

Accordo integrativo dell'Accordo Quadro stipulato il 27.07.1995 e del Protocollo di Intesa stipulato il 24.04.1997 relativo al potenziamento e sviluppo del servizio metropolitano dell'area della Toscana centrale.

fra  
Ministero dei Trasporti  
FS spa  
TAV spa  
Regione Toscana  
Provincia di Firenze  
Comune di Firenze

Premesso

che il 27.07.1995 è stato stipulato l'Accordo Quadro fra il Ministro dei Trasporti, Regione Toscana, FS s.p.a., TAV s.p.a. per il quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna Firenze, per lo sviluppo del servizio ferroviario regionale e per il trasporto merci su ferrovia, a cui è allegato l'Accordo Preliminare per l'attraversamento di Firenze del quadruplicamento veloce Milano - Napoli, e che in data 24.04.1997 è stato stipulato fra il Ministro dei Trasporti, Regione Toscana, FS s.p.a., TAV s.p.a., Provincia di Firenze, Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Vaglia un Protocollo di Intesa relativo all'attraversamento del Nodo Fiorentino della linea ferroviaria veloce Milano - Napoli,

che la regione Toscana con deliberazione della Giunta Regionale n°1529 del 21.12.1998 ha definito il complesso degli accordi e degli interventi per la positiva conclusione della Conferenza di Servizi per il Nodo di Firenze,

che si ritiene necessario, in applicazione della suddetta deliberazione della Giunta Regionale della Toscana, procedere ad una integrazione e specificazione dei predetti accordi e protocolli per la definizione delle azioni, degli interventi e delle risorse necessarie per attivare un efficace servizio ferroviario metropolitano nell'area metropolitana fiorentina e nella Toscana centrale

Considerato

- che gli indirizzi del Governo sul sistema ferroviario presentati in Parlamento, sottolineano, fra l'altro, per quanto riguarda i nuovi investimenti, l'importanza di procedere preventivamente alla valutazione della redditività economica e finanziaria degli stessi e alla individuazione delle fonti di finanziamento;
- che la stessa direttiva del Governo prevede che il Piano degli investimenti FS debba essere corredato dalla previsione degli effetti dei nuovi interventi sulla domanda di trasporto servita dalla ferrovia e dalla indicazione del programma di esercizio ferroviario;



Viste le suddette premesse e gli allegati e considerato  
che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente

Accordo  
Tra

- Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, rappresentato per la stipula dal Sottosegretario di Stato Onorevole Giordano Angelini, giusta delega del Ministro.
- la FS S.p.A., rappresentata per la stipula dall'ing. Giancarlo Cimoli nella sua qualità di Amministratore Delegato.
- la T.A.V. S.p.A, rappresentata per la stipula dall'ing. Antonio Savini Nicci in qualità di Amministratore Delegato.
- la Regione Toscana, rappresentata per la stipula da Dott. Vannino Chiti nella sua qualità di Presidente.
- la Provincia di Firenze, rappresentata per la stipula da Sig. Michele Gesualdi in qualità di Presidente.
- IL Comune di Firenze, rappresentato per la stipula dal Dott. Mario Primicerio nella sua qualità di Sindaco pro-tempore.

si conviene e si stipula quanto segue

Art.1 Obiettivi generali

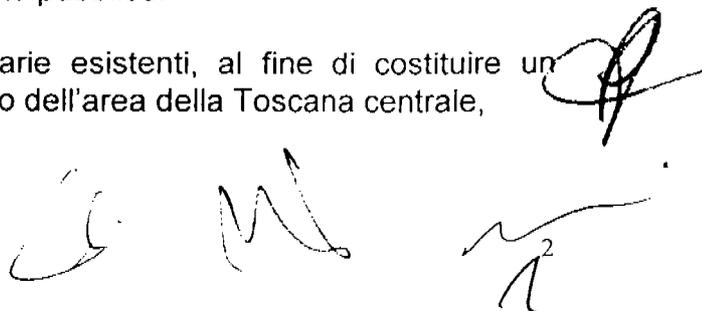
Il presente Accordo integra l'Accordo Quadro stipulato il 27.07.1995 e specifica il Protocollo di Intesa stipulato il 24.04.1997, prevedendo gli impegni delle parti per garantire lo sviluppo ed il potenziamento e l'integrazione modale del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano, con priorità nell'ambito del sistema metropolitano della Toscana centrale, avendo per riferimento l'orizzonte 2008, per il quale occorre garantire utilizzo e piena valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie di superficie, a partire dal polo stazione urbana e fermata AV di Santa Maria Novella.

Per quanto non espressamente richiamato e modificato dal presente Accordo Integrativo restano validi gli atti sopra indicati e precedentemente sottoscritti.

La delimitazione di tale ambito territoriale è individuata dai seguenti comuni:  
Empoli - Pistoia - Borgo S.Lorenzo - Montevarchi.

L'accordo prevede gli impegni per la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano con riferimento alle seguenti azioni da inquadrare nell'ambito di un più generale progetto di rete integrata del trasporto pubblico:

- potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti, al fine di costituire un sistema infrastrutturale integrato nell'ambito dell'area della Toscana centrale,



2. individuazione delle risorse aggiuntive, rispetto alle dotazioni attuali di risorse come risultano da quanto indicato al successivo art.4, per la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e delle azioni per la razionalizzazione ed integrazione del sistema complessivo di mobilità dell'intera area.
3. individuazione delle caratteristiche di qualità e quantità di tale servizio, delle fasi di attuazione ( da definirsi in accordo con le fasi attuative del potenziamento del sistema infrastrutturale), delle modalità di controllo e di verifica del rispetto degli impegni.
4. la dotazione di idoneo materiale rotabile per ciascuna fase di attivazione del servizio ferroviario metropolitano.

Per garantire il rispetto degli impegni e delle finalità di cui sopra, e meglio espressi nei seguenti articoli, le parti decidono di costituire un apposito organismo di controllo dell'Accordo Integrativo denominato Comitato di Garanzia dell'Accordo Integrativo.

Tale Comitato è individuato nel Comitato di Garanzia, già costituito sulla base dell'Accordo Quadro del 1995, integrato da :

- Un rappresentante del Comune di Firenze
- Un rappresentante per ciascuna delle Province di Prato, Pistoia ed Arezzo
- Un rappresentante per ciascuno dei Comuni di Prato e Pistoia.

Pertanto il Comitato di Garanzia del presente Accordo Integrativo è costituito da:

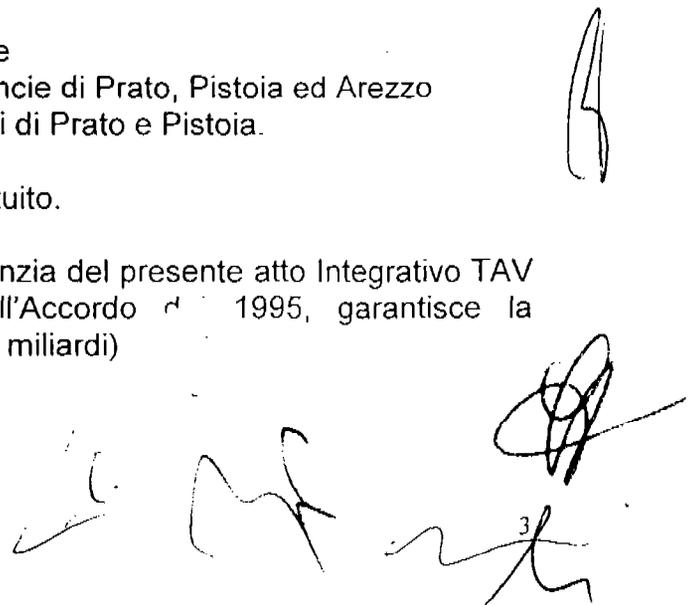
- Il Presidente della regione Toscana, o suo delegato, con funzioni di Presidente del Comitato
- Sei membri nominati dalla Regione Toscana ( un rappresentante della Comunità Montana del Mugello, un rappresentante per ciascuna delle Province di Prato, Pistoia e Arezzo, un rappresentante per ciascuno dei Comuni di Prato e Pistoia)
- Un membro nominato dalla Provincia di Firenze
- Un membro nominato dal Comune di Firenze
- Un membro nominato da Ministero dei Trasporti e della Navigazione
- Un membro nominato da TAV spa
- Sei membri nominati da FS spa

Analogamente il gruppo tecnico previsto dall'Accordo Quadro del 1995 è integrato da:

- Un rappresentante del Comune di Firenze
- Un rappresentante della Provincia di Firenze
- Un rappresentante per ciascuna delle Province di Prato, Pistoia ed Arezzo
- Un rappresentante per ciascuno dei Comuni di Prato e Pistoia.

La partecipazioni a tali organismi è a titolo gratuito.

Ai fini del funzionamento del Comitato di Garanzia del presente atto Integrativo TAV spa, oltre alle risorse già individuato dall'Accordo del 1995, garantisce la disponibilità di risorse per lire 3 miliardi (lire tre miliardi)



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below.

Il suddetto Comitato, sostituisce quello previsto all'art.10 dell'Accordo Quadro sottoscritto il 27.7.1995, e mantiene gli stessi compiti di verifica, controllo e supporto.

Sulla base di comprovate esigenze tecniche il Comitato di Garanzia può provvedere altresì ad apportare eventuali modifiche a quanto previsto.

In riferimento a quanto sopra si precisa comunque che le risorse destinate al potenziamento del sistema infrastrutturale, previste a carico del Ministero dei Trasporti e della Navigazione nell'ambito degli Accordi e Protocolli per il Nodo di Firenze, eventualmente non utilizzabili per le finalità inizialmente previste, saranno comunque utilizzate per il potenziamento del sistema infrastrutturale e del servizio ferroviario dell'area della Toscana centrale.

## Art 2. Interventi per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

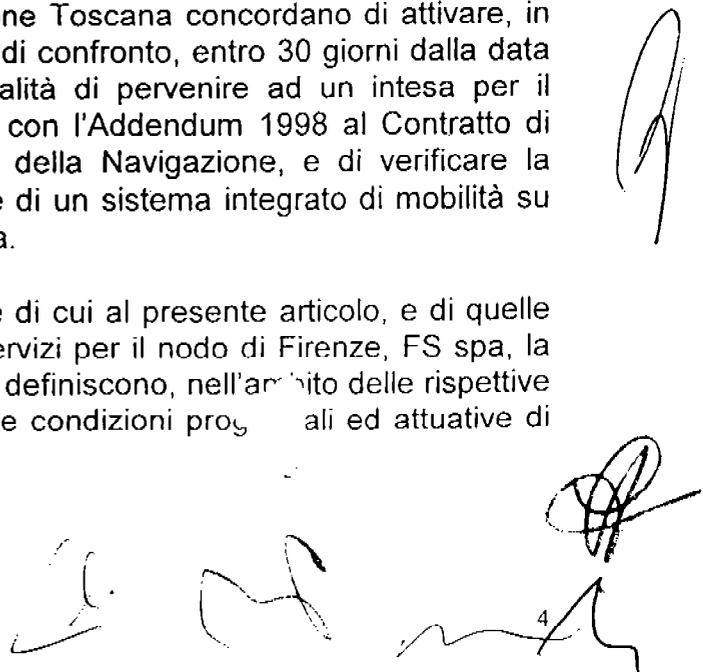
Le parti danno atto che gli interventi, necessari a migliorare e potenziare la rete ferroviaria della Toscana centrale e del nodo Pisa Livorno, oltre a quelli oggetto di approvazione in sede di Conferenza di servizi per il nodo di Firenze, e le azioni necessarie alla loro realizzazione, sono individuati dal presente articolo e nell'allegato 1.

Tali interventi sono finalizzati a migliorare la dotazione infrastrutturale dell'area con particolare riferimento al potenziamento della direttrice Firenze - Prato - Pistoia, che costituisce il sistema infrastrutturale portante dell'area.

Per la realizzazione degli interventi di adeguamento della direttrice, ed in particolare per i primi interventi di adeguamento del sistema delle fermate metropolitane, FS spa, TAV spa, gli EE.LL. e la regione Toscana si impegnano a definire tempi e modalità, anche attraverso l'attivazione delle risorse di cui al punto 4.1.3 del Protocollo di Intesa del 24.04.1997, che si intendono pertanto estese anche alle opere in questione, ed incrementate, con risorse della Regione Toscana da definirsi a seguito della progettazione definitiva.

Per l'area Pisa - Livorno FS spa e la Regione Toscana concordano di attivare, in accordo con gli EE.LL. interessati, un tavolo di confronto, entro 30 giorni dalla data di stipula del presente Accordo, con la finalità di pervenire ad un'intesa per il completamento degli interventi programmati con l'Addendum 1998 al Contratto di Programma FS - Ministero dei Trasporti e della Navigazione, e di verificare la fattibilità tecnico-finanziaria per la definizione di un sistema integrato di mobilità su ferro nell'area allargata Pisa - Livorno - Lucca.

Nello studio e nella realizzazione delle opere di cui al presente articolo, e di quelle approvate nell'ambito della Conferenza di Servizi per il nodo di Firenze, FS spa, la Regione Toscana e gli EE.LL. promuovono e definiscono, nell'ambito delle rispettive competenze in attuazione della L.R. 42/98, le condizioni progettuali ed attuative di un sistema di trasporto interconnesso.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones at the bottom.

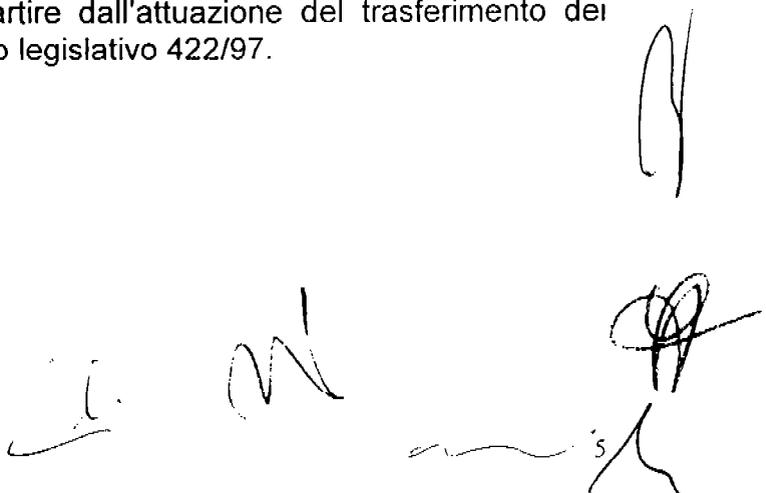
Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione garantisce il finanziamento della Elettificazione della linea Firenze - Vaglia - Borgo S.Lorenzo - Pontassieve, e della costruzione della linea Bivio Osmannoro - Campi B così come definite nell'allegato 1, a valere sui finanziamenti assegnati con l'Addendum 1998 al contratto di programma FS S.p.A./Ministero dei Trasporti.

FS spa garantisce le necessarie risorse per il completamento degli interventi sulla linea Firenze - Pisa nel tratto Signa Montelupo, per la realizzazione degli interventi finalizzati al miglioramento dell'arrivo a SMN della linea Faentina, per il potenziamento del Nodo di Firenze tramite adeguamento tecnologico, così come definiti nell'allegato 1.

### Art.3 Organizzazione e attuazione del Servizio ferroviario Metropolitano e del Servizio integrato di Bacino

In sede di attuazione della delega prevista dall'art.4, comma 4, della legge 59/97, e del D.Lgs. 422/97, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione si impegna a determinare l'ammontare delle risorse finanziarie dello Stato per l'esercizio delle funzioni delegate in materia di trasporto ferroviario locale, in misura corrispondente alle risorse a qualsiasi titolo, e sotto qualsiasi forma (comprensiva dei costi di utilizzo della infrastruttura) erogate, per gli attuali servizi ferroviari regionali e locali della Toscana, comprensive delle risorse relative ai servizi a regime già definite per la linea Faentina a partire dal 1 gennaio 1999, da qualunque soggetto esercitati ( per servizi ferroviari FS sono da intendersi gli attuali treni classificati IR,D,R,ed M).

Sulla base degli impegni sottoscritti con l'Accordo Quadro del 1995 e con il Protocollo di Intesa per il nodo di Firenze del 1997, sarà attuato un potenziamento del servizio ferroviario regionale e metropolitano, come meglio descritto al successivo articolo 4, al cui maggiore onere, come determinato ai comma precedenti, lo Stato conferma l'impegno, già previsto dal punto 9.2. del citato Protocollo di Intesa, a contribuire per un importo annuo pari a lire 10 miliardi, da destinare, in via prioritaria, alla intensificazione del servizio ferroviario metropolitano della area della Toscana centrale a partire dall'attuazione del trasferimento dei servizi ferroviari come previsto dal decreto legislativo 422/97.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large stylized signature on the right and several smaller ones below it.

Il Ministero dei Trasporti ed FS spa riconoscono che l'attivazione del Servizio ferroviario regionale e metropolitano, e del servizio integrato di bacino, così come definiti nei successivi articoli, costituisce un vantaggio, anche di ordine economico, oltre che di funzionalità trasportistica, per il servizio ferroviario nel suo insieme, costituendo una delle condizioni per il miglioramento di accessibilità a tale servizio.

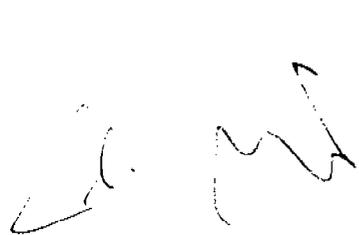
Per la parte di gestione del Servizio ferroviario integrato regionale e metropolitano che verrà affidata a qualunque titolo, anche sotto forma di partecipazione a società di scopo, ad FS spa a seguito dell'attuazione della legge 59/97, e del D. Lgs 422/97, FS spa si impegna a ridurre il corrispettivo in misura variabile da 0 a 15% sulla base delle economie che potranno verificarsi in relazione a:

- progettualità integrata ed unitaria della rete di trasporto pubblico, che individui nella modalità ferroviaria l'asse portante;
- aumento dei treni chilometri, cadenzamento dell'offerta, miglioramento della qualità del servizio, che permetta l'ottimizzazione dei fattori produttivi;
- istituzione di un tavolo di concertazione con le organizzazioni sindacali che consenta la razionalizzazione dell'organizzazione del lavoro, nel contesto di un programma di sviluppo del trasporto pubblico.

Gli Enti Locali si impegnano a mettere in atto politiche di razionalizzazione dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale, in attuazione della L.R. 42/98, attuativa del D.Lgs 422/97, in funzione del progressivo aumento dell'offerta del Servizio Ferroviario Metropolitano, tese a ottimizzare le risorse, a costruire un sistema integrato di mobilità che riconosca la centralità del vettore ferroviario, a perseguire l'integrazione dei servizi e tariffaria, con riferimento all'effettiva domanda di trasporto.

Al tal fine gli EE.LL. ed FS si impegnano altresì ad attuare, a partire dal 1999, e con un programma di interventi cadenzato negli anni parallelamente alle fasi di avanzamento dei lavori, la realizzazione, o l'incentivazione, di infrastrutture atte a potenziare l'utilizzo del trasporto su ferro, come parcheggi scambiatori, autostazioni e fermate delle autolinee, corsie preferenziali, e quant'altro finalizzato ad incentivare l'intermodalità fra i trasporti, così come previsto dal D.Lgs 442/97.

Il Ministro dei Trasporti si impegna ad assicurare almeno il mantenimento dei livelli attuali dei servizi ferroviari regionali e locali in Toscana, come specificato al comma 1 del presente articolo, in particolare in sede di rinnovo del contratto di servizio e fino all'effettivo esercizio da parte della regione Toscana delle funzioni delegate.

  
  
  
6  


#### Art 4 Schema di Servizio Ferroviario Metropolitan

Le parti concordano che il modello a regime del Servizio Ferroviario Metropolitan venga configurato nell'ambito di un progetto di sistema integrato del trasporto pubblico che assuma come struttura portante la rete integrata del trasporto su ferro (ferrovia, tramvia, ferrotramvia).

Per quanto riguarda il sistema tramviario e ferrotramviario la progettazione del Sistema Integrato è affidata, secondo le competenze conferite dalla Legge Regionale 42 del 1998 alla Provincia di Firenze ed al Comune di Firenze che concertano, con le procedure previste, la definizione delle azioni per l'attuazione degli interventi sottoriportati, nonché l'attuazione di quanto previsto ai punti 4.8, 7.7 del Protocollo di Intesa del 24.4.1997.

A tal fine, ed a parziale modifica di quanto indicato nel Protocollo di Intesa del 24.4.97, la Provincia di Firenze ed il Comune di Firenze, concordano che le risorse, di cui all'art. 4.7 del citato Protocollo, al netto di lire 600.000.000= necessari per gli progetti preliminari delle strade di cui all'allegato B dello stesso Protocollo, saranno utilizzate per la redazione delle seguenti progettazioni preliminari, indicate in ordine di priorità:

- 1) Studio di fattibilità del sistema tramvie-ferrovia integrato al Servizio Ferroviario Metropolitan comprensivo delle eventuali interconnessioni con le tramvie Scandicci-S.M.N. -Piazza Piave;
- 2) Tramvia lotto O;
- 3) Tramvia diramazione Novoli-Careggi;
- 4) Tramvia Bagno a Ripoli-Gavinana-Piazza Piave;
- 5) Tramvia Piazza Beccaria-Campo di Marte-Rovezzano;
- 6) Ferrotramvia Rovezzano-Bagno a Ripoli-Ponte a Niccheri- Casello A1 di Firenze sud;
- 7) Tramvia dei viali di circonvallazione;
- 8) Tramvia diramazione Peretola-Università-Sesto Fiorentino;
- 9) Ferrotramvia Campi Bisenzio-Scandicci.

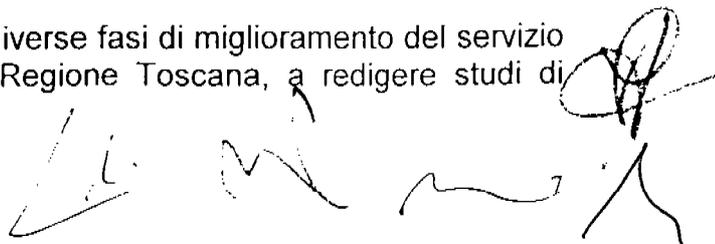
Inoltre con i medesimi fondi suddetti saranno redatti i progetti preliminari delle seguenti fermate del SFM:

- 1) Girone
- 2) San Salvi

Per quanto riguarda il servizio ferroviario, le parti concordano la configurazione di una prima ipotesi di rete e relazioni della modalità ferroviaria nell'area metropolitana, con la prefigurazione dei relativi standard base di servizio, riportati nell'Allegato 2 Linee guida del servizio ferroviario Metropolitan.

La evoluzione qualitativa e la implementazione quantitativa, fino alla possibile copertura integrale della futura potenzialità della rete, sarà definita nell'ambito del progetto di sistema integrato.

Al fine di programmare in modo ottimale le diverse fasi di miglioramento del servizio FS spa si impegnano, in accordo con la Regione Toscana, a redigere studi di



simulazione del servizio ferroviario regionale e metropolitano, con riferimento alle diverse fasi di potenziamento del sistema infrastrutturale di cui al precedente articolo 2, ed alla costituzione dell'Osservatorio regionale sul trasporto pubblico.

La configurazione dello scenario a regime, nonché delle fasi intermedie di possibile implementazione del servizio, costituiranno un quadro di riferimento per la progettazione dei programmi di esercizio, la cui effettiva fattibilità sarà verificata e regolata secondo le competenze e procedure fissate a livello nazionale dal D.Lgs. 422/1998 ed a livello regionale dalla L.R. 42/1998, attingendo alle risorse trasferite alla Regione ex D.Lgs. 422/1998, a quelle aggiuntive di cui al presente accordo, e, ove necessario, all'apporto aggiuntivo della Regione o di altri Enti che richiedano il servizio (Contratti di servizio integrativi)

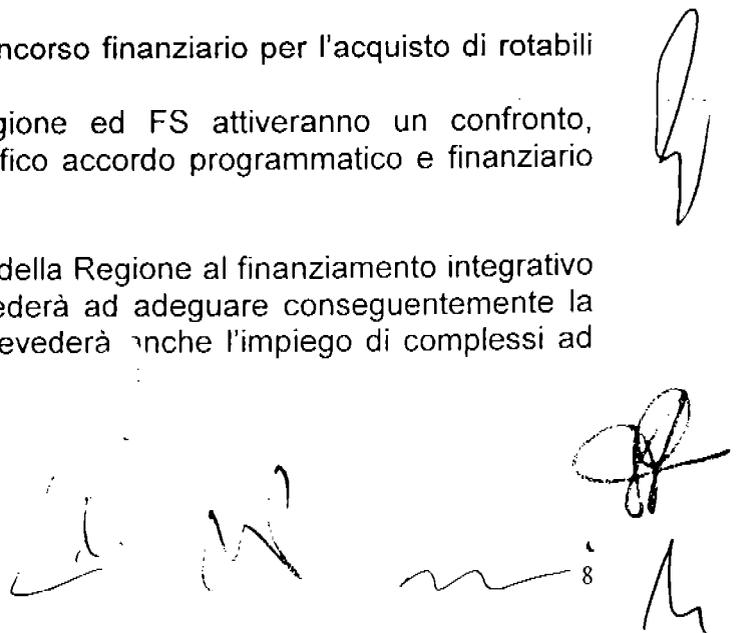
#### Art 5 Dotazione del materiale rotabile

Lo "Studio sul Servizio Ferroviario Metropolitano", ricompreso nella documentazione del Progetto di Nodo, riassume al punto 9.2 l'attuale dotazione di materiale rotabile utilizzato nella rete regionale, il quadro nazionale dei rotabili di nuova produzione o soggetti a ristrutturazione radicale (assimilabili a materiale nuovo), nonché i programmi di "restyling" del materiale trainato (nuovo arredamento e miglioramento del comfort:

Sulla base di questo scenario, nell'ambito degli studi (di cui al precedente art. 4) finalizzati a definire il Servizio Ferroviario Metropolitano a regime, si potrà configurare il fabbisogno teorico ottimale di materiale rotabile (quantità, qualità, confort), che sia di supporto alla concertazione fra Regione ed FS delle azioni finalizzate allo sviluppo del servizio ed al conseguente adeguamento del parco rotabili. A tal fine:

- FS, mediante interventi di razionalizzazione ed ottimizzazione dei cicli di manutenzione d utilizzazione, si impegna a garantire la fattibilità sia degli attuali servizi, sia degli eventuali servizi aggiuntivi che formino oggetto del Contratto regionale o di Contratti integrativi, ricorrendo alle tipologie di rotabili attualmente in esercizio
- la Regione si impegna a garantire il concorso finanziario per l'acquisto di rotabili di nuova produzione
- sulla base di queste premesse, Regione ed FS attiveranno un confronto, finalizzato alla definizione di uno specifico accordo programmatico e finanziario sui servizi e sul materiale rotabile.

Qualora tale accordo formalizzi l'impegno della Regione al finanziamento integrativo di quote aggiuntive di servizio, FS provvederà ad adeguare conseguentemente la disponibilità del materiale rotabile, che prevederà anche l'impiego di complessi ad alta frequentazione (TAF).

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. On the right side, there is a large, stylized signature. Below it, there are several smaller, more legible signatures and initials, including one that appears to be 'M' and another that looks like 'h'.

## Allegato 1

Le parti si impegnano a garantire, ognuna per le rispettive competenze, il rispetto dei tempi di realizzazione di seguito indicati.

### **Raddoppio della tratta Signa Montelupo della linea Firenze Pisa.**

Le procedure di approvazione sono in corso e si prevede che la Conferenza di Servizi sia convocata entro Marzo 1999 e conclusa entro Aprile 1999.

FS si impegna a garantire la copertura finanziaria per la realizzazione dell'intera opera, in conformità al progetto che risulterà approvato in Conferenza di Servizi, essendo peraltro parte di tale opera già in avanzata fase di costruzione.

### **Elettrificazione della Linea Firenze - Vaglia - Borgo S. Lorenzo - Pontassieve.**

- Completamento del progetto di massima dell'intervento entro luglio 1999
- Redazione del progetto definitivo e conseguente approvazione in Conferenza di Servizi, a cura di FS, entro il 1999
- FS S.p.A si impegna, entro 4 anni dalla conclusione della relativa Conferenza di Servizi e dalla disponibilità del finanziamento, di cui all'Addendum 1998, così come specificato al precedente articolo 2.

### **Realizzazione della Linea ferroviaria Osmannoro - Campi Bisenzio**

Il Ministero dei Trasporti conferma l'impegno a garantire la copertura finanziaria dell'intervento nella misura di 70 miliardi, assicurando ad FS le risorse finanziarie per detto studio, e le risorse per il successivo programma di realizzazione.

FS si impegna a realizzare lo studio di fattibilità entro il 1999 ed a realizzare l'opera entro quattro anni dalla conclusione della relativa Conferenza di Servizi e dalla disponibilità del finanziamento, di cui all'Addendum 1998, così come specificato al precedente articolo 2.

### **Realizzazione dell'arrivo a SMN della linea Faentina**

Il collegamento della linea Faentina con la Stazione di Santa Maria Novella sarà realizzato entro luglio dell'anno 2000, in modo da consentire un primo livello di servizio con due coppie di treni aggiuntive.

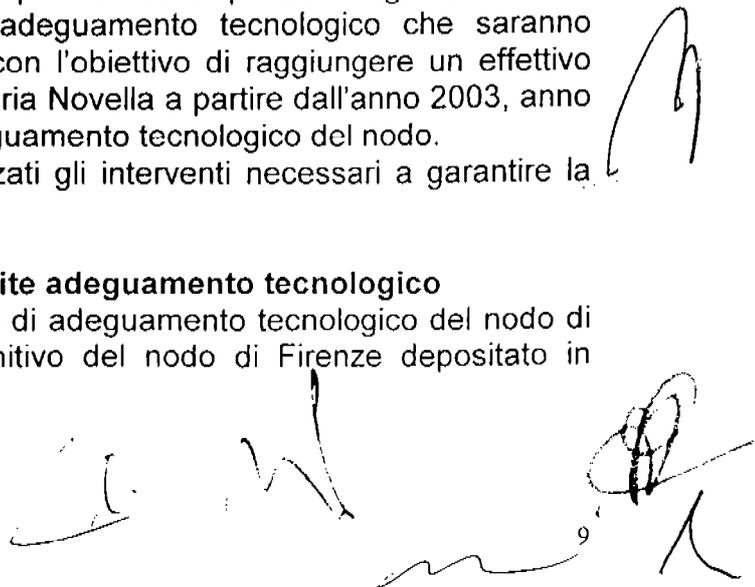
Regione ed FS valuteranno la possibilità di incrementare tale servizio su Santa Maria Novella nell'ambito della potenzialità della tratta Campo di Marte-Santa Maria Novella.

FS condurrà altresì entro il 1999 uno studio per verificare i possibili miglioramenti del servizio in funzione degli interventi di adeguamento tecnologico che saranno realizzati nel nodo ferroviario fiorentino, con l'obiettivo di raggiungere un effettivo incremento dei treni con arrivo a Santa Maria Novella a partire dall'anno 2003, anno in cui è previsto il completamento dell'adeguamento tecnologico del nodo.

Entro il luglio 2000 saranno altresì realizzati gli interventi necessari a garantire la fermata in zona Cure.

### **Potenziamento del nodo di Firenze tramite adeguamento tecnologico**

FS si impegnano a realizzare gli interventi di adeguamento tecnologico del nodo di Firenze come descritti nel progetto definitivo del nodo di Firenze depositato in Conferenza di Servizi.



### **Velocizzazione della linea Empoli- Siena-Chiusi**

Il Ministero dei Trasporti si impegna, nel quadro dei finanziamenti assegnati con l'Addendum 1998 al contratto di programma con FS S.p.A., a individuare e mettere a disposizione le risorse finanziarie necessarie per la progettazione e la realizzazione degli interventi considerati prioritari nel progetto di velocizzazione della linea previsto nell'Accordo Quadro del 1995, sulla base degli studi già eseguiti.

FS si impegna a predisporre la progettazione definitiva entro un anno dalla disponibilità delle relative risorse finanziarie.

A tal fine il Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., la Regione Toscana e la Provincia di Firenze si impegnano a stipulare, unitamente agli Enti Locali senesi, uno specifico accordo per stabilire le risorse, i tempi, le modalità per l'attuazione degli interventi ritenuti necessari.

### **Adeguamento della tratta Firenze - Prato - Pistoia e nuove fermate nell'area Pistoiese e pratese**

1) Quadruplicamento Castello - Rifredi

I lavori sono stati consegnati e il completamento delle opere è previsto per la fine del 2003.

2) FS spa si impegnano, in accordo con gli EE.LL. e la Regione Toscana, a definire le progettazioni definitive delle nuove fermate, con i relativi costi stimati di costruzione, entro 12 mesi dalla stipula del presente accordo integrativo.

Roma li, 3 marzo 1999

Ministero dei Trasporti

FS S.p.A.

TAV - Treno Alta Velocità S.p.A.

Regione Toscana

Provincia di Firenze

Comune di Firenze

The image shows handwritten signatures for each of the entities listed on the left. From top to bottom: a signature for the Ministero dei Trasporti, a signature for FS S.p.A., a signature for TAV - Treno Alta Velocità S.p.A., a signature for Regione Toscana, a signature for Provincia di Firenze, and a signature for Comune di Firenze. Each signature is written over a horizontal line.

# ASA TRASPORTO METROPOLITANO E REGIONALE

Direzione Regionale Toscana

## AREA METROPOLITANA FIRENZE-PRATO PISTOIA

### LINEE GUIDA PER IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

Il "Programma direttore per il trasporto ferroviario nella Regione Toscana", allegato all'Accordo Quadro del 27.7.1995, e le ulteriori specificazioni contenute nel "Protocollo di intesa" del 24.4.1997 prefigurano gli standard del Servizio Ferroviario Regionale (S.F.R.) per l'intera rete regionale e prevedono una ulteriore implementazione del servizio nell'Area Metropolitana, finalizzata a realizzare complessivamente un Servizio Ferroviario Metropolitano (S.F.M.) caratterizzato da alta frequenza, cadenzamento mnemonico e numerose fermate (attuali e progettate), e che sia programmato in un'ottica di integrazione (fra le diverse specializzazioni del servizio ferroviario e fra le diverse modalità del trasporto pubblico coesistenti nell'area), assumendo come struttura portante la rete integrata del trasporto su ferro (ferrovia, tramvia, feretrotramvia).

Conseguentemente, la definizione del modello a regime del S.F.M. presuppone la progettazione nell'Area Metropolitana, e particolarmente nell'Area Fiorentina, di una "rete integrata" dei servizi di trasporto pubblico (ferrovia, tramvie, feretrotramvie, autolinee, busvie, servizi urbani) e dei relativi supporti funzionali (nodi di interscambio, parcheggi, integrazione tariffaria, sistemi informativi, ecc.), nel cui ambito definire le caratteristiche (quantità, specializzazione, interconnessione) dei servizi ferroviari, anche in funzione della domanda potenziale che l'effetto rete (sistema integrato) potrà attrarre alla modalità ferroviaria, nonché delle risorse che potranno essere dedicate alla modalità ferroviaria nell'ambito della gestione unitaria delle risorse regionali complessivamente destinabili al sistema del trasporto pubblico.

A supporto di questo processo di programmazione del sistema integrato, del quale l'Accordo Integrativo fissa i soggetti e le procedure, si definisce una prima configurazione di rete e relazioni della modalità ferroviaria nell'Area Metropolitana, con la prefigurazione dei relativi standard base del servizio nello "scenario a regime" (Progetto di Nodo integralmente realizzato), la cui evoluzione qualitativa e rimodulazione quantitativa (entro i limiti compatibili con la futura potenzialità di rete destinabile al trasporto metropolitano e regionale) saranno definite nell'ambito del progetto di sistema integrato.

In questo contesto del sistema integrato, la progressiva configurazione del servizio ferroviario nello scenario a regime, nonché nelle fasi intermedie di possibile implementazione del servizio (legate alle simulazioni/progettazioni corrispondenti alle fasi di "eventi", come previsto all'art. 4 dell'Accordo Integrativo), costituiranno un quadro di riferimento per la progettazione dei programmi di esercizio, la cui effettiva fattibilità sarà determinata e regolata secondo le competenze e le procedure fissate a livello nazionale dal D.L.G.S. 422/1998 ed a livello regionale dalla L.R. 42/1998, attingendo alle risorse trasferite alla Regione ex D.L.G.S. 422/1998 (Contratto regionale di servizio per il programma dei servizi minimi) e, ove necessario, all'apporto finanziario aggiuntivo della Regione e/o di altri Enti che richiedano ulteriori servizi (Contratti di servizio integrativi).

## CONFIGURAZIONE DEL SISTEMA

Nel quadro allegato si propone una prima configurazione del sistema ferroviario metropolitano, fissandone le linee guida:

- la rete metropolitana è delimitata dalle stazioni di Empoli, Pistoia, B.S.Lorenzo e Montevarchi. Nella progettazione dei servizi verranno considerate le modalità di integrazione nel sistema metropolitano di Montecatini e della Valdelsa Fiorentina, nonché le interrelazioni con le località della tratta Montevarchi-Arezzo
- la rete si articola in sette linee, delle quali cinque (Linea 1-2-3-4-5) sono in esercizio, una (Linea 6) è programmata e finanziata, una (Linea 7) è soltanto prefigurata
- le singole linee, che assolvono alla comune funzione del collegamento da/per Firenze, sono raggruppate fra loro in quattro sub-sistemi (F.M./A-B-C-D) che identificano quelle relazioni "passanti" (collegamenti diretti fra due linee) alle quali corrispondono direttrici significative della mobilità metropolitana
- il servizio di area metropolitana ricomprende tutti i treni (IR-D-R-M) interni all'area o confluenti nell'area dalle direttrici regionali, che nell'ambito dell'area si armonizzano fra loro (cadenzamento e/o interscambio) per costituire il Servizio Ferroviario Metropolitano
- i servizi di ciascuna linea sono classificati con una numerazione specifica, che identifica la linea e la direzione della corsa (per Firenze o da Firenze), distinguendo anche i servizi interni alla linea (con o/d Firenze) ed i servizi "passanti" che collegano direttamente due linee.

I singoli treni (corse) assumeranno la numerazione del relativo servizio, preceduta dalla sigla (D-R-M) che indica la specializzazione (D : Diretto che effettua fermata soltanto nelle principali stazioni, R : Regionale che ferma anche in località intermedie, M : Metropolitano che effettua tutte le fermate). Poiché le località di fermata per ciascuna specializzazione



saranno standardizzate, la classificazione complessiva (sigla e numero) fornisce per ciascuna corsa l'informazione completa sulla relazione, sulla direzione e sulle fermate.

## STANDARD DEL SERVIZIO

Negli allegati si esplicitano per ciascuna linea le "specifiche commerciali" (per F.M./A e F.M./B corredate anche da uno schema esemplificativo), che configurano gli standard base del servizio:

- per le Linee 1-2-3 si propone uno schema base del servizio, costituito da sei coppie di treni-ora, delle quali tre (cadenzate fra loro a 20') assicurano il collegamento veloce delle principali località da/per Firenze (Stazione Regionale) e tre (cadenzate fra loro a 20') assicurano il servizio in tutte le fermate metropolitane (con relazioni da/per Firenze e/o relazioni "passanti" fra due linee). Le due tipologie di servizio si integrano fra loro, mediante orari che ottimizzano l'interscambio (effetto rete)
- per le Linee 4-5 si propone come base lo standard previsto dal S.F.R., prefigurandone alcune possibili evoluzioni
- per la Linea 6 (programmata e finanziata) e per la Linea 7 (prefigurata) si formulano delle prime ipotesi di futuro servizio

Questa prima ipotesi ridisegna l'offerta ferroviaria in un sistema (frequenza, cadenzamento mnemonico, interscambio), la cui capacità di attrazione della domanda potenziale raggiunge presumibilmente il tetto che è proprio della sola offerta modale ferroviaria.

L'eventuale ulteriore implementazione del servizio ferroviario, fino allo sfruttamento integrale della potenzialità di rete destinabile al trasporto metropolitano e regionale, deve trovare nel sistema integrato del trasporto pubblico il "valore aggiunto" che ne incrementi ulteriormente la capacità di attrazione.

## SISTEMA FERROTRAMVIARIO

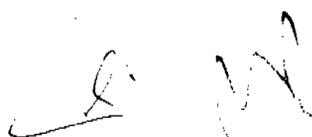
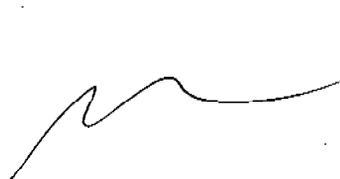
Nell'ambito delle intese che vengono richiamate e specificate con l'Accordo Integrativo, è previsto che per il sistema integrato dell'Area Metropolitana si sviluppi anche uno studio di fattibilità per la modalità innovativa ferrotramviaria.

Quest'ultimo tema investe specificamente la "vocazione" di due dei subsistemi:

- **F.M./C** : le Linee 4 configurano un circuito (Anello del Mugello), che "suggerisce" un servizio circolare con buona frequenza, eventualmente intensificato da spole nella tratta suburbana fiorentina della linea 4. Considerati i costi e le "rigidità" del servizio ferroviario,

nonché la limitata entità dei flussi di mobilità nell'area, lo sviluppo di questa ipotesi postula l'adozione di un sistema innovativo, caratterizzato da elevata flessibilità e bassi costi di esercizio, che sia anche suscettibile di evoluzione verso una forma autonoma di gestione

- **F.M./D** : le linee 6 e 7 identificano complessivamente una direttrice a specifica "vocazione" urbana, che lega fra loro le fermate cittadine, il polo di interscambio treno/treno di S.M.Novella (Stazione Regionale, Stazione A.V., Fermata A.V.) , i punti di interscambio con le linee tramviarie, le "porte" cittadine di Peretola/Aeroporto e Rovezzano, intercettando anche la direttrice del Chianti non servita dalla ferrovia. Conseguentemente su questa direttrice, che offre anche la predisposizione a futuri prolungamenti dai due attestamenti terminali, si concentra la verifica sulla possibile "interconnessione" ferrovia/tramvia,



AREA METROPOLITANA FIRENZE-PRATO-PISTOIA

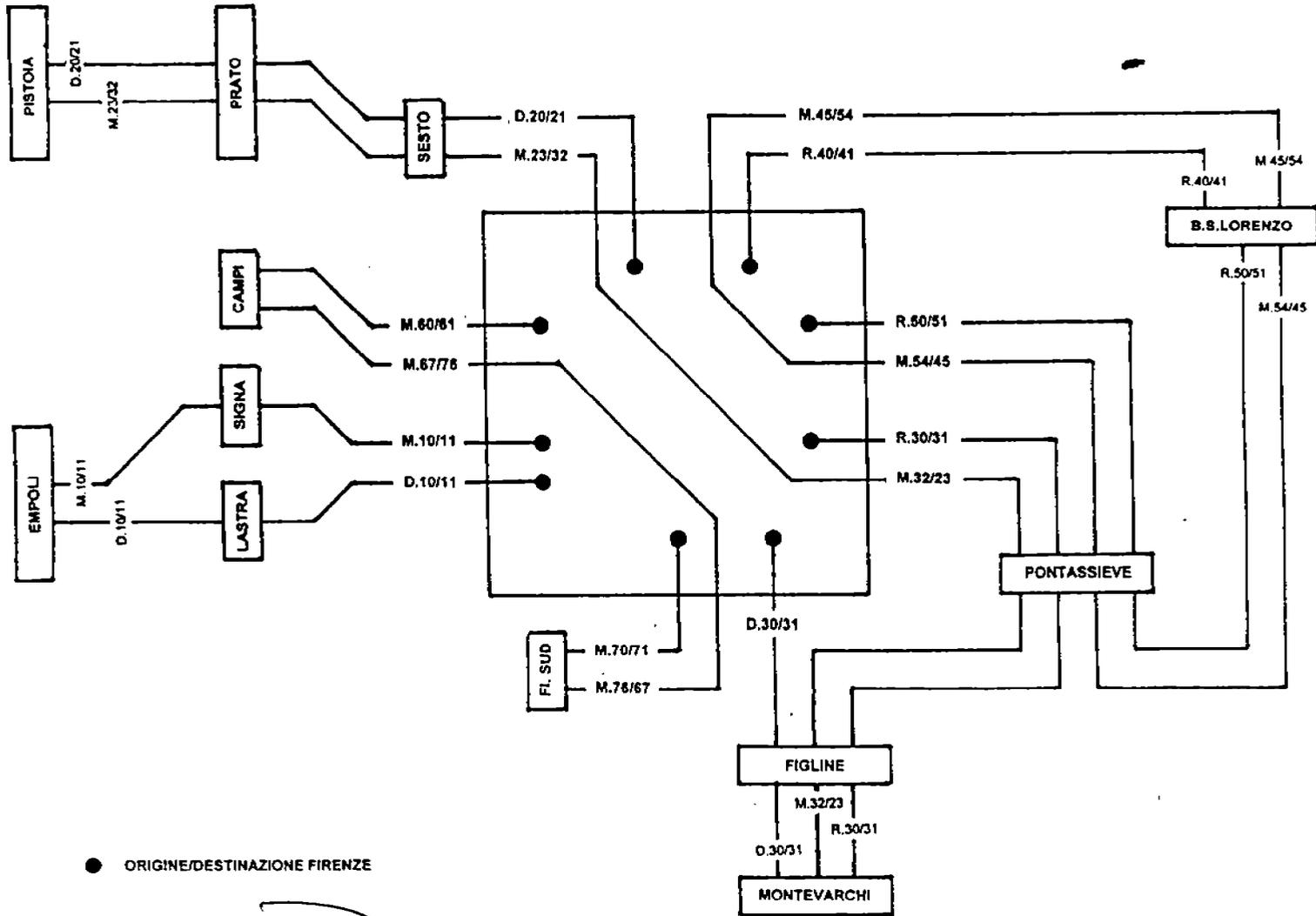
SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E REGIONALE

CONFIGURAZIONE DEL SISTEMA

FM	LINEE	SERVIZI
R	1   EMPOLI - SIGNA/LASTRA - FIRENZE	40   Empoli - Montelupo - Signa/Lastra - Firenze 44   Firenze - Signa/Lastra - Montelupo - Empoli
B	2   PISTOIA - PRATO - FIRENZE	20   Pistoia - Prato - Sesto - Firenze 24   Firenze - Sesto - Prato - Pistoia
	3   MONTEVARCHI - PONTASSIEVE - FIRENZE	30   Montevarchi - Fioline - Iacisa - Pontassieve - Firenze 34   Firenze - Pontassieve - Iacisa - Fioline - Montevarchi 23   Pistoia - Prato - Firenze/Cintura - Pontassieve - Montevarchi 32   Montevarchi - Pontassieve - Firenze/Cintura - Prato - Pistoia
C	4   B.S. LORENZO - VAGLIA - FIRENZE	40   B.S. Lorenzo - S.P. Sieve - Vaglia - Caldine - Firenze 44   Firenze - Caldine - Vaglia - S.P. Sieve - B.S. Lorenzo
	5   B.S. LORENZO - PONTASSIEVE - (FIRENZE)	50   B.S. Lorenzo - Vicchio - Bicomano - Rufina - Pontassieve - Firenze 54   Firenze - Pontassieve - Rufina - Bicomano - Vicchio - B.S. Lorenzo 45   Firenze - Vaglia - B.S. Lorenzo - Pontassieve - Firenze 54   Firenze - Pontassieve - B.S. Lorenzo - Vaglia - Firenze
D	6   CIMPOLI - PERETOLA - FIRENZE	60   Cimpoli - Osmanoro - Peretola - Porta H/W - Firenze 64   Firenze - Porta H/W - Peretola - Osmanoro - Cimpoli
	7   R.1 - B. RIPOLI - ROVEZZANO - FIRENZE	70   R.1 - P. Niccheri - B. Ripoli - Rovizzano - Firenze 74   Firenze - Rovizzano - B. Ripoli - P. Niccheri - R.1 67   Cimpoli - Peretola - Firenze/Cintura - Rovizzano - B. Ripoli - R.1 76   R.1 - B. Ripoli - Rovizzano - Firenze/Cintura - Peretola - Cimpoli

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller initials or marks below it.

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E REGIONALE



*Handwritten notes and signatures:*

- Large wavy scribble on the left side.
- Handwritten signature 'R' at the bottom left.
- Handwritten signature 'P' at the bottom left.



assumono la funzione di Diretto e si cadenzano fra loro a 20' per il collegamento veloce da/per Firenze S.M.N. (Stazione Regionale)

- **SERVIZIO M.23/32** tre coppie di treni-ora (due Pistoia-Montevarchi ed una Pistoia-Figline), classificati Metropolitani e cadenzati fra loro a 20', che assicurano la relazione Pistoia-Prato-Firenze/Cintura-Pontassieve-Figline/Montevarchi

Nelle stazioni principali effettuano fermata tutti i Servizi 20-21-23-32 (sei treni-ora), mentre nelle fermate metropolitane sono previsti i Servizi 23-32 (tre treni-ora)

I sei treni-ora per direzione si integrano fra loro, mediante orari che ottimizzano l'interscambio a Pistoia Prato e Fermata AV, per assicurare da/per tutte le località di servizio (stazioni e fermate metropolitane) sia la o/d a Firenze S.M.N. (Stazione Regionale) sia l'utilizzazione del servizio passante da/per il Valdarno:

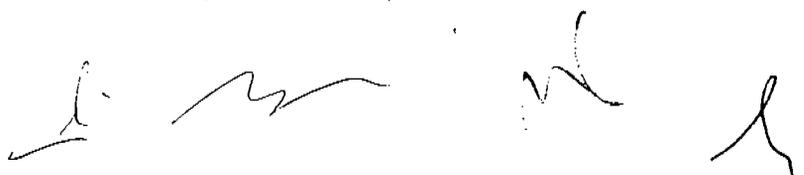
#### DIREZIONE PISTOIA-PRATO-FIRENZE

- Pistoia : interscambio da Servizio 20 a Servizio 23 per l'accesso dalla direttrice di Lucca alle fermate metropolitane della tratta Pistoia-Prato
- Prato : interscambio da Servizio 20 a Servizio 23 per l'accesso dalla direttrice di Lucca alle fermate metropolitane della tratta Prato-Firenze ed al collegamento per il Valdarno, e da Servizio 23 a Servizio 20 per il proseguimento veloce per Firenze S.M.N. dalle fermate metropolitane della tratta Pistoia-Prato
- Sesto : cadenzamento complessivo a 10' dei Servizi 20 e 23
- Fermata AV : interscambio da Servizio 23 a Servizio 20 per l'accesso dalle fermate metropolitane della linea a Firenze S.M.N. (Stazione Regionale)

#### DIREZIONE FIRENZE-PRATO-PISTOIA

- Fermata AV : interscambio da Servizio 21 a Servizio 32 per l'accesso da Firenze S.M.N. (Stazione Regionale) alle fermate metropolitane della linea
- Sesto : cadenzamento complessivo a 10' dei Servizi 21 e 32
- Prato : interscambio da Servizio 32 a Servizio 21 per il proseguimento dalle fermate metropolitane della tratta Firenze-Prato e dal Valdarno per la direttrice di Lucca, e da Servizio 21 a Servizio 32 per l'accesso alle fermate metropolitane della tratta Prato-Pistoia
- Pistoia : interscambio da Servizio 32 a Servizio 21 per il proseguimento dalle fermate metropolitane della tratta Prato-Pistoia per la direttrice di Lucca

Questo modello di servizio integra nel sistema metropolitano anche Montecatini, assicurando ogni ora tre collegamenti veloci da/per Firenze S.M.N. (Servizio 20/21) e, mediante interscambio



a Pistoia e Prato, tre collegamenti con le fermate metropolitane della linea e col Valdarno (Servizio 23/32)

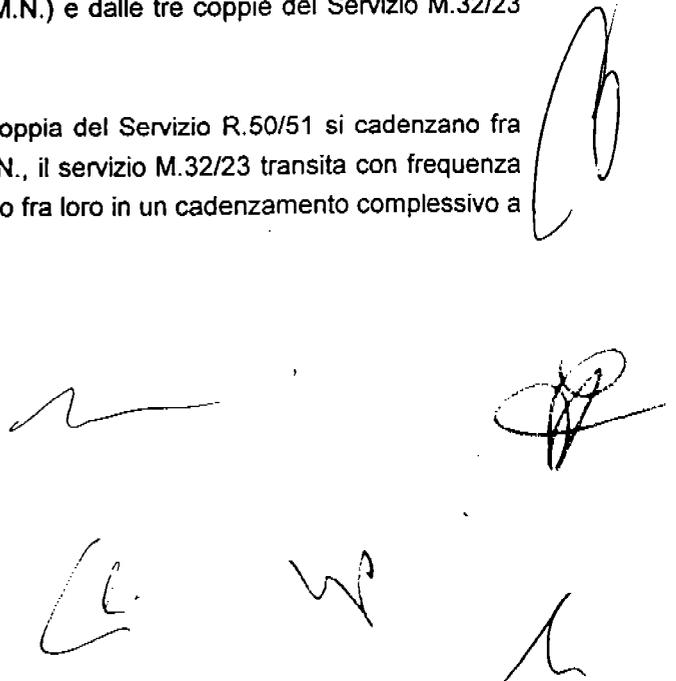
### LINEA 3 - MONTEVARCHI-PONTASSIEVE-FIRENZE

- **SERVIZIO D.30/31** : una coppia di treni-ora (IR Roma/Foligno-Firenze), con funzione di Diretto, transito in DD nella tratta Figline-Firenze ed o/d a Firenze S.M.N. (Stazione Regionale). Nella tratta Montevarchi-Figline si integra col Servizio R.30/31 in una frequenza media di 20'
- **SERVIZIO R.30/31** : due coppie di treni-ora (R Arezzo-Pontassieve-Firenze, R Montevarchi-Pontassieve-Firenze), integrate a Pontassieve da una coppia del Servizio R.50/51 (B.S.Lorenzo-Pontassieve-Firenze), con o/d Firenze S.M.N. (Stazione Regionale). Il Servizio R.30/31 concorre a realizzare una frequenza media di 20' nella tratta Montevarchi-Figline (integrandosi col Servizio D.30/31) e nella tratta Pontassieve-Firenze (integrandosi col Servizio R.50/51).
- **SERVIZIO M.32/23** : tre coppie di treni-ora (due Montevarchi-Pistoia ed una Figline-Pistoia), classificati Metropolitani e cadenzati a 20', che coprono la relazione Montevarchi/Figline-Pontassieve-Firenze/Cintura-Prato-Pistoia

La tratta Montevarchi-Figline è servita con frequenza oraria dal Servizio D.30/31 (collegamento veloce, via Direttissima, da/per Firenze S.M.N.) e da quattro coppie di treni-ora per la relazione Valdarno-Pontassieve-Firenze (due regionali velocizzate e con o/d Firenze S.M.N. e due metropolitane da/per Pistoia), con un servizio complessivo nella tratta che, nell'arco orario, è distribuito con frequenza 15'-10'-10'-10'-15'

La tratta Figline-Incisa-Pontassieve è servita dalle due coppie del Servizio R.30/31 (con frequenza alternata 20' e 40', fermate selettive e o/d a Firenze S.M.N.) e dalle tre coppie del Servizio M.32/23 (cadenzate a 20')

A Pontassieve le due coppie del Servizio R.30/31 e la coppia del Servizio R.50/51 si cadenzano fra loro a 20' per il collegamento veloce da/per Firenze S.M.N., il servizio M.32/23 transita con frequenza 20' effettuando tutte le fermate, ed i due servizi si integrano fra loro in un cadenzamento complessivo a 10'



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below.







**AREA METROPOLITANA FIRENZE-PRATO-PISTOIA**  
**SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E REGIONALE**  
**QUANTIFICAZIONE DEL SERVIZIO**

Linee		Servizi	Km	Corse	Treni-Km	
F.M./A	1	EMPOLI-SIGNA/RASTRA-FIRENZE	D.10/11	34	84	2.856
			M.10/11	34	84	2.856
	Totale F.M./A				168	5.712
F.M./B	2	PISTOIA-PRATO-FIRENZE	D.20/21	34	84	2.856
	3	MONTEVARCHI-PONTASSIEVE-FIRENZE	D.30/31	43	28	1.204
			R.30/31	54	56	3.024
Totale F.M./B			88	252	14.140	
F.M./C	4	B.S. LORENZO-VAGLIA-FIRENZE	R.40/41	35	20	700
	5	B.S. LORENZO-PONTASSIEVE-FIRENZE	R.50/51	54	20	1.080
			M.45/54	89	20	1.760
Totale F.M./C			89	60	3.560	
F.M./D	6	CAMPI-PERETOLA-FIRENZE	M.60/61			
	7	R.1-BRIPOLI-ROVEZZANO-FIRENZE	M.70/71			
			M.67/76			
Totale F.M./D						
ARER METROPOLITANA				190	480	23.412

Il servizio ferroviario (Orario 1997-98), sulla cui base è stata configurata la ripartizione regionale ai fini del trasferimento finanziario ex D.L.G.S. 422/1998, corrisponde per la Toscana a 41.235 treni.km/giorno. Considerando ricompresa in tale dotazione (come previsto all'art. 3 dell'Accordo integrativo a carico del Ministero) anche il nuovo servizio a regime (Orario Estivo 1999) della linea Faentina (1.260 treni.km/giorno), la quota regionale toscana è stimabile in 42.495 treni.km/giorno. La quota di tale servizio ricompresa nella rete di Area Metropolitana corrisponde (nel giorno invernale feriale medio) a 12.714 treni.km/giorno.

I servizi aggiuntivi, rispetto alla dotazione regionale ex D.L.G.S. 422/1998, dovranno trovare copertura (nel Contratto regionale di servizio e/o in Contratti integrativi) mediante il corrispondente apporto di risorse finanziarie (integrative del trasferimento ex D.L.G.S. 422/1998) da parte della Regione e/o degli altri Enti committenti.

Questa prima ipotesi di S.F.M. prefigura nell'Area Metropolitana un volume di servizio pari a 23.412 treni.km/giorno che, rispetto al servizio quantificato ex D.L.G.S. 422/1998, determina un incremento giornaliero di 10.698 treni.km/giorno pari all' 84,14% del servizio di Area Metropolitana ed al 25,17% dell'intero servizio regionale finanziabile con le risorse trasferite ex D.L.G.S. 422/1998.