

70

ACCORDO QUADRO

**TRA
MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA
NAVIGAZIONE
REGIONE TOSCANA
FERROVIE DELLO STATO-F.S. S.p.A.
TRENO ALTA VELOCITÀ - TAV S.p.A.**

**PER
IL QUADRUPPLICAMENTO VELOCE
DELLA TRATTA FERROVIARIA
BOLOGNA-FIRENZE**

**LO SVILUPPO DEL SERVIZIO
FERROVIARIO REGIONALE
E IL TRASPORTO MERCI SU FERROVIA**

ACCORDO

TRA

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, in persona del Ministro pro tempore Giovanni Caravale, nato a Roma, il 18 agosto 1935, in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dalla legge;

REGIONE TOSCANA, nella persona dell'Assessore all'Urbanistica e Trasporti Tito Barbini, nato a Cortona il 26 settembre 1945, a ciò autorizzato con deliberazione della Giunta regionale n° 3884 del 24 luglio 1995;

FERROVIE DELLO STATO Società di Trasporti e Servizi per azioni, con sede in Roma, P.zza della Croce Rossa 1, rappresentata da Antonio Lorenzo Necci, nato a Fiuggi, il 9 luglio 1939, nella sua qualità di Amministratore Delegato e in virtù dei poteri a lui spettanti ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione del 7 luglio 1993;

TAV S.p.A., con sede in Roma, via Nomentana 26, rappresentata da Ercole Incalza, nato a Francavilla Fontana (BR), il 15 agosto 1944, nella sua qualità di Amministratore Delegato e in virtù dei poteri di rappresentanza a lui spettanti ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione del 6 ottobre 1993;

PREMESSO

- che con deliberazione n. AS/787 dell'Amministratore Straordinario dell'Ente F.S. in data 19 marzo 1991 è stata approvata la costituzione della società denominata "Treno Alta Velocità - TAV S.p.A" cui è stata

successivamente affidata la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle opere facenti parte del sistema Alta Velocità;

- che con apposite convenzioni la Società TAV ha affidato al "General Contractor" la progettazione esecutiva e la costruzione dei tratti di linea A.V. ad essa concessi;

VISTI I SEGUENTI ATTI

- le leggi 22 dicembre 1986, n. 910, 24 marzo 1989, n. 122, 4 agosto 1990, n. 240, 15 dicembre 1990, n. 385, 26 febbraio 1992, n. 211 ed i provvedimenti di attuazione ad esse connessi;

- la Delibera del Comitato interministeriale per la Programmazione Economica CIPE del 12 agosto 1992 concernente la trasformazione in Società per Azioni dell'Ente Ferrovie dello Stato;

- il Decreto Legge 11 luglio 1992 n. 333 convertito, con modificazioni, nella Legge 8 agosto 1992, n. 339 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

- il Piano di impresa della F.S. approvato con delibera del 9 dicembre 1992 dei Ministri del Tesoro, del Bilancio e dei Trasporti;

- il contratto di Servizio Pubblico del 29 dicembre 1992 tra il Ministro dei Trasporti e le Ferrovie dello Stato S.p.A. regolante l'acquisto di servizi da parte dello Stato e la disciplina degli obblighi di servizio pubblico delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ai sensi del Regolamento CEE n. 1991 del 26 giugno 1969 - come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991 - e della Direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991;

- il nuovo Contratto di Programma 1994-2000 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A., recante la disciplina degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato S.p.A., nonché degli oneri di esercizio e di infrastruttura assunti a carico dello stato ai sensi della vigente normativa CEE, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole in data 23.6.95;

- l'Accordo Preliminare, allegato al presente atto, sottoscritto dalla Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze, F.S. S.p.A. e TAV S.p.A., nel cui ambito sono state concordate le linee guida per gli investimenti connessi con l'attraversamento dell'area urbana di Firenze mediante il quadruplicamento ferroviario Milano - Napoli e la contestuale riorganizzazione della mobilità urbana.

CONSIDERATO

- che il quadruplicamento della linea Bologna - Firenze è previsto dagli atti di programmazione settoriale, nazionale e regionale;
- che la Legge 538 del 24 dicembre 1993 (finanziaria 1994) prevede specifiche misure finanziarie per la realizzazione dei quadruplicamenti delle linee necessarie allo sviluppo del trasporto merci e passeggeri e alla velocizzazione della rete;
- che la realizzazione del quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Milano-Napoli rappresenta un intervento strategico per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e per l'attuazione, nella tratta Toscana, di un efficiente e moderno sistema di trasporto regionale e locale che sia in grado di rispondere efficacemente alla domanda di mobilità delle persone e delle merci;

- che nel quadro di potenziamento del sistema ferroviario regionale gli interventi la cui realizzazione risulta connessa a quella del quadruplicamento veloce della linea Milano-Napoli sono:

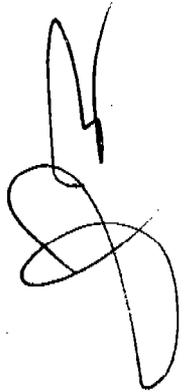
1. attuazione del Servizio Ferroviario Regionale;
2. potenziamento del trasporto ferroviario merci da conseguirsi anche attraverso l'utilizzo di percorsi complementari (tra cui il corridoio della linea Pontremolese);
3. riqualificazione delle aree ferroviarie urbane;
4. integrazione funzionale del nodo di Firenze, della nuova linea Milano-Napoli, con le linee di trasporto pubblico urbane e suburbane, la cui messa in opera - per quanto riguarda i servizi tranviari - e la cui razionalizzazione - per quanto riguarda i servizi su gomma - condizionano direttamente anche l'efficacia dei nuovi collegamenti ferroviari veloci;

- che in data 24.11.93, presso il Ministero di Bilancio e della Programmazione Economica, è stato sottoscritto l'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RIPRESA E L'ACCELERAZIONE DEGLI INTERVENTI NELLA REGIONE TOSCANA fra gli undici Ministeri interessati, la Regione Toscana, l'ENEL S.p.A. e le Ferrovie dello Stato S.p.A. i quali, in tale sede hanno assunto l'impegno di assicurare l'esecuzione di tutte le azioni necessarie alla cantierabilità dei progetti di propria competenza fra cui è stata compresa anche la realizzazione della "nuova linea ad Alta Velocità Firenze - Bologna: tratto toscano ed innesto nel nodo di Firenze, nella regione Toscana".

- che tale accordo costituisce impegno fra le parti anche per il perseguimento dell'obiettivo del collegamento rapido fra il Nord e il Sud dell'Italia, con ruolo di traino nei confronti del resto della rete e di integrazione con gli altri modi di trasporto;

- che in data 30 aprile 1992 è stata richiesta la pronuncia di compatibilità ambientale del progetto di tratta FIRENZE-BOLOGNA nell'ambito del quadruplicamento veloce della linea ferroviaria MILANO-NAPOLI;
- che in ordine a tale richiesta la Regione Toscana si è pronunciata con deliberazione del 21 luglio 1992, n. 315;
- che, per l'approvazione del progetto esecutivo della medesima tratta, è stata indetta, con decreto del Ministro dei Trasporti n. 222-T del 25 novembre 1993, apposita Conferenza di Servizi la cui attività avviata in data 15 dicembre 1993, è tuttora in corso;
- che, in esito alle valutazioni già espresse in sede di Conferenza di Servizi dagli Enti locali interessati, è emersa l'opportunità di procedere a parziale modifica del tracciato in territorio toscano;
- che la Provincia di Firenze, a seguito degli studi condotti nell'ambito della propria Amministrazione per l'individuazione di un tracciato alternativo e recepiti nella deliberazione del Consiglio provinciale del 18 gennaio 1993, ha individuato la soluzione di variante di tracciato lungo la valle del Carza - Terzolle;
- che la Giunta regionale della Toscana, con decisione n. 8520 del 30 maggio 1994, dopo aver preso atto "delle proposte e delle analisi positivamente sviluppate dalla Provincia di Firenze sul tracciato alternativo", ha deciso di riconfermare la necessità e l'urgenza che venga sviluppato dalle F.S. S.p.A. il progetto esecutivo della tratta sulla base dell'ipotesi di variante proposta dall'amministrazione provinciale di Firenze;
- che, a seguito di tali pronunce, è stata resa pubblica, in data 30 settembre 1994, la variante di tracciato interessante il territorio toscano dalla progressiva Km. 37+785 alla progressiva Km. 83+150;
- che il progetto di massima della penetrazione urbana di Firenze è stato pubblicato, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale, il 18 luglio 1994 e su di esso la Regione Toscana si è espressa mediante deliberazione n. 572 in data 20.12.94.

- che in data 4 novembre 1994 è stato sottoscritto il Verbale d'intesa fra le Ferrovie dello Stato S.p.A., TAV S.p.A., Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze in merito al ripristino della linea Faentina entro la fine del 1997;
- che l'adeguamento del tracciato della tratta, l'avvio delle procedure per l'approvazione del progetto di penetrazione urbana di Firenze e la definizione di un preciso programma di completamento ed ultimazione della linea Faentina, adempiono alle condizioni preliminari poste dalla Regione Toscana per il perfezionamento delle intese nell'ambito della Conferenza dei Servizi.
- che il Consiglio Regionale della Toscana con deliberazione n. 573 in data 20.12.94 (prot. n. 1493972.104.9) ha dichiarato, fra l'altro, che il progetto di variante reso pubblico il 30.9.94 risulta sostanzialmente coerente con le esigenze di minimizzazione dell'impatto ambientale e socio-economico evidenziate nella precedente deliberazione n. 315 del 21.7.92;
- che la Regione Toscana ha evidenziato la necessita' che venga elaborato, per il nodo di Firenze, un ulteriore approfondimento, così come indicato dalla deliberazione 572 del 20 dicembre 1994 che si richiama come nota alle parti;
- che il Consiglio Regionale della Toscana, con deliberazione n° 497 del 8/11/1994, ha programmato la redazione di uno strumento di pianificazione regionale con l'obiettivo di coordinare ed integrare gli interventi sulle aree ferroviarie;
- che, a seguito delle intese raggiunte in sede di Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 22.2.1995, sarà effettuato uno stralcio del tratto terminale sud della linea al fine di rendere indipendenti e compatibili, con il tracciato della tratta, le diverse soluzioni ipotizzabili per il nodo di Firenze;



- che la Regione Toscana con deliberazione della Giunta regionale n. 3187 del 27.3.1995 ha confermato l'importanza attribuita al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, afferenti alla direttrice Milano-Bologna-Firenze, per il definitivo assetto del trasporto su ferro nell'ambito della regione medesima;
- che comunque le parti convengono sulla opportunità che la penetrazione urbana di Firenze del quadruplicamento veloce Milano-Napoli sia realizzata garantendo la sua effettiva integrazione con il sistema di trasporto pubblico regionale e dell'area fiorentina, sia su ferro che su gomma e il miglioramento della disponibilità di infrastrutture ferroviarie esistenti per i servizi di livello metropolitano;
- che in funzione di tali obiettivi dovrà essere individuata una soluzione progettuale che, verificata congiuntamente la fattibilità tecnica e trasportistica, assicuri la centralità della stazione di S.M. Novella in coerenza con quanto previsto dal Piano regionale integrato dei trasporti, approvato con deliberazione del Consiglio regionale della Toscana n. 254 del 30.5.1989, e che dovrà altresì essere promossa, nell'area fiorentina, la realizzazione di una rete tranviaria ad elevata capacità ed una razionalizzazione degli esistenti servizi pubblici su gomma;
- che, ai fini della più sollecita definizione dell'iter di approvazione dell'opera oggetto del presente accordo, le parti intendono darsi reciproco atto dei risultati fin qui conseguiti nonché degli adempimenti ancora occorrenti per il rilascio dei definitivi provvedimenti.

**TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO,
TRA LE PARTI COME SOPRA RAPPRESENTATE,
SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE**

Art. 1

Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente accordo il quale costituisce atto preliminare alla definitiva approvazione del progetto

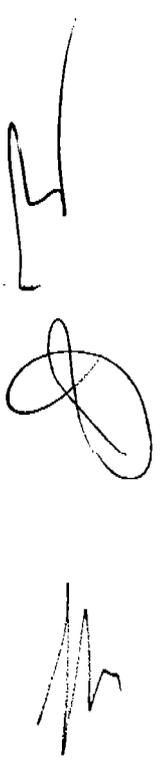
esecutivo del quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna-Firenze in sede di Conferenza di Servizi.

Art. 2

Le parti firmatarie confermano la definitiva individuazione del tracciato della tratta toscana del quadruplicamento veloce Bologna-Firenze quale risulta dal progetto, modificato ed integrato, reso pubblico in data 30 settembre 1994 sino alla progressiva Km. 80+000. Per la parte di tratta dalla progressiva Km.71+500 alla progressiva km. 80+000, l'approvazione regionale sarà condizionata alla verifica definitiva delle modalità di attraversamento dell'area urbana di Firenze, modalità che potranno comportare modifiche al tratto in questione, ed alla collocazione dei relativi cantieri, ottimizzandone peso e caratteristiche, in funzione di quelli previsti nel nodo fiorentino, anche ai fini della riduzione dell'impatto ambientale.

Pertanto i lavori del tratto sopracitato non potranno avere inizio sino alla definitiva soluzione dell'attraversamento predetto e comunque sino all'approvazione delle eventuali conseguenti modifiche; la parte di tratta dalla progressiva Km. 80+000 alla progressiva finale km. 83+149 (previsto innesto al nodo ferroviario di Firenze), resta stralciata dal progetto e sarà approvata unitamente al progetto del nodo.

Alle predette condizioni, il progetto della tratta, reso coerente con le diverse ipotesi di penetrazione urbana a seguito dello stralcio di cui in precedenza, risulta in accordo con la deliberazione della Regione Toscana n. 573 del 20 dicembre 1994.



Art. 3

La TAV S.p.A., tramite il proprio General Contractor, si impegna ad utilizzare la linea Faentina secondo le intese indicate in premessa, mediante raccordi dei propri cantieri, per la movimentazione dei materiali di risulta e di approvvigionamento.

Inoltre, anche tramite il proprio General Contractor, si impegna a presentare, in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione, quale parte integrante del progetto esecutivo della tratta, gli elaborati relativi a:

- individuazione dei siti di cava e discarica tenuto conto anche delle opportunità di ripristino di situazioni ambientali degradate;
- definizione della localizzazione dei cantieri e delle relative attività in modo da minimizzare gli impatti ambientali e socio-economici, tenendo anche conto della possibile utilizzazione di strutture esistenti in prossimità alla costruenda tratta ferroviaria;
- realizzazione delle varie infrastrutture viarie idonee ad evitare eccessivi appesantimenti di traffico nelle aree interessate prevedendo, ove necessario, viabilità alternative per l'attraversamento dei centri abitati;

In attuazione dell'Accordo Procedimentale di cui al successivo art. 4, TAV S.p.A. si impegna altresì a presentare gli eventuali ulteriori elaborati tecnici degli interventi integrativi rispetto al progetto esecutivo, aventi stretto rapporto di casualità con la costruzione dell'opera, relativi alla:

- puntuale definizione degli interventi idrogeologici per il risanamento dei versanti instabili;
- garanzia della funzionalità e sicurezza della rete idrografica interessata e delle fonti di approvvigionamento idrico;
- inserimento e risanamento paesaggistico-ambientale delle opere, definendo gli interventi per la minimizzazione delle interferenze visive con particolare riguardo a nuclei abitati e ad abitazioni sparse, nonché per il modellamento e la piantumazione delle fasce latitanti il tracciato nonché



interventi di mitigazione degli impatti minimizzando gli effetti sanitario-ambientali (rumore, vibrazioni, radiazioni non ionizzanti, etc.) mediante l'uso delle migliori tecnologie disponibili sia durante la realizzazione, sia durante l'esercizio;

- ripristino delle aree di cantiere, dei campi base, della viabilità temporanea, delle cave, di depositi di inerti.

- realizzazione degli interventi di mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del carico antropico, nel corso dell'esecuzione dei lavori, concordati singolarmente con gli Enti locali.

Art. 4

Gli atti relativi all'approvazione del progetto esecutivo del quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna-Firenze saranno formalizzati da parte dei soggetti competenti ed assunti agli atti della Conferenza di Servizi.

Per garantire l'attuazione degli impegni di carattere ambientale assunti dalle parti con il presente atto, nonché per definire gli ulteriori impegni di cui al precedente art. 2 e le procedure operative per la più agevole realizzazione delle opere necessarie al quadruplicamento Bologna-Firenze, ed in particolare per la loro compatibilità ambientale sia nella fase costruttiva sia in quella di esercizio, sarà sottoscritto, prima degli atti conclusivi di approvazione dei progetti esecutivi del predetto quadruplicamento, un accordo procedimentale, da stipulare ai sensi degli artt. 11 e 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241, tra il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la F.S. S.p.A., la TAV S.p.A., la Regione Emilia Romagna e la Regione Toscana; tale accordo prevederà anche il rilascio da parte di TAV S.p.A. di idonee garanzie fidejussorie, in relazione agli interventi migliorativi dell'inserimento ambientale da individuare secondo le procedure dell'accordo medesimo.

Detto Accordo dovrà prevedere, tra l'altro, la disciplina delle forme di informazione e partecipazione degli Enti locali e la costituzione di un Organo di controllo tecnico per la tutela e la garanzia degli impegni di carattere ambientale assunti fra le parti con il presente atto.

All'Organo di controllo tecnico per la tutela e la garanzia degli impegni assunti fra le parti sopracitate, parteciperanno i rispettivi rappresentanti, compreso quello della Regione Toscana.

Art. 5

Gli interventi di cui all'art. 3 saranno realizzati a cura e spese della TAV S.p.A., anche a mezzo del proprio General Contractor, nell'ambito dei lavori di esecuzione della nuova opera ferroviaria.

La TAV S.p.A. si impegna a prestare, a favore della Regione Toscana, una idonea garanzia assicurativa o bancaria dell'importo di lire 45 miliardi, globalmente ritenuta idonea, fra le parti interessate, a garantire il corretto adempimento degli obblighi assunti, per se e per i propri aventi causa, con gli specifici "Accordi Procedimentali" e annesse Convenzioni con la Provincia di Firenze ed i Comuni della Regione Toscana, interessati dall'opera ferroviaria.

Le modalità di svincolo della somma garantita saranno definite successivamente fra la TAV S.p.A. e la Regione Toscana, restando inteso fin d'ora che l'importo delle garanzie resterà fisso fino alla completa ultimazione degli interventi elencati nei citati Accordi Procedimentali.

Art. 6

Considerato che le opere ferroviarie interessano l'ambito idraulico del fiume Sieve, la TAV S.p.A., al fine di garantire gli interventi necessari alla contestuale messa in sicurezza idraulica del fiume, si impegna a contribuire,

su richiesta della Regione, al finanziamento del completamento dell'invaso di Bilancino, che è destinato ad assicurare la regimazione del fiume Sieve. Pertanto la Società TAV S.p.A. si impegna a versare alla Regione Toscana che, tramite il Commissario per l'invaso di Bilancino sta realizzando l'opera, la somma fissa ed invariabile di L. 45 miliardi. La Regione allocherà le predette risorse su apposito capitolo del bilancio regionale, garantendo il completamento dei lavori dell'invaso predetto.

Art. 7

La Regione Toscana si impegna affinché, in ottemperanza alle LL.RR. 75/94 e 48/95, sia garantita la necessaria disponibilità di materiali inerti in termini qualitativi, quantitativi ed in tempi congruenti con la realizzazione del quadruplicamento veloce della tratta Bologna-Firenze.

La Regione Toscana si impegna a cooperare per la rapida definizione degli atti, compresi quelli di cui al comma precedente, mirati alla puntuale realizzazione degli interventi previsti nel presente accordo, anche coordinando gli Enti Locali interessati, adottando le misure di propria competenza in tempi compatibili con la realizzazione dell'opera ferroviaria.

Art. 8

Sulla base di quanto previsto dal presente atto per l'attuazione del programma di quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Milano-Napoli, debitamente integrata con i sistemi ferroviari regionali e locali per il concreto incremento dell'efficienza e capacità di trasporto passeggeri e merci su ferro, le parti contraenti si impegnano a promuovere e porre in essere quanto di propria competenza per la realizzazione dei seguenti obiettivi:

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large stylized 'M', a circular scribble, and some vertical lines.

- intensificazione dei servizi ferroviari regionali sulla base del Programma direttore per il trasporto ferroviario in Toscana che, allegato al presente accordo, ne costituisce parte integrante; in particolare, in relazione alla progressiva realizzazione di tratti funzionali per il trasporto passeggeri della nuova linea Faentina, F.S. assicurerà l'attivazione dei corrispondenti servizi, in coerenza con quanto previsto dal citato Programma direttore;
- potenziamento del nodo di Firenze attraverso la sua effettiva integrazione con il sistema di trasporto pubblico regionale, metropolitano e urbano, sia su ferro che su gomma, da realizzarsi con il miglioramento della disponibilità di infrastrutture esistenti per tali servizi e con una soluzione progettuale per la nuova linea veloce che assicuri il ruolo centrale della Stazione di S. Maria Novella;
- promozione di una rete tranviaria ad elevata capacità nell'area fiorentina, le cui modalità di realizzazione ed il relativo piano finanziario dovranno costituire oggetto del successivo accordo correlato con la soluzione di riassetto del nodo ferroviario di Firenze;
- interventi per favorire l'integrazione modale dei servizi di trasporto locale e l'accessibilità alle stazioni ferroviarie come descritto dal citato Programma direttore;
- potenziamento del trasporto ferroviario merci come descritto dal citato Programma direttore;
- riqualificazione delle aree ferroviarie urbane e dei centri di interscambio;
- coordinamento gestionale ed integrazione tariffaria dei servizi su gomma e su ferro;
- potenziamento del sistema infrastrutturale della Toscana con i seguenti interventi prioritari:
 1. completamento del quadruplicamento fra Rovezzano e Prato compreso il potenziamento della stazione di Rifredi;
 2. completamento di una prima fase funzionale del quadruplicamento della linea Firenze-Empoli con il nuovo tratto in variante Signa-Montelupo;



3. potenziamento della linea Pontremolese, con il completamento funzionale delle opere sospese tra le quali riveste carattere prioritario il riassetto del nodo di Aulla;

4. potenziamento, velocizzazione e ammodernamento della linea tirrenica e approfondimento progettuale per una eventuale trasformazione della stazione di "Livorno Marittima" in terminal viaggiatori;

5. realizzazione del polo tecnologico di Osmannoro, secondo le fasi strategiche indicate al successivo art.9;

6. Velocizzazione degli itinerari Chiusi - Siena e Siena - Empoli con notevole riduzione dei tempi di percorrenza (almeno 20%) mediante l'utilizzo di materiale rotabile ad assetto variabile -"Pendolino diesel"-;

7. Studio tecnico-economico di fattibilità per la definizione degli interventi funzionali di potenziamento e velocizzazione (raddoppi, rettifiche di tracciato, tecnologia impiantistica) delle linee Chiusi - Siena e Siena - Empoli.

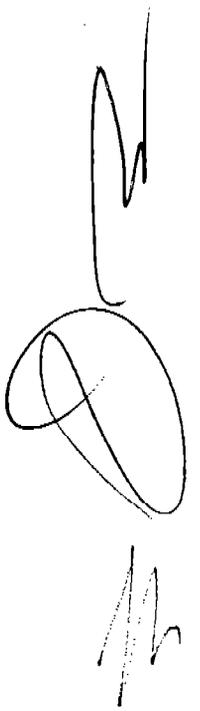
Tale studio verrà presentato alla Regione Toscana entro un anno per il contestuale avvio, di concerto con la Regione medesima e gli altri Enti locali interessati, della definizione del programma di servizio ferroviario integrato con i servizi di trasporto su gomma nonché per la definizione, sulle stesse relazioni, del relativo sistema tariffario integrato;

8 ripristino ed elettrificazione, se necessaria ai fini dell'ottimizzazione dell'esercizio, della linea Faentina e suo funzionale attestamento a S.Maria Novella compatibilmente con il futuro assetto del nodo di Firenze, nonché esercizio della stessa linea a cura delle F.S.

9 Studio per l'interconnessione fra la linea Faentina e la linea ad Alta Velocità nella valle del Mugello;

Art. 9

F.S. S.p.A. si impegna a sviluppare il proprio ruolo nell'area fiorentina come di seguito indicato:

Handwritten signature and initials in black ink, located on the right side of the page. The signature is a large, stylized loop, and the initials below it are also stylized.

A) Osmannoro

Realizzazione, ridimensionandone l'area utilizzata, del nuovo polo tecnologico dell'Osmannoro, comprese le necessarie opere di sicurezza idraulica strettamente connesse con la realizzazione del nuovo impianto, così come definite nello schema di atto concordato con il consorzio di bonifica e negli incontri avvenuti con la Regione Toscana.

Conferma della presenza del presidio produttivo ad alta tecnologia delle F.S. con le nuove officine per l'Alta Velocità, quali impianti di manutenzione polifunzionale per la revisione ciclica di materiale A.V. e ricerca, con il Centro di Dinamica Sperimentale dedicato al materiale rotabile, con l'Impianto Dinamico Polifunzionale, mediante il riassorbimento delle attività produttive delle O.G.R. di "Porta al Prato".

Presentazione, entro il 31 dicembre 1995, del progetto esecutivo per la nuova officina Alta Velocità all'interno del polo tecnologico.

Resta inteso che qualora insorgessero difficoltà di natura ambientale che impedissero di realizzare, nell'area individuata, l'insieme del polo tecnologico come sopra individuato, la Regione Toscana, richiedendo a tale scopo anche il dovuto supporto di competenza dell'Amministrazione Provinciale di Firenze ed in accordo con i comuni interessati, avanzerà le soluzioni alternative di localizzazione.

B) Porta al Prato

Utilizzazione, per il progetto di revamping relativo alle nuove vetture cuccette, delle O.G.R. di "Porta al Prato" fino all'entrata in funzione del nuovo polo dell'Osmannoro.

A large, stylized handwritten signature or set of initials, possibly 'M' or 'H', written in black ink on the right side of the page.

C) Occupazione

Rilancio e qualificazione dell'occupazione, in riferimento preciso agli accordi già esistenti fra F.S. S.p.A. e Sindacati, che, con la strategia proposta, incida in maniera duratura sui livelli occupazionali dell'area fiorentina. Inoltre, per l'attuazione dei lavori di costruzione della tratta A.V. BO-FI, verrà impostato, unitamente alla Provincia ed ai comuni interessati, alle Organizzazioni Sindacali, alle realtà imprenditoriali presenti ed al G.C., un confronto che garantisca, al massimo possibile, le imprese ed i lavoratori locali.

Art.10

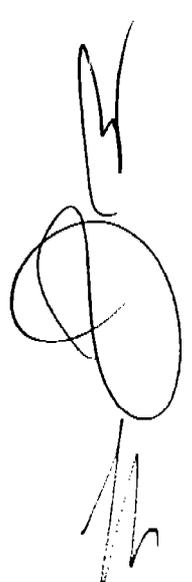
Con riferimento agli impegni assunti con il presente atto è istituito, presso la Regione Toscana, un Comitato di garanzia con il compito di:

- verificare l'attuazione dei citati impegni nei modi e nei tempi previsti;
- elaborare il programma degli interventi da proporre per il finanziamento nell'arco temporale di realizzazione del quadruplicamento veloce con i prossimi contratti di programma fra Ministero dei Trasporti e della Navigazione e F.S. S.p.A.;
- supportare gli enti competenti per l'elaborazione degli studi preparatori e i programmi relativi ai singoli bacini provinciali.

Il suddetto Comitato è composto da sette membri: uno nominato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, due nominati dalla Regione Toscana, oltre al Presidente della Giunta regionale o un suo delegato, con funzioni di Presidente del Comitato, uno da TAV S.p.A. e due da F.S. S.p.A..

Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione, TAV S.p.A. e F.S. S.p.A. nomineranno i componenti del Comitato di garanzia entro 60 giorni dalla data di approvazione del progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Firenze da parte di F.S. S.p.A., come indicato al successivo art.12.

La partecipazione al Comitato di garanzia sarà a titolo gratuito.



L'insediamento del Comitato dovrà avvenire entro 30 giorni dalla nomina dei suoi componenti.

Entro i successivi 15 giorni il Comitato stesso approverà, a maggioranza assoluta dei suoi componenti, apposito atto per la disciplina del suo funzionamento.

Per lo svolgimento dei propri compiti il Comitato potrà avvalersi di un gruppo tecnico appositamente costituito, composto da:

- tecnici della Regione, delle Province e dei Comuni capoluogo interessati dal progetto di quadruplicamento veloce;
- tecnici di F.S. S.p.A.;
- tecnici degli Enti esercenti le ferrovie minori e delle Aziende di trasporto pubblico su gomma;
- esperti di volta in volta incaricati sulla base di specifiche necessità.

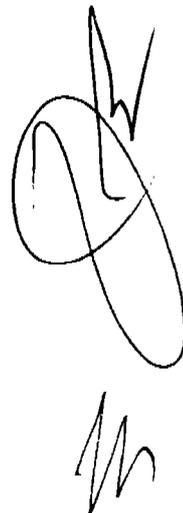
Per le attività del Comitato verrà costituito presso la TAV S.p.A. un fondo di lire cinque miliardi.

Art. 11

I rappresentanti dei soggetti firmatari il presente atto si riuniranno almeno una volta l'anno per verificare il rispetto degli obblighi assunti e per l'adozione dei provvedimenti conseguenti.

Art. 12

Gli interventi previsti negli allegati al presente accordo dovranno essere realizzati ed attuati nei tempi e nei modi definiti negli stessi.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, positioned on the right side of the page.

Art. 13

Gli impegni assunti dalle parti con il presente atto sono subordinati:

- all'emissione, in sede di Conferenza di Servizi, del provvedimento definitivo di approvazione del progetto del quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna - Firenze da parte della Regione Toscana, così come previsto al precedente art. 1;

- all'approvazione finale del medesimo progetto, da parte di F.S. S.p.A., con atto avente valore di dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dell'opera ferroviaria ed al perfezionamento dell'Atto Integrativo da stipularsi fra F.S. S.p.A. e TAV S.p.A., successivi alla conclusione della Conferenza di Servizi, ovvero di eventuale procedura sostitutiva della stessa.

Art. 14

Tutti gli interventi previsti nel presente accordo e nell'allegato Programma direttore dovranno trovare idonea copertura nei programmi di finanziamento di F.S. S.p.A. e del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, coerentemente con quanto stabilito con i contratti di programma Ministero dei Trasporti e della Navigazione - F.S. S.p.A. e le leggi finanziarie vigenti.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione si impegna ad intervenire con tutti gli strumenti, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, per una rapida attuazione del presente Accordo.

Le parti concordano, altresì, sul carattere di stretta integrazione ed organicità degli interventi previsti, talché la mancata attuazione degli

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, positioned on the right side of the page.

interventi stessi nei modi e alle condizioni stabilite, autorizza le parti a
svincolarsi dagli impegni assunti col presente accordo.

Roma, li 27 luglio 1995

Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione



L'Assessore all'Urbanistica e Trasporti - Regione Toscana



L'Amministratore delegato di F.S. S.p.A.



L'Amministratore delegato di TAV S.p.A.

