi di risposta stabiliti. LFI procederà comunque quanto più rapidamente possibile, compatibilmente con l'obbligo di rispettare la tempistica relativa alla elaborazione delle tracce richieste nell'ambito del processo formale di allocazione.

La comunicazione dei risultati degli studi di fattibilità di tracce orarie da parte del LFI ha valore indicativo e non anche impegnativo.

- **Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate**

A richiesta di IF, LFI potrà provvedere a rendere disponibili le linee e/o gli impianti oltre il periodo di apertura/abilitazione. In tal caso l'IF dovrà corrispondere oltre al canone di utilizzo tutti i costi che a LFI ne derivano.

## CAPITOLO 6 – TARIFFE

L'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'art. 13 del D.lgs. n.112/15 definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi in esso non ricompresi.

### 6.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:

- PEDAGGIO = A+B
  - la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);
  - la componente B legata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

#### 6.1.1 Componente A

La componente A del pedaggio è articolata in tre sub-componenti additive A1, A2, A3:

$$= A1\text{peso} + A2\text{velocità} + A3\text{linea di contatto}$$

- la sub-componente A1 correla l'usura del binario alle classi di peso bloccato del convoglio;
- la sub-componente A2 correla l'usura del binario alle classi di velocità di marcia del treno;
- la sub-componente A3 è correlata all'usura della linea di contatto della catenaria.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.

Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula:

$$A = (TA1 + TA2 + TA3) \times km$$

I valori delle tariffe unitarie TA1, TA2 e TA3 per classi di peso, velocità e tipo di trazione sono riportati nelle Tabelle 6.1–6.3.

**Tabella 6.1 – Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio**

Classe di peso	TA1 (€/km)
0 - 500 t	0,128
500 - 1000 t	0,372
1000 - 1500 t	0,616
>1500 t	0,860

**Tabella 6.2 – Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia**

Classe di Velocità di marcia	TA2 (€/km)
0 - 100 km/h	0,117
100 - 150 km/h	0,193

La velocità di marcia del treno è calcolata con la seguente formula:

Velocità<sub>marcia</sub> = Lunghezza percorso / (Tempo di percorrenza – Soste)

**Tabella 6.3 – Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO**

Tipo di trazione	TA3 (€/km)
Trazione elettrica	0,023
Trazione diesel	0,000

\*Fermo l'obbligo di comunicazione da parte delle IF, circa l'utilizzazione del doppio pantografo nelle tratte in cui detta utilizzazione è prevista, GI effettua opportune verifiche durante la circolazione dei treni.

### 6.1.2 Componente B

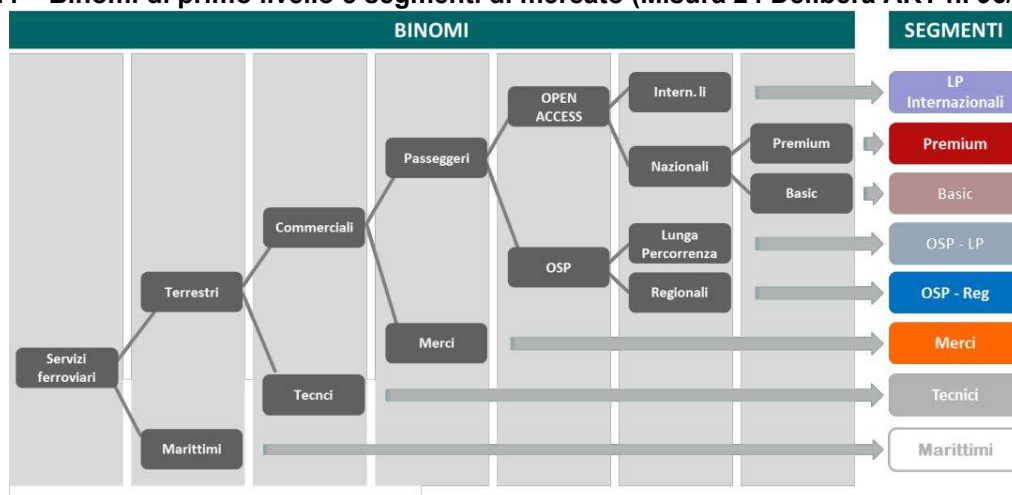
La componente B del pedaggio è correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

Il valore della componente B è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria, articolata per segmenti di mercato, per i chilometri percorsi, secondo la seguente formula:

$$B = TB * km$$

I segmenti di mercato sono definiti a valle di una articolazione per *binomi* di primo e secondo livello. L'articolazione dei binomi di primo livello è quella desunta dalla Delibera ART 96/2015 ed è rappresentata nella Figura 6.4.

**Figura 6.4 – Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 96/2015)**



**Tabella 6.5 - Descrizione dei segmenti**

Segmento	Descrizione
No Nodo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana</li> <li>Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi</li> </ul>
No Nodo – Holy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circolano di domenica e nei festivi</li> </ul>
<b>NA.DA. Base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizi MERCI</li> <li>• Percorrenza chilometrica svolta prevalentemente in fascia DIURNA (&lt; 51% del percorso in fascia 22 – 06</li> <li>• Percorrenza chilometrica &lt; 100 km</li> </ul>

Nella figura 6.6 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante.

**Figura 6.6 – Descrizione segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART 96/2015)**

Segmento	Descrizione
<b>LP Internazionali</b>	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS INTERNAZIONALI
<b>Premium</b>	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS NAZIONALI, che percorrono anche solo parzialmente tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h (vedi Tabella 6.9)
<b>Basic</b>	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS NAZIONALI, che non percorrono tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h
<b>OSP - LP</b>	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori LUNGA PERCORRENZA
<b>OSP - Reg</b>	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori REGIONALI
<b>Merci</b>	Treni MERCI
<b>Tecnici</b>	Treni NON COMMERCIALI: Invio materiale, Locomotiva Isolata, Corsetta Personale, Tradotta (eccetto tradotta merci con finalità commerciali)
<b>Marittimi</b>	Servizi di continuità territoriale da e per la Sicilia o la Sardegna

La velocità commerciale del treno è calcolata con la seguente formula:

$$\text{Velocità}_{\text{comm}} = \text{Lunghezza percorso} / \text{Tempo di percorrenza}$$

LFI presenta tariffe per i segmenti **OSP-Reg**, **Merci** e **Tecnici**.

Le tariffe unitarie TB per ciascun sotto segmento di mercato sono riportate nella Tabella 6.7.

**Tabella 6.7 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato**

		Tipo di servizio	
		DIURNO (tra le 05:00 e le 22:00)	NOTTURNO (tra le 22:00 e le 05:00)
OSP - Regionali	No Nodo	1,649	2,473
	No Nodo - HOLY	1,385	2,077
Merci	NA.DA. Base	1,161	1,741
Tecnici	Tecnici	1,358	2,037
Basic	Open Access	3,41	-

Nota: il servizio notturno presenta una maggiorazione del 50% rispetto a quello diurno

SERVIZIO DIURNO (tra le 05:00 e le 22:00)	TRAZIONE ELETTRICA (escluso costo energia di trazione) ( $P= A1+A2+A3+B$ ) - €/km per classe di peso 0-500 t					
	Tipologia servizio	OSP – Regionali No Nodo	OSP – Regionali No Nodo - HOLY	Merci NA.DA. Base	Tecnici	Open Access
Arezzo - Sinalunga		1,917	1,653	1,429	1,626	3,678
Arezzo– Pratovecchio\Stia		1,917	1,653	1,429	1,626	3,678

SERVIZIO NOT- TURNO (tra le 22:00 e le 05:00)	TRAZIONE ELETTRICA (escluso costo energia di trazione) ( $P= A1+A2+A3+B$ ) - €/km per classe di peso 0-500 t				
	Tipologia servizio	OSP – Regionali No Nodo	OSP – Regionali No Nodo - HOLY	Merci NA.DA. Base	Tecnici
Arezzo - Sinalunga		2,741	2,345	2,009	2,305
Arezzo– Pratovecchio\Stia		2,741	2,345	2,009	2,305

Eventuali modifiche agli elementi essenziali per il calcolo del canone saranno possibili solo a seguito di provvedimenti dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il canone è relativo alla sola rete LFI, non comprende quindi il canone per l’uso delle stazioni/tratte di collegamento reti RFI.

## 6.2 TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Per i servizi erogati da LFI a richiesta di IF, il corrispettivo, ove non fosse indicato nei paragrafi a seguire, sarà determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti da LFI per la fornitura dei servizi stessi.

### 6.2.1 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO

- **Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi**

La eventuale messa a disposizione di IF di spazi di stazione avverrà in funzione delle superfici interessate a prezzi di mercato.

#### Scali e terminali merci

Negli impianti per i quali LFI garantisce la sola messa a disposizione di un’area (all’interno della quale le attività sono svolte in autoproduzione dalle IF), la tariffa è determinata su base annua nella misura di:



- € 2,4\*m<sup>2</sup> per aree messe a disposizione per uso non esclusivo;
  - € 6,4\*m<sup>2</sup> per aree messe a disposizione per uso esclusivo.
  - 38,514 €/accesso
- **Aree ed impianti di smistamento e composizione treni (pm)**  
Sull'Infrastruttura regionale non sono presenti impianti destinati a tali attività.
  - **Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica**  
I corrispettivi (commisurati ai soli costi di fornitura), le condizioni e le modalità di resa saranno determinati a seguito della richiesta dell'IF, anche in funzione delle esigenze manutentive dell'IF e dell'attrezzaggio dell'impianto. Il GI LFI. ha avviato una procedura per individuare i costi sottesi alla messa a disposizione degli impianti di cui al presente paragrafo, i canoni derivanti saranno resi noti al termine della procedura stessa.

### 6.2.2 SERVIZI AUSILIARI

- **Energia elettrica di trazione**  
Le tariffe unitarie €/km TE, da utilizzare, moltiplicandole per la percorrenza a TE espressa in km, per la stima del corrispettivo da corrispondere a titolo di acconto, distinte per tipologia di servizio, sono indicate nella tabella 1 dell'appendice 9 ed il metodo adottato per la definizione del loro valore è descritto nella medesima Appendice.
- **Fornitura di informazioni complementari**  
Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste
- **Studi di fattibilità di tracce orarie**  
Il corrispettivo, per la sola elaborazione delle tracce di dettaglio, sarà calcolato in base al costo unitario dell'attività "PuTO" (€\*km) ed allo sviluppo "S" delle tracce elaborate espresse in Km, indipendentemente dai giorni di circolazione.

$$PuTO = 1,50€/traccia*km$$

Non si darà luogo all'addebito di tali studi, ove IF li richieda ai fini della stipula del contratto di Utilizzo nell'arco di validità dell'orario cui si riferiscono.

- **Apertura /abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impreseziante**  
Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

### 6.2.3 TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

Il corrispettivo che la I.F. che ha provocato l'evento è tenuta a riconoscere a LFI per ciascun intervento di sgombero è determinato secondo i criteri seguenti:

- Soccorso effettuato con risorse rese disponibili da IF che ha provocato l'evento: **NESSUNO**;
- Soccorso effettuato con risorse reperite da LFI: **RIBALTAMENTO DEI COSTI DOCUMENTATI+ 10% PER COSTI GENERALI**;
- **Maggiorazione in caso di soccorso effettuato con risorse reperite da LFI causa mancato rispetto del termine prescritto da parte di I.F. che ha provocato l'evento:100%**

**Nel caso in cui lo sgombero venga effettuato con risorse in parte rese disponibili da I.F. ed in parte da LFI, il corrispettivo sarà determinato con riferimento alle sole risorse rese disponibili da LFI.**

### 6.2.4 VALORE UNITARIO TRKM MEDIO PER IL CALCOLO DELLA GARANZIA AI FINI DELLA STIPULA DELL'ACCORDO QUADRO

Il corrispettivo è definito in base ai volumi (Tr\*Km \* gg di circolazione) complessivi delle tracce oggetto dell'Accordo Quadro, riferiti al primo anno di validità.

**PuGAQ = 0,10 €/Tr\*Km.**

### 6.3 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

LFI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione.

La fatturazione dei corrispettivi dovuti a La Ferroviaria Italiana S.p.A., avverrà, con le seguenti modalità e tempistiche:

- **Pacchetto minimo di accesso (tracce)**

Verranno emesse fatture all'IF:

- con cadenza mensile – entro il 10 del mese successivo a quello di riferimento - di importo pari al 90% del valore mensile delle tracce programmate. Per i soli mesi di gennaio, febbraio, marzo la fatturazione avverrà entro il 10 del mese successivo al trimestre di riferimento. L'importo relativo al mese di dicembre verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario.
- con cadenza trimestrale - il conguaglio sulle percorrenze effettive.

- **Energia elettrica di trazione**

- Verranno emesse fatture all'IF:

- con cadenza mensile – entro il 10 del mese successivo a quello di riferimento- di importo pari al 90% del valore mensile delle tracce programmate. Per i soli mesi di gennaio, febbraio, marzo la fatturazione avverrà entro il 10 del mese successivo al trimestre di riferimento.
- con cadenza trimestrale - il conguaglio sulle percorrenze effettive.

- **Altri servizi:** gli eventuali relativi corrispettivi verranno fatturati in occasione del conguaglio trimestrale di cui ai punti precedenti.

#### Tempi di pagamento:

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro 30 giorni solari dalla data di emissione delle stesse con scadenza fine mese.

In caso di ritardo nei pagamenti, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002, IF è tenuta a corrispondere a LFI gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero della Economia e delle Finanze, maggiorato di tre punti percentuali.

### 6.4 TARIFFE E PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza con quanto disposto dal DLgs 112/2015 di recepimento delle Direttiva UE 34/2012, e dalla Delibera ART 70/2014, si adatterà per la infrastruttura regionale toscana un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime". Il sistema verrà sperimentato nel corso del 2021 con il pieno coinvolgimento delle IF interessate.

- Penale unitaria base di Performance Regime (Pu): 2.00 €/minuto

Le modalità di calcolo delle penali sono descritte nel dettaglio in Appendice 8.

### 6.5 CLAUSOLA ALLE TARIFFE

LFI informa il mercato che i suddetti valori saranno oggetto di revisione, nel corso del 2021, a seguito degli esiti che l'Autorità effettuerà sulla proposta tariffaria da formularsi e trasmettersi secondo le tempistiche indicate nell'allegato A alla delibera ART n.196/2020 del 3 dicembre 2020.

**APPENDICE 1 PIR****ACCORDO QUADRO TIPO****TRA**

La Ferroviaria Italiana S.p.a. – (LFI), con sede in Arezzo, Via C. Concini, 2, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Arezzo, R.E.A. n. , partita IVA , rappresentata da..... nato/a..... il .....in qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep....., di seguito denominata LFI

**E**

....., con sede in ..... rappresentata da..... nato ..... a .....in qualità di ..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla..... del ..... Rep..... di seguito denominato Richiedente;

**PREMESSO**

Che è stata affidata a LFI, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale, e in tale qualità espleta le funzioni di cui al DLgs 112/2015

Che in data ..... il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura tramite Accordo Quadro ai sensi dell'art 23 del DLgs 112/2015

Che LFI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo

Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizione .....Le parti convengono quanto segue:

**ARTICOLO 1****Premesse**

Il Prospetto Informativo della Rete (di seguito PIR) e, le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d'ora in poi Accordo).

**ARTICOLO 2****Oggetto**

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria – specificamente individuata nell'Allegato A – che LFI si impegna a rendere disponibile al Richiedente, e il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzare

Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, LFI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, 12 mesi prima dell'attivazione dell'orario ferroviario di riferimento potrà provvedersi ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A. A tal fine le parti potranno riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'All. A in uno specifico Allegato D.

LFI si impegna inoltre a fornire all'Impresa Ferroviaria che effettuerà i servizi per conto del Richiedente (d'ora in poi denominata IF), su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, quali risultano dall'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni.

Sempre d'intesa tra le parti, 12 mesi prima dell'attivazione dell'orario ferroviario di riferimento, si potrà dar luogo ad una revisione dell'Allegato B.

**ARTICOLO 3****Durata - Periodo di disponibilità della capacità**

Il presente Accordo ha validità dal ....., giorno di sottoscrizione.

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni....., pari a ..... orari di servizio a decorrere:

Dal .....(data di attivazione del primo orario di servizio utile)

Fino al .....(ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile).

**ARTICOLO 4****Obblighi del Richiedente (solo in caso non sia esso stesso IF)**

Il Richiedente, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto, secondo quanto indicato in proposito nel PIR.

**ARTICOLO 5****Garanzia**

Il Richiedente ha costituito una garanzia bancaria o assicurativa per l'importo di €..... [€ ...../00] ai fini e secondo le modalità previste in PIR e ha fornito a GI tutta la relativa documentazione.

**ARTICOLO 6****Informazioni e Riservatezza dei dati**

Nel periodo di validità dell'Accordo LFI fornirà al Richiedente tutti gli aggiornamenti del PIR.

LFI assicura al Richiedente per tutto il periodo di validità dell'Accordo e ad ogni cambio orario la fornitura su supporto informatico dell'orario e del canone di accesso relativi ai servizi ferroviari che utilizzeranno la capacità oggetto del presente Accordo, per esclusivo uso di pianificazione e controllo.

LFI dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del Contratto di Utilizzo che verrà stipulato –secondo quanto disciplinato al successivo art.8- dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso. Tali dati ed informazioni verranno, infatti, forniti da LFI esclusivamente all' IF designata.

**ARTICOLO 7****Riduzione temporanea della capacità**

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, LFI fermo restando quanto previsto nel PIR nei riguardi dell'IF eventualmente designata, informerà il Richiedente, delle variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, senza che ciò dia luogo a indennizzi/risarcimenti di qualsivoglia natura.

In caso di eventi di forza maggiore, le conseguenti variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, definite da LFI di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che LFI sia tenuto a corrispondere alcuna forma di indennizzo/risarcimento.

**ARTICOLO 8****Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa**

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente da LFI, in termini di tracce orarie, al Richiedente (se IF) o all' IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del Contratto di Utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze e con i margini di flessibilità previste nel PIR

**ARTICOLO 9****Risoluzione**

L'accordo si intende risolto di diritto, in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR, a seguito di comunicazione di LFI da inoltrarsi a mezzo di lettera AR.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, LFI acquisirà l'importo della Garanzia di cui al precedente art. 5 a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

**ARTICOLO 10****Disposizioni finali**

Qualora i servizi relativi alla capacità di cui all'allegato A venissero affidati dal Richiedente a più IF, quanto regolamentato nel presente Accordo troverà applicazione nei confronti di ciascuna delle anzidette IF.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato; le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

Eventuali modifiche ed integrazioni, previa intesa tra le parti, verranno apportate per iscritto.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto nel PIR, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato.

A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, LFI, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare aggiornamenti straordinari al verificarsi degli eventi indicati in proposito nel PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente Il testo del presente Accordo ne sarà, pertanto, automaticamente adeguato.

---

**ARTICOLO 11**  
**Foro Competente**

Per ogni controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente Accordo è competente il Foro di Arezzo.

**ARTICOLO 12**  
**Spese dell'accordo**

Le spese di stipula e scritturazione del presente Accordo e delle copie occorrenti nonché, se dovute, quelle di bollo sono a totale carico del Richiedente. I tributi fiscali inerenti e conseguenti al presente Accordo sono a carico delle parti contraenti secondo le disposizioni di legge.

Il presente Accordo consta di..... pagine

**ARTICOLO 13**  
**Allegati**

Sono allegati al presente Accordo, del quale fanno parte integrante:

Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura

Allegato B – Servizi forniti da LFI su richiesta di IF

Allegato C – Stima pedaggi medi

Allegato D (eventuale) – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per La Ferroviaria Italiana S.p.a.

Per il Richiedente

.....

.....

**APPENDICE 2 PIR****CONTRATTO TIPO  
DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA(\*)****TRA**

La Ferroviaria Italiana S.p.a. – (LFI), con sede in Arezzo, Via C. Concini, 2, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Arezzo, R.E.A. n. , partita IVA , rappresentata da..... nato/a..... il .....in qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep....., di seguito denominata LFI

**E**

La “.....” -di seguito denominata IF con sede in ....., iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di ....., R.E.A. n. ...., cod. fiscale....., partita IVA ..... rappresentata da ..... nato/a a ..... in qualità di ....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep.....

**PREMESSO**

- a) che è stata affidata a LFI la gestione della infrastruttura ferroviaria della Regione Toscana ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/2015;
- b) che IF in possesso di licenza n....., rilasciata da ..... ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- c) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio rilasciato da .....in data ..... *[solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente];*
- d) che IF è in possesso di certificato di sicurezza unico n. .... Rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza in data .....
- e) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Toscana al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- f) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto relativo alla capacità resa disponibile con l'Accordo Quadro stipulato in data....., da ....., (richiedente) con LFI; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- g) che in data.... IF ha presentato a LFI richiesta di tracce; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- h) che in data .....LFI ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- i) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- j) che IF, ha presentato un piano di pagamento delle fatture scadute in data odierna per un importo di € ..... (€...../00) - interamente garantito da fideiussione bancaria o assicurativa *[solo qualora ricorra tale ipotesi];*
- k) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente -obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi- quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR), aggiornamento dicembre 2016.

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

**ARTICOLO 1****Premesse e allegati**

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR), le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie - Sintesi Economica – Importo stimato del contratto
- Allegato 2 – Servizi richiesti ex art 13 DLgs 112/2015
- Allegato 3 – Elenchi referenti di LFI ed IF;

**ARTICOLO 2****Oggetto**

- 1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1 e dei servizi elencati nell'Allegato 2, nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 3, costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di LFI -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto dell'Allegato 1- quest'ultimo allegato, previo accordo tra le Parti, potrà essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo

aggiornato dell'allegato 1 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.

- 2) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di .....(internazionale merci /internazionale passeggeri/ nazionale passeggeri lunga percorrenza/ nazionale passeggeri breve percorrenza /nazionale merci)
- 3) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto richieste di variazioni del programma giornaliero rispetto all'Allegato 1 o richieste di fornitura di servizi aggiuntivi rispetto all'Allegato 2; esse saranno trattate secondo le procedure, i termini e le condizioni indicate in proposito dal PIR di LFI, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate nell'Allegato 1 o assegnate a IF secondo le procedure, i termini, le condizioni indicate in proposito dal PIR

### **ARTICOLO 3**

#### **Corrispettivi e modalità di pagamento**

IF dovrà corrispondere a LFI i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto con le modalità di pagamento, le penalità per disdette e per soppressioni, secondo quanto indicato in PIR

### **ARTICOLO 4**

#### **Certificato di sicurezza unico, Licenza e Titolo Autorizzatorio**

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza Unico IF è tenuta ad informare tempestivamente LFI, secondo quanto indicato in PIR.

### **ARTICOLO 5**

#### **Assicurazione e Garanzia**

- 1) IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore -senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative previste dal PIR, sottoscritte in data .....acquisita agli atti di LFI.
- 2) IF è tenuta ad informare tempestivamente LFI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle su citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR.
- 3) IF si impegna a prestare la garanzia prescritta dal PIR -ai fini, entro i termini e con tutti gli altri requisiti ivi previsti- per un importo di €.....[in lettere] pari al 40% dell'importo presunto del presente contratto, calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2.

### **ARTICOLO 6**

#### **Referenti**

I Referenti delle parti sono elencati in Allegato 3; le parti si impegnano a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni.

Ciascuna delle parti sopporterà i propri costi circa le comunicazioni.

### **ARTICOLO 7**

#### **Responsabilità**

1. Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, LFI ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR
2. IF si impegna a sollevare e tenere indenne LFI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

### **ARTICOLO 8**

#### **Durata del Contratto - Risoluzione**

Il presente contratto decorre dal .....(giorno di utilizzo della prima traccia) sino al.....(ultimo giorno dell'orario).

Il contratto si intende risolto di diritto in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR

### **ARTICOLO 9**

#### **Foro competente – Legislazione applicabile**

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il foro di Arezzo.

---

Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

#### **ARTICOLO 10**

##### **Cessione del Contratto**

- 1) E' fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto.
- 2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza, oltre alla risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR, l'esclusione di IF da una nuova assegnazione di capacità nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo.
- 3) Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D.Lgs. n. 112/2015.

#### **ARTICOLO 11**

##### **Spese del Contratto**

La presente scrittura privata, avendo per oggetto prestazioni di servizio soggette all'imposta sul valore aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R. 26 aprile 1986, n°131 e s.m.i.. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

#### **ARTICOLO 12**

##### **Disposizioni finali**

- 1) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale del contratto stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
- 2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.
- 3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.
- 4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui all'articolo 13 comma 13 del DLgs 112/2015, o altri provvedimenti normativi/regolamentari potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di LFI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il LFI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum

Arezzo; .....

Firma .....



*Il presente costituisce uno schema meramente indicativo ad ausilio delle IF*

Allegato 1 (Appendice 2 PIR) – Parte A - Sintesi Economica

**IMPRESA FERROVIARIA ..... (Cod. Cliente - .....)**

**Orario.....**

Riferimento Programma del  
PEDAGGIO + Servizi

Tr*km programmati intero periodo				
		<b>Totali</b>	<b>Acconto mensile</b>	
<b>A</b>	Pedaggio su programmato (escluso energia)			Acconto 85% di 1/12 del totale
<b>B</b>	Energia Elettrica per trazione su programmato			Acconto 85% di 1/12 del totale

SERVIZI ex art 13 DLgs 112/2015			
<b>C</b>	<b>TOTALI SERVIZI</b>		

<b>D</b>	Importo Stimato contratto A+B+C		
	Importo garanzia a contratto % D		
	Tetto franchigia % A		

## **APPENDICE 3 PIR: MONITORAGGIO E COORDINAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE E GESTIONE OPERATIVA DELLA CIRCOLAZIONE, COMPRESA LA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.**

### **MONITORAGGIO E COORDINAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA**

La circolazione dei treni viene monitorata dall'Ufficio Movimento Ferroviario (UMF) che riceve giornalmente la documentazione di servizio del giorno precedente.

I regolatori della circolazione in servizio presso il Posto Centrale (DCO LFI), gestiscono in autonomia la circolazione dei treni e delle manovre, compresa la circolazione perturbata (v. oltre), con il supporto, al bisogno, dell'UMF, per l'ottimizzazione del servizio e l'interfacciamento con le Imprese Ferroviarie (IF).

Gli eventuali ritardi dei treni in circolazione sono comunicati alla clientela nelle stazioni, tramite sistema automatico di informazione al pubblico; lo stesso sistema è gestito, al bisogno, dal DCO LFI per informare la clientela nelle stazioni di eventuali soppressioni (estemporanee o programmate).

Le IF devono inviare le richieste di effettuazione treni straordinari per esigenze logistiche (trasferimento veicoli) o altro (es. servizio merci) ovvero le richieste di soppressione treni previsti in Orario all'UMF, almeno entro le 48h antecedenti tramite e-mail.

L'UMF accetta le richieste compatibilmente con le altre esigenze manifestate dalle IF e dai Servizi Manutenzione di LFI, compresi gli interventi manutentivi già programmati e diramati a mezzo di specifico provvedimento (Ordine di Movimento LFI). Le richieste accettate sono diramate alla sala DCO (brevi manu o via fax) ed al richiedente (via e-mail) tramite specifico documento autorizzativo.

Contatti UMF:  
**circolazione@lfi.it**  
**Tel.: 0575292984**

### **GESTIONE OPERATIVA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA**

La circolazione ferroviaria viene gestita, nel rispetto dei Regolamenti e delle norme aziendali vigenti, dai DCO LFI in servizio presso il Posto Centrale, per tutti gli impianti in giurisdizione, con l'obiettivo di erogare all'utenza il massimo livello di servizio possibile, compatibilmente con il mantenimento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

### **GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA**

In presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, i DCO LFI assumono le iniziative necessarie ed opportune a ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione a condizione di normalità e regolarità, compatibilmente con il mantenimento delle necessarie condizioni di sicurezza, tenuto conto delle informazioni ricevute relativamente alla situazione contingente.

I provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, verranno proposti verbalmente dal DCO LFI al Referente dell'Impresa Ferroviaria che, quanto prima, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero a formulare proposte alternative, informando altresì il DCO LFI dell'effettuazione o meno di servizi sostitutivi a mezzo autobus in caso di soppressioni totali o parziali. In caso di mancato accordo il DCO LFI potrà comunque disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, il DCO LFI ed il Referente dell'Impresa Ferroviaria sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessario od utile a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse.

LFI è tenuta ad assumere, tramite i DCO, le conseguenti iniziative d'informazione ai viaggiatori negli impianti di terra interessati, l'IF è tenuta ad assumere le conseguenti iniziative d'informazione ai viaggiatori a bordo treno ed attraverso gli altri eventuali canali di comunicazione attivati (sito web, App dedicate ecc.).

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti occorsi nelle stazioni comuni di Arezzo RFI e Sinalunga RFI, il DCO LFI, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente dell'Impresa Ferroviaria riguardo la stazione interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero.

Se un treno si arresta all'interno della stazione comune di Arezzo RFI o Sinalunga RFI e necessita di soccorso, la richiesta di soccorso dovrà essere avanzata dall'agente di condotta al Regolatore della Circolazione di RFI ed attendere i suoi ordini

## APPENDICE 4 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

### PREAVVISO DI RICHIESTA DI SOCCORSO

Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale all'operatore della circolazione, fornendo tutte le informazioni necessarie.

### COMUNICAZIONE TRA LFI E IF

L'operatore di circolazione che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al referente di LFI, che comunica il preavviso di richiesta al referente dell'IF e attua le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

### COMPITI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

Il personale di condotta, che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro 15'; in caso contrario, deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, [*Treno .... (numero), ton. .... (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di..... ). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.)*], deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intesa con il capotreno, direttamente all'operatore della circolazione.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta questi per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio dell'operatore di circolazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

### COMPITI DI LFI

Il regolatore della circolazione che riceve la domanda di soccorso deve darne immediato avviso al referente di LFI, che assumerà il coordinamento dell'emergenza, comunicandogli tutti i dati necessari, [*TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM. – CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.)*] e concordando con lo stesso, le modalità più idonee della gestione dell'emergenza; sarà cura del referente LFI perfezionare immediatamente la richiesta del soccorso, con le modalità concordate con l'operatore della circolazione, al referente dell'IF.

### COMPITI DELL'IF

Il referente dell'IF che riceve la richiesta di soccorso deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione di LFI, secondo le modalità concordate, il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e comunque non oltre 30', per successivo sollecito trasferimento verso la stazione che delimita la tratta interrotta.

### INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO

L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto dopo l'autorizzazione del referente LFI all'operatore della circolazione a cui è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale d'arresto posto dal personale del treno soccorso, prima di accostarsi al treno.

---

## APPENDICE 5 PIR: PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

### DOCUMENTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

In applicazione delle norme a riferimento, i soggetti titolati ad inoltrare le richieste di circolabilità sono:

- IF con CdS, rilasciato da [ANSFISA](#), che le autorizza ad effettuare servizi commerciali di trasporto; SO di RFI o LFI, competenti per l'effettuazione delle attività di diagnostica, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura di competenza;
- IF incaricata da un proponente di effettuare corse prova in linea;
- SO di RFI o LFI competenti incaricate da un proponente di effettuare corse prova in linea.

Nel rispetto del Decreto ANSF 4/2012, per i casi non contemplati dalla presente Procedura, la circolazione su LFI può avvenire esclusivamente in regime di binario libero da treni, secondo quanto previsto dall'art. 4.32 dell'allegato B al suddetto Decreto ANSF o come Trasporto Eccezionale.

LFI rilascia la circolabilità ai veicoli, attribuendo le relative condizioni di circolazione nei casi di seguito elencati:

- a) veicolo a cui sia stata rilasciata l'AMIS, sia stato attribuito il NIE e il NEV e registrato nel RIN;
- b) veicoli dotati di AMIS temporanea per prove;
- c) veicoli storici, registrati nel RIN, utilizzati in composizione a treni formati da rotabili d'epoca.

La richiesta di circolabilità, dovrà essere trasmessa dal Richiedente a mezzo raccomandata.

Alla richiesta dovrà essere allegata la documentazione specificata nella procedura SgS di LFI "Attribuzione della Circolabilità".

---

## APPENDICE 6 PIR: PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

### Requisiti del personale

L'IF deve garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da LFI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità.

Nel caso in cui l'IF necessita di acquisire competenze relative all'infrastruttura (esempio: estensione del Certificato di sicurezza unico, modifiche infrastrutturali o altro), il GI LFI provvede ad erogare la formazione con i propri Istruttori oppure nei casi ove possibile avvalendosi della collaborazione di altre IF già in possesso del Certificato di Sicurezza unico sull'infrastruttura oggetto della formazione.

## APPENDICE 7 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF.

Sono oggetto delle presenti linee guida le operazioni di manovra che vengono effettuate successivamente all'arrivo del treno oppure prima della partenza dello stesso, ed interessano, in entrambi i casi i binari:

- di ricevimento/stazionamento che costituiscono termine/origine delle tracce orarie assegnate;
- secondari adibiti al carico/scarico e ad altre operazioni terminali.

### Diritti, obblighi e responsabilità

1. È obbligo di LFI mettere a disposizione dell'IF il documento attestante la valutazione dei rischi connessi all'utilizzo dell'impianto e, nell'eventuale caso, di rischi interferenti.
2. il Servizio di Manovra oggetto dell'accordo tra LFI ed IF può essere esteso ai raccordi allacciati ai binari di stazione. È esclusa la movimentazione dei rotabili da e per raccordi in linea.
3. le IF devono fornire a LFI le comunicazioni giornaliere attinenti il programma di manovra;
4. il personale dell'IF che opera nell'impianto deve conoscere l'organizzazione del Servizio di Manovra per la parte di propria di competenza.
5. le IF sono responsabili degli accertamenti previsti dalla vigente normativa per il personale addetto alla manovra;
6. ciascuna IF è responsabile di tutti gli accertamenti relativi al materiale rotabile e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da fornire al treno, nonché delle informazioni da fornire a LFI per il corretto svolgimento delle operazioni di competenza;

### Criteri di carattere generale

I binari secondari sui quali avvengono le operazioni di composizione, scomposizione e riordino sono, in linea di principio, indipendenti dai binari di circolazione.

Per tutte le operazioni che impegnano binari di circolazione e secondari non indipendenti da quelli di circolazione, il coordinamento della gestione delle operazioni di manovra è di competenza di LFI.

### Operazioni e competenza

Le operazioni di manovra si svolgono nella successione stabilita nei punti successivi per ognuno dei quali viene indicato il soggetto competente ad effettuarle.

#### 1 Per i treni in arrivo

- ✓ Sgancio della locomotiva dal treno e rimozione della segnalazione di coda (competenza di IF);
- ✓ Spostamento della locomotiva dal binario di ricevimento del treno al binario individuato per lo stazionamento all'interno della stazione o inoltra verso il deposito:
  - Predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
    - LFI per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatori;
    - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione

La manovra dei deviatori "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza di LFI salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni di LFI;

- Esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF);
  - ✓ Arrivo del mezzo di trazione per l'effettuazione della manovra (competenza di IF);
  - ✓ Aggancio del mezzo di trazione ed operazioni conseguenti (competenza di IF);
- #### 2 Trasferimento dei veicoli ai binari di destinazione e relative manovre di composizione e scomposizione:
- Predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
    - LFI per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatori;
    - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione. La manovra dei deviatori "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza di LFI salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni di LFI;
  - Esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF).
  - Scarico dei veicoli (solo per servizi merci), con attrezzature mobili (a cura di IF)
- #### 3 Per i treni in partenza la successione delle operazioni è inversa a quella sopra descritta per i treni in arrivo.

Per i deviatori in linea manovrati a mano che immettono nei raccordi – la cui chiave è custodita e bloccata nei dispositivi descritti nelle Istruzioni di servizio - l'effettuazione della manovra è di competenza delle IF.

IF, mantenendone comunque la responsabilità, può effettuare le operazioni di sua competenza, anche attraverso altra IF o soggetto terzo dei quali sia stata certificata la sicurezza attenendosi alla normativa vigente

LFI può effettuare, dietro richiesta di IF alcune delle operazioni di competenza di quest'ultima, come prestazioni non comprese nel pedaggio, e dietro pagamento di corrispettivo determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti da LFI per la fornitura dei servizi stessi.

Nelle linee esercitate in telecomando:

- in assenza dei dispositivi previsti dalle istruzioni/disposizioni di servizio le stazioni devono essere presenziate da personale di LFI;
- le operazioni diverse dall'autorizzazione della manovra sono in ogni caso competenza di IF;
- qualora le stazioni delle suddette linee vengano utilizzate da diverse IF, esse debbono in ogni caso essere presenziate da LFI a meno che le operazioni di manovra non siano previste in periodi non concomitanti ed autorizzate di volta in volta da LFI.

### **Il Programma di Manovra; Disciplina dei rapporti LFI - IF o con pluralità di IF**

Il dettaglio delle operazioni da svolgere per tutti i treni che interessano l'impianto si realizza con un programma che viene definito in occasione dell'attivazione di ciascun orario, denominato "Programma di Manovra", e che viene aggiornato in corrispondenza di variazioni in corso di orario.

#### **Programmazione dell'orario**

LFI definisce le specifiche generali affinché la movimentazione avvenga in sicurezza e con regolarità e si realizzi la migliore utilizzazione della capacità della stazione, nonché le specifiche di utilizzazione tipiche della stessa, e ne dà comunicazione alle IF che hanno richiesto tracce ivi facenti capo, almeno quattro mesi prima dell'attivazione dell'orario.

Il "Programma di Manovra" viene predisposto da IF, in coerenza con le specifiche fornite da LFI, almeno trenta giorni prima di ogni cambio d'orario e viene sottoposto all'approvazione da parte di LFI. Il "Programma di Manovra" è costituito da un unico documento anche laddove nella stazione operino più IF assegnatarie di tracce che devono, quindi, prendere i necessari accordi per rendere compatibile le reciproche esigenze.

In assenza di accordo fra le IF, il Programma di Manovra è definito da LFI, che risolve i conflitti secondo le priorità di seguito indicate per ordine di applicazione:

- i movimenti di manovra per/da settori di infrastruttura destinati ad uso pubblico hanno priorità su quelli per/da settori di infrastruttura privati o in uso esclusivo di una sola IF;
- i movimenti di manovra per il materiale dei treni in arrivo hanno priorità su quelli per il materiale dei treni in partenza, salvo il caso di dichiarata saturazione dell'impianto;
- fra movimenti di manovra in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione temporale delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute da IF titolare delle tracce qualora la incompatibilità si verifichi fra tracce della stessa IF e sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

L'approvazione formale da parte di LFI del Programma di Manovra rende lo stesso esecutivo.

#### **Variazioni in corso d'orario**

In occasione di variazioni delle tracce in corso d'orario, il Programma di Manovra sarà aggiornato seguendo la procedura indicata al punto precedente, in particolare in caso di ingresso all'impianto di una nuova IF.

#### **Gestione Ordinaria**

Fermo rimanendo che ciascuna delle operazioni elementari viene svolta secondo le indicazioni del punto "operazioni e competenze", la responsabilità di coordinare la gestione del programma di manovra e delle sue variazioni in gestione operativa è affidata ad un soggetto unico per ciascun impianto, o sua parte in caso di impianti complessi.

Negli impianti che sono impegnati da più IF, il soggetto è nominato al proprio interno da LFI, che dà comunicazione a IF dei nominativi del personale destinato a svolgere tale attività. Nella risoluzione dei conflitti fra manovre in caso di circolazione perturbata vengono adottate di norma le stesse regole di priorità già indicate per la fase di programmazione.

#### **Gestione delle emergenze**

Qualora si verifichino situazioni di emergenza all'interno dell'impianto, la relativa gestione è di competenza del soggetto unico citato al punto precedente, che è tenuto a darne sollecita comunicazione a LFI.

Qualora si verifichino situazioni di emergenza al di fuori dell'impianto, che provochino forti perturbazioni della circolazione, ed il piano delle tracce subisca modifiche rispetto alla situazione normale (soppressioni, deviazioni ecc.), il programma di manovra viene conseguentemente adeguato da parte del soggetto unico, seguendo in linea di massima le regole di priorità indicate nel punto "operazioni e competenze".



### **Raccordi**

Per binari di raccordo allacciati a binari di stazione, le operazioni di pertinenza di LFI sono disciplinate con disposizioni locali coerenti con le presenti linee guida.

Per binari di raccordo allacciati in piena linea si applicano i criteri e le procedure per l'assegnazione e la gestione operativa delle tracce orarie, con riferimento al percorso fra l'allaccio del raccordo e la stazione di appoggio.

## APPENDICE 8 PERFORMANCE REGIME - METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

Il “Performance Regime”, sistema di controllo delle prestazioni adottato da LFI, è stato definito in coerenza con quello già operativo in virtù dei Contratti di Servizio vigenti con la Regione Toscana, prendendo a riferimento anche quello adottato da RFI sulla rete ferroviaria nazionale, opportunamente personalizzato e semplificato sulle caratteristiche della rete gestita, sul suo mercato di riferimento e sul traffico che la interessa.

### 1. Definizioni

**Ritardo:** differenza positiva, espressa in minuti, tra l'ora di passaggio reale del treno e l'orario programmato in un determinato punto di rilevamento.

**Causa di ritardo:** motivo che ha generato il ritardo. Può essere attribuito al gestore LFI, all'IF o a Cause di forza maggiore a seconda del motivo principale che ha determinato il superamento dello standard minimo (5 minuti).

**Ritardo soggetto a penale:** ritardo superiore ai 5 minuti registrato dal treno nella stazione di destinazione attribuiti a responsabilità del gestore LFI o di IF, al netto dei recuperi realizzati in tratta. Non sono considerati singoli ritardi in arrivo a destino inferiori ai 6 minuti.

**Ritardo non soggetto a penale:** tutti i minuti attribuiti a cause di forza maggiore, cause esterne e quelli maturati nelle stazioni di collegamento con l'infrastruttura nazionale a gestione RFI.

**Relazione:** insieme di servizi ferroviari aventi medesima origine e destinazione, stesse caratteristiche tecniche e stesse funzioni commerciali.

**Stazioni rilevanti:** stazioni origine/destinazione di relazioni; stazioni intermedie di corrispondenza fra relazioni.

**Standard minimo di puntualità:** ritardo non superiore a 5' nella stazione di destinazione.

**Penale unitaria base di Performance Regime (Pu):** valore economico (€/minuto), definito nel capitolo 6, alla base del calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili dei ritardi.

**Coefficienti di modulazione:** coefficienti moltiplicatori applicati ai minuti di ritardo per il calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili.

**Diario dei ritardi LFI,** file tipo xls a supporto della comunicazione a IF, del relativo contraddittorio GI-IF e quindi dell'amministrazione del Performance Regime.

### 2. Coefficienti di modulazione dei ritardi soggetti a penale

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra il ritardo  $\geq 6'$  maturato dal treno lungo il percorso e registrato nella stazione di destinazione, per i seguenti coefficienti:

**Crit:** coefficiente che tiene conto dell'arrivo o meno a standard minimo di puntualità del treno nelle stazioni di destino o rilevanti intermedie (eventuali) secondo quanto di seguito riportato:

- Minuti di ritardo oltre standard: Crit1= 1,00
- Minuti di ritardo entro standard (p.m.): Crit2= 0,20

**CS:** coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo quanto di seguito riportato:

- Servizio passeggeri a mercato (p.m.): CS= 1,00
- Servizio passeggeri a Contratto di Servizio: CS= 0,25
- Servizio Merci: CS= 0,25

### 3. Metodo di calcolo delle penali

**GI corrisponderà a IF1 titolare** del treno una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a cause di propria responsabilità, ovvero per i quali abbia omesso l'indicazione della responsabilità, modulati così come definito nel seguente algoritmo:

$$P(GI>IF1) = Pu * [ \sum (MGI * Crit2) + \sum (MNG * Crit1) ]$$

dove:

- $P(GI>IF1)$  è l'importo che GI dovrà corrispondere a IF1 e andrà calcolato per ciascuna IF.
- Pu è la penale unitaria base
- MGI sono i minuti di ritardo oltre lo standard attribuiti al Gestore Infrastruttura o non giustificati.
- MNG sono i minuti entro lo standard attribuiti al Gestore Infrastruttura o non giustificati.
- Crit1 e Crit2 sono i valori dei coefficienti così come definiti al punto precedente.

**IF1 titolare del treno corrisponderà a GI** una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a responsabilità di IF1 medesima modulati così come definito nel seguente algoritmo:

$$P(F1>GI) = Pu * \sum (MIF * Cs * Crit1) + Pu * \sum (MNI * Cs * Crit2)$$

dove:

- $P(F1>GI)$  è l'importo che IF1 dovrà corrispondere al GI
- $Pu$  è la penale unitaria base
- MIF sono i minuti di ritardo oltre lo standard attribuiti a IF1 titolare del treno.
- MNI sono i minuti entro lo standard attribuiti a IF1 titolare del treno.
- CS è il coefficiente relativo alla tipologia di servizio espletato da IF1, come definito al punto precedente
- Crit1 e Crit2 sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Ciascuna **IF (IF1), infine, corrisponderà ad ogni altra IF (IFn)** tramite il GI una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicata per la somma dei minuti ascritti a responsabilità di IF1 subiti da treni di IFn, come definito nel seguente algoritmo:

$$P(IF1>IFn) = Pu * \sum M1n:$$

- $P(IF1>IFn)$  è l'importo che IF1 dovrà corrispondere a IFn tramite GI, e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF;
- $Pu$  è la penale unitaria base;
- $M1n$  sono i minuti subiti da Ifn a responsabilità IF1;

#### 4. Flussi finanziari fra le parti

Il flusso finanziario netto a saldo da GI a IF1 è dato dalla risultante della seguente sommatoria relativa a tutti i treni circolati:

$$P(GI>IF1) - P(IF>GI) + P(IFn>IF1) - P(IF1>Ifn)$$

Un eventuale saldo complessivo di tutto il sistema a favore del GI verrà dallo stesso reinvestito in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa.

## APPENDICE 9 PIR: DEFINIZIONE DELLA TARIFFA PER FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE E DI PRERISCALDAMENTO E CLIMATIZZAZIONE DEI TRENI

### Consumi unitari di energia elettrica (kwh/km) necessari per la fruizione in qualità della traccia oraria e Costo Unitario di approvvigionamento energia sostenuto da LFI

L'energia richiesta da un treno durante la fruizione della traccia oraria dipende da molti fattori tra i quali i più influenti sono le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato, il numero di fermate, le caratteristiche del convoglio e lo stile di condotta del macchinista.

L'andamento dei consumi energetici unitari per un treno passeggeri regionale sulle linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga, è stato ricavato dai consumi di energia elettrica di trazione effettivi che sono riportati nel grafico a seguire (tabella 1):

Tabella 1

anno	consumo energia elettrica di trazione [kwh/anno]	costo energia di trazione cod.conto 55.03.36 [€]	treni-km	kwh/anno/km	€/kwh/anno
2015	5.364.688	€ 814.751	660131	8,13	0,152
2016	5.353.670	€ 839.760	696493	7,69	0,157
2017	4.792.773	€ 697.356	693113	6,91	0,146
2018	4.522.162	€ 698.538	691361	6,54	0,154
2019	4.442.135	€ 762.377	674419	6,59	0,172
media	4.895.086	€ 762.557	683103	7,171	0,156

Il consumo unitario chilometrico tiene quindi conto della tipologia di treno, della velocità commerciale, e della densità di fermate effettuate ed è comprensivo dei consumi dei servizi ausiliari durante la sosta nelle fermate intermedie.

Il costo unitario sostenuto da LFI per l'approvvigionamento dell'energia necessaria per soddisfare i consumi di cui ai punti precedenti è riportato nella colonna a destra della tabella 1.

#### Calcolo delle tariffe unitarie (capitolo 6.2.2)

- Le tariffe unitarie per fornitura di energia di trazione sono state determinate con la formula

$$C_{km} = G_{km} * I_{kwh}$$

nella quale

$C_{km}$  = Costo unitario chilometrico [€/km]

$G_{km}$  = Consumo unitario chilometrico [kWh/km], riferimento a tabella 1

$I_{kwh}$  = Importo unitario energia [€/kWh], riferimento a tabella 1

$$C_{km} = 7,171 \text{ kWh/km} * 0,156 \text{ €/kWh} = 1,119 \text{ €/km}$$

### Consumi unitari di energia (kwh/h) per preriscaldamento e climatizzazione prima dell'ingresso in traccia.

Il consumo unitario di energia per preriscaldamento/climatizzazione è relativo all'assorbimento a treno fermo per il funzionamento delle apparecchiature di bordo, nel tempo intercorrente fra l'inizio dell'erogazione e l'ingresso in traccia, fissato convenzionalmente 90' prima dell'ora di partenza programmata; il valore applicato per la determinazione della tariffa, risultante dallo studio effettuato è riportato in tabella 2.

Tabella 2

consumo unitario in kwh/h per tipologia di servizio	
Passeggeri - Mezzi leggeri (Minuetto, Jazz)	Merci
63,6 kwh/h	(prestazione non erogata)

---

La tariffa unitaria di stazionamento è stata determinata con la formula

$$C_c = G_c * I_{kwh}$$

con

$C_c$  = Costo unitario per servizi complementari (preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori) [€/h]

$G_c$  = Consumo unitario orario per servizi complementari [kWh/h], riferimento a tabella 2

$I_{kwh}$  = Importo unitario energia [€/kWh], riferimento a tabella 1.

$$C_{km} = 63,6 \text{ kWh/h} * 0,156 \text{ €/kWh} = 9,92 \text{ €/h}$$

\*\*\*\*\*



# **Allegato 1**

## **Caratteristiche linee**

AREZZO - SINALUNGA  
AREZZO - STIA

FL 445  
FL 446

Consultare il sito web: <https://www.lfi.it/area-infrastruttura/normativa-di-esercizio/fascicoli-linea/>



# **Allegato 2**

## **Caratteristiche Impianti**



Linea	AREZZO					SINALUNGA			FL			445			
Impianto di servizio (art. 13 c.2 D.Lgs.112/2015)	Tipo impianto	Servizio viaggiatori	Servizio impianto merci	Lunghezza marciapiedi (m)		Altezza marciapiedi dal p.f. (cm)	sottopasso	Informazioni al pubblico (2)	Rifor.to acqua	Preriscaldamento climatiz.	Platea di lavaggio	Fossa di visita	Rifor.to carburante	Orari abilitazioni	
				min	max									Feriali (1)	Festivi
<b><u>AREZZO (RFI)</u></b>															
<b><u>AREZZO PESCAIOLA</u></b>	S+D	SI	NO	98	101	25	NO	S+V	NO	NO	NO	SI	NO	05:00-22:00	-
<i>Via Chiari</i>	F	SI	NO	-	110	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Civitella Badia al Pino	S	SI	NO	-	87	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
<i>Albergo</i>	F	SI	NO	-	82	25	NO	S	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Monte S. Savino	S	SI	NO	218	250	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Lucignano Marciano	S+M	SI	SI	-	110	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
<i>Foiano</i>	F	SI	NO	-	110	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
<b><u>SINALUNGA (RFI)</u></b>															

NOTE: S= stazione; F= fermata; D= deposito/officina; M= scalo merci; So= area di sosta  
(1) Dal lunedì al sabato; (2) Informazioni relative alla reale marcia dei treni: S= sonora; V= video

Linea	AREZZO					STIA			FL			446				
	Impianto di servizio (art. 13 c.2 D.Lgs.112/2015)	Tipo impianto	Servizio viaggiatori	Servizio impianto merci	Lunghezza marciapiedi (m)		Altezza marciapiedi dal p.f. (cm)	sottopasso	Informazioni al pubblico (2)	Rifor.to acqua	Preriscaldamento climatiz.	Platea di lavaggio	Fossa di visita	Rifor.to carburante	Orari abilitazioni	
					min	max									Feriali	Festivi
<b><u>AREZZO (RFI)</u></b>																
<i>Arezzo c.c.1</i>	F	SI	NO	-	150	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
<i>Puglia Ceciliano</i>	F	SI	NO	-	150	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
Giovi	S	SI	NO	76	130	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
<i>Capolona</i>	F	SI	NO	-	116	25	NO	S	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
Subbiano	S	SI	NO	-	115	25	SI	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
<i>Baciano</i>	F	SI	NO	-	93	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
Calbenzano	S+So	SI	NO	98	176	25	SI	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
<i>S. Mama</i>	F	SI	NO	-	71	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
Rassina	S	SI	NO	105	121	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
<i>Bibbiena Corsalone</i>	F	SI	NO	-	110	25	NO	S	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	
Bibbiena	S+So	SI	NO	-	87	25	SI	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-	

<i>Memmenano</i>	F	SI	NO	-	68	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Poppi	S	SI	NO	118	127	25	SI	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Porrena	S	SI	NO	77	92	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
<i>Pratovecchio</i>	F	SI	NO	-	125	25	NO	S	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
<u>STIA</u>	S	SI	NO	110	130	25	NO	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-

NOTE: S= stazione; F= fermata; D= deposito/officina; M= scalo merci; So= area di sosta  
(1) Dal lunedì al sabato; (2) Informazioni relative alla reale marcia dei treni. S= sonora; V= video

NOTA GENERALE: Per le condizioni economiche di accesso si rimanda al par. 6 del PIR.



**Allegato 2 bis**  
**Tempi di stazionamento negli Impianti**  
**viaggiatori origine/destino**

## Tempi di stazionamento negli impianti viaggiatori origine / destino

Impianto	Numero binari dedicati			Sosta breve < 1 h	Sosta lunga / ricovero < 24 h	Sosta breve < 1 h	NOTE (indicare particolarità dell'Impianto)
	Sosta breve	Sosta lunga	Deposito				
<b>PESCAIOLA</b>	2	NO	NO	15'	NO	NO	Previa autorizzazione del GI possibile aumento tempi di sosta breve sui binari di circolazione. Previa autorizzazione del GI possibile sosta lunga sui binari di circolazione.
<b>PRATOVECCHIO \ STIA</b>	3	NO	NO	15'	NO	NO	Previa autorizzazione del GI possibile aumento tempi di sosta breve sui binari di circolazione. Previa autorizzazione del GI possibile sosta lunga sui binari di circolazione.



# **Allegato 2 ter**

## **Regole di utilizzo dei principali impianti viaggiatori**

**p.m.**



## **Allegato 2 quater**

### **Impianti merci – servizi**

<b>Impianto</b>	Linea	Servizi di manovra a cura GI (LFI) o di altro soggetto incaricato	Manovra in auto produzione da parte IF	Orario di apertura impianto	Servizi per raccordi ferroviari in auto produzione	Servizi per merci pericolose	Servizio per utenze militari
<b>LUCIGNANO:</b> SCALO MERCI CON ANNESSO RACCORDO SVI	Arezzo – Sinalunga	NO <sup>1</sup>	SI <sup>2</sup>	Vedere FL445	SI	NO	NO

<sup>1</sup> LFI non fornisce servizi di manovra ad eccezione della movimentazione mezzi d'opera.

<sup>2</sup> Con uno o più agenti a terra per mancanza segnali di terra.





**Allegato 2 quinquies**  
**Impianti gestiti da operatori privati**

<b>Impianto</b>	Servizi di manovra a cura di LFI o di soggetto incaricato	Descrizione dell'impianto di servizio
<b>LUCIGNANO</b> <b>Linea Arezzo – Sinalunga</b>  Impianti: Raccordo km 27+945 SVI	NO (*)	Si rimanda al relativo Modello comune per la descrizione dell'impianto di servizio in ottemperanza all'articolo 5, comma 1, del regolamento (UE) 2017/2177 in calce al presente allegato ai sensi del punto b) dell'articolo di cui sopra
<b>PORRENA</b> <b>Linea Arezzo – Stia</b>  Impianti: Raccordo km 38+670 OMS	NO (*)	Si rimanda al relativo Modello comune per la descrizione dell'impianto di servizio in ottemperanza all'articolo 5, comma 1, del regolamento (UE) 2017/2177 scaricabile dal sito web <a href="http://www.svi-spa.com">www.svi-spa.com</a> , ai sensi del punto a) dell'articolo di cui sopra

(\*) LFI non fornisce servizi di manovra eccetto che per i mezzi d'opera scortati da agenti LFI e circolanti in regime di interruzione.

.....

.....

## **Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio descrizione dell'impianto di servizio**

Giugno 2018(\*)

(\*) il presente modello è stato approvato dalla General Assembly di RNE a Sopron(HU) il 16 giugno 2018.

## 1. MODELLO PER LA DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO DI SERVIZIO

N. Par.	Titolo	Note di compilazione	Testo
	Versione	Si richiede di riportare una breve descrizione delle modifiche delle versioni precedenti del presente documento	
	Tabella dei contenuti		
		<p>L'art.5, comma 2, del Reg. 2177/2017 stabilisce che "I gestori dell'infrastruttura forniscono un modello comune, messo a punto dal settore ferroviario in collaborazione con gli organi di regolamentazione entro il 30 giugno 2018, che gli operatori degli impianti di servizio possono utilizzare per presentare le informazioni".</p> <p>Il presente modello comune per gli impianti di servizio è stato sviluppato da RNE e IRG Rail in cooperazione con il settore ferroviario con lo scopo di supportare gli operatori degli impianti di servizio nella creazione di un documento informativo conforme ai requisiti contenuti nel Reg. 2177/2017. Gli operatori degli impianti di servizio possono scegliere di adottare il presente modello o svilupparne uno proprio, da pubblicare sul sito web dell'operatore o su di un portale comune, nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa.</p> <p>Ai soli fini della redazione del testo trova applicazione la seguente legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I requisiti in carattere standard sono obbligatori ai sensi dell'art.4, comma 2, del Reg. 2177/2017;</li> <li>- I requisiti in corsivo sono obbligatori qualora trovino applicazione ai sensi del Reg. 2177/2017;</li> <li>- I termini tra parentesi sono riferiti ai relativi paragrafi dell'art.4 (salvo casi diversamente indicati) del Reg. 2177/2017;</li> <li>- Le esenzioni possono essere decise caso per caso dall'Organismo di Regolazione per i requisiti segnalati con un " * ";</li> <li>- Ulteriori informazioni sono opzionali.</li> </ul>	
<b>1. INFORMAZIONI GENERALI</b>			
1.1	Introduzione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicare lo scopo del documento</li> <li>- Specificare la denominazione dell'impianto di servizio e la tipologia in conformità con l'allegato II della Direttiva 2012/34</li> <li>- Fornire una descrizione sintetica dell'impianto di servizio</li> <li>- Esplicitare le modalità di pubblicazione del documento</li> </ul>	<p>[O.M.S. Ferroviaria srl] ha redatto questo documento in conformità con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177.</p> <p>[O.M.S. Ferroviaria srl] è una società di manutenzione, riparazione e revamping di rotabili ferroviari, carri, bagagliai, carrozze, mezzi leggeri Ale AIn ed ETR (esclusi</p>

			mezzi alta velocità) o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. Sono esclusi per altro i treni a composizione fissa.
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Denominazione, indirizzo e contatti di tutti gli operatori dell'impianto di servizio (b)</li> <li>- Qualora l'impianto di servizio sia gestito da più operatori qualora i servizi siano forniti da più operatori, è necessario fornire indicazioni circa la possibilità di inviare richieste separate per accedere all'impianto ed ai servizi ivi erogati (g)*</li> </ul>	O.M.S. Ferroviaria srl Via Falterona 108 – 52014 POPPI (AR) Tel 0575550040 Mail <a href="mailto:info@omsferroviaria.com">info@omsferroviaria.com</a> Pec <a href="mailto:omsferroviaria@pec.it">omsferroviaria@pec.it</a>
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicare il periodo di validità del documento</li> <li>- Descrivere le modalità di aggiornamento del documento</li> </ul>	Il presente documento è aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche alle caratteristiche dell'impianto di servizio o alle condizioni di accesso allo stesso.
<b>2. SERVIZI</b>			
2.1	Denominazione del servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fornire una descrizione di tutti i servizi ferroviari che sono prestati nell'impianto di servizio, compresa la loro natura (d) rif. allegato II della Direttiva 2012/34.</li> <li>- In alternativa, pubblicare un link web ove reperire tutte le informazioni rilevanti.</li> <li>- 'X' è riferito alla numerazione dei diversi servizi forniti.</li> </ul>	Manutenzione, riparazione e revamping di rotabili ferroviari, carri, bagagliai, carrozze, mezzi leggeri Ale Aln ed ETR incluse decoibentazione da amianto e sabbiatura in cabine capaci di accogliere intere carrozze
<b>3. DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO DI SERVIZIO</b>			
3.1	Elenco degli impianti/ servizi	<p>- Se del caso, l'elenco di tutti gli impianti in cui sono prestati servizi ferroviari (a)</p> <p>[Nota: Qualora sia possibile includere in un'unica tabella all'interno del par.3.1 tutte le informazioni (in cui ciascuna linea corrisponde ad un impianto e le differenti colonne sono relative a 'Posizione', 'Orari di apertura', 'Caratteristiche tecniche' e 'Modifiche programmate delle caratteristiche tecniche'), non sarà necessario prevedere ulteriori paragrafi successivi]</p>	<p>Stabilimento O.M.S. Ferroviaria srl sito in Poppi (AR) Via Falterona 108</p> <p>Orario di apertura: Lunedì – Venerdì 07:30 – 12:00 13:00 – 16:30</p> <p>Caratteristiche tecniche: Stabilimento con circa 10800 mq coperti destinati alle lavorazioni, 1000 mq destinati a magazzini, 1000 mq destinati ad uffici e servizi, 37500 mq per parco di stazionamento rotabili.</p> <p>Lo stabilimento è collegato al nodo della stazione di Arezzo da una linea ferroviaria privata. Area di scomposizione treni e carrello trasbordatore ai reparti di lavorazione dotati di carroponti, carrelli sollevatori ecc...</p>

			<p>Binario di lavaggio veicoli ferroviari e cabina di lavaggio per carrelli e parti sciolte.  Cabina/impianto per la decoibentazione da amianto.  Centro di revisione e riparazione carrelli.  Cabina di verniciatura parti sciolte.  Attrezzatura ad ultrasuoni per controllo degli assili ferroviari.  Reparto saldatura.  Impianto REC per prova alle quattro tensioni.  Sala prove per componenti elettronici e di potenza.  Apparecchiatura ACPF per prova freno.  Impianto a tunnel per la granigliatura metallica di interi rotabili ferroviari.</p>
<b>4. TARIFFE</b>			
4.1	Informazioni sulle tariffe	- Le informazioni sulle tariffe per accedere all'impianto di servizio e per l'utilizzo dei servizi ferroviari ivi offerti (m)	<p>Tariffa manovra e movimentazione veicoli € 90,00/h ad operatore.  Tariffa per manutenzione veicolo € 90,00/h ad operatore più eventuali costi per ricambi.  Costo per decoibentazione da amianto a seguito di preventivazione specifica legata alla condizione del rotabile.  Tariffa per sabbiatura rotabile € 300,00/h.</p>
4.2	Informazioni su sconti	- Le informazioni sui principi dei regimi delle riduzioni offerte ai richiedenti, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale. (n)*	n.d.
<b>5. CONDIZIONI DI ACCESSO</b>			
5.1	<i>Requisiti legali</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Informazioni che definiscono eventuali obblighi su necessità di contratto, certificati o assicurazione</i></li> <li>- <i>Contratto tipo di accesso e condizioni generali standard (almeno nel caso di impianti di servizio e servizi rispettivamente gestiti o prestati da operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante) (i)*</i></li> </ul>	Accordo commerciale scritto da stabilire di volta in volta tra le parti, con garanzie fideiussorie ove necessario.
5.2	<i>Condizioni tecniche</i>	- <i>Se del caso, la descrizione delle condizioni tecniche che devono essere</i>	<i>Sono ammessi rotabili ferroviari come carri,</i>

		<i>rispettate dal materiale rotabile per accedere all'impianto di servizio</i>	<i>bagagliai, carrozze viaggiatori, mezzi leggeri Ale e Aln e ETR esclusi mezzi a composizione fissa.</i>
5.3	Autoproduzione dei servizi	- Informazioni sulla possibilità di prestare in proprio servizi ferroviari e le relative condizioni (e)*	N.A.
5.4	Sistemi IT	- Se del caso, informazioni sulle condizioni di utilizzo dei sistemi informatici dell'operatore, se i richiedenti sono tenuti a utilizzare tali sistemi, e norme relative alla tutela dei dati commerciali sensibili (j)*	N.A.
<b>6. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'</b>			
6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informazioni sulle procedure per richiedere l'accesso all'impianto di servizio o ai servizi ivi forniti, o entrambi, comprensivo di scadenze per la presentazione delle richieste ed i limiti di tempo per il trattamento di tali richieste (f)* ed (art.8)*</li> <li>- Nel caso di impianti di servizio gestiti da più di un operatore o di servizi ferroviari prestati da più di un operatore, l'indicazione se devono essere presentate richieste distinte di accesso agli impianti e di detti servizi (g)*</li> <li>- Informazioni circa il contenuto minimo e il formato di una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, o un modello per tale richiesta (h)*</li> </ul>	<p>Le richieste di accesso devono essere inviate tramite PEC a <a href="mailto:omsferroviaria@pec.it">omsferroviaria@pec.it</a>. Le risposte saranno fornite non oltre i seguenti limiti di tempo: a) entro 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedirne l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; b) entro 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità c) entro 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide.</p>
6.2	Risposta alle richieste	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Descrizione della risposta alle richieste (Art.9)*</li> <li>- Una descrizione della procedura di coordinamento e delle misure di</li> </ul>	L'operatore di impianto presenta un'offerta al richiedente valida per 30 gg

		regolamentazione di cui all'art.10 e dei criteri di priorità di cui all'art. 11 (k)*	giorni nella quale sono definiti i termini economici, tempi di esecuzione e condizioni di fornitura del servizio.
6.3	Informazioni sulla capacità disponibile e sulle restrizioni temporanee di capacità	- Informazioni sulle restrizioni temporanee di capacità dell'impianto di servizio che potrebbero avere un'incidenza rilevante sull'esercizio dell'impianto, compresi i lavori previsti (l)*	Le capacità ricettive e di realizzazione lavori verranno valutate al momento della richiesta.

Poggi,

16 SET. 2020

**O.M.S. Ferroviaria S.r.l.**  
 Amministratore Delegato  
 Luigi Loddi







# **Allegato 3**

## **Interventi di aumento di capacità**

## **dell'Infrastruttura**

Orario

13/12/2020

11/12/2021

## INTERVENTI CHE PRODUCONO POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA

numero	Linea	Tratta / località	Progetto di riferimento	Attivazione
1	Arezzo-Stia	Arezzo-Stia	Attrezzaggio sistema ERTMS L2	2022
2	Arezzo-Sinalunga	Arezzo- Sinalunga	Attrezzaggio sistema ERTMS L2	2022
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				



# **Allegato 4**

## **Riduzione di capacità dell'Infrastruttura**

Orario

13/12/2020

11/12/2021

## INTERVENTI CHE PRODUCONO RIDUZIONI DELL'INFRASTRUTTURA

numero	Linea	Tratta / località	Progetto di riferimento	Periodo orientativo effettuazione lavori (data inizio – data fine)		Tipo Indisponibilità (rif. PIR 2.4.3)	Durata indisponibilità
				Dal	Al		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							



**Allegato 5**  
**Accesso PRM**  
**(Persone Ridotta Mobilità)**

Linea Arezzo - Sinalunga		ACCESSIBILITA' DA PARTE DI VIAGGIATORI CON DISABILITA' MOTORIE	PRESENZA / FUNZIONAMENTO ASCENSORI			LOGES	Codice Arresto / Pericolo			MONTASCALE	
Stazioni / Fermate			N°	F Funzionante	NF Non Funzionante	Linee Orientamento Guida e Sicurezza	Protezione sensoriale a terra			F Funzionante	NF Non Funzionante
							Compl.	Incompl	Manc.		
<u>AREZZO (RFI)</u>											
<u>AREZZO PESCAIOLA</u>	S	Si rimanda al documento in calce al presente allegato "Accessibilità alle stazione delle persone disabili"	0			NO			X	-	-
<i>Via Chiari</i>	F		0			NO			X	-	-
Civitella Badia al Pino	S		0			NO			X	-	-
<i>Albergo</i>	F		0			NO			X	-	-
Monte S. Savino	S		0			NO			X	-	-
Lucignano Marciano	S		0			SI		X		-	-
<i>Foiano</i>	F		0			SI		X		-	-
<u>SINALUNGA (RFI)</u>											




NOTE: S= stazione; F= fermata

Linea Arezzo – Pratovecchio / Stia		ACCESSIBILITA' DA PARTE DI VIAGGIATORI CON DISABILITA' MOTORIE	PRESENZA / FUNZIONAMENTO ASCENSORI			LOGES	Codice Arresto / Pericolo			MONTASCALE	
Stazioni / Fermate			N°	F Funzionante	NF Non Funzionante	Linee Orientamento Guida e Sicurezza	Protezione sensoriale a terra			F Funzionante	NF Non Funzionante
							Compl.	Incompl.	Manc.		
<u>AREZZO (RFI)</u>											
Arezzo c.c. 1	F	Si rimanda al documento in calce al presente allegato "Accessibilità alle stazioni delle persone disabili"	0			SI		X		-	-
Puglia Ceciliano	F		0			SI		X		-	-
Giovi	S		0			NO			X	-	-
Capolona	F		0			NO			X	-	-
Subbiano	S		0			NO			X	-	-
Baciano	F		0			NO			X	-	-
Calbenzano	S		0			NO			X	-	-
S. Mama	F		0			NO			X	-	-
Rassina	S		0			NO			X	-	-
Bibbiena Corsalona	F		0			NO			X	-	-

Bibbiena	S	Si rimanda al documento in calce al presente allegato <i>"Accessibilità alle stazione delle persone disabili"</i>	1		X	SI		X		-	-
<i>Memmenano</i>	F					NO			X	-	-
Poppi	S					NO			X	-	-
Porrena	S					NO			X	-	-
<i>Pratovecchio</i>	F					NO			X	-	-
<u>STIA</u>	S					SI		X		-	-

NOTE: S= stazione; F= fermata



	ACCESSO AL BINARIO 1	SALA D'ATTESA/ PENSILINA	SERVIZI IGIENICI
PRATOVECCHIO STIA	●	●	●
Pratovecchio	●	●	●
PORRENA	●	●	●
POPPI	●	●	●
Memmenano	●	N.P.	N.P.
BIBBIENA	●	●	●
Bibbiena Corsalone	●	●	N.P.
RASSINA	●	●	●
Santa Mama	●	●	N.P.
CALBENZANO	●	●	●
Baciano	●	N.P.	N.P.
SUBBIANO	●	●	●
Capolona	●	●	N.P.
GIOVI	●	●	●
Puglia Ceciliano	●	●	N.P.
Arezzo CC1	●	●	N.P.
AREZZO RFI	● binari 1 e 1nord ● binario 6: non si può utilizzare la piattaforma elevatrice	●	●
AREZZO PESCAIOLA	●	●	●
Via Chiari	●	●	N.P.
  <h2 style="text-align: center;">ACCESSIBILITÀ DELLE STAZIONI ALLE PERSONE DISABILI</h2> 			
CIVITELLA BP	●	●	●
Albergo	●	●	N.P.
MONTE SAN SAVINO	●	●	●
LUCIGNANO	●	●	●
Foiano	●	●	N.P.
SINALUNGA RFI	● binario 3	●	●

- ACCESSIBILE
- ACCESSIBILE A BREVE TEMPO
- NON ACCESSIBILE
- N.P. NON PRESENTE



## **Allegato 6**

# **Capacità e grado di impegno**

## CAPACITA' DELLE LINEE E GRADO DI IMPEGNO

Parte Prima : Dati Giornalieri

### LINEE A VOCAZIONE PRINCIPALE TRASPORTO PASSEGGERI REGIONALE

LINEA	TRATTA	DATI GIORNALIERI						
		Capacità	Impegno lavorativo medio (mercoledì) Orario di servizio 2019				% impegno	
			Tr / giorno (17h)	Tr CdS / g.	Tr merci / g.	Tr invii / g.	Tr totale/ g.	tr. CdS
AREZZO - SINALUNGA	AREZZO - SINALUNGA	58	26	0	8	34	45%	59%
AREZZO – PRATOVECCHIO / STIA	AREZZO – PRATOVECCHIO / STIA	68	32	0	0	32	47%	47%

CdS= Contratto di Servizio

## CAPACITA' DELLE LINEE E GRADO DI IMPEGNO

Parte Seconda : Due ore di punta

### LINEE A VOCAZIONE PRINCIPALE TRASPORTO PASSEGGERI REGIONALE

LINEA	TRATTA	DATI RIFERITI ALLE DUE ORE DI PUNTA						
		Capacità	Impegno lavorativo medio (mercoledì) Orario di servizio 2019				% impegno	
			Tr / 2h	Tr CdS / 2h	Tr merci / 2h	Tr invii / 2h	Tr totale/ 2h	tr. CdS
AREZZO - SINALUNGA	AREZZO - SINALUNGA	5	4	-	1	5	80%	100%
AREZZO – PRATOVECCHIO / STIA	AREZZO – PRATOVECCHIO / STIA	3.5	5	-	-	5	142%	142%

CdS = Contratto di Servizio



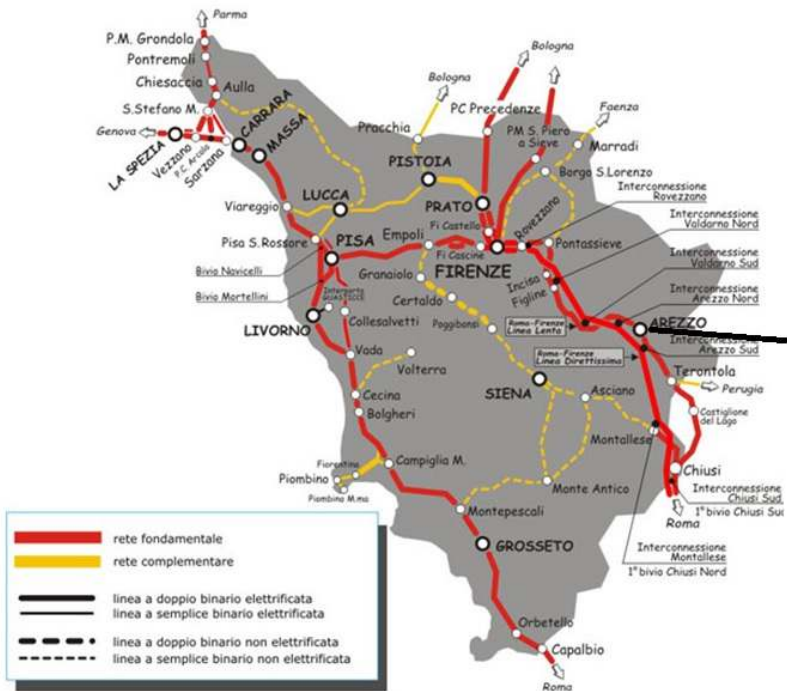
# **Allegato 7**

## **Catalogo canali orario merci**

**p.m.**



**Allegato 8**  
**Inquadramento planimetrico della rete gestita**  
**da LFI**



**RETE LFI (Tot 84Km) di cui:**  
**Arezzo – Stia (44km)**  
**Arezzo – Sinalunga (40km)**

