



PROSPETTO INFORMATIVO RETE 2028. Linee ferroviarie: Arezzo-Stia, Arezzo-Sinalunga

Bozza Finale

Elenco delle modifiche al PIR 2028– Prima Bozza
come prescritto nella nota ART n. 164/2024 del 14 novembre 2024

Modifiche generali	Nuovi inserimenti/ eliminazioni	Modifiche	Paragrafo

SOMMARIO

1. CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI	6
1.1 INTRODUZIONE	6
1.2 OBIETTIVO	6
1.3 ASPETTI LEGALI	7
1.3.1. <i>QUADRO GIURIDICO</i>	7
1.3.2. <i>INFORMAZIONI GENERALI E VALORE LEGALE</i>	12
1.3.3. <i>RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE</i>	12
1.4. STRUTTURA DEL PIR	12
1.5. VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE	13
1.5.1. <i>VALIDITA'</i>	13
1.5.2. <i>AGGIORNAMENTI</i>	14
1.5.3. <i>DISTRIBUZIONE</i>	15
1.6. CONTATTI	16
1.7. DEFINIZIONI	16
2. CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	22
2.1. INTRODUZIONE	22
2.2. ESTENSIONE DELLA RETE	22
2.2.1. <i>ESTENSIONE</i>	22
2.2.2. <i>COLLEGAMENTO CON L'INFRASTRUTTURA NAZIONALE</i>	22
2.3. CARATTERISTICHE DELLE LINEE	22
2.3.1. <i>TIPOLOGIA DI BINARIO</i>	23
2.3.2. <i>SCARTAMENTO</i>	23
2.3.3. <i>STAZIONI E NODI</i>	23
2.3.4. <i>Sagoma</i>	23
2.3.5. <i>LIMITI DI MASSA</i>	23
2.3.6. <i>PENDENZA</i>	24
2.3.7. <i>VELOCITA' DELLE LINEE</i>	24
2.3.8. <i>lunghezza massima dei treni</i>	24
2.3.9. <i>sistema di alimentazione</i>	24
2.3.10. <i>sistema di segnalamento</i>	24
2.3.11. <i>REGIMI DI CIRCOLAZIONE</i>	24
2.3.12. <i>SISTEMA DI COMUNICAZIONE</i>	25
2.3.13. <i>SISTEMA DI ESERCIZIO E DI CONTROLLO DELLA MARCIA</i>	25
2.4. RESTRIZIONI DEL TRAFFICO	25
2.4.1. <i>LINEE DEDICATE</i>	25
2.4.2. <i>RESTRIZIONI AMBIENTALI</i>	25
2.4.3. <i>MERCI PERICOLOSE</i>	25
2.4.4. <i>RESTRIZIONI IN GALLERIA</i>	25
2.4.5. <i>RESTRIZIONI SUI PONTI</i>	25
2.4.6. <i>QUIETER ROUTES</i>	26
2.4.7. <i>ALTRE RESTRIZIONI</i>	26
2.5. ORARIO DI ESERCIZIO	26
2.6. SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA	26
3. CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	27
3.1. INTRODUZIONE	27
3.2. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	27
3.2.1. <i>CHI PUO' RICHIEDERE L'ACCESSO</i>	27
3.2.2. <i>REQUISITI DEL RICHIEDENTE</i>	27
3.2.3. <i>LICENZA</i>	29
3.2.4. <i>CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO</i>	29
3.2.5. <i>obblighi di presentazione di garanzia e assicurazioni</i>	29
3.3. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI	30
3.3.1. <i>ACCORDO QUADRO (AQ)</i>	30
3.3.2. <i>CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA</i>	33
3.3.3. <i>Contratto con il richiedente non IF</i>	38
3.3.4. <i>CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO</i>	38
3.4. REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	38
3.4.1. <i>accettazione del materiale rotabile</i>	38
3.4.2. <i>Processo di accettazione del personale</i>	39
3.4.3. <i>trasporti eccezionali</i>	39
3.4.4. <i>trasporti merci pericolose</i>	39
3.4.5. <i>corse prova</i>	39

4. CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	41
4.1. INTRODUZIONE	41
4.2. DESCRIZIONE DEL PROCESSO	41
4.3. RIDUZIONE DI CAPACITÀ	42
<i>PRincipi generali</i>	42
4.3.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO	42
4.3.2. pROCESSO DI ALLOCAZIONE CAPACITÀ QUADRO	43
4.3.3. Informazioni date dal gi prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	44
4.4. RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO	44
4.4.1. LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO	44
4.4.2. PROCESSO DI COORDINAMENTO	44
4.4.4. PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI	45
4.4.5. ESITO DELLE RICHIESTE	45
4.5. ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA	45
4.6. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI	45
4.6.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO 2027/2028	45
4.6.2. temPISTICHE PER LE RICHIESTE TARDIVE	47
4.7. ADEGUAMENTO INTERMEDIO E RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO	47
4.7.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE E SERVIZI PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO	47
4.7.2. TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO	48
4.7.3. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E DEI SERVIZI	49
4.7.4. proCESSO DI COORDINAMENTO DI TRACCE E SERVIZI	49
4.8. LINEE SATURE	49
4.8.1. diCHIARAZIONE DI SATURAZIONE	49
4.8.2. CRITERI DI PRIORITÀ	50
4.8.3. Analisi di capacità e piano di potenziamento	50
4.9. TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	51
5. CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE	52
5.1. INTRODUZIONE	52
5.2. SISTEMA TARIFFARIO	53
5.3. PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	53
5.3.1. SERVIZI INCLUSI AL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	53
5.3.2. TARIFFE DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	53
5.4. SERVIZI COMPLEMENTARI	58
5.4.1. TARIFFE eNERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE	59
5.4.2. taRIFFE PRERISCALDO E CLIMATIZZAZIONE	60
5.4.3. aSSISTENZA ALLA CIRCOLAZIONE DI TRENI SPECIALI	60
5.4.4. Assistenza a Persone con disabilità e Mobilità Ridotta (PMR) di cui al Regolamento (CE) n. 2021/782	61
5.5. PENALI ED INCENTIVI	63
5.5.1. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE (NON IF) E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA	63
5.5.2. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE	63
5.5.3. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE	64
5.5.4. SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA	65
6. CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO	68
6.1. INTRODUZIONE	68
6.2. OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	68
6.2.1. OBBLIGHI COMUNI	68
6.2.2. OBBLIGHI DI LFI	69
6.2.3. OBBLIGHI DI IF	71
6.2.4. INFORMAZIONI DATE DA LFI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	72
6.3. REGOLE DI ESERCIZIO	73
6.3.1. PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO	73
6.3.2. GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA	74
6.3.3. SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA	74
6.3.4. ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI / INCONVENIENTI D'ESERCIZIO	76
6.3.5. INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON LFI	77
6.3.6. INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	77
6.3.7. INFORMAZIONI DATE DA LFI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	78
6.3.8. CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI	79
7. CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO	80

7.1.	INTRODUZIONE	80
7.2.	INFORMAZIONI GENERALI	80
7.3.	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO	80
7.3.1.	Disposizioni Comuni	80
7.3.2.	Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi	81
7.3.3.	Scali merci	81
7.3.4.	Aree ed impianti di smistamento e composizione treni	83
7.3.5.	Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica	83

APPENDICI

APPENDICE 1 PIR:	ACCORDO QUADRO TIPO	76
APPENDICE 2 PIR:	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA ^(*)	80
	ALLEGATO 1 (APPENDICE 2 PIR) – PARTE A - <i>SINTESI ECONOMICA</i>	80
APPENDICE 3 PIR:	COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA	93
APPENDICE 4 PIR:	PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA	94
APPENDICE 5 PIR:	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE	96
APPENDICE 6 PIR:	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	97
APPENDICE 7 PIR:	PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'EFFETTUAZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF	98
APPENDICE 8 PIR:	PERFORMANCE REGIME. METODO DI CALCOLO DELLE PENALI	100
APPENDICE 9 PIR:	DEFINIZIONE DELLA TARIFFA PER FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE E DI PRERISCALDAMENTO E CLIMATIZZAZIONE DEI TRENI	108

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 2026/2027
Allegato 4:	Riduzioni di capacità dell'infrastruttura – Orario 2026/2027
Allegato 5:	Assistenza a Persone con disabilità e Mobilità Ridotta (PMR)
Allegato 6:	Capacità delle linee e grado di impegno
Allegato 7:	Catalogo canali orario merci
Allegato 8:	Inquadramento planimetrico della rete gestita da LFI
Allegato 9:	Gestione delle stazioni/tratti di linea di collegamento reti

1. 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 e Delibera della Regione Toscana n°1480 del 30/11/2020 “Proroga contratto di servizio RT”.

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 ASPETTI LEGALI

1.3.1. QUADRO GIURIDICO

Fonti comunitarie:

- *Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;*
 - *Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;*
 - *Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;*
 - *Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura.*
- *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;*
- *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 2004/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;*
- *Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;*
- *Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;*
- *Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;*
- *Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489).*
- *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;*
- *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) 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;*
- *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) n. 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;*
- *Decisione delegata 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 di esecuzione (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;*
- *Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le PMR;*
- *Regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.*

Fonti nazionali:

- *Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge"*
- *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. 109/T del 3 novembre 1999 “Attuazione dell’art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97;*
- *D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;*
- *D.P.C.M. 16 novembre 2000 “Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l’esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;*
- *Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 “Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari”;*
- *D.Lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 “Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo”;*
- *D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;*
- *Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”;*
- *D.M. 2 febbraio 2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);*
- *D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 “Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;*
- *Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici”(art. 37);*
- *Legge n. 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (artt. 36 e 37);*
- *D.P.R. 9 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;*
- *D.M. 5 aprile 2013 “Definizione delle imprese a forte consumo di energia” (G.U. 18 aprile 2013);*
- *D.Lgs n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;*
- *D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;*
- *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”;*
- *ANSFISA (già ANSF) – nota 9956/2016 del 16/09/2016 “Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell’esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti”;*

- *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”;*
- *Legge 20 novembre 2017, n. 167 “Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea”;*
- *D.M. 16 aprile 2018 recante “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”;*
- *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;*
- *Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze;*
- *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”;*
- *D.M. n. 75 del 28 marzo 2022 “Approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi”.*

Delibere regolatorie:

- *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 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.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”;*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16 del 8 febbraio 2018 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”;*
- *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";*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 120/2018, relativa alle "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.130/2019 recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari";*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ART n. 118/2020 recante "Prospetto informativo della rete 2021 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022" e alla delibera n. 156/2020, relativa all'approvazione della "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione".*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 28/2021 recante: "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami".*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 141/2022 dell'8 settembre 2022, recante: "Adegamenti tariffari relativi all'orario di servizio 2022-2023 per l'accesso alle infrastrutture delle reti regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati".*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 95/2023 del 31 maggio 2023 recante: "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse".*
- *Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 51/2024 del 18 aprile 2024 recante: "Delibera n. 95/2023. Formulazione proposte tariffarie per le reti regionali interconnesse alla infrastruttura ferroviaria nazionale e disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2024-2025"*

Fonti regionali

- Contratto con Regione Toscana citato al punto 1.1

1.3.2. INFORMAZIONI GENERALI E VALORE 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.

1.3.3. 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.: +39 011.19212.500

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

1.4. 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:

Capitolo 1 **Informazioni generali**

Capitolo 2 **Caratteristiche dell'infrastruttura:**

Descrive, anche attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;

<i>Capitolo 3</i>	Condizioni di accesso all'infrastruttura:	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 4</i>	Allocazione della capacità:	Descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;
<i>Capitolo 5</i>	Servizi e Tariffe :	Descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi, nonché 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;
<i>Capitolo 6</i>	Esecuzione del contratto :	Descrive gli obblighi per IF e GI successivi alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo ai fini dell'utilizzazione della capacità e i criteri relativi alla gestione della circolazione, anche perturbata, e di eventuali inconvenienti d'esercizio;
<i>Capitolo 7</i>	Impianti di servizio :	Descrive i servizi, e le tariffe a questi connesse, relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito di cui all'art.13 comma 2 del D.lgs. 112/2015.

1.5. VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE

1.5.1. VALIDITA'

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 12/12/2027 - 09/12/2028.

- Le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 12 dicembre 2027 – 9 dicembre 2028 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)

1.5.2. AGGIORNAMENTI

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;

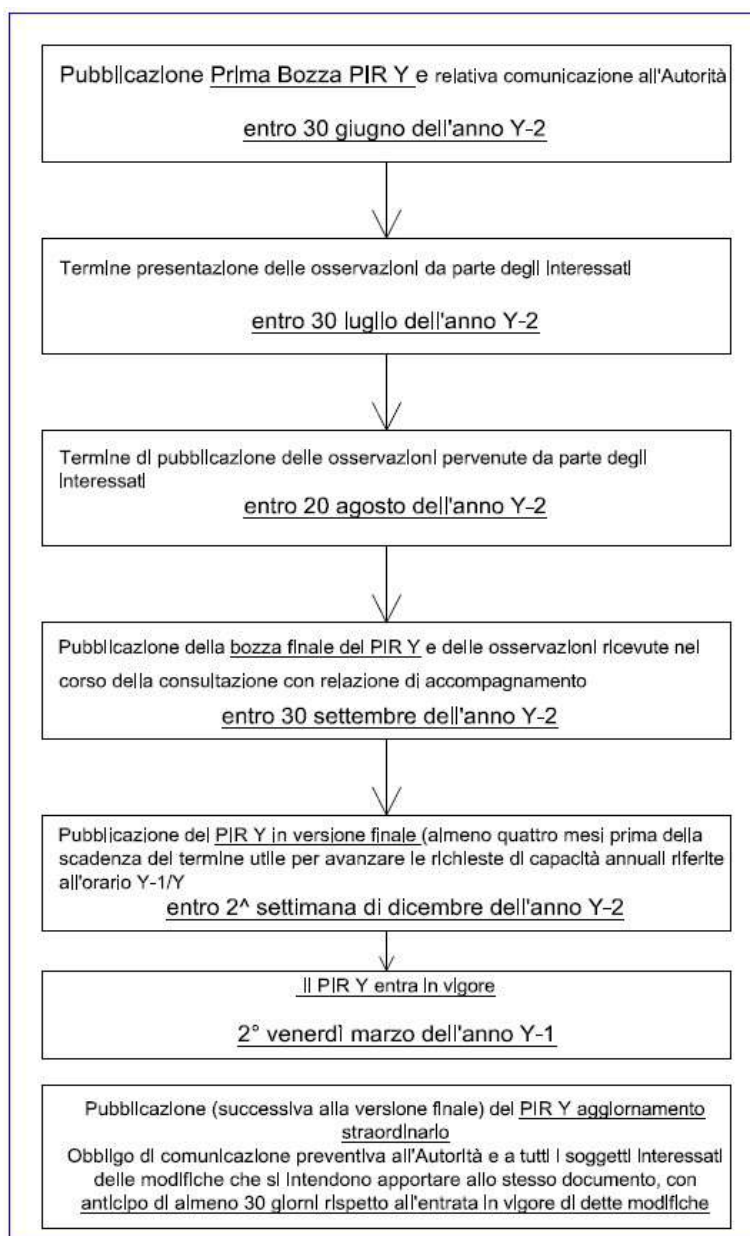
c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;

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.



1.5.3. DISTRIBUZIONE

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 della mobilità sostenibili, 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).

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

1.6. CONTATTI

Per tutte le informazioni relative all'accesso alla rete va contattato l'Ufficio Movimento Ferroviario di cui di seguito vengono riportati i contatti:

Contatti UMF:

circolazione@lfi.it

Tel.: 0575292984

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 della mobilità sostenibili, 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 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (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 precedente;

“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 Gestore Infrastruttura 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;

“reclamo”: Ogni comunicazione scritta con la quale l’utente, o per suo conto un rappresentante o un’associazione di utenti, esprime lamentele circa la non coerenza del servizio con uno o più requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale, dalle condizioni generali di trasporto o dalle condizioni generali di utilizzo della piattaforma digitale, o, ove ne sia prevista l’adozione, dalla carta dei servizi (Delibera ART n. 28/2021 - Allegato A);

“rete”: l’intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell’Infrastruttura;

“referente”: figura designata da LFI e dalla 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);

“sportello unico” One Stop Shop (OSS)

“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.

2. CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

2.1. 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. 2 hanno valore informativo in riferimento all'orario dal 12/12/2027 al 09/12/2028.

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

2.2. ESTENSIONE DELLA RETE

2.2.1. ESTENSIONE

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

- linea Arezzo – Stia;
- linea Arezzo - Sinalunga;

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

2.2.2. COLLEGAMENTO CON L'INFRASTRUTTURA NAZIONALE

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

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

2.3. CARATTERISTICHE DELLE LINEE

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*).

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

2.3.1. TIPOLOGIA DI BINARIO

La linea gestita da LFI è una linea a semplice binario.

2.3.2. SCARTAMENTO

Lo scartamento della linea regionale gestita da LFI è di 1435 mm.

2.3.3. STAZIONI E NODI

La linea gestita da LFI è composta da 12 Stazioni e 11 Fermate, è interconnessa con l'Infrastruttura nazionale nella stazione di Arezzo RFI con la linea Firenze –Roma (LL) e nella stazione di Sinalunga RFI con la Linea Chiusi-Siena.

2.3.4. SAGOMA

La sagoma limite adottata è quella interoperabile gabarit G1 (h. 4300 mm, larghezza 3200 mm, sagoma statica); in caso di trasporti eccedenti questa sagoma occorre far riferimento al paragrafo trattante i Trasporti Eccezionali.

2.3.5. LIMITI DI MASSA

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 ₃	18,0 t	6,4 t/m
C ₃	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).

2.3.6. PENDENZA

- La pendenza massima delle linee, espressa in millesimi, distintamente nei due sensi di marcia della tratta è riportata sulla fiancata principale dei fascicoli linea che è consultabile sul sito internet di LFI.

2.3.7. VELOCITA' DELLE LINEE

- La velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità sono riportati nei fascicoli linea consultabili sul sito internet di LFI.

2.3.8. LUNGHEZZA MASSIMA DEI TRENI

- La lunghezza massima dei treni che possono percorrere la linea è riportata nella fiancata principale del fascicolo linea consultabile sul sito web di LFI ed il link è riportato all'Allegato 1 del PIR LFI.

2.3.9. SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

- La linea gestita da LFI è a trazione elettrica con alimentazione a 3000v IN CC.

2.3.10. SISTEMA DI SEGNALAMENTO

- La linea ha adottato un sistema di segnalamento laterale con segnali luminosi a fuoco di colore.

2.3.11. REGIMI DI CIRCOLAZIONE

Il *regime di circolazione* in uso sulle linee LFI è:

- **BCA:** Blocco Conta Assi;

2.3.12. SISTEMA DI COMUNICAZIONE

Il sistema di comunicazione terra – treno non è presente e la comunicazione fra personale di bordo e personale di terra avviene tramite l'utilizzo di cellulari aziendali.

2.3.13. SISTEMA DI ESERCIZIO E DI CONTROLLO DELLA MARCIA

Il *sistema di esercizio* delle Linee LFI è:

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

Non è presente un sistema di controllo della marcia.

2.4. RESTRIZIONI DEL TRAFFICO

2.4.1. LINEE DEDICATE

Sulle linee gestite da LFI non sono presenti linee dedicate.

2.4.2. RESTRIZIONI AMBIENTALI

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate sui fascicoli Linea 445 e 446 consultabili sul sito internet www.lfi.it.

2.4.3. MERCI PERICOLOSE

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

2.4.4. RESTRIZIONI IN GALLERIA

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate sui fascicoli Linea 445 e 446 consultabili sul sito internet www.lfi.it

2.4.5. RESTRIZIONI SUI PONTI

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate sui fascicoli Linea 445 e 446 consultabili sul sito internet www.lfi.it

2.4.6. QUIETER ROUTES

Il Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/774 stabilisce che, a decorrere dall'8 dicembre 2024, i carri che rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento (UE) n. 321/2013 e che non sono contemplati al punto 7.2.2.2 (Carri utilizzati sulle tratte meno rumorose) dell'allegato del Regolamento 2019/774 non circolano sulle tratte meno rumorose (Quieter Routes). Con "Tratta meno rumorosa" si intende una parte dell'infrastruttura ferroviaria, di lunghezza minima di 20 km, su cui il numero medio di treni merci che circolano quotidianamente durante le ore notturne sia superiore a 12. Gli Stati Membri hanno designato le tratte conformemente a quanto definito dal Regolamento sopra richiamato e le hanno comunicate all'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA), la quale ha pubblicato tali elenchi sul suo sito internet (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specificationsinteroperability/noise-tsi_en). Gli Stati Membri aggiornano l'elenco delle tratte meno rumorose almeno ogni cinque anni dopo l'8 dicembre 2024. Nel caso di linee nuove e rinnovate il volume di traffico previsto è utilizzato per la designazione di tali linee come tratte meno rumorose (allegato D.2 del Regolamento (UE) 2019/774).

Sempre nel medesimo Regolamento vengono riportate le norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Italia.

2.4.7. 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.

2.5. 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.

2.6. SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

L'intervento che produrrà un aumento di capacità dell'infrastruttura è già stato inserito nel PIR degli anni precedenti ed è l'attrezzaggio tramite il sistema ERTMS/L2.

3. CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1. INTRODUZIONE

Nel presente capitolo sono descritte le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI. Le seguenti condizioni e modalità sono applicabili sia al traffico nazionali che internazionali, nonché ai RFCs che interessano la rete di LFI.

ART garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie secondo metodologie che incentivano la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, imprese e consumatori; a tal fine ART può richiedere informazioni al GI ai richiedenti e a qualunque parte interessata.

3.2. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

3.2.1. CHI PUO' 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;

3.2.2. REQUISITI DEL RICHIEDENTE

3.2.2.1 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.

3.2.2.2 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 e ad esercire 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. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, 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.

3.2.3. 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 della mobilità sostenibili

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 36 – ROMA

www.mit.gov.it/mit

dtg@mit.gov.it

3.2.4. CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico, è rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSFISA) ai sensi dell'articolo 9 del D.Lgs. n. 50 del 14 maggio 2019; la richiesta di certificato di sicurezza unico deve, di norma, essere presentata allo "sportello unico" One Stop Shop di ERA responsabile del rilascio del certificato e che, secondo quanto previsto dal comma 8 del predetto articolo 9, tale iter può essere alternativamente attivato presso ANSFISA.

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 ANSFISA 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 – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE
INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI**

Via del Policlinico, 2 - 00161 Roma

3.2.5. OBBLIGHI DI PRESENTAZIONE DI GARANZIA E ASSICURAZIONI

Gli obblighi in capo ai richiedenti relativamente alla presentazione di una garanzia nell'ambito della sottoscrizione di un'accordo quadro sono disciplinate al par. 3.3.1.1.

Gli obblighi in capo alle Imprese Ferroviarie relativamente alla presentazione di una garanzia, nonché la stipula di una polizza assicurativa, sono rispettivamente disciplinati ai par.3.3.2.2 e 3.3.2.3.

3.3. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

3.3.1. ACCORDO QUADRO (AQ)

[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.

c) Sottoscrizione e adempimenti successivi

- d)** 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.

3.3.1.1 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).

3.3.1.2 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.

3.3.1.3 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.

3.3.1.4 Elenco degli AQ sottoscritti e in vigore

Alla data di pubblicazione del presente documento è stato sottoscritto il seguente AQ:

- Richiedente Accordo Quadro: *Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.*;
- Segmento di mercato: *OSP-Regionali No Nodo, merci NA.DA. Base, tecnici*;
- Data di prima sottoscrizione: *13-05-2021*;
- Durata originaria: -
- Data di eventuale rinnovo/proroga e di nuova scadenza: *dal 10-12-2023 al 09-12-2025*;
- Presenza clausole di retrocessione:(SI/NO): *NO*;
- Contenuto delle eventuali clausole di retrocessione: -
- Presenza clausole penali (SI/NO): *NO*;
- Contenuto delle eventuali clausole penali: -

3.3.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

3.3.2.1 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 sicurezza unico;
- 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 5.

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 5.

3.3.2.2 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).

3.3.2.3 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 100/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.

3.3.2.4 Obblighi di IF alla cessazione del contratto

All'atto della cessazione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per compimento del termine finale di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, IF è tenuta ad eseguire le disposizioni di GI in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

Nel caso in cui IF non ottemperi a tali disposizioni, GI è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti. Per il recupero degli oneri sostenuti GI ha facoltà di utilizzare la garanzia di cui al paragrafo 3.3.2.2.

3.3.2.5 Limitazioni al servizio in caso di morosità

In caso di mancato pagamento di un importo pari o ad almeno il 10% del valore del contratto di utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia di cui al par. 3.3.2.2 o da piano di rientro garantito da fidejussione, GI provvederà ad inviare formale diffida ad adempiere assegnando un termine non inferiore a 10 giorni solari. Nel caso di mancato pagamento entro il termine predetto, GI non procederà ad istruire e a rilasciare tracce eventualmente richieste in gestione operativa dall'IF inadempiente.

In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto trova applicazione quanto disciplinato al successivo paragrafo 3.3.2.6.

Ai fini della determinazione degli importi di cui ai precedenti capoversi saranno prese in considerazione fatture, non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente.

3.3.2.6 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.

3.3.2.7 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.

3.3.3. CONTRATTO CON IL RICHIEDENTE NON IF.

Il Richiedente non IF ha diritto, in coerenza quanto previsto dal D.lgs. 112/2015, a richiedere capacità d'infrastruttura secondo le regole descritte al capitolo 3 e prende parte al processo di allocazione della capacità descritto al capitolo 4, incluse le regole correlate alle penali. LFI non prevede un Contratto per l'allocazione di tracce e servizi con il Richiedente non IF. Le tracce e i servizi consegnati con il progetto orario definitivo da parte del GI al Richiedente non IF costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura dell'IF indicata da quest'ultimo per l'effettuazione del trasporto. La partecipazione al processo annuale di allocazione della capacità per il Richiedente non-IF che non sia già titolare di Accordo Quadro viene assicurata attraverso l'accesso al sistema informativo ASTRO-IF.

3.3.4. CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO

Le disposizioni contenute all'interno del PIR costituiscono le condizioni generali di contratto predisposte da LFI, messe a conoscenza degli operatori del settore ferroviario tramite la pubblicazione del presente documento e accettate dalle parti all'atto della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

3.4. REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.4.1. 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.

3.4.2. 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 ANSF.

3.4.3. TRASPORTI ECCEZIONALI

[Vedere anche successivi punti 3.4.1 e 4.6]

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'oltro, 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 5.

3.4.4. TRASPORTI MERCI PERICOLOSE

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

3.4.5. CORSE PROVA

Le corse prova costituiscono un'attività funzionale al processo omologativo di materiali rotabili, software di bordo o di terra o delle linee. Con riferimento all'omologazione dei materiali rotabili, questi devono essere in possesso dell'Autorizzazione per prove in linea rilasciata dall'ANSFISA nei casi

previsti dal quadro regolamentare vigente. Sulla base di tale Autorizzazione l'Ente certificatore emana le indicazioni sul tipo di prove da effettuare (frenatura, velocità, usura linea aerea, impatto sonoro, etc). Sulla base di dette indicazioni vengono individuate le sedi di prova e la capacità d'infrastruttura eventualmente disponibile. L'UMF di LFI rilascia le condizioni e le misure adeguate per l'utilizzo del veicolo, nonché le condizioni operative per lo svolgimento delle prove.

4. 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@certificazionediposta.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. RIDUZIONE DI CAPACITA'

PRINCIPI GENERALI

La programmazione dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità dell'infrastruttura viene effettuata in coerenza con i principi riportati all'Annesso VII della direttiva 2012/34, così come modificato dalla Decisione della Commissione Europea n. 2075/2017.

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 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



4.3.2. PROCESSO DI ALLOCAZIONE CAPACITA' QUADRO

La capacità assegnabile con Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria; i valori di capacità sono calcolati sulle caratteristiche dell'infrastruttura.

Qualora si verificassero conflitti fra AQ già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di AQ, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste, tale procedura sarà avviata da GI a seguito della comunicazione a richiedenti della proposta capacità quadro (X-13) e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12).

Sentiti i richiedenti interessati al fine di conciliare le richieste di conflitto, il GI trasmette alle parti interessate le seguenti informazioni:

- Capacità quadro richiesta da tutti i richiedenti sugli stessi itinerari;
- Capacità quadro assegnata a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- Capacità quadro alternativa proposta;
- Descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità quadro.

Dette informazioni sono fornite garantendo la riservatezza commerciale delle informazioni, a meno che i soggetti interessati non vi abbiano acconsentito.

GI all'atto della consegna della proposta di capacità quadro comunica, unitamente alla capacità armonizzata, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.

4.3.3. INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE RISPETTO ALLE RIDUZIONI DI CAPACITA'

Il GI in caso di riduzione di capacità dovuta a lavori di manutenzione per il potenziamento dell'infrastruttura dovrà concordare il periodo di riduzione con le IF circolanti e comunicarlo ufficialmente almeno 10 giorni prima alle IF in maniera tale che possano emettere la comunicazione agli utenti.

4.4. RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO

4.4.1. LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO

Tenendo conto che, in caso di richieste confliggenti, il Gestore è tenuto ad applicare le procedure di coordinamento previste dal quadro normativo vigente, la capacità assegnabile per singolo Accordo Quadro o per l'insieme degli Accordi Quadro è così stabilita:

- 85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta e a ogni singola fascia oraria;
- Il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d'orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell'85%, di cui al primo bullet).

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

4.4.4 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

I programmi delle restrizioni di capacità, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi da LFI, nel rispetto delle specifiche funzioni.

4.6. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI

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

I programmi delle restrizioni di capacità, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del d.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi da LFI, nel rispetto delle specifiche funzioni.

4.6.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO 2027/2028

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.

Il gestore dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia.

TEMPISTICHE PER LA PROGRAMMAZIONE DELL'ORARIO IN VIGORE DAL 12 DICEMBRE 2027 AL 9 DICEMBRE 2028

1. Le richieste tracce pervenute entro il 10/04/2023 saranno trattate 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 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.

4.6.2. TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE TARDIVE

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico. Nell'allocatione delle richieste tardive, il gestore dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al meglio tutte le tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia.

Le richieste di tracce pervenute da **09/04/2027 al 14/10/2027** saranno secondo la seguente tempistica:

2. Le richieste tracce pervenute **dal 09/04/2024 al 31/08/2024** (richieste tardive) saranno esaminate secondo l'ordine cronologico di presentazione successivamente alle richieste pervenute entro la data di scadenza del 08/04/2024 secondo la seguente tempistica:



Le richieste di tracce pervenute a partire dal 15/10/2027 saranno trattate dal sedicesimo giorno dopo l'attivazione dell'orario, come richieste in corso d'orario.

4.7. ADEGUAMENTO INTERMEDIO E RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO

4.7.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE E SERVIZI 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

4.7.2. 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.

4.7.3. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E DEI SERVIZI

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.

4.7.4. PROCESSO DI COORDINAMENTO DI TRACCE E SERVIZI

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

- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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

4.8. LINEE SATURE

4.8.1. 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 ± 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 ± 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 ± 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.

4.8.2. CRITERI DI PRIORITA'

- 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, nei limiti dell'85% della capacità bioraria massima della tratta e/o della linea;
 - 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 tr*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.

4.8.3. ANALISI DI CAPACITÀ E PIANO DI POTENZIAMENTO

Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, LFI esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.

- 1) 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 satura.

2) 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 satura, 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.

4.9. 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.

5. CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE

5.1. INTRODUZIONE

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.

Si riporta di seguito l'elenco riassuntivo delle differenti tipologie delle differenti tipologie di servizi offerti dal Gestore:

•Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi non costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria 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;
- Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

•Impianti a diritti di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 7.3 relativo agli Impianti di Servizio.

•Servizi Complementari

Qualora LFI in qualità operatore d'impianto di servizio fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- Fornitura corrente di trazione;
- Preriscaldamento/climatizzazione;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM);

•Servizi Ausiliari

LFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle imprese ferroviarie fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- Fornitura di informazioni complementari;
- Studi di fattibilità delle tracce orarie;

- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate;
- Servizi informativi.

Fermo restando il rispetto del principio di non discriminazione, LFI in qualità di operatore di impianto di servizio non è obbligato a fornire i servizi ausiliari.

5.2. SISTEMA TARIFFARIO

I valori dei canoni e delle tariffe applicate dal 1° gennaio 2028 al 31 dicembre 2028, saranno definiti, nel corso del 2027, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2026-2030 – che, ai sensi della delibera dell'autorità di regolazione dei trasporti n. 51/2024, il GI dovrà trasmettere alla suddetta Autorità nel corso del medesimo anno – e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2026-2027, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi.

5.3. PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

5.3.1. SERVIZI INCLUSI AL 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.

5.3.2. TARIFFE DEL 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.

- Componente A

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

$$= A1peso + A2velocità + A3linea di contatto$$

- 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 5.1–5.3.

Tabella 5.1 – Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

Classe di peso	TA1 (€/km)
0 - 500 t	XXXXX
500 - 1000 t	XXXXX
1000 - 1500 t	XXXXX
>1500 t	XXXXX

Tabella 5.2 – Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia

Classe di Velocità di marcia	TA2 (€/km)
0 - 100 km/h	XXXXX
100 - 150 km/h	XXXXX

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

$$\text{Velocità}_{\text{marcia}} = \text{Lunghezza percorso} / (\text{Tempo di percorrenza} - \text{Soste})$$

Tabella 5.3 – Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

Tipo di trazione	TA3 (€/km)
Trazione elettrica	XXXXX
Trazione diesel	XXXXX

*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.

- 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 5.4.

Figura 5.4 – Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 96/2015)

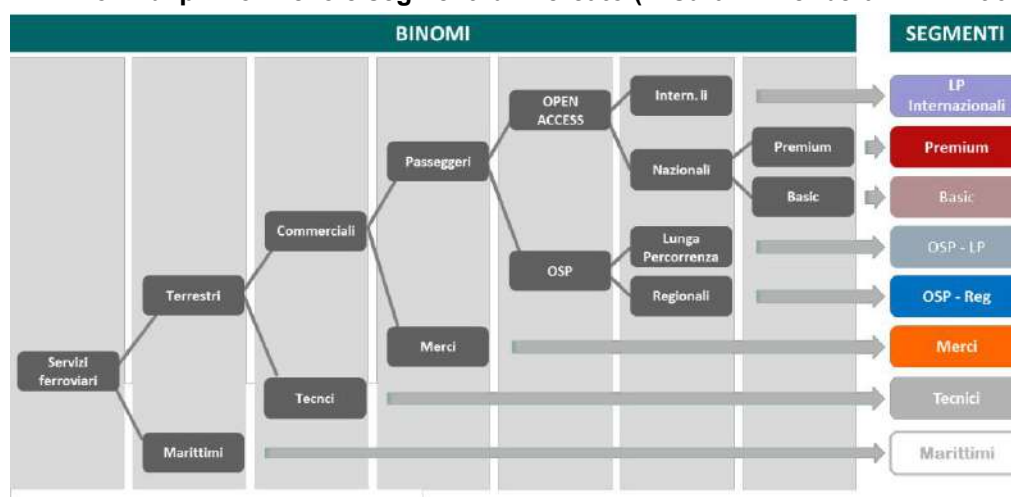


Tabella 5.5 - Descrizione dei segmenti

Segmento	Descrizione
No Nodo	•Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana •Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
No Nodo – Holy	•Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana •Circolano di domenica e nei festivi
NA.DA. Base	•Servizi MERCI •Percorrenza chilometrica svolta prevalentemente in fascia DIURNA (< 51% del percorso in fascia 22:00 – 05:00) •Percorrenza chilometrica < 100 km

Nella figura 5.6 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante.

Figura 5.6 – Descrizione segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART 96/2015)

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

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

$Velocità_{comm} = Lunghezza\ percorso / Tempo\ di\ percorrenza$

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 5.7.

Tabella 5.7 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato

Tipo di servizio		
-		DIURNO (tra le 05:00 e le 22:00)
OSP - Regionali	No Nodo	xxxx
	No Nodo - HOLY	xxxx
Merci	NA.DA. Base	xxxx
Tecnici	Tecnici	xxxx
Basic	Open access	xxxx

SERVIZIO DIURNO (tra le 05:00 e le 22:00)	TRAZIONE ELETTRICA escluso costo energia di trazione (si veda Appendice 9) (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	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX
Arezzo–Stia	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX

SERVIZIO DIURNO (tra le 05:00 e le 22:00)	TRAZIONE DIESEL (P= A1+A2+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	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX
Arezzo–Stia	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX

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.

5.4. 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.

5.4.1. TARIFFE ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE

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.

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 dell'Energia Elettrica viene ricavato a consuntivo dalle fatture emesse dall'operatore con il quale la società ha stipulato il contratto di Fornitura.

Calcolo delle tariffe unitarie (rif. Par. 5.1)

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

$$C_{EN\ TRAZ} = C_{UNIT.\ INDIRETTO} * \sum(trkm\ elettrici) + C_{UNIT.\ ENERGIA} * \sum(kWh)$$

nella quale:

$C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ è il corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio.

$C_{UNIT.\ ENERGIA}$ è il costo unitario dell'energia.

I valori $C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ e $C_{UNIT.\ ENERGIA}$ sono stimati in base al costo dell'anno in corso aggiungendo il tasso di inflazione corrente, come effettuato dal Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

$\sum(trkm\ elettrici)$ è il totale dei km percorsi da tutti i convogli su linea elettrificata.

$\sum(kWh)$ è il totale dell'energia elettrica, il dato viene preso dai vari contatori presenti sulle sottostazioni.

Il GI aggiornerà trimestralmente i costi dell'Energia Elettrica.

5.4.2. TARIFFE PRERISCALDO E CLIMATIZZAZIONE

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 1.

Tabella 1

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

$$C_c = G_c * C_{UNIT. ENERGIA}$$

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 1

$C_{UNIT. ENERGIA}$ = Importo unitario energia [€/kWh].

$$C_{km} = 63,6\text{-kWh/h} * C_{UNIT. ENERGIA}$$

5.4.3. ASSISTENZA ALLA CIRCOLAZIONE DI TRENI SPECIALI

- Assistenza alla circolazione di treni speciali**

- Il corrispettivo da pagare per il rilascio dell'autorizzazione al Trasporto Eccezionale sarà determinato in base alla tipologia di trasporto (TE: trasporto eccezionale, TES: trasporto eccedente sagoma, TEM: trasporto eccedente massa) e in base agli ambiti territoriali attraversati, oltre all'autorizzazione verrà fatturata all'IF la traccia merci utilizzata; di seguito riportiamo la tariffa in tabella 6.11:

Trasporto eccezionale	N° Ambiti Territoriali	TARIFFA UNITARIA (€/Autorizzazione)
TES/TEM	1	XXXX
	2	XXXX
TE		XXXX
NO-TE		XXXX
Scorta con personale LFI (€/giorno di scorta ad agente)		XXXX

Tabella 5.8

LFI si riserva la facoltà di valutare, caso per caso, se i valori relativi all'eccedenza di massa o di sagoma sono ritenuti ammissibili dalla Infrastruttura Ferroviaria, senza che quest'ultima subisca danni; pertanto ogni volta che verrà inoltrata una richiesta di TE da un IF, sarà cura della Direzione Tecnica comunicare alla parte interessata la fattibilità o meno del trasporto in oggetto.

5.4.4. ASSISTENZA A PERSONE CON DISABILITÀ E MOBILITÀ RIDOTTA (PMR) DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N. 2021/782

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 –Stia le stazioni abilitate con pedana di sollevamento sono quelle di Arezzo, Subbiano, Bibbiena Corsalone, Bibbiena;

Nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782, con specifico riferimento a quanto disposto dall'art. 24, "Condizioni alle quali è fornita l'assistenza", e fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative – il termine per effettuare la richiesta di assistenza per PMR è di 24h prima del viaggio.

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: 800 100 403.

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.

Diritto di indennizzo fruibile da utenti con disabilità

Nel caso in cui una corsa treno venga effettuata con materiale non idoneo o sostituita con autoservizio sostitutivo o integrativo non accessibile o non idoneo o nel caso di temporanea non funzionalità di attrezzature atte all'accesso al servizio (ascensori, sollevatori), l'utente con disabilità o a mobilità ridotta che abbia già acquistato un titolo di viaggio utilizzabile per la corsa interessata ha diritto, oltre al rimborso del biglietto, ad un indennizzo.

L'indennizzo viene calcolato secondo i criteri sotto riportati, elaborati prendendo a riferimento i parametri indicati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti:

- riferimento parametro A: ritardo nel ripristino della disponibilità della corsa o delle attrezzature con materiale idoneo:

< 48 h 50% del costo del biglietto;

> 48 h 100% del costo del biglietto;

- riferimento parametro B: distanza da percorrere con il treno per raggiungere la prima stazione accessibile e funzionale al viaggio programmato dal viaggiatore:

0 - 10 km 50% del costo del biglietto per la prima stazione accessibile;

> 10 km 100% del costo del biglietto per la prima stazione accessibile;

- riferimento parametro C: assenza di un mezzo di trasporto pubblico locale alternativo, accessibile ed economicamente equivalente al treno per raggiungere la stazione del viaggio programmato:

in assenza di alternative da dimostrare a carico del viaggiatore, è riconosciuto un rimborso forfettario pari ad € 30,00-.

L'ammontare dell'indennizzo è dato dalla somma del valore calcolato per ciascuno dei parametri sopra riportati.

Per richiedere l'indennizzo il viaggiatore deve rivolgere apposita richiesta attraverso i canali di reclamo messi a disposizione (sito web, posta elettronica, posta ordinaria) entro 30 gg dal verificarsi della indisponibilità di materiale idoneo ad utilizzare il trasporto, allegando alla richiesta il biglietto acquistato e fornendo tutte le informazioni utili alla valutazione della richiesta dell'indennizzo.

Entro 30 gg dalla presentazione della richiesta, l'IF provvederà a comunicare al Cliente l'esito della richiesta e nel caso di accoglimento allegato alla stessa, verrà inviato un bonus di importo pari all'indennizzo calcolato come sopra indicato. Il bonus potrà essere utilizzato entro 6 mesi dal ricevimento per l'acquisto dei titoli di viaggio dell'IF. Il Cliente viene informato del diritto a riceverne, in alternativa, il versamento in denaro; in questo caso il Cliente deve farne esplicita dichiarazione al momento della richiesta dell'indennizzo.

Trascorsi i 30 gg senza aver ricevuta risposta, o nel caso la risposta non sia ritenuta soddisfacente, il Cliente può rivolgersi all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (per info: www.autorita-trasporti.it).

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

- **TARIFFE**

Il corrispettivo sarà determinato in base agli strumenti di supporto (utilizzo o meno del carrello elevatore), in tabella 5.12 riportiamo le tariffe:

Tariffe per il servizio di assistenza a PMR			
Tipologia di Stazione	Dispositivi Ausiliari	Fascia Oraria	Tariffa unitaria (€/intervento)
Stazioni/Fermate	con carrello	diurna	xxxx
	senza carrello	diurna	xxxx

- Tabella 5.9

5.5. PENALI ED INCENTIVI

5.5.1. 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 previsti 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%.

5.5.2. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE

È compito esclusivo di LFI definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità e LFI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata

contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi rimosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.”

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, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato

5.5.3. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

È compito esclusivo di LFI definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità e LFI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi rimosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.”

	TRACCE	IN ADERENZA AD UN ACCORDO QUADRO OSP
MANCATA DESIGNAZIONE/ CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF	50% del canone d ei primi 60 gg	45% del canone d ei primi 60 gg
MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE	50% del canone d ei primi 60 gg	45% del canone d ei primi 60 gg
MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE	0%	0%

Tabella 5.10 Riepilogo penali

5.5.4. SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA

5.5.4.1 NON UTILIZZO DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

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

IF titolare di contratto di servizio con la Regione Toscana per servizi ferroviari sarà comunque soggetta a penali per soppressione in caso di disdetta di tracce.

5.5.4.2 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.**

In caso di disdetta tracce, di cui al 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.

5.5.4.3 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.

5.5.4.4 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

- **Richiesta fermate aggiuntive**

È 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.

5.5.4.5 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, 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.

5.5.4.6 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.

6. CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1. INTRODUZIONE

Il presente capitolo descrive gli obblighi e le regole per GI e IF da osservare in fase di esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura comprensivo, pertanto, della gestione della circolazione, anche perturbata, e degli eventuali inconvenienti d'esercizio.

6.2. OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.2.1. 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.

L'organizzazione dà molta importanza alla comunicazione con la propria utenza. LFI gestisce i reclami relativi alla mancata coerenza dei propri servizi ad uno o più requisiti normativi e/o al contenuto della carta dei servizi, con le modalità ed i canali identificati all'interno di quest'ultimo documento, reso disponibile e visionabile dagli utenti sul sito internet aziendale ([Carta dei Servizi LFI](#)).

Qualora si tratti di reclami sui servizi legati al viaggio in treno (dall'acquisto del biglietto ai tempi di percorrenza, ecc), questi sono gestiti direttamente dall' IF.

Come previsto dalla misura 5.2 della Delibera ART 28/2021, eventuali reclami respinti per competenza da LFI, in mancanza di una propria competenza (riferibili a diverso GI o ad IF o altri soggetti), vengono trasmessi tempestivamente e comunque entro un mese dal ricevimento, informandone l'utente entro il medesimo termine ai soggetti destinatari, comunicando i dati necessari a dare risposta e nel rispetto della riservatezza delle informazioni riferite dai richiedenti.

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.

6.2.2. 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; in particolare LFI acquisisce il dato relativo all'ora di arrivo del treno nella stazione termine di corsa e, in caso di ritardo superiore a 5 minuti rispetto all'orario programmato del treno stesso, assegnare la codifica della causa di ritardo;
- in funzione dell'acquisizione dati indicata al punto elenco precedente, LFI elabora per conto dell'EA (Regione Toscana) l'indicatore mensile $\%OS_{(0-5)}$:

$$\%OS_{(0-5)}i = \frac{T_{eff,i} - T_{rit,i}}{T_{eff,i}} \times 100$$

$T_{rit,i}$ = numero dei treni che, nel mese i-mo, presentano alla stazione di destino, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF, superiore a 5 minuti;

$T_{eff,i}$ = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi nel mese i-mo.

Con riferimento al contratto di servizio in essere tra l'EA e l'IF affidataria, il livello minimo dell'indicatore $\%OS_{(0-5)}$ deve essere $\geq 91\%$;

- pubblicare sul proprio sito internet aziendale, nella medesima sezione in cui è pubblicato il PIR, entro il 31 marzo di ogni anno, il **livello obiettivo delle performance di puntualità garantite dal gestore LFI** previsto per l'orario che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all'ultimo orario di servizio concluso. Si farà uso del seguente indicatore:

$$\%OS(0-5)_{gl,i} = \frac{T_{eff,i} - T_{rit,gl,i}}{T_{eff,i}} \times 100$$

$T_{rit,gl,i}$ = numero dei treni che, nel mese i-mo, presentano alla stazione di destino un ritardo superiore a 5 minuti per i quali la causa principale del ritardo è imputabile al GI;

$T_{eff,i}$ = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi nel mese i-mo.

Tenuto conto delle prestazioni effettuate da LFI nel periodo 2018-2021 con riferimento ai ritardi registrati e imputati al medesimo gestore infrastruttura, valutata l'opportunità di riservarsi, per quanto ragionevolmente praticabile, un margine di miglioramento graduale, **il livello minimo dell'indicatore $\%OS_{(0-5)gl}$ valutato su base annuale dovrà essere $\geq 94\%$** ;

- 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:

$$\%Rt,i = \frac{Tr,i}{T_{tot,i}} \times 100$$

Con riferimento al contratto di servizio in essere tra l'EA e l'IF affidataria, il livello minimo dell'indicatore deve essere: $\%Rt \geq 99.7\%$;

- 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"), entro il 31 marzo di ogni anno, sul proprio sito internet aziendale, nella medesima sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo, prefissato dal GI, per l'orario di esercizio che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all'ultimo orario di servizio concluso;
- Il GI ha il dovere di ottemperare alle disposizioni dell'Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

6.2.3. OBBLIGHI DI IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da LFI e dall'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali);
- 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.
- rispettare le disposizioni dell'Autorità.
- comunicare a LFI il numero delle PMR, specificandone il tipo di assistenza che si ritiene necessaria, nel caso si debba effettuare un'operazione di trasbordo in linea o in stazione.

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

6.2.4. 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 indicazione 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);

- 6) mettere a disposizione in maniera non discriminatoria alle IF le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 2021/782 [rif. punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario];
- 7) prevedere che i programmi delle restrizioni di capacità, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del d.lgs. 112/2015, siano definiti e condivisi da LFI.

6.3. REGOLE DI ESERCIZIO

6.3.1. 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;
- avere 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.

6.3.2. 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

6.3.3. 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.

6.3.4. 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 della mobilità sostenibili

In caso di incidenti 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 l'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.

6.3.5. 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.

6.3.6. 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.
- 3) IF è tenuta a comunicare a LFI le informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi su autobus o di riprotezione su altro treno.

6.3.7. 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 indicazione 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);
- 6) mettere a disposizione in maniera non discriminatoria alle IF le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 2021/782 [rif. punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario];
- 7) prevedere che i programmi delle restrizioni di capacità, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del d.lgs. 112/2015, siano definiti e condivisi da LFI.

6.3.8. 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.

7. CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1. INTRODUZIONE

Il presente capitolo definisce in dettaglio i criteri da seguire per accedere ai servizi di cui all'articolo 13 comma 2 del D.lgs. 112/2015.

7.2. INFORMAZIONI GENERALI

LFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, 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

7.3. IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO

7.3.1. DISPOSIZIONI COMUNI

Salvo specifica indicazione, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al paragrafo 4.5.

Le regole relative a rendicontazione, fatturazione e pagamento dei servizi sono riportate al paragrafo 5.9.

7.3.2. 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  (PMR), come indicate in allegato 5.

- TARIFFE

Il GI mette a disposizione alle IF operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di spazi di stazione relativi a biglietterie self service e obliterate.

Il corrispettivo dovuto dalle IF al GI terr  conto del canone per l'area occupata e del consumo di energia elettrica degli apparecchi installati, viene calcolato a forfait e prevede un costo annuo di xxx €/postazione per quanto riguarda BSS e desk stazioni passeggeri, mentre per le obliterate il costo annuo sar  di xxx €/postazione e infine il costo per le aree di biglietterie sar  di xxx €/postazione.

7.3.3. 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 attivit  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 provveder  a coordinare la richiesta di capacit  da parte dell'IF, verificando la disponibilit  della capacit  all'interno dell'impianto/scalo merci.

Nel caso pervengano pi  richieste rispetto ad un impianto, LFI render  compatibili le stesse, nel rispetto dei principi di equit , trasparenza e non discriminazione.

I diritti, gli obblighi e le responsabilit  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..

- TARIFFE

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:

– xxx €/accesso

7.3.4. 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.

7.3.5. CENTRI DI MANUTENZIONE ED OGNI ALTRA INFRASTRUTTURA TECNICA

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

Premessa è che il Gestore LFI non opera come manutentore e pertanto non può qualificarsi come operatore d'impianto.

Tuttavia è presente un Punto di Assistenza per piccole manutenzioni sito in località Arezzo-Pesciola, al momento formalmente concesso in comodato d'uso gratuito all'IF.

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..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep....., di seguito denominata LFI

E

....., con sede in
rappresentata da..... natoain qualità di
..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla..... delRep.....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 edizioneLe 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

Fattori di qualità per servizi TPL

LFI si impegna a monitorare gli indicatori di qualità (Informazione all'utenza, Pulizia, Accessibilità toilette, Funzionamento impianti di riscaldamento/condizionamento, Accessibilità, Sicurezza), di cui alla Misura 15 dell'allegato A alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, contestualmente si comunicano gli indicatori di qualità, i valori obiettivo e il sistema di penali da applicare e si specifica che saranno oggetto di negoziazione con il soggetto richiedente la capacità. Le informazioni sugli indicatori e le penali da applicare sono contenuti nell'allegato D.

ARTICOLO 14

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 – Qualità del servizio, valori obiettivo e penali da applicare

Per La Ferroviaria Italiana S.p.a.

Per il Richiedente

.....

.....

ALLEGATO D: INDICATORI DI QUALITA' DEL SERVIZIO

Di seguito vengono riportati gli indicatori sulla qualità del servizio definiti con l'IF; gli stessi verranno valutati mediante lo svolgimento di visite a campione su treni e stazione. Nel caso in cui non vengano raggiunti i livelli minimi previsti da ciascun indicatore verranno applicate entro il 31 marzo dell'anno successivo le penali come di seguito riportate.

1) Puntualità Servizio

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
% TRENI GIUNTI NELLA LOCALITÀ DI SERVIZIO DI TERMINE CORSA CON UN RITARDO(DOVUTI ALL'IF) COMPRESO FRA 0 E 5 MIN >91%	REGOLARE	LFI	ANNUALE
% TRENI GIUNTI NELLA LOCALITÀ DI SERVIZIO DI TERMINE CORSA CON UN RITARDO (DOVUTO ALL'IF) COMPRESO FRA 0 E 5 MIN < 91%	MAGGIORAZIONE DEL COSTO DELLA TRACCIA DEL 10% SULLA DIFFERENZA FRA OBIETTIVO RICHIESTO ED OBIETTIVO RAGGIUNTO	LFI	ANNUALE

2) Affidabilità Servizio

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
TRENO SOPPRESSO E SOSTITUITO CON UN RITARDO INFERIORE AI 45 MIN	REGOLARE	LFI	ANNUALE
TRENO SOPPRESSO E	ADDEBITO DELLA	LFI	ANNUALE

NON SOSTITUITO	TRACCIA AL PREZZO MAGGIORATO DEL 50%		
TRENO SOPPRESSO E SOSTITUITO CON UN RITARDO DI 45 MIN	ADDEBITO DELLA TRACCIA AL PREZZO MAGGIORATO DEL 10%	LFI	ANNUALE

3) Pulizia

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
RISPETTO STANDARD MINIMI DI PULIZIA E CONFORT	REGOLARE	LFI	SEMESTRALE
MANCATO RISPETTO STANDARD MINIMI DI PULIZIA E CONFORT	COMUNICAZIONE ALL'IF, LA QUALE DOVRÀ PROVVEDERE ENTRO 3H AL RIPRISTINO DEGLI STANDARD	LFI	SEMESTRALE
REITERATO MANCATO RISPETTO STANDARD MINIMI DI PULIZIA E CONFORT	ADDEBITO DELLA TRACCIA AL PREZZO MAGGIORATO DEL 10%	LFI	SEMESTRALE

4) Agibilità toilette

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
AGIBILE	REGOLARE	LFI	SEMESTRALE
NON AGIBILE	COMUNICAZIONE ALL'IF, LA QUALE DOVRÀ PROVVEDERE ENTRO 3H AL RIPRISTINO DELLA FUNZIONALITÀ DEL BAGNO	LFI	SEMESTRALE
REITERATA INAGIBILITÀ	ADDEBITO DELLA TRACCIA AL PREZZO MAGGIORATO DEL 10%	LFI	SEMESTRALE

5) Riscaldamento/condizionamento

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
FUNZIONANTE	REGOLARE	LFI	SEMESTRALE
NON FUNZIONANTE	COMUNICAZIONE ALL'IF, LA QUALE DOVRÀ PROVVEDERE AL RIPRISTINO DEL RISCALDAMENTO / CONDIZIONAMENTO ENTRO LA FINE DEL SERVIZIO COMMERCIALE.	LFI	SEMESTRALE
REITERATO MALFUNZIONAMENTO	ADDEBITO DELLA TRACCIA AL PREZZO MAGGIORATO DEL 10%	LFI	SEMESTRALE

6) Comunicazione guasti ad attrezzature di stazione (Maniglia RAR, Montacarichi per PMR, illuminazione di stazione)

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
ASSENZA DI GUASTO	REGOLARE	TFT	BIMESTRALE
COMUNICAZIONE GUASTO EFFETTUATA	REGOLARE	TFT	BIMESTRALE
MANCATA COMUNICAZIONE GUASTO	PENALE DI 10€/GUASTO	TFT	BIMESTRALE

7) Comunicazione pulizia marciapiedi stazione

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
PULIZIA MARCIAPIEDE IDONEA	REGOLARE	TFT	BIMESTRALE
PULIZIA MARCIAPIEDE NON IDONEA MA COMUNICATA	REGOLARE	TFT	BIMESTRALE
PULIZIA MARCIAPIEDE NON IDONEA MA NON COMUNICATA	PENALE DI 1€/MANCATA COMUNICAZIONE	TFT	BIMESTRALE

8) Presenza leggibile ed aggiornata degli avvisi sui monitor nelle stazioni

INDICATORE	PENALE	SOGGETTO CHE MONITORA	PERIODO DI VERIFICA
PRESENZA LEGGIBILE ED AGGIORNATA DEGLI AVVISI SUI MONITOR NELLE STAZIONI	PENALE DI 1€/MANCATA COMUNICAZIONE	TFT	BIMESTRALE

Gli interessati pubblicheranno nei rispettivi portali web le informazioni circa i risultati del monitoraggio, indicando il raggiungimento degli obiettivi e/o l'applicazione delle penali.

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..... ilin 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 dain 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 dataLFI 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 dataacquisita 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 supporterà 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				
		Totali	Acconto mensile	
A	Pedaggio su programmato (escluso energia)			Acconto 85% di 1/12 del totale
B	Energia Elettrica per trazione su programmato			Acconto 85% di 1/12 del totale

SERVIZI ex art 13 DLgs 112/2015			
C	TOTALI SERVIZI		

D	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.

Le misure adottate da LFI, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 2021/782 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

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 inoltro 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 dei servizi adottato da LFI, è stato definito in coerenza con il monitoraggio reso operativo in virtù dei Contratti di Servizio vigenti con l’EA (Regione Toscana) e prendendo in considerazione anche quello adottato da RFI sulla rete ferroviaria nazionale, opportunamente personalizzato e semplificato in relazione alle caratteristiche della rete gestita da LFI, dell’attuale mercato di riferimento e della tipologia di traffico che la interessa.

Definizioni

Punto di rilevamento: località in corrispondenza della quale il sistema di circolazione di LFI (telecomando CTC interfacciato con gli apparati ACEI e Blocco Conta Assi di ciascuna stazione LFI) rilevano l’ora reale di passaggio dei treni.

Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti, tra l’orario reale e programmato del treno tra due punti di rilevamento. Ai fini della performance di seguito illustrata sono considerati i minuti di ritardo maturati da ciascun treno tra la stazione di origine e quella di destino.

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 (causa primaria) che ha determinato il superamento della soglia di puntualità.

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

Ritardo soggetto a penale: ritardo superiore alla soglia di puntualità registrato dal treno nella stazione di destino la cui causa primaria è attribuibile a responsabilità del gestore LFI o di IF, al netto dei recuperi realizzati in tratta.

Ritardo non soggetto a penale: ritardo superiore alla soglia di puntualità registrato dal treno nella stazione di destino la cui causa primaria è attribuibile a cause di forza maggiore, compresi scioperi e cause esterne al sistema, fra le quali rientrano anche i ritardi accumulati nelle stazioni di collegamento con l’infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI (stazione di Arezzo e di Sinalunga).

Soglia di puntualità: minuti di ritardo registrati dal treno all’arrivo nella stazione di destino, così ripartiti in funzione della tipologia di traffico:

- treni passeggeri regionali: ritardo inferiore o uguale a 5 minuti;
- treni merci: ritardo inferiore o uguale a 30 minuti (60 minuti se richiesti in gestione operativa, cioè da 4 giorni solari dalla data di utilizzazione).

Puntualità (standard IF): puntualità calcolata come rapporto tra il numero di treni IF giunti in soglia di puntualità ed il numero totale dei treni IF circolati. Gli indicatori sono quelli riportati al precedente punto 3.

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

Diario dei ritardi: file dove vengono registrati, per ciascun treno, i ritardi che superano la soglia di puntualità e che viene utilizzato per le comunicazioni tra GI-IF e relativi contraddittori e per la contabilizzazione delle penali.

Diario delle soppressioni: file dove vengono registrati, per ciascun treno, le soppressioni totali o parziali, che viene utilizzato per le comunicazioni tra GI-IF e relativi contraddittori e per la contabilizzazione delle penali.

Attribuzione delle cause di ritardo

Il sistema di Performance Regime prende in considerazione i ritardi oltre soglia soggetti a penale registrati sul diario dei ritardi ed attribuiti ai soggetti interessati (GI LFI o IF).

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento oltre la soglia di puntualità.

Le modalità di attribuzione delle cause e successiva validazione corrispondono a quelle sopra illustrate (vedi punti 1 e 2).

Attribuzione delle cause di soppressione

In modo del tutto analogo vengono registrate in altro file (diario delle soppressioni) le soppressioni totali o parziali dei treni ordinari (previsti in orario) dovute a motivi non programmati ed imputabili al GI, ad IF o cause di Forza Maggiore.

La procedura di validazione è la medesima di quella utilizzata per la contabilizzazione dei minuti di ritardo oltre soglia (diario dei ritardi).

Coefficienti di modulazione dei ritardi soggetti a penale

Per ciascun treno circolato, il numero di minuti di ritardo sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime (c.d. ritardi oltre soglia soggetti a penale) per i seguenti coefficienti:

Ct = coefficiente di tratta, che tiene conto della tipologia di linea (rete LFI):

- 1,00 per la linea Arezzo – Sinalunga
- 1,00 per la linea Arezzo – Stia

Ccat = coefficiente di categoria, che tiene conto delle seguenti categorie di treni:

- 1,00 per treni programmati in orario (passeggeri o merci)
- 1,00 per i treni straordinari effettuati in gestione operativa (passeggeri o merci)

Cs = coefficiente di servizio, che tiene conto della tipologia di servizio:

- 1,00 per i servizi a mercato
- 0,75 per i servizi regionali ed i servizi universali di TPL
- 0,75 per i servizi merci (ordinari o straordinari)

Crit = coefficiente di ritardo, che tiene conto della gravità del ritardo:

- 0,50 per ritardi inferiori o uguali a 30 minuti
- 1,00 per ritardi superiori a 30 minuti

Coefficienti di modulazione delle soppressioni

Ai fini del performance regime, per ogni treno passeggeri o merci ordinario (previsto in orario) che viene soppresso per causa imputabile a GI o IF si tiene conto del seguente coefficiente.

Csop = coefficiente di soppressione, che tiene conto della categoria di servizio:

- 1,00 per i servizi a mercato
- 1,00 per i servizi regionali ed i servizi universali di TPL
- 1,00 per i servizi merci

Metodo di calcolo delle penali

Penali per ritardi oltre soglia

Il GI LFI corrisponderà alla IF proprietaria della traccia del treno una penale pari al valore della Penale unitaria di Performance Regime (Pu) moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo oltre soglia attribuiti alla responsabilità del GI LFI, così modulati:

$$P1 = Pu * \Sigma(MGI * Ct * Ccat * Crit)$$

dove:

- P1 è l'importo della penale che il GI LFI dovrà corrispondere alla IF, calcolato per ciascuna IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1 €/minuto
- MGI sono i minuti di ritardo oltre soglia di ciascun treno IF, attribuiti alla responsabilità del GI LFI
- Ct Ccat Crit sono i valori dei coefficienti di modulazione così come definiti al punto precedente

L'IF titolare della traccia del treno corrisponderà al GI LFI una penale pari al valore della Penale unitaria di Performance Regime (Pu) moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a responsabilità dell'IF medesima, così modulati:

$$P2 = Pu * \Sigma(MIF * Ct * Cs * Ccat * Crit)$$

dove:

- P2 è l'importo della penale che l'IF dovrà corrispondere al GI, calcolato per ciascuna IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1 €/minuto

- MIF sono i minuti di ritardo oltre soglia di ciascun treno IF, attribuiti alla responsabilità dell'IF medesima
- Ct Ccat Crit Cs sono i valori dei coefficienti di modulazione così come definiti al punto precedente

Il flusso economico annuo tra GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 2% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

Infine, ciascuna **IF (IFA) corrisponderà ad ogni altra IF (IFB)** tramite il gestore LFI una penale pari al valore della Penale unitaria di Performance Regime (Pu) moltiplicata per la somma dei minuti ascritti a responsabilità di IFA subiti da treni di IFB, come definito nel seguente algoritmo:

$$P3 = Pu * \Sigma(MAB * Ct * Ccat * Crit)$$

dove:

- P3 è l'importo della penale che l'IF dovrà corrispondere all'altra IF, calcolato per ciascuna IF rispetto ad ogni altra IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1 €/minuto
- MAB sono i minuti di ritardo oltre soglia attribuiti all'IF A provocati a treni dell'IF B validi ai fini del performance regime
- Ct Ccat Crit sono i valori dei coefficienti di modulazione così come definiti al punto precedente

Penali per soppressioni

Per ogni treno soppresso, parzialmente o totalmente, per motivi non programmati imputabili al GI, LFI corrisponderà all'IF proprietaria della traccia una penale pari al seguente valore:

$$P4 = 100 * Pu * \Sigma SIF$$

dove:

- P4 è l'importo della penale che LFI dovrà corrispondere all'IF, calcolato per ciascuna IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 €/minuto
- SIF è il numero di treni della IF soppressi totalmente o parzialmente per motivi non programmati imputabili al GI LFI

Per ogni treno soppresso, parzialmente o totalmente, per motivi non programmati imputabili ad una IF, tale IF corrisponderà all'altra IF una penale pari al seguente valore:

$$P5 = 100 * Pu * \Sigma SAB$$

dove:

- P5 è l'importo della penale che l'IF dovrà corrispondere all'altra IF, calcolato per ciascuna IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 €/minuto
- SAB è il numero di treni della IF soppressi totalmente o parzialmente per motivi non programmati imputabili ad altra IF.

APPENDICE 9 PIR: DEFINIZIONE DELLA TARIFFA PER FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE E DI PRERISCALDAMENTO E CLIMA-TIZZAZIONE 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.

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 dell'Energia Elettrica viene ricavato a consuntivo dalle fatture emesse dall'operatore con il quale la società ha stipulato il contratto di Fornitura.

Calcolo delle tariffe unitarie (rif. Par. 6.1)

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

$$C_{EN\ TRAZ} = C_{UNIT.\ INDIRETTO} * \sum(\text{trkm elettrici}) + C_{UNIT.\ ENERGIA} * \sum(\text{kWh})$$

nella quale:

$C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ è il corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio.

$C_{UNIT.\ ENERGIA}$ è il costo unitario dell'energia.

I valori $C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ e $C_{UNIT.\ ENERGIA}$ sono stimati in base al costo dell'anno in corso aggiungendo il tasso di inflazione corrente, come effettuato dal Gestore dell'Infrastruttura Nazionale.

$\sum(\text{trkm elettrici})$ è il totale dei km percorsi da tutti i convogli su linea elettrificata.

$\sum(\text{kWh})$ è il totale dell'energia elettrica, il dato viene preso dai vari contatori presenti sulle sottostazioni.

Il GI aggiornerà trimestralmente i costi dell'Energia Elettrica.

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 1.

Tabella 1

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

$$Cc = Gc * C_{UNIT. ENERGIA}$$

con

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

Gc = Consumo unitario orario per servizi complementari [kWh/h], riferimento a tabella 1

$C_{UNIT. ENERGIA}$ = Importo unitario energia [€/kWh].

$$Ckm = 63,6\text{-kWh/h} * C_{UNIT. ENERGIA}$$



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	sottopasso	Informazioni al pubblico (2)	Rifor.to acqua	Preriscaldo climatiz.	Platea di lavaggio	Fossa di visita	Rifor.to carburante	Orari abilitazioni	
				min	max	dal p.f. (cm)								Feriali (1)	Festivi
AREZZO (RFI)															
AREZZO PESCAIOLA	S+D	SI	NO	98	101	25	NO	S+V	NO	NO	NO	SI	NO	05:00- 22:00	-
Via Chiari	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	-
Albergo	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	-
Foiano	F	SI	NO	-	110	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00- 22:00	-
SINALUNGA (RFI)															

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	sottopasso	Informazioni al pubblico (2)	Rifor.to acqua	Preriscaldo climatiz.	Platea di lavaggio	Fossa di visita	Rifor.to carburante	Orari abilitazioni	
				min	max	dal p.f. (cm)								Feriali	Festivi
AREZZO (RFI)															
Arezzo c.c.1	F	SI	NO	-	150	25	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Puglia Ceciliano	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	-
Capolona	F	SI	NO	-	116	25	NO	S	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Subbiano	S	SI	NO	115	135	25/55	SI	S+V	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Baciano	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	-
S. Mama	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	-
Bibbiena Corsalone	F	SI	NO	-	110	25	NO	S	NO	NO	NO	NO	NO	05:00-22:00	-
Bibbiena	S+So+ M	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				
PESCAIOLA	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.
PRATOVECCHIO \ STIA	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

Impianto	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
LUCIGNANO: SCALO MERCI CON ANNESSO RACCORDO SVI	Arezzo – Sinalunga	NO ¹	SI ²	Vedere FL445	SI	NO	NO

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

² Con uno o più agenti a terra per mancanza segnali di terra.



Allegato 2 quinquies

Impianti gestiti da operatori privati

Impianto	Servizi di manovra a cura di LFI o di soggetto incaricato	Descrizione dell'impianto di servizio
LUCIGNANO Linea Arezzo – Sinalunga 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
PORRENA Linea Arezzo – Stia 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 www.svi-spa.com , 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		
		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". 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. Ai soli fini della redazione del testo trova applicazione la seguente legenda: - I requisiti in carattere standard sono obbligatori ai sensi dell'art.4, comma 2, del Reg. 2177/2017; - I requisiti in corsivo sono obbligatori qualora trovino applicazione ai sensi del Reg. 2177/2017; - I termini tra parentesi sono riferiti ai relativi paragrafi dell'art.4 (salvo casi diversamente indicati) del Reg. 2177/2017; - Le esenzioni possono essere decise caso per caso dall'Organismo di Regolazione per i requisiti segnalati con un " * "; - Ulteriori informazioni sono opzionali.	
1. INFORMAZIONI GENERALI			
1.1	Introduzione	- Indicare lo scopo del documento - Specificare la denominazione dell'impianto di servizio e la tipologia in conformità con l'allegato II della Direttiva 2012/34 - Fornire una descrizione sintetica dell'impianto di servizio - Esplicitare le modalità di pubblicazione del documento	[O.M.S. Ferroviaria srl] ha redatto questo documento in conformità con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177. [O.M.S. Ferroviaria srl] è una società di manutenzione, riparazione e revamping di rotabili ferroviari, carri, bagagliai, carrozze, mezzi leggeri Ale Aln ed ETR (esclusi

			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	- Denominazione, indirizzo e contatti di tutti gli operatori dell'impianto di servizio (b) - 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)*	O.M.S. Ferroviaria srl Via Falterona 108 – 52014 POPPI (AR) Tel 0575550040 Mail info@omsferroviaria.com Pec omsferroviaria@pec.it
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	- Indicare il periodo di validità del documento - Descrivere le modalità di aggiornamento del documento	Il presente documento è aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche alle caratteristiche dell'impianto di servizio o alle condizioni di accesso allo stesso.

2. SERVIZI

2.1	Denominazione del servizio	- 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. - In alternativa, pubblicare un link web ove reperire tutte le informazioni rilevanti. - 'X' è riferito alla numerazione dei diversi servizi forniti.	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
-----	----------------------------	--	---

3. DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO DI SERVIZIO

3.1	Elenco degli impianti/ servizi	- Se del caso, l'elenco di tutti gli impianti in cui sono prestati servizi ferroviari (a) [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]	Stabilimento O.M.S. Ferroviaria srl sito in Poppi (AR) Via Falterona 108 Orario di apertura: Lunedì – Venerdì 07:30 – 12:00 13:00 – 16:30 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. 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...
-----	--------------------------------	---	---

			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.
4. TARIFFE			
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)	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.
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.
5. CONDIZIONI DI ACCESSO			
5.1	<i>Requisiti legali</i>	- <i>Informazioni che definiscono eventuali obblighi su necessità di contratto, certificati o assicurazione</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)*	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.
6. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'			
6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	- 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)* - 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)* - 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)*	Le richieste di accesso devono essere inviate tramite PEC a omsferroviaria@pec.it. 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.
6.2	Risposta alle richieste	- Descrizione della risposta alle richieste (Art.9)* - Una descrizione della procedura di coordinamento e delle misure di	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.

Poppi,

16 SET. 2020

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





Allegato 3

Interventi di aumento di capacità

dell'Infrastruttura

Orario

12/12/2027

09/12/2028

INTERVENTI CHE PRODUCONO POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA

numero	Linea	Tratta / località	Progetto di riferimento	Attivazione
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				



Allegato 4

Riduzione di capacità dell'Infrastruttura

Orario

12/12/2027

09/12/2028

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 PMR

(Persone Mobilità Ridotta)

Linea Arezzo - Sinalunga	ACCESSIBILITA' DA PARTE DI VIAGGIATORI CON DISABILITA' MOTORIE		PRESENZA / FUNZIONAMENTO ASCENSORI			LOGES	Codice Arresto / Pericolo			Specifiche Tecniche di Interoperabilità	
Stazioni / Fermate			N°	F Funzionante	NF Non Funzionante	Linee Orientamento Guida e Sicurezza	Protezione sensoriale a terra				
							Compl.	Incompl	Manc.		
AREZZO (RFI)											
<u>AREZZO PESCAIOLA</u>	S	Si rimanda al documento in calce al presente allegato "Accessibilità alle stazione delle persone disabili"	0			NO			X	N.A.	-
Via Chiari	F		0			NO			X	N.A.	-
Civitella Badia al Pino	S		0			NO			X	STI PMR 2014*	-
Albergo	F		0			NO			X	N.A.	-
Monte S. Savino	S		0			NO			X	N.A.	-
Lucignano Marciano	S		0			SI		X		N.A.	-
Foiano	F		0			SI		X		N.A.	-
SINALUNGA (RFI)											

NOTE: S= stazione; F= fermata

*Solo Binario 1

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

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

NOTE: S= stazione; F= fermata

	ACCESSO AL BINARIO 1	SALA D'ATTESA PENSILINA	SERVIZI IGIENICI	INTERCONNESSIONI BUS/TRENO
PRATOVECCHIO STIA	●	●	●	●
Pratovecchio	●	●	●	●
PORRENA	●	●	●	●
POPPI	●	●	●	●
Mammenano	●	NP	NP	●
BIBBIENA	●	●	●	●
Bibbiena Corsalone	●	●	NP	●
RASSINA	●	●	●	●
Santa Mama	●	●	NP	●
CALBENZANO	●	●	●	●
Baciano	●	NP	NP	●
SUBBIANO	●	●	●	●
Capolona	●	●	NP	●
GIOVI	●	●	●	●
Puglia Ceciliano	●	●	NP	●
Arezzo CC1	●	●	NP	●
AREZZO RFI	● binario 1 e 1 nord ● binario 6: non si può utilizzare piattaforma elevatrice	●	●	● ●
AREZZO PESCAIOLA	●	●	●	●
Via Chiari	●	●	NP	●
CIVITELLA BP	●	●	●	●
Albergo	●	●	NP	●
MONTE SAN SAVINO	●	●	●	●
LUCIGNANO	●	●	●	●
Foiano	●	●	NP	●
SINALUNGA RFI	● binario 3	●	●	● ●

● ACCESSIBILE ● NON ACCESSIBILE NP NON PRESENTE ● = TRENITALIA ● = BUS



la ferroviaria italiana

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 2022				% impegno	
							tr. CdS	Tr. Tutti
		Tr / giorno	Tr CdS / g.	Tr merci / g.	Tr invii / g.	Tr totale/ g.	%	%
AREZZO - SINALUNGA	AREZZO - SINALUNGA	54	28	0	12	40	52%	74%
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 2022				% impegno	
							tr. CdS	Tr. Tutti
		Tr / 2h	Tr CdS / 2h	Tr merci / 2h	Tr invii / 2h	Tr totale/ 2h	%	%
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.



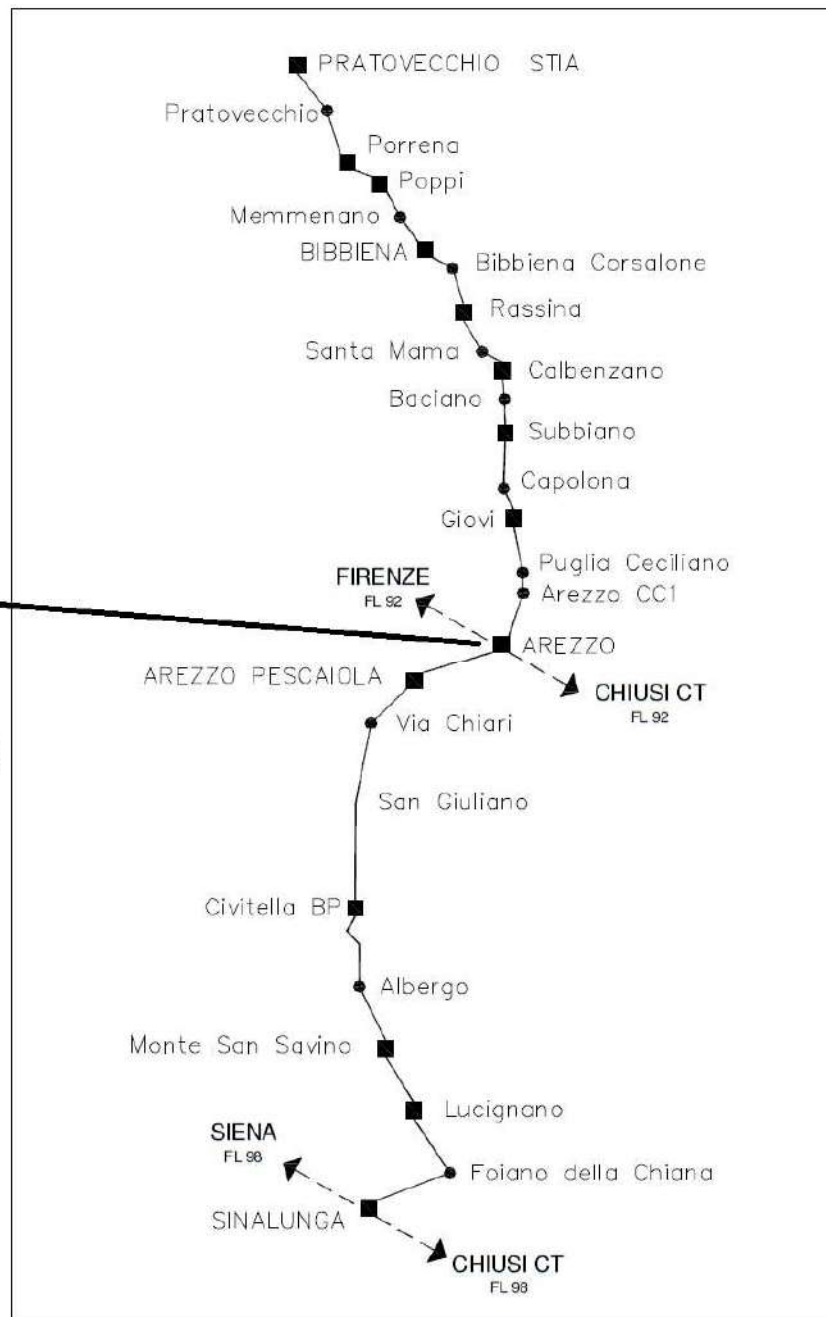
Allegato 8

Inquadramento planimetrico della rete gestita

da LFI



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





Allegato 9

Gestione delle stazioni/tratti di linea di **collegamento reti**



CONVENZIONE TIPO
Parte generale



CONVENZIONE

tra

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nel seguito RFI

e

La Ferroviaria Italiana S.p.A., nel seguito LFI.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Premesso che:

- a) Con riferimento alla convenzione Rubricata al n. 189/83 Servizio Commerciale del Traffico del 14.09.1983 - Atti Privati tra l'allora "Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato - Direzione Generale Servizio Commerciale del Traffico" e la società "La Ferroviaria Italiana" in cui vennero stabilite le condizioni relative al servizio delle stazioni comuni di Arezzo e Sinalunga;
- b) il mutato quadro normativo ha imposto una separazione tra le attività riconducibili alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e le attività inerenti la prestazione dei servizi di trasporto;
- c) con Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000 l'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha rilasciato a RFI S.p.A. la concessione ai fini della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- d) il Decreto Ministeriale 5 agosto 2016 ha individuato le reti ferroviarie per le quali, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto legislativo n. 112/2015, vengono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione ed amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;
- e) ai sensi dell'articolo 2, lett. c) e d), del Decreto Ministeriale 5 agosto 2005 n. 28/T la rete regionale LFI è da considerarsi una rete regionale non isolata ed interconnessa all'infrastruttura ferroviaria nazionale nelle stazioni di:
 - Arezzo,
 - Sinalunga.
- f) la rete ferroviaria LFI (ex RFT S.p.a.) risulta compresa nell'Allegato A del Decreto Ministeriale 5 agosto 2016;
- g) visto il D. Lgs. 50/2019 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" e s.m.i.;
- h) visto il DPCM 16/11/2000 attuativo degli accordi di programma stipulati tra Stato e Regioni di cui all'artt. 8 e 12 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni;
- i) ai sensi dell'art. 10 co. 2 del Decreto Ministeriale 5 agosto 2005 n. 28/T, i gestori delle infrastrutture regionali ed il gestore dell'infrastruttura nazionale promuovono azioni di coordinamento finalizzate a stipulare convenzioni tra i gestori, al fine di garantire l'accesso in sicurezza delle imprese ferroviarie che intendano realizzare servizi di trasporto ferroviario che interessino le stazioni di collegamento, allacciate, di confluenza e/o di interscambio, nonché gli eventuali brevi tratti di linee di raccordo con le stesse. Dette convenzioni individuano, con specifico allegato tecnico, le procedure comuni che assicurano il mantenimento del richiesto livello di sicurezza e le relative sfere di responsabilità in conformità alla legislazione vigente.

RFI e LFI sono in seguito anche definite "Parti" o "Gestori" e ciascuna singolarmente, "Parte" o "Gestore".

Tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue:

PARTE PRIMA DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1- Oggetto della convenzione

1. Con la presente Convenzione RFI e LFI anche sulla ricognizione delle infrastrutture e degli impianti di rispettiva competenza, così come rappresentati nell'Allegato 1 (disegno planimetrico)- intendono:
 - a. individuare, il “*punto di sutura*”, tra l’infrastruttura ferroviaria regionale non isolata e l’infrastruttura ferroviaria nazionale;
 - b. individuare i “*punti di confine tecnologico*” tra l’infrastruttura ferroviaria regionale e l’infrastruttura ferroviaria nazionale;
 - c. definire le competenze della gestione della circolazione nelle stazioni di collegamento reti di Arezzo e Sinalunga;
 - d. regolamentare l’accesso delle imprese alle reti ferroviarie interessate e l’erogazione dei servizi nei loro confronti;
 - e. individuare, nello specifico allegato tecnico, le procedure comuni per assicurare il mantenimento del livello richiesto di sicurezza e le relative sfere di responsabilità.
2. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale della presente Convenzione.

Articolo 2 - Definizioni

Ai fini della presente Convenzione si intende per.

- *gestore dell’infrastruttura*, soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell’infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti, nella normativa vigente e nella presente convenzione;
- “*infrastruttura ferroviaria*”, l’infrastruttura definita nell’allegato 1 della Direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012;
- “*Infrastruttura Ferroviaria Nazionale*”, l’infrastruttura gestita da RFI;
- “*Infrastruttura Ferroviaria Regionale*”, l’infrastruttura gestita da LFI;
- “*rete*”, l’intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell’infrastruttura;
- “*rete regionale*”, la rete ferroviaria per la quale sono attribuite alle regioni o alle province autonome le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione, in virtù dell’art. 8 del decreto legislativo n. 422/1997;
- “*servizi regionali*”, i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni;
- “*interconnessione*”, la connessione tra la rete ferroviaria regionale a scartamento ordinario e l’infrastruttura ferroviaria nazionale che consente tecnicamente e funzionalmente l’interscambio;
- “*rete non isolata*”, rete a scartamento ordinario che presenti almeno una interconnessione con l’infrastruttura ferroviaria nazionale;
- “*stazione di collegamento reti*”, la stazione ove si realizza un’interconnessione;
- “*punto di sutura*”, punto che individua il confine gestionale fra la rete ferroviaria regionale non isolata e l’infrastruttura ferroviaria nazionale;

- “*punto di confine tariffario*”, punto che individua il limite di applicazione del pedaggio da parte di due gestori dell’infrastruttura attigui (eventuale);
- “*punto di confine tecnologico*”, punto o insieme di enti/apparecchiature che individuano il confine delle competenze dal punto di vista manutentivo e delle responsabilità sul funzionamento, indipendentemente dalla proprietà degli stessi;
- “*impresa ferroviaria*”, qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza (e, ove applicabile, di certificato di sicurezza), 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 la trazione;
- “*orario di servizio*”, i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull’infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità;
- “*traccia oraria*”, la frazione di capacità dell’infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;
- “*capacità*”, la somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialità di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria;
- “*sistema di gestione della sicurezza (SGS)*”, l’organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell’infrastruttura o da un’impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- “*SAMAC*”, *Sistema Abilitazione e Mantenimento delle Competenze di RFI*
- “*SGC*”, *Sistema di Gestione delle Competenze di LFI*;

Articolo 3 - Uniformità

RFI applica la normativa di settore comunitaria nazionale, nonché i provvedimenti emanati dalle Autorità preposte alla sicurezza ferroviaria.

Con l’entrata in vigore del DM 5/8/2016, anche il gestore infrastruttura LFI è rientrato nel campo di applicazione del D.lgs. 112/2015 e quindi è passato sotto il controllo dell’ANSFISA dalla quale ha ottenuto in data 20/5/2019 l’Autorizzazione di Sicurezza.

Il mutato contesto normativo impone dunque LFI di andare oltre il cosiddetto “Sistema di Riferimento” (cioè le norme del Gestore Nazionale RFI valide al 31/12/2012) e di adottare un proprio Quadro Normativo (QN) conforme, quanto più possibile, ai principi del RCF.

Nell’ottica di uniformare i comportamenti, sia del personale infrastruttura (GC e MI), sia del personale delle Imprese Ferroviarie che opera sulla rete LFI e nell’ambito delle stazioni comuni di Arezzo RFI e Sinalunga RFI, il nuovo QN di LFI sarà progressivamente elaborato ed aggiornato sulla base dei sopracitati principi e dei Regolamenti RFI vigenti, opportunamente adeguati al contesto operativo di LFI.

Allo scopo RFI inoltrerà gratuitamente, in formato elettronico, a LFI gli aggiornamenti regolamentari che emanerà,

La presente Convenzione, corredata della documentazione di cui al successivo art. 4 costituisce parte integrante del SGS di RFI e LFI. I gestori, ognuno per la parte di propria competenza, dovranno determinare i rischi all’interfaccia con la rete di competenza del gestore confinante e tracciare lo scambio dei rischi e individuare le relative misure di mitigazione ai sensi del Dlgs 81/2008 e Reg. (UE) 1078/2012.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Articolo 4 – Allegati

Alla presente Convenzione sono allegati i seguenti documenti:

1. disegno planimetrico degli impianti di Arezzo e Sinalunga, con l'individuazione della situazione proprietaria, dei punti di sutura e dei punti di confine tecnologico;
2. allegato tecnico e gli elaborati ad esso allegati;
3. elenco dispacci di movimento;
4. elenco abbreviazioni;
5. Informativa per la privacy.

PARTE SECONDA ASSETTI PROPRIETARI

CAPO PRIMO STAZIONE DI COLLEGAMENTO RETI DI RFI e LFI

Articolo 5 - Individuazione dei punti di sutura

In conformità a quanto prescritto dagli artt. 2 e 10 del DM n. 28/T le Parti definiscono il punto di sutura tra le rispettive reti e lo individuano nel segnale di protezione e il confine manutentivo, come definito nel successivo articolo e all'art. 1 dell'Allegato Tecnico. Le stazioni di:

- Arezzo,
- Sinalunga,

si configurano come stazioni di collegamento reti e la gestione della circolazione ricade nella giurisdizione di RFI.

Art. 6 – Individuazione dei Punti di Confine Tecnologici

Le Parti definiscono i seguenti punti di confine tecnologici tra le rispettive reti e li individuano nell'art 1 dell'Allegato Tecnico e più precisamente evidenziati nella planimetria:

- A. *Armamento*
- B. *Trazione Elettrica*
- C. *Impianti di Sicurezza e Segnalamento nonché Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)*

Art. 7 – Assetti proprietari

La titolarità dei “sedimi” e degli “impianti” è individuata dalla planimetria allegata. Gli assetti proprietari di RFI e di **LFI** sono evidenziati nel sopraccitato elaborato.

Art. 8 – Fabbricati e manufatti (inclusi i depositi)

Nella stazione di Sinalunga LFI ha in gestione due stanze adiacenti all'ufficio movimento, una comprensiva di gabinetto.

Nella stazione di Arezzo LFI ha in gestione la palazzina lato M.M.

Nelle due stazioni ci sono gli Shelter tecnologici con recinto di proprietà LFI su suolo RFI chiuso lucchetto LFI accessibile dall'esterno.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Art. 9 – Accordi particolari fra gestori
p.m.

PARTE TERZA
RAPPORTI FRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

Articolo 10 - Modifica programmata delle condizioni d'esercizio e di circolazione dei treni

I Gestori si impegnano a garantire la comunicazione con congruo anticipo (di norma 30 giorni) dell'insorgere di modifiche programmate delle condizioni d'esercizio e di circolazione dei treni della propria rete che abbiano potenziale riflesso sulle condizioni d'esercizio e di circolazione dei treni dell'altra rete interconnessa.

Ciò in particolar modo quando le modifiche delle condizioni d'esercizio e di circolazione dei treni sono tali da comportare la necessità di informare il personale della manutenzione dell'infrastruttura, della gestione della circolazione e/o dei treni (IF).

Articolo 11 - Manutenzione impianti di armamento

Salvo diverso accordo scritto tra le Parti, ciascun Gestore provvede - a propria cura e spese e assumendosene ogni responsabilità - alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di armamento ubicati entro il punto di confine tecnologico armamento di propria competenza, così come rappresentato nell'Allegato Tecnico.

Articolo 12 - Manutenzione impianti di Trazione Elettrica

Salvo diverso accordo scritto tra le Parti, ciascun Gestore provvede - a propria cura e spese e assumendosene ogni responsabilità - alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di trazione elettrica ubicati entro il punto di confine tecnologico trazione elettrica di propria competenza, così come rappresentato nell'Allegato Tecnico.

Articolo 13 - Manutenzione impianti di Sicurezza e Segnalamento nonché Sistema di Controllo Marcia Treno

RFI, assumendosi totalmente la responsabilità della sicurezza dell'esercizio - provvede alla manutenzione ordinaria e straordinaria in regime di interruzione del binario della tratta di linea LFI degli impianti di Sicurezza e Segnalamento nonché del sottosistema di terra del Sistema di Controllo Marcia Treno in ambito stazioni di:

- Arezzo lato Giovi (confine manutentivo segnale di Avviso 051 e relativi PI SCMT),
- Arezzo lato Pesciola (confine manutentivo segnale di Protezione 06 e relativi PI SCMT),
- Sinalunga lato Lucignano (confine manutentivo segnale di Avviso 7Ad e relativi PI SCMT),

senza alcun onere a carico di LFI.

Relativamente al settore IS, la competenza manutentiva RFI AREZZO si intende, di regola, sempre estesa anche ai PI SCMT di tutti i segnali della stazione (protezione/avviso) anche se ubicati sul tratto di linea LFI e pedale annuncio treni lato Giovi e Pesciola.

Relativamente al settore IS, la competenza manutentiva RFI SINALUNGA si intende, di regola, sempre estesa anche ai PI SCMT di tutti i segnali della stazione (protezione/avviso) e pedale annuncio treni lato Lucignano LFI, anche se ubicati sul tratto di linea LFI.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Sono di competenza di LFI, anche se ubicati a valle del segnale di avviso o protezione, gli enti relativi alla linea (pedali Bca, PL, ecc.).

Relativamente alle apparecchiature LFI presenti in Sala Relè di RFI per l'interfacciamento degli enti di linea LFI (blocco, PL, ecc.) la competenza manutentiva è disciplinata nell'allegato tecnico.

Come stabilito anche dall'art. 21, ogni Gestore è responsabile della propria parte di sistema comprese le attività di controllo e manutenzione dei propri apparati che interessano le stazioni di collegamento reti di Arezzo e Sinalunga e linee afferenti.

Articolo 14 - Servizi erogati tra Gestori

I servizi forniti tra Gestori, quali ad esempio interfaccia delle banche dati dei sistemi informativi, la movimentazione dei mezzi d'opera, ecc., saranno oggetto di specifici contratti di fornitura e specifica rendicontazione.

In caso di obblighi di reperimento di dati dettati dalle norme comunitarie e nazionali in vigore (dati per il registro infrastruttura ai sensi del D. Lgs. 191 /2010 e s.m.i., i codici delle località primarie ai sensi delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità Applicazioni Telematiche per il Trasporto Passeggeri e per il Trasporto Merci [Regolamenti (UE) 454/2011 e 1305/2014 e s.m.i.], lo scambio dei rischi all'interfaccia ai sensi del Dlgs 81/2008 e Reg. (UE) 1078/2012, ecc.) i Gestori dovranno definire lo specifico processo, i ruoli, le responsabilità e le tempistiche per la trasmissione (vicendevole o non) delle informazioni necessarie.

RFI si impegna a prestare a LFI tutto il supporto tecnico e tecnologico all'uopo necessario come previsto dall'art. 3.

Articolo 15 -Modifiche Impianti

I Gestori si impegnano a garantire la compartecipazione nella fase progettuale per la definizione e condivisione, di modifica/attivazione impianti prevedendo anche l'eventuale ripartizione dei relativi oneri.

In linea di principio, gli oneri dovranno essere sopportati dal Gestore che richiede lo spostamento/modifica dell'impianto, tenuto conto degli eventuali benefici apportati all'altro Gestore a seguito dello spostamento/modifica.

Le interfacce di sistemi di segnalamento della rete regionale verso gli impianti RFI dovranno essere conformi alle specifiche RFI.

Le modifiche agli impianti del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale sono da considerarsi come modifiche tecniche al sistema ferroviario ai sensi del Reg. UE n. 402/2013 del 30 aprile 2013 e s.m.i. relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e devono avvenire seguendo la procedura aziendale sulla "Messa in servizio dei sottosistemi strutturali" in applicazione al D. Lgs. 57/2019 e s.m.i.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Articolo 16 - Accordi per la compensazione dei costi relativi alle forniture di energia per la trazione

In seguito potranno essere previsti eventuali specifici accordi per la compensazione dei costi relativi alle forniture di energia per la trazione.

PARTE QUARTA

RAPPORTI FRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA ED IMPRESA FERROVIARIA

Articolo 17- Rapporti con le Imprese Ferroviarie - condizioni di accesso

L'Impresa Ferroviaria (di seguito IF) che accede alla stazione di collegamento reti, deve avere precedentemente stipulato il contratto di utilizzo con il Gestore della stazione di collegamento reti e con il Gestore confinante, ognuno per le relative sfere di competenza, sulla base di quanto previsto dai Prospetti Informativi della Rete (PIR) vigenti, salvo quanto previsto dalle convenzioni già esistenti e in corso di validità.

Per l'uso delle stazioni di collegamento reti, per la fruizione dei servizi ivi prestati alle IF e per l'uso delle tratte adiacenti trovano applicazione i canoni previsti nei rispettivi PIR dei gestori RFI e LFI.

Articolo 18 - Assegnazione della capacità

La gestione della capacità delle stazioni di collegamento comprende la ripartizione della capacità, l'assegnazione delle tracce orarie, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e la fatturazione alle IF.

Tali attività, ove non fosse presente lo sportello unico di coordinamento delle tracce, sono svolte dal Gestore della stazione di collegamento reti che è altresì responsabile di coordinare l'armonizzazione delle tracce con il Gestore confinante.

PARTE QUINTA

GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE

Articolo 19 - Gestione della circolazione

Il Gestore della stazione di collegamento reti è responsabile della gestione della circolazione nella stessa stazione.

La gestione della circolazione nelle stazioni di Arezzo e Sinalunga RFI si svolge nel rispetto dei Regolamenti in uso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Gli aggiornamenti dei Regolamenti saranno trasmessi con posta certificata da RFI a LFI.

La gestione della circolazione nelle tratte di linea afferenti Arezzo RFI – Giovi LFI, Arezzo RFI – Pesciola LFI, Sinalunga RFI – Lucignano LFI si svolge nel rispetto dei Regolamenti, Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio in uso sulla rete LFI. Gli aggiornamenti dei Regolamenti, Disposizioni e Prescrizioni di esercizio LFI saranno trasmessi con posta certificata da LFI a RFI.

Trovano altresì applicazione le norme integrative contenute nell'allegato tecnico che sarà congiuntamente aggiornato da RFI e LFI in occasione di modifiche impiantistiche o regolamentari/procedurali. Le norme che modificano i contenuti dell'allegato tecnico, preventivamente condivise fra RFI e LFI, trovano immediata applicazione nelle more dell'aggiornamento dell'allegato stesso.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Nell'Allegato Tecnico sono indicati:

- per la stazione di Arezzo, il regime di circolazione, il sistema di esercizio della tratta “Arezzo – Pesciola” della linea LFI “Arezzo - Sinalunga” e della tratta “Arezzo - Giovi” della linea LFI “Arezzo – Stia”, le particolarità dell'impianto e le eventuali norme particolari;
- per la stazione di Sinalunga, il regime di circolazione, il sistema di esercizio della tratta “Sinalunga - Lucignano” della linea LFI “Arezzo - Sinalunga”, le particolarità dell'impianto e le eventuali norme particolari.

Il personale del gestore della rete regionale dovrà essere opportunamente abilitato secondo l'allegato C del Decreto ANSFISA 4/2012 recepito nel SAMAC di RFI e nel SGC di LFI per il ruolo e contesto operativo esistente.

Articolo 20-Sgombero dell'infrastruttura

In tutti i casi in cui si renda necessario procedere al soccorso del materiale rotabile bloccato nella stazione di collegamento reti, ricevuta la richiesta di soccorso da parte dell'IF, il Gestore della stazione assume il ruolo di coordinamento delle attività e delle risorse, al fine di ripristinare il prima possibile il regolare utilizzo dell'infrastruttura.

Le modalità di intervento e di gestione del soccorso sulle linee LFI sono precisate nell'Allegato Tecnico, in linea il soccorso viene coordinato da LFI.

Per quanto riguarda l'onere economico delle operazioni di sgombero, trovano applicazione le regole contenute nei rispettivi PIR dei Gestori.

PARTE SESTA DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 21- Responsabilità

Salvo diverso accordo tra le Parti, ciascuna di esse è responsabile della propria infrastruttura ferroviaria e dei propri beni ubicati nell'area oggetto della Convenzione così come rappresentato negli allegati all'allegato tecnico.

Articolo 22 -Modifiche della Convenzione e degli allegati

Nessuna modifica alla presente Convenzione e suoi allegati sarà valida se non effettuata per iscritto e sottoscritta dalle Parti.

Le Parti si impegnano a sostituire di comune accordo le clausole – e quelle ad esse necessariamente collegate – divenute invalide, inefficaci o contrarie a sopravvenute disposizioni di legge o di autorità competenti o per modifiche organizzative/operative/tecnologiche/impiantistiche, con nuove pattuizioni con esse coerenti.

Le modifiche alla convenzione saranno recepite con la stipula di una nuova convenzione che sostituisce la precedente.

Le modifiche al solo allegato tecnico non richiedono la stipula di una nuova convenzione; il nuovo allegato tecnico con evidenza nella pagina iniziale della revisione, sarà firmato e allegato alla convenzione vigente.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	--	---

Articolo 23 – Durata

L'efficacia della presente Convenzione decorre dal giorno della sua sottoscrizione ed ha una durata di 20 anni, che si intende tacitamente prorogata fino alla stipula di una nuova Convenzione, salvo espressa comunicazione contraria da parte di uno dei due Gestori da trasmettersi con un preavviso dalla scadenza non inferiore a 60 giorni.

Articolo 24 – Risoluzione

La presente Convenzione si risolve di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., previa semplice dichiarazione di una Parte – trasmessa tramite raccomandata A/R o PEC all'altra Parte – di avvalersi della presente clausola in caso di grave inadempimento ovvero nell'ipotesi in cui vengano meno, per qualsivoglia ragione, i presupposti ed i titoli che legittimano l'esercizio delle funzioni delle Parti in qualità di gestori delle reti.

Articolo 25 - Controversie

In caso di controversie relative all'interpretazione, esecuzione, risoluzione, validità, esistenza della presente Convenzione o, comunque, a questa connesse le Parti faranno almeno un tentativo di conciliazione per risolverle in via stragiudiziale.

Qualora il tentativo di conciliazione non andasse a buon fine, ferme restando le eventuali competenze in materia da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sarà competente della controversia esclusivamente il Foro di Roma.

Articolo 26 - Legge applicabile

La presente Convenzione è soggetta alla legge italiana e per tutto quanto non espressamente previsto nel presente accordo e suoi allegati, si fa rinvio al codice civile, alle norme di legge e alla regolamentazione applicabili in materia.

Articolo 27 - Codice etico

Le parti dichiarano di aver preso visione dei rispettivi codici etici di conoscerne nel dettaglio i contenuti e si impegnano – anche per i propri amministratori, dipendenti, collaboratori e sub contraenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1381 del Codice Civile – ad attenersi rigorosamente ai principi ivi contenuti.

La violazione del suddetto impegno rappresenta un grave inadempimento.

Articolo 28 - Comunicazioni

Qualsiasi comunicazione inerente la presente Convenzione dovrà essere effettuata per iscritto a mezzo lettera raccomandata A/R ovvero tramite PEC e trasmessa rispettivamente ai seguenti indirizzi:

Per RFI-Direzione Circolazione-Circolazione Area Firenze

Pec: rfi-dci.cafi@pec.rfi.it

Per LFI

lfi@certificazioneposta.it

l'indirizzo corrente è comunque rintracciabile attraverso il n° di P.IVA di LFI = 01816550519.

	CONVENZIONE TIPO Parte generale	
---	---	---

Articolo 29 – Tutela dei dati personali

Le parti, in qualità di autonomi titolari del trattamento, dichiarano di gestire i dati personali degli interessati nel rispetto del Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR), del D.L. vo n. 196 de l2003 (*Codice Privacy*) e del D.L. vo n. 101 de l2018 (*Decreto di adeguamento della normativa nazionale al GdPR*).

Articolo 30 – Spese ed oneri fiscali

La presente Convenzione e l'allegato tecnico sono soggette a registrazione solo in caso d'uso con applicazione dell'imposta di registro in misura fissa, nonché ad imposta di bollo sin dall'origine, pari a 16 euro ogni 4 facciate, ovvero ogni 100 righe.

Le spese relative all'imposta di registro e di bollo sono a carico di RFI.

La presente Convenzione viene firmata digitalmente.

Firenze,

Per Rete Ferroviaria Italiana

.....
 Toccafondi Marco
26.11.2021 08:46:46..
GMT+00:00
.....
 D'EBOLI ANGELA
RFI
26.
.....
 TICCI GABRIELE
RFI
02.12.2021
08:49:49 UTC

Per La Ferroviaria Italiana

Firmato da:Maurizio Seri
Data: 03/12/2021 11:47:31.....
.....
.....