

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE PIEMONTESE

Prospetto Informativo della Rete 2025



Edizione aprile 2024

PIR IFRP 2025

Emanato con disposizione dell'AD n. 4 del 10 aprile 2024

Copia conforme all'originale

Elenco delle modifiche al PIR IFRP 2025 – Edizione aprile 2024

A seguito dell’Atto di Cessione di ramo d’azienda del Gruppo Torinese Trasporti S.p.A (GTT), RFI S.p.A è subentrato a quest’ultimo in qualità di Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese (IFRP).

RFI ha recepito i contenuti del PIR 2025 di GTT pubblicato a dicembre 2023, riorganizzando il documento secondo la *RNE Network Statement Common Structure*. In ragione della fase transitoria, dovuta al subentro di RFI al precedente gestore, si rappresenta che RFI implementerà completamente il documento con le proprie procedure in occasione della pubblicazione del PIR 2026 e del conseguente aggiornamento straordinario del PIR 2025.

In considerazione di quanto sopra esposto, si riportano di seguito le sole modifiche afferenti il testo del PIR non strettamente correlate alla riorganizzazione del documento.

Modifiche generali

Inserimento nuovi paragrafi e sottoparagrafi introduttivi ai capitoli e ai paragrafi per allineamento alla *RNE NS Common Structure*

Modifiche

Inserimento Atto di Cessione del ramo d’azienda di GTT e Determinazione dirigenziale n.2912/A1800A/2023	Par. 1.3.1
Adeguamento del processo di allocazione di capacità al PIR dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	Par. 4.2
Adeguamento tariffe energia elettrica di trazione all’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	Par. 5.4.1.1
Adeguamento disciplina e tariffe servizio di controllo della circolazione dei treni per le merci pericolose all’IFN	Par. 5.4.3 e 5.4.3.1
Adeguamento disciplina e tariffe servizio di controllo della circolazione dei treni speciali a IFRU	Par. 5.4.4 e 5.4.4.1
Adeguamento disciplina e tariffe servizio di assistenza alle PMR all’IFN	Par. 5.4.8, 5.4.8.1, 5.4.8.2

Elenco delle modifiche al PIR IFRP 2025 – Edizione dicembre 2023

Fatto salvo quanto riportato nella avvertenza importante di apertura documento, il presente **PIR 2025 - Edizione dicembre 2023** - deriva dall’aggiornamento della pubblicazione del PIR 2025 - 30 settembre 2023 bozza finale - e recepisce quanto prescritto dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti nell’Allegato A alla Delibera n. 166/2023 del 9 novembre 2023.

Nel seguito sono indicate le modifiche alla predetta versione PIR 2025 - 30 settembre 2023 bozza finale con evidenziazione con fondo giallo o cancellazione evidente.

0-1 Elenco modifiche di maggiore importanza

Modifica	Contenuto
Punti vari	Ottemperanza alla Del. ART 166/23

0-2 Elenco modifiche rispetto alla precedente versione PIR 2025 - 30 settembre 2023 bozza finale -

Modifiche Generali [MG] - Modifiche [M] - Nuovi inserimenti [I] - Eliminazione [E]

Capitolo / Paragrafo	Descrizione
2.4.2.3.	E Parziale eliminazione testo
3.1	M Correzione errore sulle date

Capitolo / Paragrafo		Descrizione
5.2.4 e segg.	M	Modifica titolazione a risoluzione errori di formattazione
6	I	Inserita nota introduttiva in ottemperanza alla Del. ART 166/23
6.1 e segg.	E	Eliminazione descrizione metodo di calcolo delle tariffe e conseguente eliminazione delle tariffe riportate che saranno definite dall'Allocation Body subentrante a seguito del subentro di RFI come Gestore dell'infrastruttura oggetto del presente PIR, con opportune edizioni straordinarie del proprio PIR

Sommario

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI	8
1.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	8
1.2 OBIETTIVO	8
1.3 ASPETTI LEGALI	8
1.4 STRUTTURA DEL PIR (AGGIORNAMENTO aprile 2024)	13
1.5 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE	13
1.6 GLOSSARIO DEI TERMINI (aggiornamento aprile 2024)	14
CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA	20
2.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	20
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE	20
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE (aggiornamento aprile 2024)	23
2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO	32
2.5 ORARIO DI ESERCIZIO	32
2.6 SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA	33
2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE	33
CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA	36
3.1 INTRODUZIONE	36
3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	36
3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI 37	
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA	42
CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	44
4.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	44
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	44
4.3 RIDUZIONI DI CAPACITÀ	45
4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO	47
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE	47
4.6 LINEE SATURE	51
4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	52
4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA	53
CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE	54
5.1 INTRODUZIONE	54
5.2 SISTEMA TARIFFARIO (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	55
5.3 PACCHETTO MINIMO D’ACCESSO	55
5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI	58

5.5 SERVIZI AUSILIARI	65
5.6 PENALI E INCENTIVI	66
5.7 PERFORMANCE REGIME	68
5.8 CAMBIAMENTI AL SISTEMA TARIFFARIO	68
5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	68
APPENDICI AL CAPITOLO 5	70
CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO	71
6.1 INTRODUZIONE (NUOVO) (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	71
6.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	71
6.3 REGOLE DI ESERCIZIO	74
6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE	76
CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO	77
7.1 INTRODUZIONE (NUOVO) (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	77
7.2 INFORMAZIONI GENERALI (NUOVO) (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	77
7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO	77
7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)	80
Appendice 1 - Contratto Tipo di Utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria (*)	81
Allegato 1 (Appendice 1)	88
Appendice 2 - COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA	89
Appendice 3 - PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL’INFRASTRUTTURA	89
Appendice 4 - PROCESSO DI VERIFICA COMPATIBILITA’ TRENO-TRATTA PER L’UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI	89
Appendice 5 - PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	89
Appendice 6 - PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L’ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF	89
Allegato 2 - INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELL’INFRASTRUTTURA E/O INTERVENTI TECNOLOGICI	90
Allegato 3 - INTERVENTI CHE PRODUCONO RIDUZIONI DELLA CAPACITA’ DELL’INFRASTRUTTURA	91
Allegato 4 - CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERMATE	92
Allegato 5 – IMPIANTI – CARATTERIZZAZIONE	106
Allegato 6 - MEMORANDUM E ACCORDO TRA REGIONE PIEMONTE, GTT E RFI PER L’AFFIDAMENTO DELLE FUNZIONI ESSENZIALI	111
Allegato 7 - PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITA’ E PERFORMANCE REGIME	112
Allegato 8 - CONTRATTO TIPO DI MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI	113

Allegato 9 - CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O OBLITERATRICI

121

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod.civ., del D.Lgs n.112/15 e dell'art. 47, comma 4, del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 opera in forza dell'Atto di Cessione di ramo d'azienda del Gruppo Torinese Trasporti S.p.A (Repertorio n. 69245, Raccolta n. 36049 del 29 dicembre 2023) in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese (IFRP), di proprietà della Regione Piemonte.

Ai fini della commercializzazione della capacità RFI pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, il presente documento che contiene tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere all'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa RFI.

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, nonché le linee guida generali di regolazione relative alla produzione dei servizi, potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214).

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità il GI dovesse apportare saranno rese conoscibili con modalità previste al par. 1.5.2, "Procedura di aggiornamento straordinario".

1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. n. 112/15, che recepisce la Direttiva 2012/34 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, relativa all'istituzione di 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 pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti da RFI;
- 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 (aggiornamento aprile 2024)

Fonti comunitarie:

- 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 ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- 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;
 - 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 2007/59/CE: "Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità";
 - Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
 - Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
 - 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) 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 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) n. 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;
 - Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;
 - Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
 - Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
 - Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
 - Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
 - Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione, del 20 novembre 2018, che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
 - Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le PMR;
 - Regolamento UE 2021/782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione).

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.M. Trasporti n. 4946 del 21/1/1959 per la ferrovia "Canavesana", connessa alla rete nazionale;

- 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.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.M. 28 ottobre 2005 “Sicurezza gallerie ferroviarie”, limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
- D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;
- 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 e integrazioni) “attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247: “Attuazione della Direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- D.M 2 febbraio 2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente 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. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- D.M. 5/8/2016 – “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del D.L. 15/7/2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”;
- D.Lgs. 175/2016 – “Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.”;
- D. Lgs. 139/2018, aggiornamento del D. Lgs. 112/2015, che recepisce la Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, “che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto

- riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito con legge n. 96 del 21 giugno 2017, per il quale le Regioni possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi sulla rete ferroviaria regionale ovvero il subentro di RFI nella gestione delle reti ferroviarie regionali;
 - Legge 20 novembre 2017 n. 167 “Disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione Europea”;
 - DM 16/4/2018, “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”;
 - D.Lgs 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. 50/2019 – “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie” del 14 maggio 2019;
 - D.Lgs. 57/2019 – “Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)” del 14 maggio 2019;
 - D.M. 28/03/2022 n.75 “Approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidente”;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 70/2014 del 31 ottobre 2014 relativa alla regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 76/2014 del 27 novembre 2014 relativa alla Procedura di Aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria nazionale gestita da RFI S.p.A. – edizione 2015;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 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. 16/2018 relativa 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;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 relativa a 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. 130/2019, Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari” del 30 settembre 2019;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 98/2018 dell’11 ottobre 2018 recante “procedimento volto a definire misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 120/2020, Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Settimo Torinese-Rivarolo Canavese, Rivarolo Canavese-Pont Canavese presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. - Infrastruttura; Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022 del 16/07/2020;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. 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. 194/2020 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi” del 04/12/2020;
- 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. 164/2021 del 1° dicembre 2021 “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023 presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi per l’orario di servizio 2021-2022 e successivo”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 141/2022 “Adeguamenti tariffari relativi all’orario di servizio 2022-2023 per l’accesso alle infrastrutture delle reti ferroviarie regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati”;
- 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 del 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 95/2023 “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”. All. A.

Fonti regionali:

- Atto di Concessione dell’infrastruttura ferroviaria DGR n. 8-5131 del 28.12.2012 della Regione Piemonte;
- L.R. Piemonte 1/2000 – “Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”;
- Determinazione dirigenziale n. 2912/A1800A/2023 della Regione Piemonte “[...] Percorso di subentro di RFI S.p.A. nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in concessione regionale Canavesana e Torino-Ceres in attuazione del Protocollo d’Intesa sottoscritto tra Regione Piemonte, RFI S.p.A. e GTT S.p.A. in data 6 luglio 2023. Approvazione schema atto di Concessione a GTT S.p.A. e relativo Contratto di Programma [...]”;
- Atto di Cessione di Ramo d’azienda di Gruppo Trasporti Torinese S.p.A (Repertorio n. 69245, Raccolta n. 36049 del 29 dicembre 2023).

1.3.2 Informazioni generali e valore legale

Il Prospetto Informativo della Rete (nel seguito PIR) è elaborato da RFI sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell’Organismo di Regolazione ai sensi del D.lgs. 112/2015 e del DM 28T/2005.

Il PIR espone i diritti e gli obblighi di RFI 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 RFI e coloro che sottoscriveranno i singoli Contratti di Utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

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

1.3.3 Ricorso all’Organismo di Regolazione

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 del D.lgs. n.112/2015, ai Richiedenti è concessa la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione per eventuali controversie inerenti all'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

Telefono: 011.0908500

E-mail: segreteria@autorita-trasporti.it

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

1.4 STRUTTURA DEL PIR (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

Il presente documento è strutturato coerentemente con le indicazioni formulate nel merito da *Rail Net Europe* (associazione dei principali gestori delle infrastrutture europei) e pertanto è articolato in sette capitoli così organizzati:

Capitolo 1 – **Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;**

Capitolo 2 – **Caratteristiche dell'infrastruttura:** Illustra le principali caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità, rimandando, per i dettagli, agli allegati presenti all'interno del documento;

Capitolo 3 – **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 dal GI;

Capitolo 4 – **Allocazione della capacità:** descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;

Capitolo 5 – **Servizi e tariffe:** descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, 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.

Capitolo 6 – **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 circolare, anche perturbata, e di eventuali inconvenienti d'esercizio.

Capitolo 7 – **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 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE

1.5.1 Periodo di validità

La validità del presente documento decorre:

- Dall' 8 aprile 2024, per le regole e procedure che disciplinano il processo di allocazione della capacità e i rapporti contrattuali fra GI e IF/Richiedenti per l'orario di servizio dal 15 dicembre 2024 al 13 dicembre 2025 e le relative informazioni;
- Dal 15 dicembre 2024 per le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Contratto di Utilizzo).

1.5.2 Procedure di aggiornamento del PIR

Procedura di aggiornamento ordinario

Il PIR viene aggiornato a cura di RFI previa consultazione di tutti i soggetti interessati (D.Lgs. 112/2015, Art. 14, comma 1). Al termine della fase di consultazione RFI invia il progetto del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni.

In particolare, in relazione all'aggiornamento ordinario del PIR si riportano di seguito le fasi di predisposizione e le relative tempistiche:

1. pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
2. termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
3. termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
4. 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;
5. 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".

Procedura di aggiornamento straordinario

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità GI 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. L'eventuale aggiornamento straordinario del PIR prevede l'obbligo di comunicazione preventiva 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 e allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.

1.5.3 Pubblicazione

La diffusione del PIR avviene gratuitamente tramite il sito Internet di RFI, sul quale verranno rese disponibili anche le integrazioni/modifiche.

1.6 GLOSSARIO DEI TERMINI (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

Tabella 1-1 - Definizioni

Definizione	Descrizione
Agenzia della mobilità piemontese (AMP)	Ente concedente / appaltante i servizi di trasporto ferroviario
ANSFISA	Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali Ex ANSF
Aree di deposito	aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari fra un impiego e l'altro

Definizione	Descrizione
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 di regolazione dei trasporti (ART)	-
Autorità preposta al rilascio delle licenze	organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'organismo incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano
Binari di circolazione	sono definiti tali quelli di arrivo, partenza e transito dei treni
Binari secondari	sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni
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 Piemonte riserva all'espletamento dei servizi pubblici locali oggetto di contratto di servizio con la/le impresa/e ferroviaria/e affidataria/e
Carta dei servizi	il documento adottato dalla Gestore dell'infrastruttura per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità;
Certificato unico di sicurezza	il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dall'ANSFISA o dall'European Railway Agency (ERA);
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 D.lgs. 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 il Gestore e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti
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;

Definizione	Descrizione
Effettuazione	provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate dal Gestore;
Funzioni essenziali	funzioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione che la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'Organismo di Regolazione
Gestione operativa	attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e GI, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura
Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria (GI)	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.
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT)	-
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 D.lgs. 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 D.lgs. 112/2015
Infrastruttura ferroviaria regionale	insieme delle linee ed impianti dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese
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;
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;
Lunghezza marciapiedi	corrisponde alla massima lunghezza utile dei marciapiedi per l'espletamento in sicurezza del servizio passeggeri
Linea ferroviaria	l'infrastruttura che collega almeno due località;

Definizione	Descrizione
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 di esercizio vigente	l'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete regionale;
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 del Gestore, durante il suo periodo di validità
Organismo di regolazione	soggetto che svolge le funzioni di cui all'articolo 37 del D.lgs. 112/2015; le funzioni sono svolte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti
Pacchetto minimo di accesso (PMdA)	-
Persone con disabilità o a ridotta mobilità (PMR)	-
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";
Processo di armonizzazione	processo di lavorazione delle richieste di tracce volto alla compatibilizzazione delle richieste pervenute;
Programma di manovra	documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato dal Gestore 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;

Definizione	Descrizione
Raccordo	binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria fino all'interno dell'impianto raccordato
Rete	l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura
Referente	figura designata dal GI e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento
RFI	Rete ferroviaria italiana S.p.A. (GI) (Gruppo FS)
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
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;
Rigetto	provvedimento formalizzato dal Gestore dell'Infrastruttura che attesta l'impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate
SCR	Società di Committenza Regionale, stazione appaltante delle opere di interconnessione della linea SFMA
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 passante	servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l'infrastruttura regionale e quella nazionale
SFM1	Nome commerciale del servizio passeggeri sulla linea (Chieri – Torino) – Settimo – Rivarolo
SFMA	Nome commerciale del servizio passeggeri sulla linea Torino – Aeroporto – Ciriè – Germagnano – Ceres)
Sistema di controllo delle prestazioni	sistema di monitoraggio delle prestazioni di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura gestita dal Gestore
Sistema gestione sicurezza (SGS)	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);

Definizione	Descrizione
Sportello Unico – One stop shop (OSS)	sistema di informazione e comunicazione istituito e gestito dall' ERA ai sensi dell'art. 12 del Regolamento UE 2016/796
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 regionale e 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 autorizzativo	il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287
Traccia oraria / 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 del Gestore per l'inoltro dei trasporti eccezionali
Velocità di marcia	rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza netto senza soste intermedie espresso in ore
Velocità commerciale	la velocità commerciale riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo comprensivo delle soste comprese tra l'ora di partenza e l'ora di arrivo del treno. Essa è riferita all'intero percorso del treno

CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

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 capitolo 2 hanno valore informativo in riferimento all’orario dal 15/12/2024 al 13/12/2025.

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

RFI S.p.A. - Direzione Commerciale

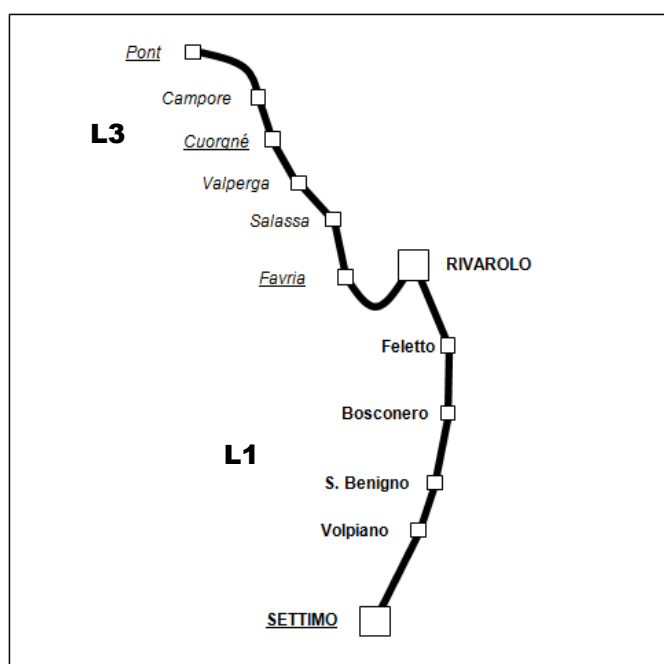
e-mail: ask-dce@rfi.it

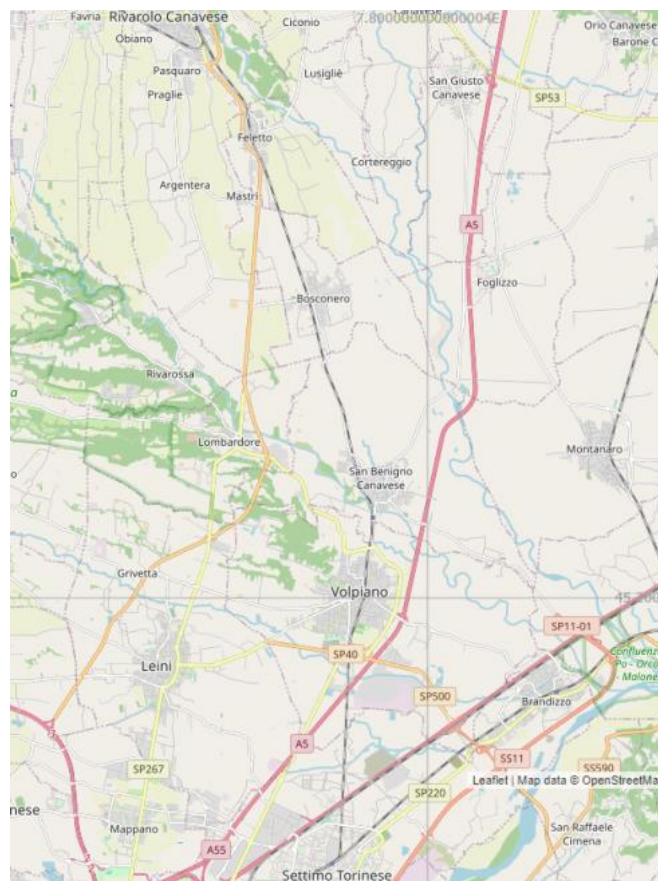
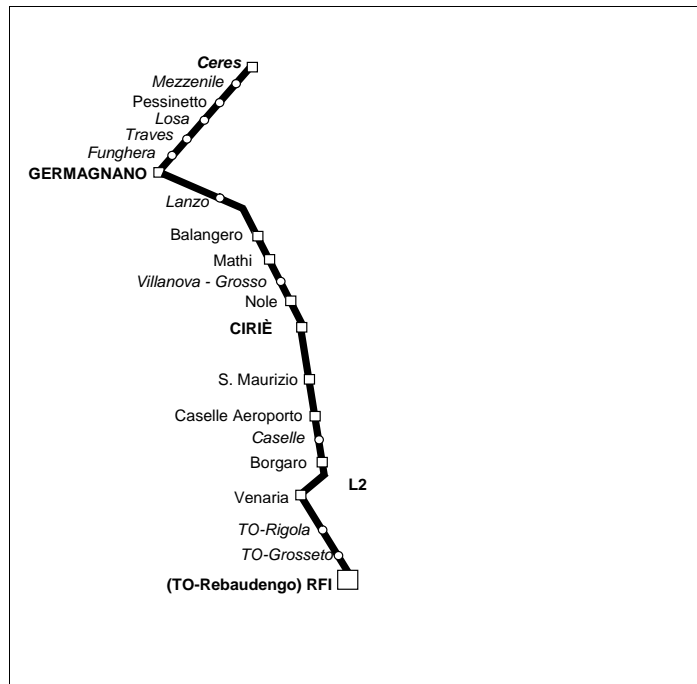
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE

2.2.1 Estensione

L’infrastruttura ferroviaria regionale gestita da RFI è costituita dalle seguenti linee:

- L1 - Linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese
- L2 – Linea Torino – Germagnano - Ceres
- L3 - Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese





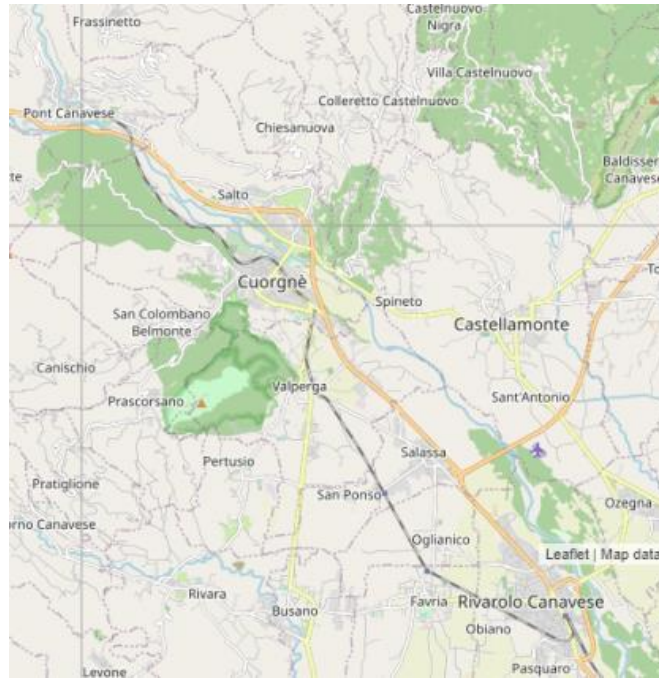
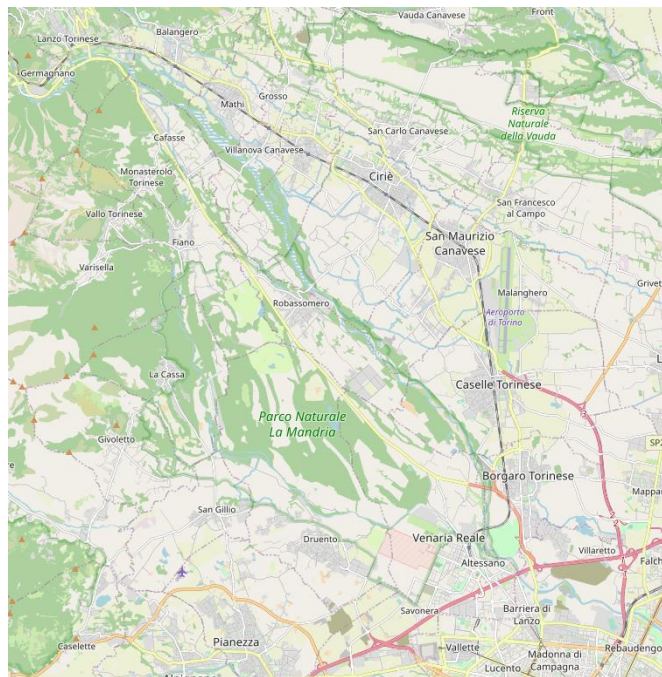


Figura 2-1: - Linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese e Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese



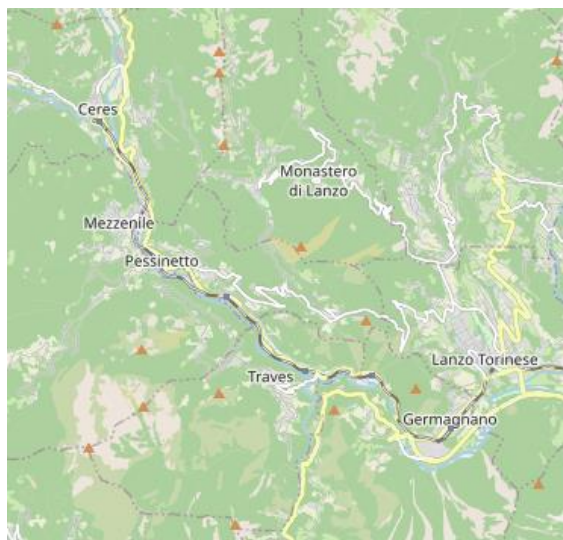


Figura 2-2: - Linea Torino - Ceres

2.2.2 Località di collegamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale (aggiornamento aprile 2024)

Relativamente alla linea Torino – Rivarolo, la stazione di interconnessione tra l'infrastruttura nazionale e quella regionale è quella di Settimo Torinese, situata sulla tratta Settimo Torinese - Rivarolo Canavese.

La stazione di collegamento tra le linee Settimo Torinese - Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese - Pont Canavese è Rivarolo Canavese.

È presente un ulteriore punto di confine, rappresentato dal cancello d'ingresso allo stabilimento ENI, raccordato alla rete nella tratta Settimo Torinese - Volpiano della linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese.

Relativamente alla linea Torino – Ceres, la stazione di interconnessione tra l'infrastruttura nazionale e quella regionale è quella di TO Rebaudengo Fossata.

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

Per ogni ulteriore dettaglio non espressamente indicato nei capitoli seguenti, si rimanda ai Fascicoli di Linea.

Per tutte le linee (Settimo Torinese – Rivarolo Canavese, Rivarolo Canavese – Pont Canavese, Torino – Ceres) sono in corso le attività di adeguamento al Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF), di cui all'Allegato B del Decreto ANSF 4/2012 (cfr. Allegato 1).

Si evidenzia che l'esercizio ferroviario sulla linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese è sospeso dal 1 gennaio 2021 in considerazione dell'assenza di richieste tracce da parte di imprese ferroviarie; su tale linea l'esercizio continuerà ad essere sospeso al permanere dell'assenza di richiesta tracce. Inoltre, su tale linea è in corso lo studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione dell'elettificazione; la pianificazione di tali lavori è attualmente in fase di definizione.

Dati geografici

2.3.1 Tipologia di binario

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

- numero di binari
- distanza tra le stazioni

sono deducibili dalle tabelle sottostanti.

La tratta da Torino Rebaudengo a Ciriè è a doppio binario non banalizzato; la tratta Ciriè – Ceres è a semplice binario.

Per ulteriori dettagli si rimanda ai Fascicoli di Linea.

Tabella 2-1 - Dati geografici linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese

Tratta	Lunghezza [m]	Numero binari
Settimo RFI – Volpiano	6.121	1
Volpiano – S. Benigno	2.040	1
S. Benigno - Bosconero	5.710	1
Bosconero – Feletto	4.280	1
Feletto - Rivarolo	3.137	1

Tabella 2-2 - Dati geografici linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese per i treni diretti allo stabilimento ENI

Tratta	Lunghezza [m]	Numero binari
Settimo RFI – Raccordo ENI*	3.201	1
Raccordo ENI – Cannello stabilimento ENI	950	1

*località di servizio posta sulla tratta Settimo Torinese – Volpiano

Tabella 2-3 - Dati geografici linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Tratta	Lunghezza [m]	Numero binari
Rivarolo – Favria	3.526	1
Favria – Salassa	1.813	1
Salassa – Valperga	2.521	1
Valperga – Cuornè	2.386	1
Cuornè – Campore	3.622	1
Campore – Pont	2.176	1

Tabella 2-4 - Dati geografici linea (To Rebaudengo RFI) – Germaignano

Tratta	Lunghezza [m]	Numero binari
(TO Rebaudengo RFI) – TO Grosseto	2286	2
TO Grosseto – TO Rigola	2030	2
TO Rigola – Venaria	2050	2
Venaria – Borgaro	3080	2
Borgaro - Caselle Città	2555	2
Caselle Città – Caselle Aeroporto	1715	2
Caselle Aeroporto – San Maurizio	3076	2
San Maurizio – Cirie'	2670	2
Cirie' – Nole	2734	1

<i>Tratta</i>	<i>Lunghezza [m]</i>	<i>Numero binari</i>
Nole – Villanova Grosso	1435	1
Villanova Grosso – Mathi	1442	1
Mathi – Balangero	2024	1
Balangero – Lanzo	3238	1
Lanzo – Germagnano	1490	1

Tabella 2-5 - Dati geografici linea Germagnano - Ceres

<i>Tratta</i>	<i>Lunghezza [m]</i>	<i>Numero binari</i>
Germagnano – Funghera	2181	1
Funghera – Traves	1290	1
Traves – Losa	2043	1
Losa – Pessinetto	1513	1
Pessinetto – Mezenile	910	1
Mezenile - Ceres	2039	1

2.3.2 Scartamento

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

2.3.3 Stazioni

Le informazioni relative alle stazioni passeggeri facenti parte della infrastruttura gestita da RFI riguardanti:

- Nome;
- Lunghezza binari di precedenza / incrocio;
- Lunghezza dei marciapiedi per il servizio passeggeri;
- Altezza marciapiedi;
- Presenza di sottopasso per l'accesso ai binari;

sono indicate nelle tabelle seguenti.

Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Tabella 2-6 - Stazioni linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese

<i>Stazione</i>	<i>Binario</i>	<i>Lunghezza marciapiede [m]</i>				<i>Altezza marciapiedi dal b.f. [cm]</i>	<i>Sottopasso</i>
		Reale		Per incrocio			
		Tr.pari	Tr.dispari	Tr.pari	Tr.dispari		
Volpiano	I	157,00	160,00	157,00	160,00	25	No
	II	171,00	171,00	167,40	167,40	25	

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal b.f.	Sottopasso
San Benigno	I	148.00	123	139	123	25	No
	II	158.00	158,00	158,00	158,00	25	
Bosconero	I	122	143	122	143.00	25	No
	II	152.30	162.40	141.00	143.00	25	
Feletto	I	179.70	179.70	168	168	25	Mp
	II	133.90	133.90	129	129	25	
Rivarolo	I	201	201	===	===	60	** No
	II	171	171	===	===	60	
	III	181	181	===	===	60	
	IV	164	164	===	===	60	

(**) Stazione di testa

Per quanto riguarda la stazione di Rivarolo Canavese, sono presenti anche 3 binari secondari per le operazioni di sosta lunga/ricovero (<24h) nonché di deposito (>24h).

Tabella 2-7 - Stazioni linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede		Altezza marciapiedi dal p.f.	Sottopasso
		[m]	[cm]		
Favria	I	137		25	No
Salassa	I	160		25	No
Valperga	I	152		25	No
Cuornè	I	160		25	No
Campore	I	63		25	No
Pont	I	164		25	No

Sulla linea Rivarolo - Pont non sono previste soste, ad eccezione del capolinea di Pont.

Non sono presenti impianti merci.

Si riportano in Allegato 4 ulteriori informazioni di caratterizzazione delle stazioni e fermate presenti.

Linea Torino - Ceres

Tabella 2-8 - Stazioni linea (To-Rebaudengo RFI) - Germagnano

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]		Altezza marciapiedi dal n.f.	Sottopasso/ Sovrappasso
		Reale	Per incrocio		

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]		Altezza marciapiedi dal n.f. Sottopasso/Sovrappass		c	
		Tr.pari	Tr.dispari	Tr.pari	Tr.dispari		
TO Grosseto	I	202	-	-	-	55	SI
	II	-	202	-	-	55	SI
TO Rigola	I	176	-	-	-	55	NO
	II	-	195	-	-	55	NO
Venaria	I	187	-	-	-	25	*SI
	II	-	181	-	-	25	*SI
	III	172	183	-	-	25	*SI
Borgaro	I	172	-	-	-	55	SI
	II	-	181	-	-	55	SI
Caselle Città	I	184	-	-	-	55	*SI
	II	-	184	-	-	55	*SI
Caselle Aeroporto	I	180	-	-	-	55	SI
	II	-	180	-	-	25	SI
	III	169	169	-	-	25	**SI
	IV	169	169	-	-	25	**SI
San Maurizio	I	180	-	-	-	25	SI
	II	-	171	-	-	25	SI
	III	180	180	-	-	25	SI
Cirie'	I	123	-	-	-	25	SI
	II	172	172	-	-	25	SI
	III	175	173	-	-	25	SI
Nole	I	153	148	124	124	25	NO
	II	150	150	150	150	25	NO
Villanova Grosso	I	164	164	-	-	25	-
Mathi	I	185	185	153	153	25	NO
	II	182	182	177	177	25	NO
Balangero	I	181	181	181	181	25	SI
	II	181	181	181	181	25	SI
Lanzo	I	177	177	-	-	25	-
Germagnano	I	121	121	72	72	25	NO

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal n.f.	Sottopasso/Sovrappasso
	II	170	170	160	160	25	NO
	III	117	117	117	117	25	NO

(*) Disponibile sovrappasso

(**) Binari tronchi accessibili

Per quanto riguarda la stazione di Germagnano, sono presenti anche 3 binari tronchi per le operazioni di sosta lunga/ricovero (<24h) nonché di deposito (>24h). Nella stazione di Caselle presso i 2 binari tronchi è possibile effettuare operazioni di sosta breve (<24h).

Tabella 2-9 - Stazioni linea Germagnano - Ceres

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal n.f. [cm]	Sottopasso
		Reale		Per incrocio			
		pari	dispari	pari	dispari		
Funghera	I	124	124	-	-	25	NO
Traves	I	126	126	-	-	25	NO
Losa	I	120	120	-	-	25	NO
Pessinetto	I	128	128	-	-	25	NO
	II	123	123	-	-	25	NO
Mezzenile	I	123	123	-	-	25	NO
Ceres	I	120	120	60	60	25	NO
	II	120	120	60	60	25	NO

Non sono presenti impianti merci presso l'infrastruttura regionale gestiti da RFI.

Caratteristiche della linea

2.3.4 Sagoma

Le caratteristiche delle linee sono deducibili nelle tabelle seguenti.

2.3.5 Limiti di massa

Nelle tabelle seguenti sono indicate la classificazione delle linee rispetto alla massa assiale e 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.

2.3.6 Pendenza delle linee

La pendenza massima della linea, espressa in per mille, è riportata nelle tabelle sottostanti.

2.3.7 Velocità delle linee

Le velocità di fiancata (di linea), nel valore massimo (valido per entrambi i sensi di marcia) per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità ed i relativi mezzi ammessi sono riportati nei FL, sono riportati nelle tabelle sottostanti.

2.3.8 Lunghezza massima dei treni

Il modulo della linea che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) è riportato nelle tabelle sottostanti.

2.3.9 Sistema di alimentazione

Per la linea Settimo torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese il sistema di alimentazione ove TE, è a corrente continua a 3000 V. TD è linea non elettrificata (Trazione Diesel).

Per la linea To-Rebaudengo RFI – Germagnano e Germagnano – Ceres il sistema di alimentazione, ove TE, è a corrente continua a 3000 V.

Tabella 2-10 - Caratteristiche linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima		Categoria *	Ascesa [‰]	Modulo [m]
		Rango A	Rango B			
Settimo – Raccordo ENI	TE	70	70	C ₃	5	167
Raccordo ENI – Volpiano	TE	70	70	C ₂	3	167
Volpiano – S. Benigno	TE	65	70	C ₂	7	159
S. Benigno - Bosconero	TE	65	70	C ₂	10	219
Bosconero – Feletto	TE	70	70	C ₂	11	277
Feletto - Rivarolo	TE	70	70	C ₂	12	191 169 246 246**

* Categoria C3: massa per asse 20t, massa per metro corrente 7,2 t/m; C2: massa per asse 20t, massa per metro corrente 6,4 t/m

** Rivarolo è stazione di testa con 4 binari

Tabella 2-11 - Caratteristiche linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima		Categoria *	Ascesa [‰]
		Rango A	Rango B		
Settimo – Raccordo ENI	TE	85	90	C ₃	5
Raccordo ENI – Volpiano	TE	85	90	C ₂	3
Volpiano – S. Benigno	TE	60	65	C ₂	7

<i>Tratta</i>	<i>Sistema trazione</i>	<i>Velocità massima</i>		<i>Categoria *</i>	<i>Ascesa [%]</i>
S. Benigno - Bosconero	TE	60	65	C ₂	10
Bosconero – Feletto	TE	100	105	C ₂	11
Feletto - Rivarolo	TE	100	105	C ₂	12

Tabella 2-12 - Caratteristiche linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

<i>Tratta</i>	<i>Sistema trazione</i>	<i>Velocità massima</i>		<i>Categoria *</i>	<i>Ascesa [%]</i>
			Rango A		
Rivarolo – Favria	TD	50		A	16
Favria – Salassa	TD				19
Salassa – Valperga	TD				16
Valperga – Cuornè	TD				24
Cuornè – Campore	TD				20
Campore – Pont	TD				20

* Categoria A: massa per asse 16t, massa per metro corrente 5 t/m

Si evidenzia infine che il servizio ferroviario sulla linea Settimo – Rivarolo è collegato con il servizio ferroviario metropolitano del nodo di Torino (SFM) e pertanto gli orari di arrivo e partenza presso Settimo Torinese (stazione di interconnessione) sono a quest'ultimo vincolati.

I dati di seguito riportati sono tratti dalle Fiancate di linea, elaborate da RFI, e relativi alla linea attrezzata con SCMT (condizione prevista al momento dell'interconnessione).

Tabella 2-13 - Caratteristiche linea (TO Rebaudengo RFI) - Germagnano

<i>Tratta</i>	<i>Sistema trazione</i>	<i>Velocità massima</i>		<i>Categoria *</i>	<i>Ascesa [%]</i>
			Rango A		
			Rango B		
(TO Rebaudengo RFI) – TO Grosseto	TE	50	55	C3	5
TO Grosseto – TO Rigola	TE	60	65	B2*	5
TO Rigola – Venaria	TE	60	65	B2*	5
Venaria – Borgaro	TE	80	90	B2*	4
Borgaro - Caselle Città	TE	110	120	B2*	10
Caselle Città – Caselle Aeroporto	TE	110	120	B2*	10

<i>Tratta</i>	<i>Sistema trazione</i>	<i>Velocità massima</i>	<i>Categoria *</i>	<i>Ascesa [%]</i>	
Caselle Aeroporto – San Maurizio	TE	110	120	B2*	9
San Maurizio – Cirié'	TE	110	120	B2*	10
Cirié' – Nole	TE	110	120	B2*	11
Nole – Villanova Grosso	TE	80	85	B2*	13
Villanova Grosso – Mathi	TE	110	120	B2*	13
Mathi – Balangero	TE	110	120	B2*	11
Balangero – Lanzo	TE	55	60	B2*	13
Lanzo – Germagnano	TE	55	60	B2*	13

* Categoria B2 con limitazione di velocità a 25Km/h. Categoria A senza particolari limitazioni di velocità.

Inoltre la sagoma limite riferita alla tratta di nuova realizzazione (Torino Rebaudengo – km 3+448) è GB, mentre sulla linea esistente è di tipo "FS".

Tabella 2-14 - Caratteristiche linea Gemagnano - Ceres

<i>Tratta</i>	<i>Sistema trazione</i>	<i>Velocità massima</i>	<i>Categoria *</i>	<i>Ascesa [%]</i>
Rango A				
Germagnano – Funghera	TE	55	B2*	27
Funghera – Traves	TE	55	B2*	21
Traves – Losa	TE	55	B2*	27
Losa – Pessinetto	TE	55	B2*	32
Pessinetto – Mezenile	TE	55	B2*	35
Mezenile - Ceres	TE	55	B2*	37

* Categoria B2 con limitazione di velocità a 25Km/h. Categoria A senza particolari limitazioni di velocità.

Si evidenzia infine che il servizio ferroviario sulla linea Torino - Ceres è collegato con il servizio ferroviario metropolitano del nodo di Torino (SFM) e pertanto gli orari di arrivo e partenza presso TO Rebaudengo (stazione di interconnessione) sono a quest'ultimo vincolati.

Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

2.3.10 Regimi di circolazione

Sulle linee Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Torino - Ceres, il sistema di esercizio utilizzato è Dirigente Centrale Operativo (sede posto centrale Torino Dora per Settimo Rivarolo e a TO Rebaudengo per Torino - Ceres), in regime

di Blocco Conta Assi. Le stazioni di Settimo Torinese e Rivarolo Canavese sono presenziate permanentemente; le altre stazioni sono impresenziate e telecomandate dal DCO.

Entrambe le linee sono attrezzate con sistema di protezione della marcia del treno SCMT con encoder da segnale.

Sulla linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese, il sistema di esercizio utilizzato fino alla sospensione dell'esercizio è stato il servizio a spola. In caso di ripresa del servizio ci sarà un aggiornamento straordinario del PIR.

2.3.11 Sistemi di comunicazione

Per memoria.

2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

2.4.1 Linee dedicate

Per memoria.

2.4.2 Restrizioni ambientali

Per memoria.

2.4.3 Merci pericolose

Attualmente il Servizio di trasporto merci pericolose (GPL liquido) è effettuato esclusivamente sulla Linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese nella tratta Settimo Torinese – Località Raccordo ENI (lunghezza tratta di 4,151 km), in base alle attuali condizioni di attrezzaggio di tale tratta.

Il trasporto è effettuato dal terminalista in giorni feriali stabiliti (mercoledì e venerdì); può essere effettuata in un giorno una coppia di treni (andata e ritorno) al massimo due volte alla settimana.

2.4.4 Restrizioni in galleria

Per memoria.

2.4.5 Restrizioni sui ponti

Per memoria.

2.4.6 Altre restrizioni

Restrizioni trasporto combinato

Il trasporto combinato, non effettuato alla data di emissione del presente documento, potrà essere eventualmente autorizzato con apposite procedure.

Altre restrizioni

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

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO

Il periodo di normale abilitazione delle linee e degli impianti è indicato in questa sezione. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo.

L'orario di esercizio sulla linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese è il seguente:

Lunedì – sabato: 5:19 – 21:39

Festivi: 6:19 – 21:39

Si segnala che ogni giorno, durante la mattina, è prevista un'IPO indicativamente dalle ore 10:15 alle ore 11:50.

L'esercizio sulla linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese è sospeso per l'orario di servizio di riferimento a partire dal 1 gennaio 2021.

In caso di ripristino dell'esercizio, l'orario di apertura per tale linea sarebbe il seguente:

Lunedì – venerdì: 6:45 – 15:37

Sabato e festivi: non utilizzato

L'orario di esercizio sulla linea Torino - Germagnano è il seguente:

Lunedì – sabato: 6.14 – 20.39

Festivi: 7.44 – 20.39

La fascia oraria dedicata alla manutenzione programmata in orario (IPO) è prevista ogni giorno dalle ore 9.15 alle ore 11.35.

L'esercizio sulla linea Germagnano - Ceres è sospeso a partire dal 12 giugno 2023.

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

In questa sezione sono indicati gli interventi che, durante la validità del presente documento, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura e/o interventi tecnologici (Allegato 1) o una riduzione di capacità di infrastruttura (Allegato 3).

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

2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE

2.7.1 Grado di utilizzo della rete

Le linee Settimo Torinese - Rivarolo Canavese, Rivarolo Canavese - Pont Canavese, Torino – Germagnano e Germagnano - Ceres sono principalmente dedicate ai servizi di trasporto ferroviario regionale oggetto di Contratto di Servizio con la Regione Piemonte; inoltre, la linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese può essere di interesse anche per altre tipologie di servizi in quanto possibili istradamenti dall'infrastruttura ferroviaria nazionale e per la presenza dello Stabilimento ENI.

Per quanto concerne la linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese, l'orario di servizio prevede 21 tracce al giorno per senso di marcia (per un totale di 42 corse giornaliere complessive) considerando la fascia IPO mattutina inclusa.

Tenendo in considerazione le condizioni al contorno e per garantire la stabilità/regolarità dell'esercizio sulla linea a semplice binario, si consuntiva un'occupazione pari a circa l'85% della capacità.

Per quanto concerne invece la linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese, l'esercizio è sospeso per l'orario di servizio di riferimento; in caso di ripristino dell'esercizio, sono previste 4 tracce al giorno per senso di marcia (per un totale di 8 corse giornaliere complessive). L'attuale programma di esercizio utilizza il 50% della capacità teorica della linea. Nella successiva tabella è riassunto l'utilizzo della capacità delle linee.

Si evidenzia infine che il servizio ferroviario sulla linea Settimo – Rivarolo è collegato con il servizio ferroviario metropolitano del nodo di Torino (SFM) e pertanto gli orari di arrivo e partenza presso Settimo Torinese (stazione di interconnessione) sono a quest'ultimo vincolati.

In particolare, per quanto concerne invece la linea Germagnano - Ceres, l'esercizio è sospeso per l'orario di servizio di riferimento; in caso di ripristino dell'esercizio, sono previste 5 tracce al giorno per senso di marcia (per un totale di 10 corse giornaliere complessive). L'attuale programma di esercizio utilizza il 75% della capacità teorica della linea. Nella successiva tabella è riassunto l'utilizzo della capacità delle linee.

Tabella 2-15 - Capacità delle linee -DATI GIORNALIERI

Tratta	Capacità massima	Giorno lavorativo medio OS 2024-2025	% impegno soglia di saturazione	
	[tr/giorno]	[tr/giorno]	[tr. CDS]	[tr. Totali]
(Senso marcia) Settimo Torinese - Rivarolo Canavese	28	21	79	79
(Senso marcia) Rivarolo Canavese -Settimo Torinese	27	20	74	74
(Senso marcia) Rivarolo Canavese - Pont Canavese	10	0	0	0
(Senso marcia) Pont Canavese -Rivarolo Canavese	10	0	0	0

Si evidenzia infine che il servizio ferroviario sulla linea Settimo – Rivarolo è collegato con il servizio ferroviario metropolitano del nodo di Torino (SFM) e pertanto gli orari di arrivo e partenza presso Settimo Torinese (stazione di interconnessione) sono a quest'ultimo vincolati.

Per quanto concerne la linea Torino – Germagnano - Ceres, si faccia riferimento a quanto riportato nella tabella seguente.

In particolare, per quanto concerne invece la linea Germagnano - Ceres, l'esercizio è sospeso per l'orario di servizio di riferimento; in caso di ripristino dell'esercizio, sono previste 5 tracce al giorno per senso di marcia (per un totale di 10 corse giornaliere complessive). L'attuale programma di esercizio utilizza il 75% della capacità teorica della linea. Nella successiva tabella è riassunto l'utilizzo della capacità delle linee.

Tabella 2-16 - Capacità delle linee -DATI GIORNALIERI

<i>Tratta</i>	<i>Capacità massima</i>	<i>Giorno lavorativo medio OS 2024-2025</i>	<i>% impegno soglia di saturazione</i>	
	[tr/giorno]	[tr/giorno]	[tr. CDS]	[tr. Totali]
TO-Rebaudengo – Caselle aeroporto	190	-	-	-
Caselle aeroporto – Ciriè	190	-	-	-
Ciriè – Germagnano	76	-	-	-
Germagnano - Ciriè	76	-	-	-
Ceres - Germagnano	-	-	-	-
Germagnano - Ceres	-	-	-	-

CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

Nel presente capitolo sono descritte le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI.

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 può richiedere l'accesso

Le richieste di accesso possono essere in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura dai Richiedenti appartenenti ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15, costituiti 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.

3.2.2 Requisiti per richiedere

3.2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro

Al momento il GI non intende sottoscrivere Accordi Quadro per l'allocatione della capacità pluriennale.

3.2.2.2 Richiesta di tracce orarie e servizi 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 2 del presente documento e nei suoi allegati.

All'atto della richiesta di tracce, IF deve:

1. essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
2. essere in possesso del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo sia richiesto dalla normativa vigente;
3. essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del Certificato di Sicurezza Unico. Qualora sia necessaria l'estensione del certificato di sicurezza unico l'IF è tenuta a produrlo Il certificato di sicurezza deve essere comunque presentato al GI entro i termini di cui al par. 3.3.2.1.

Nel caso di richiesta presentate in corso d'orario, l'IF deve - pena l'irricevibilità della richiesta medesima - essere in possesso della documentazione di cui ai precedenti punti 1 e 2, nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF -ai sensi di quanto previsto al par. 3.2.1 all'atto della richiesta di tracce, 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 regionale, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, 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 presente paragrafo, nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del certificato di sicurezza unico, in caso di linee/impianti di futura attivazione riportato al precedente punto relativo alle IF: in quest'ultimo caso il Certificato di Sicurezza Unico dovrà essere presentato entro il termine di 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio ferroviario interessato.

3.2.3 Licenza

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.lgs 112/15 art. 3, lett. s).

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

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete,
informativi e statistici
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario e le Infrastrutture
Via Caraci, 36 – ROMA 00157
www.mit.gov.it/mit
e-mail: dtg.dgtfe@mit.gov.it

3.2.4 Certificato di Sicurezza Unico

Il Certificato di Sicurezza Unico è rilasciato:

- dall'European Railway Agency (ERA) in tutti i casi di IF che effettuano servizi ferroviari in più di uno Stato membro dell'UE;
- da ANSFISA o da ERA (la decisione è a scelta delle IF) nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine.

Tutte le domande e le relative informazioni, le fasi delle pertinenti procedure e i rispettivi risultati riguardanti il rilascio o l'aggiornamento del Certificato di Sicurezza Unico sono veicolate attraverso lo sportello unico (One stop shop - OSS) contattabile tramite l'indirizzo Internet: <https://oss.era.europa.eu>.

3.2.5 Obblighi di presentazione di garanzia e assicurazioni

Per memoria.

3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI

3.3.1 Accordo quadro

Per memoria.

3.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura (aggiornamento aprile 2024)

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

Le imprese ferroviarie titolari di Licenza e Certificato di Sicurezza unico idonei ad effettuare servizi sia passeggeri che merci dovranno stipulare distinti contratti di utilizzo dell'infrastruttura qualora intendano esercire entrambe le tipologie di trasporto.

3.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI 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 rilasciato da ANSFISA / ERA e a produrre la seguente documentazione:

1. copia conforme della Licenza, del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
2. 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;
3. copia autentica del Certificato di Sicurezza;
4. procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali (se non indicati nel certificato camerale);
5. copia conforme della Polizza assicurativa, secondo quanto previsto nel paragrafo specifico;
6. 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;
7. scheda dei Servizi (qualora diversa da quella già inviata in sede di richiesta tracce);
8. autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali (in caso di tracce che riguardino tale fattispecie);
9. 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 al Gestore con un anticipo, rispetto alla data di inizio del servizio:

- di almeno 45 giorni lavorativi per contratti relativi ad un orario di servizio;
- di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, il GI provvede a convocare l'IF, comunicando 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 l'obbligo di corresponsione al Gestore di un importo pari al 45% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, 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 15 giorni lavorativi antecedenti alla data di inizio del servizio.

Il Gestore è tenuto 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, al Gestore un importo pari al 45% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, in base ai prezzi indicati nel Capitolo 5.

3.3.2.1.1 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

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

3.3.2.2 Garanzia

Nel seguito sono assunti a riferimento i valori soglia di rating del credito richiesti alle IF pubblicati sul sito internet di RFI, nella sezione "Servizi e Mercato".

L'IF che non disponga di rating, ovvero qualora il rating del credito dell'IF (fornito da una agenzia specializzata) sia inferiore alle soglie riportate sul sito di RFI è tenuta a prestare idonea fideiussione (bancaria o assicurativa) a parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta in base al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso.

L'importo della fideiussione deve essere pari al valore del pedaggio e servizi stimato su una mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

Qualora la fideiussione a garanzia del contratto debba essere prestata ai sensi di quanto previsto al precedente paragrafo 3.3.2.1.1, l'importo della stessa deve essere pari al valore di pedaggio e servizi stimato su due mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

Sono esonerate dal prestare la fideiussione le IF che, ancorché non dispongano di un rating, ovvero se il proprio rating sia inferiore alle soglie pubblicate sul sito di RFI, abbiano stipulato un contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per almeno due orari di servizio immediatamente precedenti a quello di riferimento, sempre che risulti regolare il pagamento di tutte le fatture. Sono altresì esonerate dal prestare la garanzia, le IF per cui l'importo della medesima, calcolato come sopra, risulti essere inferiore o uguale a 1.000,00 euro.

Nell'ipotesi in cui l'IF è tenuta alla presentazione della fideiussione, la stessa può scegliere, in alternativa, di corrispondere al GI una somma pari all'importo di pedaggio e servizi stimato su una/due mensilità del programma di esercizio a seconda dei due casi suesposti.

3.3.2.2.1 Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione

La costituzione della fideiussione ovvero il versamento della/delle mensilità del programma di esercizio dovrà avvenire 30 giorni lavorativi dopo la stipula del contratto.

Se nel periodo di validità della fideiussione si verifichi un "downgrading" dell'istituto fideiubente, l'IF, entro 60 giorni dalla richiesta del Gestore, dovrà sostituire la banca/compagnia assicurativa garante con un soggetto che risponde ai requisiti richiesti dal Gestore.

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 Gestore ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

1. dovrà essere "a semplice richiesta";
2. prevedere che il pagamento sia effettuato entro il termine massimo di 30 gg. dal ricevimento della richiesta scritta;
3. contenere l'espressa rinuncia a godere del beneficio della preventiva escussione dell'obbligata, in deroga all'art.1944 del Codice civile;
4. contenere l'espressa rinuncia dell'istituto fideiubente ad eccepire il decorso dei termini di cui all'art.1957 del Codice civile.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte del Gestore della garanzia di cui sopra, IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando al Gestore 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, il GI è tenuto 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 del GI.

3.3.2.3 Assicurazioni

Ai fini dell'esecuzione del Contratto, con riferimento alle coperture assicurative, il GI 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 dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale superiore a € 100,00 Mln per sinistro e per anno;
- **Responsabilità Inquinamento**, a garanzie dei danni ambientali causati dall'Infrastruttura: massimale di € 3,5 Mln per sinistro e per anno.

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

- **Responsabilità Civile verso Terzi**, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 100/Mln di euro per sinistro e per anno.

Sotto-limiti ammessi:

- danni indiretti € 5 Mln;
- danni a terzi da incendio € 1,5 Mln;
- inquinamento accidentale € 1,5 Mln; per IF il cui certificato di sicurezza consenta il trasporto di merci pericolose, esplosivi e/o comunque sostanze chimiche il sotto-limite non potrà essere inferiore a € 5 Mln.

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

La polizza dovrà:

- 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;

- 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:
 - che la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
 - di essere a conoscenza del presente articolo;
 - che 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;
- 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;
- fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 3; 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;
- 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;
- prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza sottenda la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti; la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite dal GI fino alle predette stazioni;
- prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice civile, verso le persone delle quali le parti (GI e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- 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.

3.3.2.5 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:

1. violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
2. mancato versamento, anche parziale, di due rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI;
3. mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo specifico;
4. mancata presentazione delle polizze assicurative di cui al paragrafo specifico;
5. violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;
6. revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
7. modifiche della licenza o del certificato di sicurezza, nonché di 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 del GI, da inoltrarsi a mezzo di comunicazione PEC.

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere al GI, 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 al GI fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine, il GI acquisirà l'importo della garanzia costituita ai sensi del par. 3.3.2.2, 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, 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 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 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

Per memoria.

3.3.4 Condizioni Generali di Contratto

Per memoria.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.4.1 Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati

Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato (art. 23 D.lgs. 57/2019) la stessa verifica che:

1. il veicolo si stato autorizzato all'immissione sul mercato e sia registrato;
2. il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente;
3. il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto faccia esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui al decreto legislativo sicurezza ferroviaria e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

3.4.2 Processo di accettazione del personale

Le imprese ferroviarie si impegnano affinché il personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, preparazione dei 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 definite da ANSFISA e GI in materia di sicurezza della circolazione.

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 delle Disposizioni/Prescrizioni di Esercizio emesse dal GI, nonché delle leggi di riferimento in materia di:

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

3.4.3 Trasporti eccezionali (Rif. Par. 5.4.4)

Per memoria.

3.4.4 Trasporti merci pericolose

[Vedere anche successivi punti 4.7 e 5.4.3]

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

Non è ammesso il trasporto merci sulla linea Torino – Ceres.

3.4.5 Corse prova

Per memoria.

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura e i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214).

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

1. GI, 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.
2. 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". GI è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad essa in concessione.
3. Il Richiedente deve presentare le richieste presso le strutture indicate da GI 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.).
4. In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, GI dà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi decorrenti: *i)* dalla data di avvio del processo di allocazione per le richieste di tracce e servizi per l'orario successivo, *ii)* dalla data di presentazione per le richieste di tracce e servizi in corso d'orario. È facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di GI pena decadenza della stessa.
5. GI, previo esame delle richieste, procede all'assegnazione delle tracce orarie e dei servizi applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento indicati nel paragrafo 4.5.5, e i criteri di priorità indicati nei paragrafi 4.6.2 e 4.6.3, comunicando all'IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.
6. Il diritto di utilizzo delle tracce e dei servizi si concretizza mediante la stipula di appositi accordi amministrativi tecnici e finanziari fra GI e IF, denominati contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
7. È compito di GI evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

Effettuazione di un nuovo servizio passeggeri (non disciplinato da contratto di servizio pubblico)

Il richiedente capacità di infrastruttura finalizzata all'effettuazione di un nuovo servizio di trasporto passeggeri dovrà informare il Gestore dell'Infrastruttura e l'Autorità relativamente a tal nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

4.3 RIDUZIONI DI CAPACITÀ

4.3.1 Principi generali

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee (indicato al paragrafo 2.5).

È facoltà del GI, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati nel presente capitolo.

4.3.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità (aggiornamento aprile 2024)

1. Entro **24 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione, tramite apposita documentazione, del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo) che rientrano nella seguente casistica: indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori.

2. La definizione dei programmi di esercizio conseguenti a **indisponibilità infrastrutturali** è predisposta dal GI, in qualità di referente del processo di allocazione della capacità. Gli elaborati relativi alla definizione dei programmi di esercizio sono trasmessi alle IF secondo la tempistica di cui al punto 4.5.1. Inoltre, tutti gli elaborati relativi alla programmazione dei lavori di manutenzione/delle indisponibilità, definiti dal GI, sono pubblicati nel sito aziendale di RFI, nella sezione dedicata.

Il GI invia il programma delle indisponibilità precedentemente descritte entro 25 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti

Per le indisponibilità di durata superiore a 30 giorni consecutivi che prevedono la cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata, il GI fornisce su richiesta durante la consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità.

Il GI tiene conto delle **osservazioni** ricevute nella fase di pubblicazione a X-24, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.

Per le restrizioni di capacità, GI, **19 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, invia a tutti i Richiedenti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, provvedendo successivamente a pubblicare, entro 18 mesi, il prospetto modificato a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti.

3. Entro **12 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, GI, tramite apposita documentazione:

- provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 2, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti;
- pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori.

GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e Stakeholders, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2.

Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.

4. Entro **6 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite apposita documentazione:

- rende note le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;

- pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.

Il GI è tenuto a pubblicare anche ogni altra riduzione di capacità d'impatto inferiore ai casi al di sotto delle soglie sopra riportate, che sia nota e consolidata con ragionevole certezza al momento della pubblicazione del PIR.

5. Il GI pubblicherà le riduzioni di capacità in apposita documentazione esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una indicazione di massima degli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di percorso, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc.) compresa la stima del volume di traffico cancellato, secondo quanto previsto dalla Decisione Delegata 2017/2075, il cui dettaglio definitivo sarà noto con la consegna dell'orario. Verranno inoltre esplicitati eventuali itinerari alternativi, al fine di consentire alle IF di procedere coerentemente già in fase di richiesta tracce.
6. La percentuale di traffico cancellata dal GI viene calcolata tenendo conto del modello d'offerta in vigore e dell'incremento dell'offerta già noto per il periodo dell'indisponibilità, prendendo a riferimento il giorno con maggiori volume di traffico programmato entro la durata della restrizione di capacità temporanea (se l'interruzione interessa giorni feriali e giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni feriali con il volume di traffico programmato più elevato; se l'interruzione interessa giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni festivi con il volume di traffico programmato più elevato).
7. I lavori rientranti nelle fattispecie di cui al punto 3, per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione con un anticipo di almeno 6 mesi prima rispetto all'avvio dell'orario di servizio, saranno resi noti dal GI ai Richiedenti con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.
8. Il programma di esercizio per l'indisponibilità realizzato dal GI (tracce interessate dai lavori, data d'inizio e fine lavori, eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, prevedibili maggiori percorrenze d'orario, eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili), sarà comunicato alle IF interessate:
 - a) con un anticipo di 120 giorni per treni viaggiatori;
 - b) con un anticipo di 60 giorni per treni merci e circolazioni di servizio.

L'IF, entro 15 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati indicati dalle IF, potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario (VCO).

9. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI:
 - Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni viaggiatori;
 - Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni merci e per la circolazione di treni di servizio.
10. Entro 10 giorni dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche al GI qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione come previsto al punto 8 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.
11. Il GI è tenuto a comunicare con un anticipo di almeno 10 giorni alle IF i ritardi programmati conseguenti a riduzioni di capacità che non richiedano il rilascio di una nuova traccia in VCO.
12. Il GI è tenuto a prevedere sempre l'emissione di VCO per treni viaggiatori a seguito di una o più riduzioni di capacità programmate (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 9, nei seguenti casi:

LP diurni

ritardi > 30' sull'intera traccia;

ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi.

LP notturni

ritardi > 60' sull'intera traccia nelle stazioni a maggior valenza commerciale (seguito confronto con IF).

Regionali

ritardi > 30' sull'intera traccia;

ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi;

ritardi > 10' sull'intera traccia per più di 10 giorni consecutivi.

13. È facoltà del GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, garantendo, dove possibile, un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.
14. Il GI è tenuto a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 8 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;
15. Il GI comunica alle IF ogni eventuale degrado dell'infrastruttura ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni.
16. Il GI è tenuto a fornire alle IF, in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta di IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso del GI, la posizione dei convogli medesimi.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO

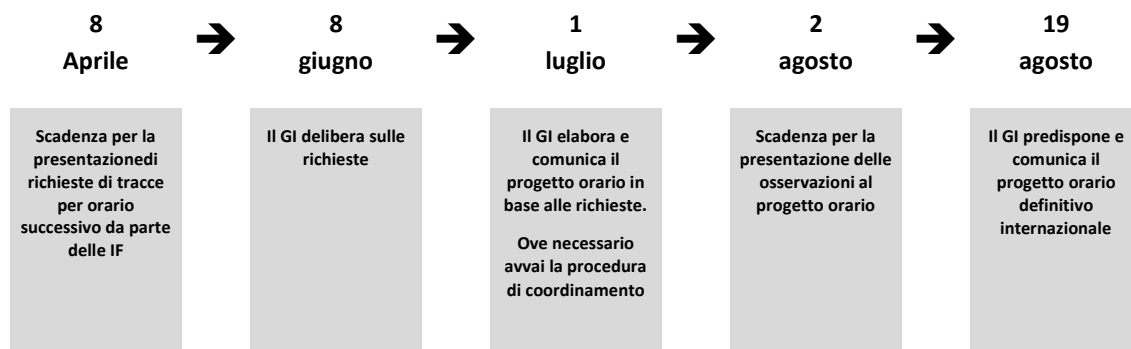
Per memoria.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE

4.5.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario in vigore dal 15 dicembre 2024 al 13 dicembre 2025 (aggiornamento aprile 2024)

Figura 4-1 - Tempistica per la programmazione dell'orario 2024 – 2025 linea Settimo-Rivarolo

Anno 2024





4.5.2 Tempistica per le richieste tardive (aggiornamento aprile 2024)

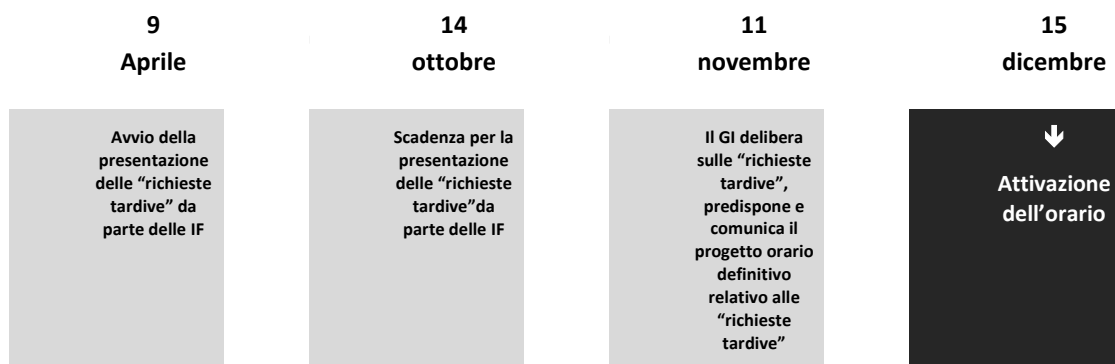
Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

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

Le richieste di tracce pervenute dal 9/04/2024 al 14/10/2024 (cd. Richieste tardive) saranno secondo la seguente tempistica:

Figura 4-1 – Tempistica “richieste tardive”

Anno 2024



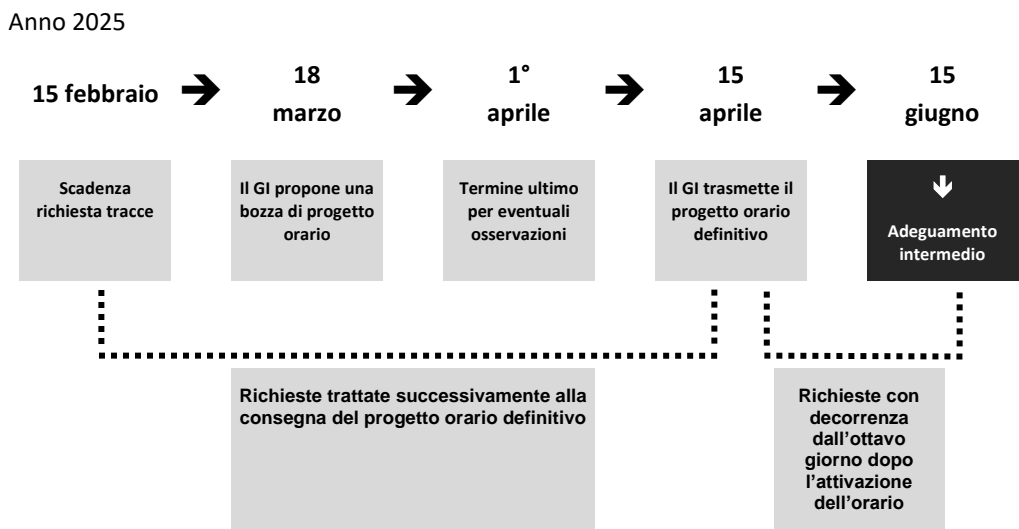
Le richieste di tracce pervenute a partire dal 14/10/2024 saranno trattate dal sedicesimo giorno dopo l’attivazione dell’orario, come richieste in corso d’orario.

4.5.3 Adeguamento intermedio e richieste in corso d’orario

4.5.3.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’adeguamento intermedio (aggiornamento aprile 2024)

Il calendario delle attività specifico di ciascun adeguamento è riportato in questo paragrafo. L’assegnazione di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell’orario in corso di validità è basata sulla seguente tempistica:

Figura 4-2 – Tempistica “richieste di orario intermedio”



Tutte le richieste relative all’adeguamento intermedio pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo vengono trattate dal GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la scadenza fissata saranno trattate successivamente alla consegna del progetto orario definitivo. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI avverrà entro 15 giorni solari dall’attivazione dell’adeguamento.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la data di trasmissione del progetto orario definitivo saranno inserite in orario a partire dall’ottavo giorno dopo l’attivazione dell’adeguamento intermedio.

La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.5.3.2 Tempistica per richieste in corso d’orario

Richieste in programmazione oraria

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce/servizi in corso d’orario devono essere avanzate con un anticipo:

- di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione del servizio per richieste con più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà entro 18 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- di almeno 12 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), ovvero per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea, e sempre che l’IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi. In questo caso l’accettazione o il rigetto delle tracce da parte di GI avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento, nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi già assegnate/i.

L’accettazione delle richieste in corso d’orario rilasciate dal GI dovrà avvenire, da parte del Richiedente, mediante il sistema Astro-IF.

- entro 6 giorni lavorativi nel caso di richieste con più di due tracce;
- entro il giorno lavorativo (sabato escluso) dal ricevimento della proposta formulata dal GI successiva al rilascio, fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), ovvero per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.

In mancanza della formale accettazione della traccia da parte del Richiedente la stessa ritorna nella disponibilità del GI.

La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

L'accettazione delle richieste in corso d'orario e l'attivazione di variazioni di tracce orarie nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni solari antecedenti e nei 15 giorni solari susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.

Per le variazioni in corso d'orario, in caso di richiesta tracce relative alla linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese nel periodo di sospensione dall'esercizio, per ogni richiesta verrà effettuata una valutazione di fattibilità dell'eventuale ripresa dell'esercizio.

Richieste in gestione operativa

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 e debbono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare di contratto presso i referenti accreditati di GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 6 ore ante partenza treno, per tracce a "lunga percorrenza";
- da 4 giorni solari a 3 ore ante partenza treno per tracce di "breve percorrenza";
- in tempo reale in caso di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico).

La risposta del GI, previa verifica di fattibilità e nulla osta, avverrà rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 5 prima dell'orario di partenza del treno per richieste in gestione operativa di tracce a "lunga percorrenza";
- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 prima dell'orario per richieste in gestione operativa di tracce di "breve percorrenza";
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.

Ordine di trattazione delle richieste

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro la scadenza, vengono trattate dal GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa.

Le richieste presentate successivamente alla scadenza di cui sopra sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, solo dopo la definizione di tutte le richieste presentate nel rispetto della scadenza stessa.

Le richieste in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione. Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.5.4 Processo di allocazione delle tracce

4.5.4.1 Processo di armonizzazione

1. Il GI, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi, elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di:

- a) ± 15 minuti per i servizi passeggeri lunga percorrenza;
- b) ± 15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
- c) I margini di flessibilità riportati nelle lettere precedenti sono ridotti a ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari.

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi.

2. Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al comma 1 del presente paragrafo, il GI nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.6.2.
3. È facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI.

4.5.5 Processo di coordinamento di tracce

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.5.4.1, GI avvia la procedura di coordinamento al fine di conciliare le richieste in conflitto, sentite le IF richiedenti e coinvolgendo, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti. Durante la fase di consultazione il GI trasmette, alle parti interessate, le seguenti informazioni:

- tracce ferroviarie richieste da tutte le IF sugli stessi itinerari;
- tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutte le altre IF sugli stessi itinerari;
- tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;
- descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

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 del progetto orario comunica, unitamente alle tracce armonizzate, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.

Le IF potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro il 5 agosto 2024, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario. In assenza di osservazioni le proposte saranno ritenute accettate. In presenza di osservazioni il GI le valuterà congiuntamente ai soggetti interessati, garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella determinazione finale dell'offerta di tracce. La procedura di coordinamento si concluderà al più tardi entro il 30 settembre 2024.

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 dal GI.

4.5.5.1 Esito delle richieste

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

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.

4.6 LINEE SATURE

4.6.1 Dichiarazione di saturazione

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alle fattispecie del par. 4.5.4.1 n.1 lett. a) e b), formulata dal GI nell'ambito della procedura di coordinamento differisca, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore pari o superiore a ± 16 e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata da GI, quest'ultimo

dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Nel caso che il GI dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato e fintanto che non sia implementato l'intervento organizzativo e/o infrastrutturale volto ad eliminare la saturazione, alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al successivo paragrafo 4.6.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie

Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio GI dà priorità nell'ordine:

1. ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio;
2. 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;
3. qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Nell'assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo.

4.6.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

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

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. GI 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.

Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità, GI presenta un piano di potenziamento della capacità.

Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione delle IF che utilizzano l'infrastruttura satura e deve indicare:

- i motivi della saturazione;
- il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- 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.

4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Ove la richiesta di tracce sia destinata al trasporto di merci pericolose, classificate come tali ai sensi della normativa vigente e del paragrafo 2.4.3, IF è obbligata a comunicarlo GI all'atto della richiesta medesima.

Il GI si farà carico di verificare la fattibilità del trasporto richiesto in ragione delle caratteristiche della stazione origine/destino del servizio e delle necessarie interlocuzioni con l'impianto di terminalizzazione in ordine al ricevimento del traffico programmato.

In caso di mancata comunicazione le tracce orarie assegnate non potranno essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA

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

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

4.8.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

Per memoria.

4.8.2 Variazione alla traccia per esigenze del GI o per cause di forza maggiore

Per memoria.

4.8.3 Regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate

Per memoria.

4.8.4 Regole e conseguenze in caso di mancata designazione/contrattualizzazione e mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Per memoria.

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 definisce le linee guida generali di regolazione relative alla produzione dei servizi descritti nel presente capitolo.

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

a) 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, ove disponibile;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

b) Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

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

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria (es. TVM) ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- 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;
- Piazzale di manovra e ricovero a Rivarolo/Germagnano. Viene fornita infrastruttura per effettuare operazioni di pulizia a bordo;
- Aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile (Rivarolo Canavese).

c) Servizi complementari

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

- Energia elettrica di trazione;
- Rifornimento idrico dei treni;
- Servizi di manovra;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Controllo della circolazione dei treni che effettuano trasporti di merci pericolose.

Attività soggetta ad accordi specifici:

- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;

d) Servizi ausiliari

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

- Fornitura di informazioni complementari:
 - Il servizio consiste nella fornitura, a richiesta di IF, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso, offerti dalle IF ai propri clienti. La richiesta dovrà essere presentata a RFI con anticipo di almeno 30 giorni sulla data di avvio del servizio.
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate oltre gli orari indicati nel capitolo 2:
 - A richiesta di IF, RFI potrà provvedere a rendere disponibili le linee e/o gli impianti oltre il periodo di apertura/abilitazione. In tal caso l'IF dovrà corrispondere oltre al canone di utilizzo tutti i costi che a RFI ne derivano.

5.2 SISTEMA TARIFFARIO (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

I valori dei canoni e delle tariffe riconducibili all'orario di servizio a cui il PIR si riferisce saranno definiti, nel corso del 2024, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2025-2029 – che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 95/2023, il GI dovrà formulare nel corso del medesimo anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2023-2024, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi.

Si rappresenta che la definizione del nuovo piano tariffario dei servizi diversi dal PMdA potrà comportare la rivisitazione delle modalità di offerta e/o erogazione dei servizi stessi, fermo restando il rispetto del quadro normativo e regolatorio vigente.

Si precisa, inoltre, che i canoni da corrispondere per il PMdA e per le tariffe per i servizi diversi dal PMdA si riferiscono all'anno solare di riferimento del presente PIR e verranno quindi applicate dal 1 gennaio al 31 dicembre di ogni anno; pertanto dal cambio orario di dicembre al 31 dicembre saranno applicate le tariffe presenti nell'ultima edizione del PIR relativo all'orario precedente.

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO

5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

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

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti;
- ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria;
- verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- valorizzazione economica delle tracce orarie;
- stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria;
- per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in Gestione Operativa, l'informazione è erogata sulla base dei dati resi disponibili dalla IF e di sua stretta pertinenza attraverso le modalità definite dal GI.

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

Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

- con riferimento alle linee:
 - la disponibilità per la circolazione;

- la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
 - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali.

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

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

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

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

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni, limitazioni di velocità, etc);
- il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.
- gli strumenti di comunicazioni adottate sono quadri orario, annunci sonori, display come dettagliato per le singole stazioni/fermate all'Allegato 4;
- sulla linea Settimo – Rivarolo sono garantite al pubblico nelle stazioni informazioni sonore in merito alla circolazione dei treni.

Con l'adozione del sistema PIC il GI metterà a disposizione delle IF, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi anche ai treni di altre IF, al fine di consentire a tutte le IF di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'Allegato II, parte II, al regolamento (UE) 2021/782.

Uso del sistema di alimentazione elettrica (ove disponibile)

Comprende l'utilizzazione di:

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

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

Altre informazioni

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

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

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

5.3.2 Tariffe del Pacchetto Minimo d'Accesso (aggiornamento aprile 2024)

Il PMdA prevede la fornitura dei servizi di cui all'art. 13, comma 1 del d.lgs. 112/2015.

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo RFI è tenuta a fornire ad IF le prestazioni indicate al paragrafo 5.3 e descritte analiticamente al paragrafo 5.3.1.

Il pedaggio per il servizio passeggeri 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.

5.3.2.1 Componente A (aggiornamento aprile 2024)

Per i servizi passeggeri il pedaggio viene calcolato sulla base della componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto).

Tabella 5-1 - Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

Classe di peso	T_{A1} [€/km]
0 - 500 t	0,136
500 -1000 t	0,395
1000-1500 t	0,655
≥ 1500 t	0,915

Tabella 5-2 - Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia

Classe di velocità	T_{A2} [€/km]
0 – 100 km/h	0,125

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

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

Tabella 5-3 - Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

Tipo di trazione	T_{A3} [€/km]
Trazione elettrica	0,024
Trazione diesel	0,000

5.3.2.2 Componente B

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

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

B = TB*km

Tabella 5-4 - Segmenti di mercato

Segmenti di mercato	TB (€/km)
OSP Regionali - Nodo Ring	2,957
OSP Regionali - Nodo Ring - HOLY	2,638
Open Access – Nazionali - Basic	3,628
Tecnici	1,444

Tabella 5-5 - Descrizione dei segmenti di mercato

Segmenti di mercato	Descrizione
OSP Regionali	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori REGIONALI
Open Access – Nazionali -Basic	Treno non in regime di OSP che accede alla rete
Tecnici	Treni NON COMMERCIALI: invio materiale, Locomotore isolato, Corsetta Personale, Tradotte (eccetto tradotta merci con finalità commerciali)

Tabella 5-6 - Descrizione dei segmenti di mercato

Segmenti di mercato	Descrizione
Nodo Ring	Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana) Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
Nodo Ring - Holy	Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana) Circolano di domenica e nei festivi

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, RFI fornisce, ove disponibili, i seguenti servizi.

5.4.1 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 40' antecedenti la partenza programmata. Le linee elettrificate sono indicate nel capitolo 2.

5.4.1.1 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con la normativa vigente, in base alla seguente formula:

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

Dove $C_{UNIT. INDIRETTO}$ è il corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio e $C_{UNIT. ENERGIA}$ è il costo unitario dell'energia.

I consumi elettrici (kWh), sono definiti mediante

- l'utilizzo del Misuratore Reale (MR), per tutti i materiali rotabili dotati di Misuratore Reale, conforme alla norma N50463:2017, e connessi al DCS di RFI;
- l'utilizzo del sistema cd Misuratore Virtuale (MV), per tutti gli altri materiali rotabili o in caso di mancata connessione o errore nella trasmissione del dato da parte del misuratore di bordo installato delle Imprese Ferroviarie verso il DCS di RFI.

Coerentemente con quanto prescritto dal Regolamento (UE) n. 1301/2014, modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 e dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776, RFI ha provveduto a realizzare, a valle della definizione delle specifiche tecniche per l'interoperabilità, un DCS finalizzato alla corretta raccolta

delle informazioni provenienti dai Misuratori Reali, conformi alla norma N50463:2017, installati a bordo del materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie, che sarà interfacciato con il sistema PIC sul quale le Imprese stesse potranno visualizzare i dati di consumi rendicontati, consentendo in tal modo di conoscere, per ogni treno/giorno, la quantità reale di energia utilizzata da ogni trasporto nel percorso Origine-Destino che sarà oggetto della Rendicontazione e Fatturazione. In caso di adesione alla rendicontazione con il misuratore reale a bordo treno, le misurazioni trasmesse al DCS corrispondono all'energia netta consumata dal treno e pertanto, ai fini della rendicontazione, viene tenuta in conto sia la corrente assorbita, sia la corrente immessa in rete dai rotabili.

Al fine di consentire che i dati di consumo provenienti dal Misuratore Reale possano essere correttamente gestiti dal GI, ogni IF dovrà garantire:

- L'invio dei dati mediante connessione mobile (almeno 4G);
- La geolocalizzazione dell'apparato di bordo mediante sistema GPS;
- La trasmissione dei dati secondo formato standard definito in Normativa, tramite protocollo HTTPS, verso l'endpoint opportunamente esposto sul sistema di raccolta, con una frequenza di ogni 5'.

Si precisa che, laddove il Sistema Misuratore Reale a bordo treno non dovesse garantire l'invio dei dati per malfunzionamento di uno degli elementi costituenti, i consumi saranno determinati mediante il Misuratore Virtuale.

Il Misuratore Virtuale è basato su un algoritmo che calcola l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso. L'algoritmo alla base del MV ingloba le principali caratteristiche che incidono sull'energia assorbita da un treno quali:

- caratteristiche plano altimetriche del tracciato;
- curva caratteristica di trazione, curva di resistenza, curva di decelerazione in frenatura (funziona della percentuale di peso frenato del treno), massa del treno;
- assorbimento convenzionale per gli ausiliari a bordo del treno;
- limiti di velocità in linea (fascicolo orario) del treno sulla tratta specifica;
- numero di fermate che il treno deve effettuare;

Il misuratore virtuale si presenta come lo strumento in grado di calcolare la l'energia assorbita a livello del cerchione nonché i tempi di percorrenza su un determinato percorso al variare delle caratteristiche del treno. L'algoritmo non tiene in considerazione il recupero energetico ottenibile tramite l'applicazione della frenatura rigenerativa.

L' equazione alla base dal modello è quella tipicamente adottata in ambito trasportistico:

$$F_{traz.} - F_{Resist.} = m_{eq} \cdot \frac{dv}{dt}$$

Ove:

F_{traz}	Forza attiva fornita dai motori elettrici
F_{res}	Resistenza passiva che il veicolo incontra durante il moto
M_{eq}	massa equivalente del veicolo
dv/dt	accelerazione del veicolo in ogni istante

La forza resistente al moto risulta essere la somma di tre termini:

- un termine relativo alla pendenza $R_{Pendenza}$;
- un termine relativo alle resistenze in curva R_{Curva} ;
- un termine relativo alle resistenze in rettilineo e rettilifo R_{Davis} .

$$R_{Pendenza} = M * 9.81 * \frac{Gradiente}{1000}$$

$$R_{Curva} = M * \frac{Coeff}{raggio}$$

$$R_{Davis} = a + b * v + cv^2$$

Ove:

- M è la massa totale del treno in [kg],
- Gradiente è la pendenza della livelletta in [%],
- raggio è il raggio di curvatura in [m],
- Coeff è la forza resistente in curva in [N m / kg],
- a, b e c sono i coefficienti di Davis rispettivamente in [N], [N s/m] e [N s²/m²], Il coefficiente c dell'equazione di Davis viene differenziato a seconda che il baricentro del treno si trovi in tunnel o all'aria aperta.
- v è la velocità del treno in [m/s].

La Forza di trazione al netto della Forza di resistenza, moltiplicata per la velocità calcolata al passo corrente e per il passo di simulazione (pari ad 1 secondo), consente la stima dell'energia necessaria.

RFI entro il 15 novembre di ogni anno pubblica nel portale ePIR la migliore stima del costo unitario dell'energia, ai fini della sottoscrizione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura.

Nel corso di esecuzione del contratto, con l'obiettivo di fornire alle Imprese Ferroviarie elementi di supporto per le proprie valutazioni e analisi di periodo, RFI procederà ad elaborare una prima stima del prezzo dell'Energia elettrica che sarà oggetto di specifica comunicazione mediante pubblicazione mensile in ePIR entro 15 giorni dalla chiusura del mese di competenza.

Inoltre, RFI procederà trimestralmente con l'aggiornamento dei costi dell'energia, sulla base dei quali saranno calcolati e fatturati i conguagli trimestrali da fornire alle Imprese Ferroviarie. Tale aggiornamento sarà pubblicato trimestralmente in ePIR e darà specifica indicazione del prezzo applicato ad ogni singolo mese del trimestre di riferimento.

Come previsto dalla normativa di riferimento (cfr. TIS - Testo integrato delle disposizioni dell'autorità per l'energia elettrica e il gas in ordine alla regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di dispacciamento (settlement)), le fatture dell'anno n+1 possono essere recapitate al Gestore fino all'anno n+6 motivo per cui RFI, anche negli anni a seguire e fino all'anno n+6, potrà inviare alle IF successivi conguagli annuali relativi ai consumi dell'anno n+1. Solo a regime (fino anno n+6), dunque, le IF avranno erogato a RFI esattamente quanto dovuto come costo netto relativo all'anno n+1.

Al fine di definire il corrispettivo economico da inserire all'interno del contratto di utilizzo dell'infrastruttura per il servizio Fornitura corrente di trazione RFI utilizza il sistema Misuratore Virtuale. Sulla base di ciò che sarà inserito all'interno dei suddetti contratti viene elaborato il valore dell'acconto mensile da corrispondere a RFI per il servizio Fornitura di corrente di trazione, ovvero pari a un dodicesimo del 75% del totale del servizio Fornitura di corrente di trazione inserito nel contratto.

5.4.2 Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

Per quanto concerne preriscaldamento e/o climatizzazione, eventuali richieste saranno da valutare specificatamente.

Per quanto concerne preriscaldamento e/o climatizzazione, eventuali richieste saranno da valutate in accordo con la IF richiedente e soggette a specifiche condizioni.

Rifornimento idrico

La prestazione consiste nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile. IF è tenuta ad effettuare direttamente tali operazioni.

Le operazioni di rifornimento idrico delle carrozze sono possibili presso Rivarolo Canavese.

Le operazioni di rifornimento idrico delle carrozze sono possibili presso Germagnano.

Si faccia riferimento all'allegato 5 al presente documento per il perimetro degli impianti in cui viene erogato tale servizio.

5.4.2.1 Tariffe

Tabella 5-7 – Rifornimento idrico

Tariffa unitaria per treno regionale	€ 3,45
Tariffa per treno*km regionale	€ 0,005

5.4.3 Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose (aggiornamento aprile 2024)

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nel monitoraggio da parte di RFI della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB. Il servizio consiste inoltre nel coordinamento e messa in opera dei piani di emergenza che, anche su richiesta dell'IF, si rendessero necessari.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

In occasione della richiesta di tracce merci, da effettuarsi tramite il sistema informativo ASTRO-IF ovvero nel sistema PIC WEB per le richieste in gestione operativa, l'IF specifica quali di esse riguardano il trasporto di merci pericolose.

Formalizzazione

La messa a disposizione del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

5.4.3.1 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

La tariffa per il servizio è pari a ~~0,013 €/km MP~~.

5.4.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali (aggiornamento aprile 2024)

Descrizione del servizio

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 RFI;
- nelle operazioni, se necessarie, di adeguamento dell'infrastruttura per permettere la circolazione del treno speciale.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Nel caso l'IF intenda effettuare un trasporto eccezionale, eccedente peso o sagoma rispetto alle caratteristiche prestazionali della rete descritte nel portale ePIR, dovrà richiedere a RFI una autorizzazione per la circolazione di treni speciali, in base alla seguente tempistica:

Le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei Treni Speciali sono le seguenti.

Tipologia TE	Tempistica rilascio autorizzazione (gg lavorativi)
TE	25
NO-TE	
TES	40
TES-TE	
TEM	50
TEM-TE	
TES- TEM	
TES-TEM-TE	
TES-TE con dim. PMO (DTC)	60
TES-TEM o TES-TEM-TE con spostamento del carico	

La richiesta di traccia, legata al trasporto eccezionale di cui sopra, deve essere avanzata a valle del rilascio dell'autorizzazione da parte di RFI.

Diritti e doveri di GI e IF

L'IF titolare dell'autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali è tenuta a rispettare le specifiche prescrizioni/limitazioni da origine a destino della traccia interessata nonché a rispettare la normativa e le disposizioni vigenti in materia.

Formalizzazione

Il servizio viene formalizzato attraverso il rilascio di un'autorizzazione, da parte di RFI alla IF richiedente, valida per eseguire trasporti identici aventi origine/destinazione in stazioni intermedie localizzate negli ambiti territoriali attraversati dal percorso autorizzato.

5.4.4.1 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di trasporto eccezionale (TES/TEM, TE).

In aggiunta agli importi di seguito indicati verranno addebitati all'IF eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'infrastruttura.

Tabella 5-8 – Tariffe assistenza alla circolazione di treni speciali

Trasporto eccezionale	N° Ambiti Territoriali	TARIFFA UNITARIA (€/Autorizzazione)
TES/TEM	1	
TE		
NO-TE		

5.4.5 Servizi di manovra

Per memoria.

5.4.5.1 Tariffe

Per memoria.

5.4.6 Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento UE n. 782/2021 (aggiornamento aprile 2024)

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza, negli impianti indicati nel portale ePIR, nell'accoglienza, accompagnamento ed incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a ruote per i trasferimenti. La salita e discesa del treno per persone che si muovono su sedia a ruote e su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avviene con l'ausilio del carrello elevatore.

Ferme restando le specifiche responsabilità dell'Impresa ferroviaria sancite dal Regolamento UE 782/2021, nel caso in cui sia esplicitamente richiesto dall'Impresa ferroviaria per gli impianti indicati nel portale ePIR e nel rispetto dei criteri descritti nel sottoparagrafo riguardante le modalità e le tempistiche per richiedere il servizio, RFI valuta la fornitura dell'ulteriore servizio che si concretizza nell'accoglienza ed accompagnamento della PRM al punto di fermata dei mezzi su gomma sostitutivi del trasporto ferroviario, messi a disposizione dall'Impresa Ferroviaria, che siano connessi con tratte di provenienza o proseguimento con un treno.

RFI fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PRM attraverso il proprio sito internet.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato negli impianti del circuito gestito dalle Sale Blu desumibile dal sito internet di RFI e sul portale ePIR. Su quest'ultimo sono, altresì, riportati i principali investimenti per l'adeguamento delle stesse alle STI-PRM-2014.

Nelle fermate/stazioni non rientranti nel perimetro di offerta del servizio di assistenza alle PRM erogato da RFI, nel caso di fermate/stazioni dichiarate conformi alle STI-PRM 2008 e 2014 e con riferimento a materiali rotabili di IF anch'essi conformi alle STI-PRM 2008 o 2014, la fornitura dell'assistenza per la salita e discesa dal treno è disciplinata sulla base di accordi sottoscritti da GI e IF ai sensi del par. 4.4.3. del Regolamento 1300/2014.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PRM all'Impresa Ferroviaria o direttamente alla Sala Blu di RFI, con un tempo di anticipo minimo stabilito dalle procedure operative, coerenti con quanto fissato dal Reg. UE 782/2021, consultabili sul sito di RFI all'indirizzo: www.rfi.it>Stazioni>Accessibilità stazioni

L'IF deve comunicare la prenotazione del servizio ricevuto dalla PRM a RFI, attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da RFI e secondo le indicazioni delle procedure operative vigenti. RFI deve fornire la conferma e la prenotazione del servizio di assistenza alla PRM o l'eventuale motivo del diniego.

Previa verifica di fattibilità tecnica da parte del GI, l'Impresa Ferroviaria può richiedere anche i seguenti servizi:

- presenziamento impianti per eventi di particolare rilevanza in una fascia oraria stabilita per assistenza PRM anche senza preavviso;
- servizi 'ad hoc' in impianti non inseriti nel circuito;
- trasferimento carrelli elevatori tra impianti compresi o meno nel circuito;
- servizi straordinari notturni, durante la fascia di chiusura delle Sale Blu, negli impianti del circuito specificamente indicati nel portale ePIR, con utilizzo del carrello elevatore eventualmente svolto da un solo operatore.

La richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria deve essere effettuata con un preavviso di almeno 72 ore per le prime tre tipologie di servizio e con un preavviso di almeno a 150' minuti per i servizi straordinari notturni.

In caso di richieste all'interno del perimetro degli impianti indicati nel portale ePIR ove sia necessario utilizzare mezzi di trasporto su gomma sostituiti dai servizi di trasporto ferroviario, l'Impresa Ferroviaria sarà tenuta, con un anticipo compatibile con la programmazione del servizio, a fornire a RFI, per la valutazione circa l'erogazione del servizio di accoglienza e accompagnamento della PRM ai mezzi in parola, le seguenti informazioni relative:

- alla disponibilità di posti attrezzati e agli eventuali tempi di preavviso necessari per renderli disponibili;

- allo stato di accessibilità del mezzo di trasporto;
- alla dislocazione geografica del punto di fermata/interscambio treno/mezzo gommato, il quale dovrà in ogni caso essere nelle adiacenze della stazione ferroviaria del connesso servizio su treno;
- ad eventuali ritardi o altri provvedimenti.

La richiesta e la pianificazione di un viaggio ove sia accordato l'ulteriore servizio di accoglienza e accompagnamento al/dal bus sostitutivo viene eseguita attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da RFI e secondo le indicazioni delle procedure operative vigenti

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI è impegnata affinché il livello di soddisfazione degli utenti sia pari ad almeno il 90%. Il GI monitora detto indice attraverso indagini di *customer satisfaction* in stazione.

Nei casi di stazioni, non inserite nel circuito riportato nel portale ePIR, in cui vi sia accessibilità per le PRM fino al treno, l'Impresa Ferroviaria può richiedere la registrazione del viaggiatore per avere informazioni sull'idoneità del materiale rotabile al trasporto PRM.

L'annullamento di qualsiasi servizio programmato per cause imputabili al viaggiatore o all'Impresa Ferroviaria, compresi i casi di degrado del materiale rotabile, deve essere comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla Sala Blu competente entro i tempi di seguito specificati¹:

- servizi con preavviso di 12 ore, entro 150 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno;
- servizi con preavviso di 1 ora, entro 60 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno.

In caso contrario, i servizi saranno considerati resi.

Formalizzazione

Le IF, a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, potranno richiedere a RFI l'erogazione del servizio secondo le modalità sopra riportate.

5.4.6.1 Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM (nuovo) (aggiornamento aprile 2024)

Nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori appartenenti all'ambito di applicazione delle STI PMR (STI 2008 e STI 2014), l'erogazione del servizio di assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM), di cui al Regolamento UE n.782/2021, è assicurata in conformità agli accordi tra GI e IF per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita e discesa a bordo delle PRM, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.

Le IF sono responsabili dell'informazione agli utenti circa le variazioni alle condizioni di accessibilità del proprio materiale rotabile secondo quanto previsto dalla misura 3 della delibera ART n. 106/2018.

5.4.6.2 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

I corrispettivi per i servizi di assistenza a persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) erogati da RFI negli impianti del circuito riportato nel portale ePIR, con personale della ditta appaltatrice, sono indicati nella Tabella 16. Le tariffe sono determinate da RFI sulla base dei criteri definiti ai punti 9.6.1 e 9.6.2 dell'Allegato alla Delibera ART n. 70/2014, ai punti 6.3, 6.2.5 e 6.2.6 dell'allegato alla Delibera ART n. 76/2014 e nella Delibera ART 80/2015.

Tabella 5-9 - Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità – Classificazione impianti e tariffe

Tariffe per il servizio di assistenza a PRM			
Tipologia stazione	Dispositivi ausiliari	Fascia oraria (*)	Tariffa unitaria (€/intervento)

¹ I tempi di preavviso per la richiesta del servizio sono riportati nel portale ePIR e sul sito internet di RFI, sezione Accessibilità, I servizi di assistenza e le SALE BLU.

STAZIONI FAST (**)	Con carrello	6.00-22.00	11,00
		22.01-5.59	16,00
	Senza carrello	6.00-22.00	3,00
		22.01-5.59	5,00
ALTRE STAZIONI	Con carrello	6.00-22.00	17,00
		22.01-5.59	26,00
	Senza carrello	6.00-22.00	5,00
		22.01-5.59	8,00

(*) L'orario di inizio prestazione è precedente di 30 minuti l'ora di partenza/arrivo programmata del treno

(**) Le Stazioni Fast sono quelle con preavviso di un'ora per la richiesta del servizio, effettuata in orario di apertura delle Sale Blu

Per i servizi di assistenza rivolti a comitive di viaggiatori con disabilità, intese come gruppi composti da almeno 3 PRM fino ad un massimo di 10 con unica prenotazione del servizio, l'importo è calcolato applicando la tariffa intera per i primi due servizi e una detrazione del 50% per i servizi aggiuntivi al secondo. La tariffa intera è applicata ai primi due servizi con il carrello elevatore, qualora previsti.

Le tariffe per gli ulteriori servizi di assistenza alle PRM, di cui al par. 5.4.5, sono indicate in Tabella 5.17. Esse sono, ai sensi della normativa di settore, a copertura dei costi sostenuti da GI per la loro fornitura.

Tabella 5-10 - Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità – prestazioni occasionali ed eccezionali

Tariffe per il servizio di assistenza a PRM		
Prestazione		Tariffa
Presenziamento impianti		€ 27,00/ora
Servizi ad hoc		vedi tabella 5.17
Trasferimento carrelli	distanza ≤50 km	€ 250,00
	distanza 50 km < d ≤ 100 km	€ 300,00
	distanza >100 km	€ 400,00
Servizi straordinari notturni (durante l'orario di chiusura delle Sale Blu)		€ 150,00

5.5 SERVIZI AUSILIARI

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

5.5.1 Fornitura di informazioni complementari

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

5.5.1.1 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

Bacheche

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri di bacheche di dimensioni 115x145,7 con un'area visiva di 100 x 110 che sono affisse da personale di RFI negli spazi di stazione individuati congiuntamente con il personale dell'Impresa IF.

Ciascuna bacheca è concessa ad una sola Impresa Ferroviaria che può affiggere autonomamente i propri annunci all'interno della stessa.

Il personale di RFI vigila periodicamente il contenuto delle bacheche al fine di garantire l'utilizzo delle stesse per soli scopi comunicativi istituzionali previsti dalla Delibera 106/2018.

Il servizio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- Fornitura bacheche di dimensioni 115x145,7 con un'area visiva di 100 x 110
- Installazione bacheca
- Manutenzione e pulizia della bacheca.

La richiesta dovrà essere presentata a RFI con anticipo di almeno 30 giorni sulla data di avvio del servizio.

5-11 - Bacheche informative

<i>Elemento</i>	<i>Tariffa</i>
Bacheca area visiva 8 A4	498,00 €/anno

5.5.2 Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresezzate

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

In tal caso sarà definito un accordo specifico con l'IF le modalità di fruizione e oneri che la IF dovrà corrispondere oltre al canone di utilizzo tutti i costi che ne derivano.

5.5.3 Key Performance Index e standard minimi di qualità del GI

Per memoria.

5.6 PENALI E INCENTIVI

5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richieste da IF

Per memoria.

5.6.2 Penali per responsabilità del GI

5.6.1.1 Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI (aggiornamento aprile 2024)

Il GI è tenuto al pagamento di una penale pari al 30% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

- nel caso in cui il GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 4.3.2 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce.
- in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità del GI in ordine alla soppressione (totale o parziale) di una o più tracce contrattualizzate.

Qualora nei casi sopra indicati la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata da 4 giorni fino all'ora di partenza del treno, la penale a carico del GI sarà pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

Analogamente, nei casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, questa dovrà essere

prontamente comunicata alle IF senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI di fornire le informazioni di cui al paragrafo 4.3.2, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

5.6.3 Penali per il Richiedente per mancata designazione della IF e/o mancata contrattualizzazione delle tracce

5.6.3.1 Penali per il Richiedente in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata

È compito esclusivo del GI definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità ed il GI, 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 riscosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.

- Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 30% 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 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.
- Qualora al verificarsi dei casi sub a) e b) le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

5.6.4 Penali per l'IF in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

5.6.4.1 Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce:

- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;
- la corresponsione dell'IF al GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione), o parte di esso (a seconda che la disdetta sia totale o parziale), nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

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

Tabella 5-12 -Percentuali del canone da corrispondere al GI

Mancata designazione della IF da parte del richiedente non IF e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata	30% del canone dei primi 60 gg
---	--------------------------------

	Se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30 gg
Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate	0% del canone per disdetta entro 5 gg
	30% del canone per disdetta entro 4 gg
	100% del canone in caso di mancata formalizzazione della disdetta

5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. 5.6.4.1

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.

In caso di disdetta tracce, formalizzata ai sensi del precedente paragrafo, le somme imputate verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da GI 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.

Le eventuali somme relative alle disdette che eccedono la franchigia saranno da corrispondere con il pagamento della fattura a conguaglio.

5.7 PERFORMANCE REGIME

Per memoria.

5.8 CAMBIAMENTI AL SISTEMA TARIFFARIO

Per memoria.

5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

GI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione.

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

a) Pacchetto minimo di accesso (tracce)

Verranno emesse:

- con cadenza mensile – entro il 25 del mese di riferimento - una fattura in acconto di importo pari all' 85% di 1/12 del valore annuo delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che verrà emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario.
- con cadenza trimestrale – entro il 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento - fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo, e l'importo in acconto.

b) Energia elettrica di trazione

Verranno emesse:

- con cadenza mensile – in contemporanea con le fatture in acconto emesse per il Pacchetto minimo di accesso - fatture in acconto di importo pari all'85% di 1/12 della stima annua dell'importo calcolato sulle tracce contrattualizzate a TE. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario.
- con cadenza trimestrale – in contemporanea con le fatture in acconto emesse per il Pacchetto minimo di accesso – fatture a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo calcolato sulle effettive percorrenze a TE e l'importo in acconto;
- entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di riferimento una fattura a conguaglio definitivo come indicato al punto 6.2.2 precedente, sulla base dei costi di approvvigionamento effettivamente sostenuti da RFI.

c) Altri servizi

I relativi corrispettivi verranno fatturati in occasione del conguaglio trimestrale di cui ai punti precedenti.

Tempi di pagamento

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro 60 giorni solari dalla data di emissione delle stesse.

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

APPENDICI AL CAPITOLO 5

Vengono di seguito riportate le modalità e le regole relative alla gestione economica del contratto:

Parte 5.A – Pedaggio - per memoria;

Parte 5.B – Rendicontazione – per memoria;

Parte 5.C - Performance Regime: Metodo di calcolo delle penali – per memoria;

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE (NUOVO) (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

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.

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo IF garantisce che il proprio personale possiede 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.

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 o al soggetto richiedente non IF; quest'ultimi si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

Gli obblighi informativi di GI e di IF nei confronti dei passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

GI nel caso in cui respinga un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di IF, trasmette tale reclamo, informandone contestualmente l'utente, a IF. Quest'ultima è tenuta a fornire risposta all'utente con le modalità e le tempistiche specificatamente definite per la risposta al reclamo di cui alla Delibera ART 28/2021. Il medesimo obbligo è previsto nel caso in cui sia IF a respingere un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di GI. Per tale ultimo caso sarà GI a fornire risposta all'utente.

Le modalità di trasmissione dei reclami respinti per competenza saranno oggetto di uno specifico protocollo d'intesa tra GI e IF.

Gli annunci all'utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782, a partire dalla sua entrata in vigore, ed alla delibera ART n. 106/2018.

6.2.2 Obblighi di GI (aggiornamento aprile 2024)

È obbligo di GI:

- mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al Capitolo

5 e 7 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;
- 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;
- dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione;
- rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSFISA e dall'ART;
- disporre di un sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

Si specifica che gli obblighi del GI nei confronti dei passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2021/782 e della Delibera ART n. 106/2018.

6.2.3 Obblighi di IF

L'IF è tenuta ad utilizzare la traccia oraria in conformità al programma oggetto del contratto di utilizzo e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima.

L'IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degni prestazionali di velocità.

Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti.

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

1. rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI, dall'ANSFISA e dall'ART;
2. svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria Regionale nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza;
3. disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
4. garantire che il personale utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento e preparazione 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 dal GI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
5. assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito ai veicoli utilizzati, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
6. mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del Certificato di Sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
7. comunicare al GI 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 o del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
8. ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
9. in caso di anormalità nel servizio ferroviario che prevedono dei fermi del materiale rotabile con l'esigenza di trasbordo in linea o in stazione dei passeggeri, IF ha l'obbligo di comunicare la presenza e il numero dei PMR da assistere, con specificazione del tipo di assistenza che riterrà necessaria.
10. fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
11. utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:

- a. tipo locomotiva
 - b. tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli
 - c. tipo di frenatura
 - d. massa rimorchiata
 - e. massa assiale e massa per metro lineare
 - f. percentuale di massa frenata
 - g. lunghezza del convoglio
12. assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti ai veicoli, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti del GI;
 13. consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura. Qualora, a fronte di richieste di IF, venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità - a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.
 14. Fornire informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con autobus o di protezione su altro treno;
 15. Comunicare al GI ogni informazione utile al GI medesimo e ai passeggeri in caso di sciopero e provvedere alla affissione di appositi avvisi informativi nelle bacheche richieste e messe a disposizione dal GI.

6.2.4 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

IF è tenuta a comunicare a GI tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma, come previsto dalla disciplina normativa e negoziale vigente e dagli eventuali contratti/accordi di interfaccia e nello specifico:

1. variazioni al programma di circolazione ed al programma di erogazione dei servizi;
2. degrading al materiale rotabile, ivi incluse: eventuali condizioni di sovraffollamento che comportino riduzioni di velocità o eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori;
3. la composizione dei treni merci (comprese informazioni relative alla sagoma ed al peso assiale del treno);
4. eventuale presenza di trasporti eccezionali in composizione al treno, specificando in questo ultimo caso la posizione e la matricola dei carri interessati;
5. la composizione dei treni viaggiatori ed il relativo orientamento del materiale.

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate a IF come specificato successivamente.

6.2.5 Informazione e cooperazione con il GI

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con il GI 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.

6.2.6 Sciopero

Nel caso di proclamazione 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 tempestivamente al GI le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso; successivamente dovrà comunicare al GI il programma dei treni che è in grado di assicurare. Dette comunicazioni devono essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente e nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Per gli aspetti legati all'informazione al pubblico l'IF dovrà:

- comunicare i referenti per l'assistenza clienti;

- assicurare, di concerto con GI, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, etc.).

L'IF garantisce la produzione e affissione di appositi avvisi informanti delle condizioni e possibili conseguenze dei propri scioperi per i passeggeri nelle bacheche richieste e messe a disposizione dal GI.

Il GI provvede alla preventiva informazione con avvisi sonori secondo in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera ART n. 106/2018, sia nel caso di scioperi interessanti il personale delle IF circolanti sia in caso di scioperi interessanti il proprio personale.

Nel caso di sciopero del personale di GI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, GI è tenuto a comunicare alle IF, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee. Dette comunicazioni dovranno essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali;

Nei casi di sciopero del personale di GI/IF eventuali variazioni apportate dalle parti al programma giornaliero, ivi compresi i servizi connessi con lo stesso, non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

6.3 REGOLE DI ESERCIZIO

6.3.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

Il GI espleta operativamente la responsabilità dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria attraverso la gestione ed il controllo della circolazione, sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni.

Ciascuna IF ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, che si espleta anche attraverso il coordinamento dell'utilizzo del materiale rotabile e delle risorse di personale.

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, GI utilizza propri centri decisionali dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento.

Le figure di coordinamento e regolazione della circolazione controllano e gestiscono:

- la marcia dei treni;
- la gestione delle anomalie di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
- il ripristino della potenzialità delle linee in relazione all'eventuale ingombro di binari di precedenza da parte di treni accantonati;
- l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orarie.

Le IF, al fine di assicurare interfaccia con GI, devono obbligatoriamente individuare figure referenti tali:

1. 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;
2. da avere l'autorità di presentare le richieste di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate, e le richieste di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
3. da assicurare azioni di minimizzazione degli effetti in caso di situazioni anomale.

L'interfaccia di un IF con le figure di coordinamento del GI può essere eventualmente assicurata anche mediante delega ad altre IF, con l'esclusione di quanto concerne l'allocatione delle tracce.

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

6.3.2 Regole di gestione

L'attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi. In coerenza con la missione del Gestore e nel rispetto dell'obiettivo primario sopra esplicitato, in caso di interferenze di circolazione determinate dallo scostamento di uno o più treni dalla propria traccia oraria assegnata, al fine della riduzione della propagazione dei ritardi sulla rete, si darà priorità ai servizi regionali.

6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura

6.3.3.1 Gestione della circolazione perturbata

In presenza di eventi tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, GI 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.

Nella gestione di possibili conflitti di circolazione GI, nel rispetto delle finalità sopra richiamate, adotta i provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, verranno proposti verbalmente dal referente di GI al referente dell'IF che, in tempo reale o al massimo entro trenta minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative.

In caso di mancato accordo, il referente del GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, GI 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 propria clientela le conseguenti iniziative di informazione.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari, il GI 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 Piemonte.

In caso di mancato accordo GI potrà comunque provvedere alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato di GI, acquisirà le informazioni utili, riguardo alla linea interessata, alle tracce interessate dall'evento, alle previsioni di ripristino, alle eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

In caso di circolazione perturbata, il GI provvede agli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri, in riferimento alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2021/782 e della Delibera ART n. 106/2018.

6.3.3.2 Sgombero dell'infrastruttura (aggiornamento aprile 2024)

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

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, GI 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.

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.

La IF titolare è tenuta a rendere disponibili a GI le risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero nel caso in cui l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile con traino e/o spinta del treno che ne è artefice, direttamente, in forma consorziata con altra/e IF ovvero tramite "service" da altra IF. GI 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. L'IF titolare di contratto è tenuta a comunicare a GI, contestualmente alla richiesta tracce, l'elenco dei locomotori di soccorso, la loro ubicazione, il tempo necessario per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito di richiesta formale del GI, nonché le relative dotazioni, l'IF responsabile e la tipologia dei materiali che possono essere soccorsi.

In caso di organizzazione consorziata fra IF dovranno comunque essere garantiti i requisiti di cui ai precedenti punti 1, 2, 3 con riferimento all'intero parco rotabile delle IF consorziate e alle linee GI da esse impegnate.

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 al GI e da essa verificati e approvati prima della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura relativamente ai requisiti di cui ai punti precedenti.

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

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.

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 GI, tutte le risorse disponibili per ripristinare nel minore 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 all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza nei tempi e nei modi descritti dal Decreto A.N.S.F. 4/2012.

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE

Per memoria.

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1 INTRODUZIONE (NUOVO) (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

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 (NUOVO) (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

Le informazioni riportate nel presente capitolo sono fornire in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo europeo e nazionale relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito gestiti da RFI in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.

Le informazioni afferenti il perimetro e le caratteristiche degli impianti sono riportati negli allegati al presente documento mentre eventuali servizi complementari e ausiliari ivi prestati sono riportati all'interno del capitolo 5.

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

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

L'aggiornamento delle informazioni relative agli impianti di servizio (i.e. Rivarolo), meglio dettagliate nell'Allegato, avviene unitamente all'aggiornamento del PIR ad ogni cambio orario.

7.3.1 Disposizioni comuni (nuovo) (aggiornamento aprile 2024)

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

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

7.3.2 Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse connesse

7.3.2.1 Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza nelle attività necessarie a consentire a IF la accessibilità al servizio ferroviario, al binario di ricevimento per A/P e alle strutture e agli edifici aperti al pubblico; comprende inoltre:

- 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 su tutta la linea e al reale andamento della circolazione ferroviaria esclusivamente sulla tratta Settimo – Rivarolo, le informazioni sono rese in conformità al Regolamento (UE) 2021/782 e alla Delibera dell'Autorità n. 106/2018.

- la messa a disposizione di IF, su richiesta di quest'ultima, di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service, oblitratrici nonché, ove disponibili, locali di stazione per servizi di biglietteria, accoglienza, assistenza, e locali tecnici per attività funzionali all'esercizio ferroviario.
- L'efficienza e la funzionalità delle infrastrutture e delle attrezzature dedicate all'accessibilità al servizio ferroviario di persone a ridotta mobilità (PMR).

7.3.2.2 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

I servizi di pulizia degli spazi comuni, di informazione al pubblico e di mantenimento in efficienza di infrastrutture e attrezzature finalizzate all'accessibilità al servizio ferroviario da parte di persone a ridotta mobilità saranno effettuati da RFI a corrispettivo zero.

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

Tabella 7-1 - Descrizione classifica metallica stazioni passeggeri

Stazioni passeggeri classifica metallica	Corrispettivo unitario (€/m2)	BSS (biglietterie Self Service) e Desk-Stazione passeggeri (€/postazione)	Oblitratrici (€/postazione)
Bronze	69,02	256,89	24,34

Bronze: categoria che comprende piccole stazioni e fermate caratterizzate da basse o bassissime frequentazioni (generalmente < di 500 frequentatori medi/giorno), spesso impresenziate, prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale.

7.3.3 Scali merci (nuovo) (aggiornamento aprile 2024)

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.

7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra

7.3.4.1 Descrizione del servizio

Per la linea Settimo – Rivarolo, la composizione/scomposizione treni è effettuata da parte dell'IF in autoproduzione, salvo diversa richiesta dell'IF, nella stazione di Rivarolo, sul piazzale di servizio in base alla disponibilità effettiva.

Per la linea Torino – Germagnano, la composizione/scomposizione treni è effettuata da parte dell'IF in autoproduzione nella stazione di Germagnano, sul piazzale di servizio in base alla disponibilità effettiva.

7.3.4.2 Tariffe

57,99 €/accesso.

7.3.5 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci

7.3.5.1 Descrizione del servizio (aggiornamento aprile 2024)

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 RFI 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 RFI;
- 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;

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 RFI nella sola stazione di Rivarolo. Le informazioni relative al numero dei binari e al limite temporale per la singola attività oggetto del servizio sono riportate nel capitolo 2.

Ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore a quello di cui al capitolo 2, e da ciò possa derivare pregiudizio all'utilizzo dell'impianto, RFI 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.

7.3.5.2 Tariffe

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo delle IF e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a RFI, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora (60 minuti) per tutti i treni che effettuano servizio viaggiatori.

Il servizio di accesso alle aree destinate alla sosta prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno un binario
- impianto di illuminazione delle parti comuni

Orario diurno 06:00 – 22:00

Orario notturno 22:00 – 06:00

Tabella 7-2 - Sosta

<i>Tipologia servizio</i>	<i>Corrispettivo unitario (€/minuto)</i>
Tariffa viaggiatori diurna	0,076
Tariffa viaggiatori notturna	0,073

7.3.5.3 Diritti e obblighi di GI e IF

Il servizio di sosta sarà formalizzato con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.6 Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione del piazzale officina presente nella località di Rivarolo Canavese. Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto, RFI attiverà una procedura di coordinamento, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

7.3.7 Platee di lavaggio (nuovo) (aggiornamento aprile 2024)

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.

7.3.8 Servizi di continuità territoriale (nuovo) (aggiornamento aprile 2024)

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.

7.3.8 Sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei/attrezzati

7.3.8.1 Tariffe

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

- Soccorso effettuato con risorse rese disponibili da IF che ha provocato l'evento: NESSUNO;
- Soccorso effettuato con risorse reperite da RFI: RIBALTAMENTO DEI COSTI DOCUMENTATI+ 10% PER COSTI GENERALI;

Maggiorazione in caso di soccorso effettuato con risorse reperite da RFI causa mancato rispetto del termine prescritto da parte di IF che ha provocato l'evento: 100%

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

7.3.9 Aree per l'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 RFI per l'effettuazione delle seguenti operazioni:

- approvvigionamento di combustibile: le attività relative restano responsabilità esclusiva di IF.

Presso Rivarolo Canavese è presente un impianto di distribuzione del carburante.

7.3.10 Scarico Reflui (nuovo) (aggiornamento aprile 2024)

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Piemontese.

7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI (AGGIORNAMENTO APRILE 2024)

Il modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio è reperibile sul sito aziendale di RFI.

Fare riferimento all'allegato 5 al PIR.

Appendice 1 - Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria (*)

(aggiornamento aprile 2024)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – “Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell’art. 2497 sexies del cod.civ. e del D.Lgs n.112/15” - di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da..... nato / a..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Repertorio..... Rogito.....

E

La “.....” -di seguito denominata IF- con sede invia....., CAP....., 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..... come da autocertificazione acquisita agli atti.

PREMESSO

- a) che GI, in base a quanto stabilito nell’Atto di Cessione del ramo d’azienda (Repertorio n. 69245, Raccolta n. 36049 del 29 dicembre 2023), è concessionario della gestione della infrastruttura ferroviaria regionale piemontese ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/15;
- b) che GI ai fini degli usi consentiti dalla “Licenza Individuale per l’installazione e la fornitura di una rete di telecomunicazioni (in tecnica ETSI GSM-R) esclusivamente dedicata al controllo ed all’esercizio del traffico ferroviario” -e successive modificazioni ed integrazioni- fornisce il servizio di telefonia mobile GSM-R;
- c) che IF, è in possesso di licenza/e n..... acquisita da GI ai propri atti (prot.n.____) ai fini dell’effettuazione di servizi per ferrovia, rilasciata/e da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- d) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio di cui all’art. 3, comma 1, lettera r) del D.Lgs n. 112/15 (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.____), rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per effettuare i servizi di trasporto ferroviario (specificare tipologia di servizi ove indicata nel titolo autorizzatorio)..... sull’infrastruttura ferroviaria regionale umbra [solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente];
- f) che IF è in possesso di certificato di sicurezza unico parte A n. e parte B n..... rilasciato dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA/ERA);
- g) 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 GI;
- h) che in data.... IF ha presentato al GI richiesta di tracce secondo le modalità e le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete (d’ora in poi PIR);
- h1) i) che in dataGI ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta di cui alla precedente premessa h/h1 ;
- j) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l’utilizzo delle tracce e servizi oggetto dello stesso ed indicate negli Allegati 1 e 2;
- k) che IF, ricorrendo la circostanza di cui al par. 3.3.2.1.1, del PIR; ha presentato un piano di pagamento per un importo di euro_____ - interamente garantito da fideiussione [bancaria o assicurativa] [qualora ricorra tale ipotesi];
- l) 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 (PIR), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall’art. 14 del D.Lgs. n. 112/15,

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1

Premesse e allegati

Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie;
- Allegato 2: Servizi;
- Allegato 3: Sintesi economica tracce e servizi;

- Allegato 4 – Elenchi referenti accreditati di GI ed IF;
- Allegato 5 – Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati – (paragrafo 6.3.3.2.1 del PIR).

ARTICOLO 2

Oggetto

- 1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate negli Allegati 1 [SPECIFICARE SE SU SUPPORTO INFORMATICO], funzionali all'effettuazione di treni per traffico..... (nazionale passeggeri lunga percorrenza\ nazionali passeggeri breve percorrenza) e dei servizi previsti al capitolo 5 del PIR, di cui l'IF fruirà nel periodo di validità del presente contratto, elencati nell'allegato 2, -nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 2- costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GI -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto degli Allegati 1, 2 e 3 questi ultimi allegati, previo accordo tra le Parti, potranno 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, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, ovvero per attività strettamente correlate al mantenimento delle competenze legate alla validità del certificato di sicurezza unico, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto:
 - a) richieste di assegnazione di ulteriori tracce rispetto a quelle elencate negli Allegati 1 nonché la fornitura di ulteriori servizi, non previsti nell'allegato 2, che GI erogherà secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al Capitolo 5 del PIR. GI darà seguito a tali richieste sulla base della capacità disponibile e secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti dal PIR, dal certificato di sicurezza unico e dalle ulteriori disposizioni tecniche e regolamentari vigenti;
 - b) richieste di variazioni (modifica del percorso e qualsiasi altra variazione consentita al paragrafo 4.7.1.2 del PIR) e/o di disdetta delle tracce elencate in Allegato 1 e/o assegnate da GI a seguito delle richieste di IF di cui alla precedente lettera a). GI darà seguito a tali richieste di variazioni e/o disdette secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al paragrafo 4.7.1.2 del PIR, ivi inclusa l'applicazione delle eventuali penalità.
- 3) GI, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate negli Allegati 1 o assegnate a IF ai sensi del precedente punto 2, lett.a), per esigenze legate alla esecuzione di lavori sull'infrastruttura o alla regolarità della circolazione, secondo le procedure, i termini, le condizioni di cui ai paragrafi 4.3.2 e 6.3.3.1 del PIR.
- 4) [eventuale] Costituiscono oggetto del presente contratto i servizi di traghettamento sullo stretto di Messina e sulla relazione Civitavecchia – Golfo Aranci e v.v di cui all'Allegato 2.

ARTICOLO 3

Corrispettivi e modalità di pagamento

- 1) IF dovrà corrispondere al GI i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto. Tali canoni e corrispettivi sono stabiliti nel capitolo 5 del PIR o, qualora non determinati, verranno calcolati sulla base delle disposizioni normative e regolamentari, richiamate nel PIR al capitolo 6, e loro successive modifiche ed integrazioni.
- 2) Le modalità ed i termini di pagamento delle somme di cui al comma 1 sono descritti nel paragrafo 5.9 del PIR (e in Appendice al Capitolo 5).
- 3) Le penalità per mancata contrattualizzazione da parte della IF, per le disdette -effettuate da IF- e per le soppressioni -operate da GI- delle tracce orarie oggetto del presente contratto nonché quelle relative ai ritardi (Performance Regime) sono regolate ai sensi di quanto stabilito, rispettivamente, ai paragrafi 5.6.2, 5.6.3.2, 5.6.4.1 e nell'Appendice al Capitolo 5 – parte C del PIR.
- 4) Nel caso in cui le tracce oggetto del presente contratto risultino essere inferiori rispetto a quelle rilasciate con il Progetto Orario definitivo, RFI comunicherà l'importo delle penali ai sensi e per gli effetti del paragrafo 5.6.4.1 del PIR.

ARTICOLO 4

Licenza, Titolo Autorizzatorio e certificato di sicurezza unico

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 GI, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 3.3.2.6 del PIR.

[In caso di CdS con scadenza in vigenza di contratto] Nel caso in cui alla scadenza del certificato di sicurezza unico richiamato in premessa, lo stesso non dovesse essere prorogato, ovvero sostituito da altro certificato di sicurezza idoneo unico all'espletamento dei servizi oggetto del presente contratto, tale ultimo si intenderà, automaticamente e senza alcuna preventiva comunicazione di GI, sospeso sino all'ottenimento della citata proroga (ovvero di un nuovo certificato di sicurezza unico).

ARTICOLO 5

Assicurazione e Garanzia

- 1) GI dichiara di avere in corso e si impegna a mantenere l'efficacia delle coperture assicurative di cui al paragrafo 3.3.2.3 del PIR.
- 2) 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 paragrafo 3.3.2.3 del PIR, comprensive dei massimali e di tutte le altre condizioni contrattuali ivi indicate. Copia di tale polizza (o di appendice/dichiarazione sottoscritta dalla Compagnia di Assicurazioni che rispetti tutto quanto previsto al paragrafo 3.3.2.3 del PIR per tale tipo di dichiarazione) è già stata trasmessa da IF e acquisita agli atti del GI.
- 3) Fermo quanto previsto al comma precedente e fermi gli obblighi di comunicazione verso il GI che la Compagnia di Assicurazioni dovrà assumere nella polizza ai sensi di quanto previsto al paragrafo 3.3.2.3 del PIR, IF è tenuta ad informare tempestivamente GI 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 paragrafo 3.3.2.6 del PIR.
- 4) A) IF si impegna a prestare la garanzia di cui ai paragrafi 3.3.2.2 e 3.3.2.2.1 del PIR, entro i termini e sulla base dei requisiti ivi previsti- per un importo di €..... [in lettere], calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2).
B) [per tracce AV oggetto di AQ] IF, secondo le modalità previste ai paragrafi 3.3.2.2 e 3.3.2.2.1 del PIR e ad integrazione della fideiussione prodotta in occasione dell'Accordo Quadro del ..., si impegna a costituire una garanzia per l'importo complessivo di €..... [in lettere].
- 5) [in alternativa] IF è esonerata a prestare la garanzia, ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 3.3.2.2 del PIR.

ARTICOLO 6

Utilizzo del servizio GSM-R

- 1) IF per poter utilizzare le tracce orarie oggetto del presente contratto è tenuta ad avvalersi del servizio GSM-R nei limiti di quanto previsto dalle norme, disposizioni e prescrizioni adottate da GI per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza (cfr. Disposizioni vigenti emanate dalla Direzione Tecnica di RFI).
- 2) Le "Condizioni generali del servizio GSM-R", ivi incluse le relative tariffe, sono oggetto di autonoma scrittura privata, sottoscritta da IF.

ARTICOLO 7

Referenti

Ciascuna delle parti ha provveduto a nominare propri referenti (elencati in Allegato 4) impegnandosi a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni e a sopportare eventuali costi derivanti da dette comunicazioni.

ARTICOLO 8

Responsabilità e obblighi delle parti

- 6 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, GI ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti al precedente articolo 3, comma 3.
- 7 Nel caso di mancata utilizzazione delle tracce oggetto del presente contratto per motivi imputabili a responsabilità di IF, la stessa è tenuta a corrispondere a GI gli importi previsti al paragrafo 5.6.4.1 del PIR.
- 8 IF si impegna a sollevare e tenere indenne GI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima, salvo il caso in cui l'evento dannoso sia riconducibile a dolo o colpa grave di GI.
- 9 IF dichiara – assumendosi ogni responsabilità a riguardo – che utilizzerà le tracce orarie oggetto del presente contratto in conformità al programma di cui all'Allegato 1, al certificato di sicurezza unico di cui alla lettera f) delle premesse, nonché ad ogni altro provvedimento che dovesse intervenire nel corso di validità dello stesso;
- 10 IF e GI si impegnano a svolgere periodicamente le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso dei treni di cui al par. 6.3.3.2.1.

ARTICOLO 9

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

- a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-

line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

- b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
- c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet <http://www.fsitaliane.it>, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico, Policy Anticorruzione e Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere.

Le parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate:

- la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet <https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#> ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni--whistleblowing.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

- la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];

6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS."

[Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato una Policy Anticorruzione che definisca standard e regole di comportamento per garantire l'osservanza della Normativa Anticorruzione e un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

- a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
- b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
- c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet <http://www.fsitaliane.it>, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si riferiscano, nello svolgimento della propria attività a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da

esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. L'IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet <https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#>, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

ARTICOLO 10

Clausola di sicurezza informatica

Le Parti garantiscono la sicurezza del sistema informatico utilizzato per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del presente contratto, ivi comprese le relative attività di trasmissione, ricezione, conservazione e condivisione telematica di tutta la documentazione necessaria alla esecuzione del presente contratto.

A tal fine, si obbligano a:

a) rispettare i seguenti controlli essenziali di sicurezza informatica:

1. nominare un referente che sia responsabile per il coordinamento delle attività di gestione e di protezione delle informazioni e dei sistemi informatici;
2. identificare e rispettare le leggi e/o i regolamenti con rilevanza in tema di cybersecurity;
3. garantire che tutti i dispositivi che lo consentono siano dotati di un software di protezione (antivirus, antimalware, ecc.) regolarmente aggiornato;
4. garantire che le password siano diverse per ogni account, della complessità adeguata e con procedure di blocco automatico a seguito di reiterati tentativi. Viene valutato, inoltre, l'utilizzo dei sistemi di autenticazione più sicuri offerti dal provider del servizio (es. autenticazione a due fattori);
5. garantire che il personale autorizzato all'accesso, remoto o locale, ai servizi informatici disponga di utenze personali non condivise con altri; che l'accesso sia opportunamente protetto; che i vecchi account non più utilizzati siano disattivati;
6. garantire che il personale sia adeguatamente sensibilizzato e formato sui rischi di cybersecurity e sulle pratiche da adottare per l'impiego sicuro degli strumenti aziendali (es. riconoscere allegati e-mail, utilizzare solo software autorizzato, bloccare il dispositivo in caso di non utilizzo, ecc.);
7. garantire che la configurazione iniziale di tutti i sistemi e dispositivi sia svolta da personale esperto, responsabile per la configurazione sicura degli stessi;
8. garantire che, in caso di utilizzo di applicazioni web con accesso da rete pubblica, o di gestione remota dei server e dei dispositivi di rete, siano utilizzati protocolli di rete cifrati (es. SSH, SSL);
9. garantire che siano eseguiti periodicamente backup delle informazioni e dei dati e che tali backup siano conservati in modo sicuro e verificati periodicamente, fermo restando che, ove richiesto, i dati saranno resi tempestivamente disponibili;
10. garantire che le reti e i sistemi siano protetti da accessi non autorizzati attraverso strumenti specifici (es: Firewall e altri dispositivi/software anti-intrusione);
11. garantire che tutti i software in uso (inclusi i firmware) siano aggiornati all'ultima versione consigliata dal produttore;

b1) per RFI segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero 0644103052 – 0644102620; o scrivendo all'indirizzo: SecurityDesk@fsitaliane.it

b2) (eventuale) per segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero, o scrivendo all'indirizzo mail

c) effettuare un back-up della documentazione informatica di cui sopra su un sistema off-line al fine di evitare, quantomeno, la perdita degli atti e, in caso di adempimenti con scadenza imposta da contratto o norma di legge, a produrre la documentazione secondo una tempistica che consenta il rispetto dei termini di legge o di contratto, anche in caso di attacco informatico;

d) in caso di incidente di sicurezza informatica, rendersi disponibili ad effettuare le verifiche necessarie circa le misure minime adottate ai sensi della precedente lettera a), nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

ARTICOLO 11

Trattamento dei dati personali

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse alla stipula e all'esecuzione del presente contratto, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

In particolare, le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell'altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

L'obbligo di informativa di cui al terzo comma viene assolto da Rete Ferroviaria Italiana mediante pubblicazione nella sezione Protezione Dati del sito istituzionale www.rfi.it e dal Contraente mediante [Il Contraente deve inserire la modalità di somministrazione dell'informativa agli interessati].

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i), ad essa ascrivibili.

ARTICOLO 11bis

Clausola di Data Protection (per contratti aventi ad oggetto servizi passeggeri)

L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA e [Contraente] che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.

Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.

In particolare, le Parti si impegnano:

- ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione del Contratto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;
- alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento Ue 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
- ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Contratto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
- ad informarsi reciprocamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

ARTICOLO 12

Durata del Contratto - Risoluzione

- 1) Il presente contratto decorre dal (giorno di utilizzo della prima traccia) sino al (ultimo giorno del programma di esercizio).
- 2) Il contratto si intende risolto di diritto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.2.6 "Risoluzione del Contratto" del PIR.

ARTICOLO 13

Foro competente – Legislazione applicabile

- 1) Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il Foro di Roma.
- 2) Il presente contratto sarà regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 14

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 la risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal paragrafo 3.3.2.6 del PIR e 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. 112/15.

ARTICOLO 15

Spese del Contratto

In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

ARTICOLO 16

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, edizione vigente, e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto -laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall'art.14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF ed adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti -ART) o di altre Autorità competenti in materia ove ciò risulti dalle stesse indicazioni/prescrizioni.
- 6) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), o altri provvedimenti normativi/regolamentari di interesse del GI, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di GI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati nn. 1, 2, 3 e, ove necessario, a predisporre un addendum modificativo/integrativo del presente contratto che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, IF dovrà sottoscrivere senza ritardo.

Roma,

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di un'accettazione che dovrà essere restituita timbrata, firmata dall'IF, in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Allegato 1 (Appendice 1)

Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA -- (Cod. Cliente)

Orario.....

Riferimento Programma del

PEDAGGIO + Servizi

Tr*km programmati intero periodo		
	Totali	Acconto mensile

A	Pedaggio su programmato (esclusa corrente di trazione)			Acconto 85% Valore mensile
B	Pedaggio collegamento marittimo			Acconto 85% Valore mensile
C	Pedaggio Stazioni di Collegamento con Reti Regionali (programmato)			
D	Pedaggio totale (esclusa corrente di trazione) A+B+C			
E	Corrente di trazione su programmato			Acconto 75% Valore mensile

SERVIZI		Programmato anno	Programmato trimestre da fatturare
F	TOTALE SERVIZI		

G	Importo stimato contratto D+E+F		
	Importo garanzia a contratto % G		
	Tetto franchigia % A		
	Morosità – par. 3.3.2.5 PIR % G		
	Plafond del credito – lett. b) par. 3.3.2.6 PIR % G		

Appendice 2 - COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

Per memoria.

Appendice 3 - PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

Per memoria.

Appendice 4 - PROCESSO DI VERIFICA COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI

Per memoria.

Appendice 5 - PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Per memoria.

Appendice 6 - PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF

Per memoria.

Allegato 2 - INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA E/O INTERVENTI TECNOLOGICI

Orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025

<i>N.</i>	<i>Linea</i>	<i>Tratta / Località</i>	<i>Attivazione</i>

Allegato 4 - CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERMATE

(aggiornamento aprile 2024)

LINEA (SETTIMO) VOLPIANO – RIVAROLO

Le stazioni che seguono non sono attualmente compatibili con le STI PMR 2014

Località di servizio	Volpiano	S.Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
Distanza dal centro (km)	0,4	0,8	0,3	0,3	0,7
Stazione con Servizio di assistenza PMR*	SI	SI	SI	SI	SI
Coordinate (Indirizzo)	C.so Regina Margherita 76	Via S. Giovanni Bosco 40	Via Torino 57	Via Venati 2	P.za Zanotti 1
Classificazione della località di servizio (stazione / fermata)	stazione	stazione	stazione	stazione	stazione
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, GTT)	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI
Classificazione della località di servizio (stazione / fermata)	Bronze	Bronze	Bronze	Bronze	Bronze
Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione:	SI	SI	SI	SI	SI
autobus	SI	SI	SI	SI	SI
bike sharing	NO	NO	NO	NO	SI
Parcheggi per autoveicoli	NO	SI	SI	SI	SI
postì riservati PMR	SI	SI	SI	SI	SI
stalli bici	SI	SI	SI	SI	SI
Sale di attesa	NO	NO	NO	NO	NO
Esistono locali commerciali	NO	SI	NO	NO	SI
bar	NO	SI	NO	NO	SI
ristorante / tavola calda	NO	NO	NO	NO	SI
Esiste un percorso privo di ostacoli	SI	SI	SI	NO	SI
<i>che collega</i>					
fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	NO	SI
parcheggi per autoveicoli	SI	SI	SI	SI	SI
ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	NO	SI
uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	SI
sistemi informativi visivi e sonori	NO	SI	NO	NO	SI
biglietterie / TVM	NO	NO	NO	NO	SI
servizi igienici	SI	NO	NO	NO	SI
marciapiedi	NO	NO	NO	NO	SI
Biglietterie	NO	NO	NO	NO	SI**
Uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	SI
Punti assistenza passeggeri	NO	NO	NO	NO	SI
Sportelli vendita	NO	NO	NO	NO	SI
orario e giorni apertura	-	-	-	-	la biglietteria è gestita da Trenitalia
Presenza di Rivendita esterna vedi LINK https://www.gtt.to.it/cms/component/gtt/?view=ri-vendite	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	SI	NO	NO	SI

Località di servizio	Volpiano	S. Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
numero TVM***	1	1	NO	NO	3 ****
vendita biglietto cartaceo o elettronico	NO	NO	NO	NO	SI
almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	SI	SI	NO	NO	SI
Sono installate le obliterateci	SI	SI	SI	SI	SI
posizione (marciapiedi/biglietteria)	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	ingresso, sala d'attesa e marciapiedi
tipo obliterateci (classica cartaceo magnetico / contactless)	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP
almeno una di queste ha un passaggio libero largo almeno 90 cm e deve permettere di accogliere una sedia a rotelle occupata lunga fino a 1 250 mm. In caso di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.	SI	SI	SI	SI	SI
Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI
«informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI
sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	NO	NO	NO	NO	NO
i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI
la segnaletica è disposta in tutti i punti in cui i passeggeri devono decidere quale direzione seguire e a intervalli lungo il percorso.	NO	NO	NO	NO	NO
Le informazioni concernenti la partenza dei treni (compresi destinazione, fermate intermedie, numero di marciapiede e orario) sono disponibili a un'altezza massima di 160 cm, in almeno un punto della stazione.	NO	NO	NO	NO	NO
tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	SI	SI	SI	SI	SI
Display:	NO	SI	NO	NO	SI
i display hanno dimensioni tali da mostrare i singoli nomi delle singole stazioni o le parole dei messaggi. Ogni nome di stazione, o parola di messaggio, è visualizzato per almeno 2 secondi.	NO	SI	NO	NO	SI
mostrano orario tempo pianificato	NO	SI	NO	NO	SI
mostrano orario tempo reale	NO	SI	NO	NO	SI
mostrano info altre modalità trasporto	NO	NO	NO	NO	NO
i display sono installati lungo i marciapiedi	NO	SI	NO	NO	SI
Sono presenti informazioni sonore	SI	SI	SI	SI	SI

* Gestione con prenotazione come indicato al punto 5.4.7

**La biglietteria presente a Rivarolo che fornisce anche informazioni è gestita dall'Impresa Ferroviaria Trenitalia

*** Le emittitrici presenti sono gestite dall'Impresa Ferroviaria Trenitalia.

**** A Rivarolo sono presenti 2 TVM dell'impresa ferroviaria Trenitalia e 1 TVM di GTT SPA dedicata alla emissione di biglietti bus e rinnovo di abbonamenti integrati

LINEA RIVAROLO – PONT

Linea sospesa dal 1° gennaio 2021

I dati relativi alla stazione di Rivarolo sono contenuti nel quadro della linea (Settimo) Volpiano – Rivarolo

Le stazioni che seguono non sono attualmente compatibili con le STI PMR 2014

Località di servizio	Favria	Salassa	Valperga	Cuorgnè	Campore	Pont Canavese
Distanza dal centro (km)	0,7	1,3	0,3	0,5	0,1	0,7
Stazione con Servizio di assistenza PMR	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Coordinate (Indirizzo)	Via Francesca Romana 2	Via della Stazione 67	P.za Savino 4	Via Torino 37	frazione Campore	Via Roma 44
Classificazione della località di servizio (stazione / fermata)	fermata	fermata	fermata	fermata	fermata	fermata
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, GTT)	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI
Classificazione della località di servizio (stazione / fermata)	Bronze	Bronze	Bronze	Bronze	Bronze	Bronze
Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	SI	SI
autobus	SI	SI	SI	SI	SI	SI
bike sharing	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Parcheggi per autoveicoli	NO	NO	NO	NO	NO	NO
posti riservati PMR	NO	NO	NO	NO	NO	SI
stalli bici	NO	NO	NO	NO	NO	SI
Sale di attesa	SI	NO	SI	SI	NO	SI
Esistono locali commerciali	NO	NO	SI	SI	NO	SI
bar	NO	NO	SI	SI	NO	SI
ristorante/ tavola calda	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Esiste un percorso privo di ostacoli	SI	SI	SI	NO	NO	SI
<i>che collega</i>						
fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	NO	SI	SI
parcheggi per autoveicoli	SI	SI	SI	NO	SI	SI
ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	NO	SI	SI
uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	NO	NO
sistemi informativi visivi e sonori	NO	NO	NO	NO	NO	NO
biglietterie/TVM	NO	NO	NO	NO	NO	NO
servizi igienici	NO	NO	NO	NO	NO	NO
marciapiedi	NO	NO	NO	NO	NO	SI
Biglietterie	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Punti assistenza passeggeri	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sportelli vendita	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Orario e giorni apertura	-	-	-	-	-	-
Presenza di Rivendita esterna	SI	SI	SI	SI	NO	SI
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	NO	NO	NO	NO	NO	NO
numero TVM	-	-	-	-	-	-
vendita biglietto cartaceo o elettronico	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Località di servizio	Favria	Salassa	Valperga	Cuornè	Campore	Pont Canavese
almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI	SI
posizione (marciapiedi/biglietteria)	marciapie di	marciapie di	marciapie di	marciapie di	marciapie di	marciapie di
tipo obliterate (classica cartaceo magnetico / contactless)	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP
almeno una di queste ha un passaggio libero largo almeno 90 cm e deve permettere di accogliere una sedia a rotelle occupata lunga fino a 1 250 mm. In caso di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI
«informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	NO	NO	NO	NO	NO	NO
sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
la segnaletica è disposta in tutti i punti in cui i passeggeri devono decidere quale direzione seguire e a intervalli lungo il percorso.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Le informazioni concernenti la partenza dei treni (compresi destinazione, fermate intermedie, numero di marciapiede e orario) sono disponibili a un'altezza massima di 160 cm, in almeno un punto della stazione.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Display:	NO	NO	NO	NO	NO	NO
i display hanno dimensioni tali da mostrare i singoli nomi delle singole stazioni o le parole dei messaggi. Ogni nome di stazione, o parola di messaggio, è visualizzato per almeno 2 secondi.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
mostrano orario tempo pianificato	NO	NO	NO	NO	NO	NO
mostrano orario tempo reale	NO	NO	NO	NO	NO	NO
mostrano info altre modalità trasporto	NO	NO	NO	NO	NO	NO
i display sono installati lungo i marciapiedi	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sono presenti informazioni sonore	NO	NO	NO	NO	NO	NO

LINEA TORINO – CERES – tratta (TO-Rebaudengo RFI) - Germagnano

Le stazioni che seguono non attualmente compatibili con le STI PMR 2014

Località di servizio	TO-Grosseto	TO- Rigola	Venaria	Borgaro	Caselle città	Caselle Aeroporto	S.Maurizio
Distanza dal centro (km)	-	1,1	0,6	0,6	1,5	4,1	0,3
Stazione con Servizio di assistenza PMR*	si	si	si	si	si	si	si
Coordinate	Corso Grosseto 216	Viale delle Industrie 17	Viale Roma 18	Via A. Diaz 27	Via Circonvallazione, 116	Via Circonvallazione Aeroporto	P.za Marconi 14
Classificazione della stazione (platinum, gold...)	bronze	bronze	bronze	bronze	bronze	bronze	bronze
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, gtt...)	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI
Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
autobus	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
bike sharing	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Parcheggi per autoveicoli	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI
posti riservati PMR	SI	NO	SI	NO	NO	SI	SI
stalli bici	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI
Sale di attesa	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI
Esistono locali commerciali	NO	NO	SI	NO	SI	NO	SI
bar	NO	NO	SI	NA	SI	NA	NO
ristorante/tavola calda	NO	NO	NO	NA	NO	NA	NO
ci sono i locali ma l'attività è cessata e sono in affitto	NO	NO	NO	NA	SI	NA	NO
Esiste un percorso privo di ostacoli	SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO
<i>che collega</i>							
fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	NA	SI	SI	NA
parcheggi per autoveicoli	SI	SI	SI	NA	SI	SI	SI
ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
uffici informazioni	NO	NO	NA	NA	SI	NA	NA
sistemi informativi visivi e sonori	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
biglietterie/TVM	SI	SI	NA	NA	SI	NA	NA
servizi igienici	SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO
marciapiedi	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO
Biglietterie	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO
Uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO
Punti assistenza passeggeri	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sportelli vendita	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO
Presenza di Rivendita esterna vedi LINK https://www.gtt.to.it/cms/component/gtt/?view=rivendite	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB

Località di servizio	TO-Grosseto	TO- Rigola	Venaria	Borgaro	Caselle città	Caselle Aeroporto	S.Maurizio
orario e giorni apertura	-	-	-	-	-	-	-
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	SI	SI	NO	NO	SI	SI
numero TVM	2	1	1	-	-	1	1
vendita biglietto cartaceo o elettronico	SI	SI	SI	NA	NA	SI	SI
Almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	SI	SI	SI	NA	NA	SI	SI
Sono installate le obliteratrici	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Posizione (marciapiedi/biglietteria)	marciapied	marciapied	marciapiedi	marciapiedi	ingresso e marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi
tipo obliteratrice (classica cartaceo magnetico / contactless)	cartaceo e contactless	cartaceo e contactless	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP
Almeno una di queste ha un passaggio libero largo almeno 90 cm e deve permettere di accogliere una sedia a rotelle occupata lunga fino a 1 250 mm. In caso di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ci sono «informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
la segnaletica è disposta in tutti i punti in cui i passeggeri devono decidere quale direzione seguire e a intervalli lungo il percorso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Le informazioni concernenti la partenza dei treni (compresi destinazione, fermate intermedie, numero di marciapiede e orario) sono disponibili a un'altezza massima di 160 cm, in almeno un punto della stazione.	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO
Monitor	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Località di servizio	TO-Grosseto	TO- Rigola	Venaria	Borgaro	Caselle città	Caselle Aeroporto	S.Maurizio
Monitor/display hanno dimensioni tali da mostrare i singoli nomi delle singole stazioni o le parole dei messaggi. Ogni nome di stazione, o parola di messaggio, è visualizzato per almeno 2 secondi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Località di servizio	Ciriè	Nole	Villanova Grosso	Mathi	Balangero	Lanzo	Germagnano
Distanza dal centro (km)	0,8	0,4	0,7	1,0	0,8	1,0	0,6
Stazione con Servizio di assistenza PMR*	si	si	si	si	si	si	si
Coordinate	P.za Stazione 1	Via XXIV Maggio 57	Via S.Massimo 57	Via D. Borla 54	Viale Copperi 32	P.za Martini Libertà 5	Via C. Miglietti 45
Classificazione della stazione (platinum, gold...)	bronze	bronze	bronze	bronze	bronze	bronze	bronze
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, gtt...)	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI
Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
autobus	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
bike sharing	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO
Parcheggi per autoveicoli	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
posti riservati PMR	NO	SI	NO	SI	SI	SI	NO
stalli bici	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO
Sale di attesa	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Esistono locali commerciali	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
bar	SI	NO	NA	NA	NA	NA	NA
ristorante/tavola calda	SI	NO	NA	NA	NA	NA	NA
ci sono i locali ma l'attività è cessata e sono in affitto	NO	NO	NA	NA	NA	NA	NA
Esiste un percorso privo di ostacoli	NO	NO	SI	NO	NO	SI	NO
<i>che collega</i>							
fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	NA	NA	SI	NA	NA	SI	NA
parcheggi per autoveicoli	SI	SI	NA	SI	SI	NO	SI
ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
uffici informazioni	SI	SI	NA	SI	SI	SI	SI
sistemi informativi visivi e sonori	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
biglietterie/TVM	SI	SI	NA	SI	SI	SI	SI
servizi igienici	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
marciapiedi	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Biglietterie	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Uffici informazioni	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Punti assistenza passeggeri	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sportelli vendita	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Presenza di Rivendita esterna vedi LINK https://www.gtt.to.it/cms/component/gtt/?view=rivendite	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB	SI LINK PAGINA WEB
orario e giorni apertura	-	-	-	-	-	-	-

Località di servizio	Ciriè	Nole	Villanova Grosso	Mathi	Balangero	Lanzo	Germagnano
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	SI	NO	NO	NO	SI	NO
numero TVM	1	1	-	-	-	1	-
vendita biglietto cartaceo o elettronico	SI	SI	NA	NA	NA	SI	NA
Almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	SI	SI	NA	NA	NA	SI	NA
Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Posizione (marciapiedi/biglietteria)	Sala attesa e marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi
tipo obliterate (classica cartaceo magnetico / contactless)	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP
Almeno una di queste ha un passaggio libero largo almeno 90 cm e deve permettere di accogliere una sedia a rotelle occupata lunga fino a 1 250 mm. In caso di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ci sono «informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
la segnaletica è disposta in tutti i punti in cui i passeggeri devono decidere quale direzione seguire e a intervalli lungo il percorso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Le informazioni concernenti la partenza dei treni (compresi destinazione, fermate intermedie, numero di marciapiede e orario) sono disponibili a un'altezza massima di 160 cm, in almeno un punto della stazione.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Monitor	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Località di servizio	Ciriè	Nole	Villanova Grosso	Mathi	Balangero	Lanzo	Germagnano
Monitor /display hanno dimensioni tali da mostrare i singoli nomi delle singole stazioni o le parole dei messaggi. Ogni nome di stazione, o parola di messaggio, è visualizzato per almeno 2 secondi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Legenda:

N.A.: non applicabile

NDS: nulla da segnalare

Gestione con prenotazione come da paragrafo dedicato.

LINEA TORINO – CERES

Tratta Germagnano – Ceres

Linea sospesa dal 12 giugno 2023 in pendenza degli adeguamenti tecnico infrastrutturali necessari a seguito del subentro di RFI nella gestione della rete.

Le stazioni che seguono non attualmente compatibili con le STI PMR 2014

Località di servizio	Germagnano	Funghera	Traves	Losa	Pessinetto	Mezenile	Ceres
Distanza dal centro (km)	0,6	0,6	5,4	1,5	0,3	1,0	0,9
Stazione con Servizio di assistenza PMR*	si	si	si	si	si	si	si
Coordinate	Via C. Miglietti 45	frazione Funghera	frazione Biò	frazione Losa	via Roma	via Stazione	Viale Stazione
Classificazione della stazione (platinum, gold...)	stazione	fermata	fermata	fermata	fermata	fermata	stazione
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, gtt...)	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI	Regione / RFI
Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
autobus	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
bike sharing	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Fermate di altre modalità di trasporto in prossimità della stazione e loro distanza	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Parcheggi per autoveicoli	SI	NO	SI	NO	SI	NO	NO
posti riservati PMR	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
stalli bici	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sale di attesa	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI
Esistono locali commerciali	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
bar	NA	NA	NA	NA	NA	NA	SI
ristorante	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NO
Esiste un percorso privo di ostacoli	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
che collega							
fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	NA	SI	SI	SI	SI	SI	SI
parcheggi per autoveicoli	SI	NA	SI	NA	SI	NA	NO
ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
uffici informazioni	SI	NA	NA	NA	NA	NA	SI
sistemi informativi visivi e sonori	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
biglietterie/TVM	SI	NA	NA	NA	NA	NA	SI

Località di servizio	Germagnano	Funghera	Traves	Losa	Pessinetto	Mezenile	Ceres
Servizi igienici	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
marciapiedi	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Biglietterie	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
Uffici informazioni	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
Punti assistenza passeggeri	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Sportelli vendita	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
orario e giorni apertura	-	-	-	-	-	-	-
Presenza di Rivendita esterna/in prossimità	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
presenza di Rivendite esterne vedi link https://www.gtt.to.it/cms/biglietti-abbonamenti/punti-vendita/punti-vendita-in-torino-e-altri-comuni-dell-area-metropolitana#rivendite	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web	SI LINK pagina web
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
numero TVM	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
vendita biglietto cartaceo o elettronico	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
posizione (marciapiedi/biglietteria)	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi
tipo obliterate (classica cartaceo magnetico / contactless)	cartaceo magnetico o e contactless BIP	cartaceo magnetico o e contactless BIP	cartaceo magnetico o e contactless BIP	cartaceo magnetico o e contactless BIP	cartaceo magnetico o e contactless BIP	cartaceo magnetico o e contactless BIP	cartaceo magnetico o e contactless BIP
almeno una di queste ha un passaggio libero largo almeno 90 cm e deve permettere di accogliere una sedia a rotelle occupata lunga fino a 1 250 mm. In caso di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Località di servizio	Germagnano	Funghera	Traves	Losa	Pessinetto	Mezenile	Ceres
ci sono «informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
la segnaletica è disposta in tutti i punti in cui i passeggeri devono decidere quale direzione seguire e a intervalli lungo il percorso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Le informazioni concernenti la partenza dei treni (compresi destinazione, fermate intermedie, numero di marciapiede e orario) sono disponibili a un'altezza massima di 160 cm, in almeno un punto della stazione.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Monitor	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Monitor/display hanno dimensioni tali da mostrare i singoli nomi delle singole stazioni o le parole dei messaggi. Ogni nome di stazione, o parola di messaggio, è visualizzato per almeno 2 secondi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Legenda:

N.A: non applicabile

NDS: nulla da segnalare

Gestione con prenotazione come da paragrafo dedicato.

Allegato 5 – IMPIANTI – CARATTERIZZAZIONE

(aggiornamento aprile 2024)

La Delibera ART n. 130/2019 (di seguito "Delibera") stabilisce misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, in applicazione di quanto previsto dal D.L. n. 211/2011 (art. 37.2), dal Regolamento di Esecuzione 2017/2177 della Commissione UE (di seguito "Regolamento") e dal D.lgs. 112/2015, come modificato dal D.lgs. n. 139/2018.

In particolare, la Misura 6 della Delibera richiama gli obblighi Informativi previsti dall'art. 5, par. 1, del Regolamento, in virtù del quale gli Operatori degli Impianti di Servizio mettono gratuitamente a disposizione del pubblico la descrizione dell'Impianto di Servizio, in uno dei seguenti modi:

- a) pubblicandola sul portale web del GI
- b) fornendo alle Imprese Ferroviarie le pertinenti informazioni inserite nel "prospetto informativo della rete."

La Misura 6 della Delibera prevede, tra l'altro, che l'obbligo di pubblicazione della descrizione dell'Impianto di Servizio (v. art. 5, par. 1 del Regolamento), deve essere soddisfatto in ogni caso anche tramite il portale europeo degli Impianti di Servizio Rail Facilities Portal.

GI GTT ha, quindi, predisposto le schede di descrizione dei piazzali delle località di Rivarolo e di Germagnano per i quali assicura la fornitura di servizi di accesso in qualità di Operatore di Impianto di Servizi, ai sensi della normativa di settore alle condizioni già indicate nel documento recante "Metodologia e Rendicontazione della contabilità regolatoria ex Del. ART 96/2015".

Il format utilizzato in questo documento è quello approvato dalla General Assembly di RNE (Rail Net Europe) e reso disponibile in lingua italiana da RFI.

È riportata di seguito la scheda dell'impianto di servizio di Rivarolo e di Germagnano

IMPIANTO RIVAROLO – CARATTERIZZAZIONE

1. Informazioni generali		
N. par.	Titolo	Note di compilazione
	Versione	Vers. 1 del 10/12/2020
1.1	Introduzione	<ul style="list-style-type: none">• Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019;• GI ha redatto questo documento in conformità con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 (di seguito "Regolamento");• Il piazzale officina di Rivarolo è un impianto adibito alla manutenzione, al lavaggio esterno ed interno, ai rifornimenti, allo scarico reflui, alla composizione e allo stazionamento dei veicoli ferroviari;
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	GI è l'unico operatore di impianto ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera "n" del d.lgs. n. 112/2015.
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	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	Accesso alle aree Impianto per smistamento e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile ovvero l'utilizzo di binari attivi, elettrificati e non, sui piazzali degli impianti, ai fini della sosta, della Pulizia, del rifornimento e di altre attività "leggere" di manutenzione dei veicoli.

3. Descrizione dell'impianto di servizio

3.1	Elenco degli impianti/ servizi	All'interno dell'impianto di Rivarolo i servizi di accesso che possono essere usufruiti dalle Imprese Ferroviarie richiedenti sono: 1) Aree d'Impianto per smistamento e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile.
3.1.1	Posizione	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinate GPS: 45.330244, 7.719292; • Accesso su strada da Piazza Zanotti 1, 10186 Rivarolo; • L'impianto è raccordato alla stazione di Rivarolo.
3.1.2	Orari di apertura	L'impianto è aperto 365 giorni all'anno, dalle 5.05 – 21.45 nei giorni feriali e dalle 06.05 alle 21.45 nei giorni festivi..
3.1.3	Caratteristiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> • Area totale: 6411 mq ; • Totale binari: 6 (per un totale di 1314 m); • Aree di piazzale con binari non elettrificati.
3.1.4	Variazioni programmate alle caratteristiche tecniche	No.

4. Tariffe

4.1	Informazioni sulle tariffe	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo binari di piazzale: si veda par. 6.2; • Utilizzo binari di manutenzione e impianti: si veda par. 6.2.
4.2	Informazioni su sconti	N.A.

5. Condizioni di accesso

5.1	Requisiti legali	Contratto fornitura servizi di accesso agli impianti manutentivi -
5.2	Condizioni tecniche	Nessuna limitazione per accedere all'impianto.
5.3	Autoproduzione dei servizi	Tutti i servizi sono ammessi in autoproduzione nei limiti della capacità disponibile e nel rispetto delle condizioni di sicurezza stabilite dall'operatore di impianto.
5.4	Sistemi IT	Non sono previsti specifici sistemi IT per l'accesso all'impianto (al netto dei requisiti per la circolazione dei veicoli sulla rete ferroviaria).

6. Allocazione della capacità

6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	Le richieste di accesso devono essere inviate tramite PEC I limiti di tempo per il trattamento di tali richieste sono descritti nel successivo punto 6.2.
-----	--	--

6. Allocazione della capacità

6.2	Risposta alle richieste	<p>Ai sensi della misura 7.2 della Delibera ART n. 130/2019, la risposta alle richieste verrà data senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando:</p> <p>a) entro 30 giorni dalla ricezione, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute;</p> <p>b) entro 45 giorni dalla ricezione, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;</p> <p>c) entro 90 giorni dalla ricezione, 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, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.</p>
-----	-------------------------	---

IMPIANTO GERMAGNANO – CARATTERIZZAZIONE

1. Informazioni generali

N. par.	Titolo	Note di compilazione
	Versione	Vers. 1 Giugno 2023
1.1	Introduzione	<ul style="list-style-type: none"> Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019; GI ha redatto questo documento in conformità con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 (di seguito "Regolamento"); Il piazzale di Germagnano è un impianto adibito ai rifornimenti, allo scarico reflui, alla composizione e allo stazionamento dei veicoli ferroviari;
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	GI è l'unico operatore di impianto ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera "n" del d.lgs. n. 112/2015.
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	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	Accesso alle aree Impianto per scomposizione e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile ovvero l'utilizzo di binari attivi, elettrificati e non, sui piazzali degli impianti, ai fini della sosta, della pulizia e del rifornimento
-----	----------------------------	---

3. Descrizione dell'impianto di servizio

3.1	Elenco degli impianti/ servizi	<p>All'interno dell'impianto di Germagnano i servizi di accesso che possono essere usufruiti dalle Imprese Ferroviarie richiedenti sono:</p> <p>1) Aree d'Impianto per smistamento e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile.</p>
-----	--------------------------------	--

3. Descrizione dell'impianto di servizio		
3.1.1	Posizione	Coordinate GPS: 45°15' 45" N – 7° 28' 12" E Accesso su via Miglietti n. 45 – Germagnano L'impianto è raccordato alla stazione di Germagnano
3.1.2	Orari di apertura	L'impianto è aperto 365 giorni all'anno, dalle 5:20 alle ore 20:50 nei giorni feriali e dalle 6:50 alle 20:45 nei giorni festivi.
3.1.3	Caratteristiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> • Area totale: 13600 mq; • Totale binari: 2046 m; • Aree di piazzale con binari non elettrificati: 554 mq.
3.1.4	Variazioni programmate alle caratteristiche tecniche	NO

4. Tariffe		
4.1	Informazioni sulle tariffe	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo binari di piazzale: si veda par. 6.2; • Utilizzo binari di manutenzione e impianti: si veda par. 6.2.
4.2	Informazioni su sconti	N.A.

5. Condizioni di accesso		
5.1	Requisiti legali	Contratto fornitura servizi di accesso agli impianti manutentivi -
5.2	Condizioni tecniche	Nessuna limitazione per accedere all'impianto.
5.3	Autoproduzione dei servizi	Tutti i servizi sono ammessi in autoproduzione nei limiti della capacità disponibile e nel rispetto delle condizioni di sicurezza stabilite dall'operatore di impianto.
5.4	Sistemi IT	Non sono previsti specifici sistemi IT per l'accesso all'impianto (al netto dei requisiti per la circolazione dei veicoli sulla rete ferroviaria).

6. Allocazione della capacità		
6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	Le richieste di accesso devono essere inviate tramite PEC a Sgs-gi@pec.gtt.to.it I limiti di tempo per il trattamento di tali richieste sono descritti nel successivo punto 6.2.

6. Allocazione della capacità

6.2	Risposta alle richieste	<p>Ai sensi della misura 7.2 della Delibera ART n. 130/2019, la risposta alle richieste verrà data senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando:</p> <ul style="list-style-type: none">a) entro 30 giorni dalla ricezione, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute;b) entro 45 giorni dalla ricezione, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;c) entro 90 giorni dalla ricezione, 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, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.
-----	-------------------------	---

**Allegato 6 - MEMORANDUM E ACCORDO TRA REGIONE PIEMONTE, GTT E RFI PER
L’AFFIDAMENTO DELLE FUNZIONI ESSENZIALI**

Allegato 7 - PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITA' E PERFORMANCE REGIME

Per memoria.

Allegato 8 - CONTRATTO TIPO DI MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI

(aggiornamento aprile 2024)

CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA / ACCOGLIENZA CLIENTI / ALTRE ATTIVITÀ NELLE STAZIONI FERROVIARIE DI

RETE FERROVIARIA ITALIANA - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – “Società con socio unico, soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell’art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/15”, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1, CAP 00161, codice fiscale e numero d’iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300 - Partita IVA 01008081000 -di seguito denominata anche “**RFI**” - rappresentata da..... nato a..... il.....in qualità di..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Repertorio Rogito

E

[], con sede legale in [], [], codice fiscale, partita IVA [] e numero iscrizione al Registro delle Imprese di [] R.E.A. n.[] Partita IVA n. [] -di seguito denominata anche “**IF**”- rappresentata da..... nato a..... il.....in qualità di..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Repertorio Rogito

Di seguito indicate anche singolarmente come la “Parte” e congiuntamente come le “Parti”.

Premesso che:

- a) IF e RFI hanno sottoscritto in data [...] l’Accordo Quadro/Contratto di utilizzo n. [] di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l’ “**Accordo**” [da intendersi riferito all’Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo]), avente ad oggetto la capacità di infrastruttura ferroviaria/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria] con validità fino al [];
- a1) [IF con nota del [...] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR]²;
- b) IF con nota del [] ha comunicato a RFI la necessità di utilizzare dei locali situati all’interno della stazione di [] al fine di adibirli ad attività di erogazione di servizi di biglietteria [e/o assistenza/accoglienza alla clientela], funzionali e necessariamente collegate all’attività di trasporto, che IF intende espletare in forza del richiamato Accordo;
- c) RFI è proprietaria e gestore commerciale della stazione ferroviaria di [];
- d) sul sito internet di RFI è pubblicata la “Procedura per l’assegnazione di per biglietterie non automatiche e per servizi di accoglienza ed assistenza”;
- e) Nel rispetto della suddetta Procedura, le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità dell’IF [];
- f) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d’Uso (di seguito il “**Contratto**”) con il quale RFI concede a IF il locale meglio individuato nell’oggetto del presente contratto;
- g) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l’uso del locale è destinato ad un’attività connessa e dipendente all’attività di trasporto.

Tutto ciò premesso

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1

VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

Le premesse, gli atti e i documenti richiamati dalle medesime e nella restante parte del presente atto, ancorché non materialmente allegati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

Articolo 2

OGGETTO DEL CONTRATTO

RFI concede in uso a IF, che accetta, il locale di sua proprietà ubicato nella Stazione di []-identificati al Catasto Fabbricati di [...] al foglio [...], particelle [...], consistenti in complessivi [...] mq., meglio descritti nella planimetria di cui all’allegato 1 del presente contratto (di seguito più brevemente “**Immobile**”), al fine di adibirlo ad uso di biglietteria e/o [assistenza/accoglienza alla clientela]. L’immobile viene accettato da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trova e riconosciuto idoneo all’uso pattuito.

Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l’attività di trasporto svolta da IF e pertanto come atto negoziale ancillare all’Accordo e a quest’ultimo funzionalmente collegato, restando esclusa l’applicazione della Legge 392/78.

[Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l’attività di trasporto che IF intende svolgere sottoscrivendo il Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura, al quale è subordinata l’efficacia del presente

² Premessa alternativa alla premessa a) da inserirsi solo qualora l’IF non avesse ancora stipulato alcun Accordo Quadro né Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura ma avesse presentato richiesta di capacità ferroviaria.

Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.]³

Articolo 2bis **DOTAZIONI MINIME DELL'IMMOBILE**

Le dotazioni minime di cui è dotato l'immobile sono quelle previste nel Prospetto Informativo della Rete, edizione vigente.

Articolo 3 **VALIDITA' DEL CONTRATTO**

Il Contratto decorre dalla data [] ed avrà scadenza il [], pari a quella dell'Accordo.

Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Accordo in continuità con il precedente, salvo il necessario adeguamento alle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti successivamente intervenute e alla disciplina del PIR vigente al momento della stipula del nuovo Accordo comunicate da RFI con le modalità di cui all'art. 24.

Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo di Raccomandata A/ R., o a mezzo PEC, almeno [4 mesi per contratto di utilizzo e 6 mesi in caso di Accordo Quadro] mesi prima della scadenza- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.

Resta inteso tra le Parti che, alla luce della natura ancillare del Contratto, in caso di risoluzione ovvero scioglimento per qualsiasi ragione dell'Accordo, si determinerà l'immediata cessazione del presente Contratto, con l'obbligo in capo a IF di riconsegnare l'Immobile come previsto nel successivo art. 7.

Articolo 4 **DESTINAZIONE DELL'IMMOBILE -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE**

IF -pena la risoluzione del presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c.- si impegna a non mutare, anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso dell'Immobile.

È fatto espresso divieto a IF di subconcedere, in tutto o in parte, l'Immobile oggetto del presente Contratto.

Resta inteso tra le Parti che IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri dipendenti, eventuali appaltatori di servizi e terzi dall'espletamento delle attività di cui al presente Contratto.

Articolo 5 **CESSIONE DEL CONTRATTO**

E' fatto espresso divieto a IF, pena la risoluzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c.-, di cedere in tutto o in parte il presente Contratto.

Ai sensi degli articoli 1406 e 1407 c. c., IF presta il proprio preventivo consenso alla cessione del Contratto.

Articolo 6 **CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO**

Il corrispettivo complessivo annuo del presente Contratto è pari a [...]€ oltre IVA ed è comprensivo degli oneri accessori connessi al funzionamento delle parti comuni dell'impianto di stazione.

Il corrispettivo nonché gli oneri accessori dovranno essere pagati da IF, a decorrere dalla data di efficacia del contratto, in 4 rate trimestrali anticipate che avranno scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura. RFI provvederà a far pervenire all'indirizzo PEC o e-mail della IF le relative fatture entro 5 giorni dalla relativa emissione.

Tale importo è stato determinato sulla base della consistenza dell'Immobile e della tariffa indicata nel PIR vigente alla data di sottoscrizione del Contratto e, pertanto, potrà essere aggiornato nel corso di esecuzione del presente accordo in applicazione di quanto previsto dalla regolamentazione vigente e da eventuali provvedimenti in materia dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Eventuali aggiornamenti saranno tempestivamente comunicati a cura di RFI.

Nel caso in cui la prima rata non coincida con un intero trimestre solare, IF corrisponderà il relativo importo, proporzionato ai giorni in cui ha avuto in disponibilità l'Immobile, in occasione della fattura relativa al trimestre successivo.

Gli interessi di mora saranno calcolati ai sensi dell'art. 5 del D. lgs. n. 231/2002.

Articolo 7 **RESTITUZIONE DELL'IMMOBILE - MIGLIORIE E ADDIZIONI**

Al cessare del Contratto, qualunque sia il motivo della cessazione, IF dovrà riconsegnare - entro e non oltre 30 (trenta) giorni dall'intervenuta cessazione - l'Immobile nello stato medesimo in cui l'ha ricevuto al momento della presa in consegna.

In caso di ritardata riconsegna dell'Immobile, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo per ogni giorno di ritardo.

Resta espressamente convenuto che, ove si rendesse necessario rendere disponibili ad altra impresa ferroviaria - in applicazione della normativa vigente in materia di regolazione dell'utilizzo e della gestione dell'Infrastruttura ferroviaria, adibita a servizi ferroviari, ai sensi del D. Lgs 112/2015 e delle delibere adottate dall'ART - spazi oggetto del presente Contratto e per il medesimo utilizzo, IF sarà obbligata a procedere alla restituzione dell'Immobile o porzione di immobile che le sarà richiesto da RFI, entro e non oltre i 60

³ Clausola alternativa al comma precedente e da inserire solo qualora l'IF non disponga né di un Accordo Quadro né di un Contratto di Utilizzo.

giorni successivi alla ricezione della richiesta. Resta onere di RFI realizzare, ove possibile, gli eventuali interventi strutturali necessari alla rimodulazione degli spazi nonché provvedere alla fornitura delle dotazioni minime di cui all'articolo 2bis.

Per tutte le eventuali opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di RFI, quest'ultima, al termine del rapporto di concessione, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino dell'Immobile ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.

In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate all'Immobile.

Articolo 8

RECESSO

IF ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal presente Contratto, dandone avviso a RFI, mediante lettera Raccomandata A.R., almeno 6 mesi prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione. Fermo l'obbligo di pagamento del corrispettivo previsto al precedente art.6 fino alla data di efficacia del recesso, IF sarà altresì tenuta al pagamento di una penale pari al valore di 2 rate trimestrali del corrispettivo ovvero, nel caso di contratti con scadenza inferiore ai 6 mesi dall'efficacia del recesso, pari al valore dei mesi mancanti alla cessazione del contratto.

Nel caso in cui RFI, ai sensi delle disposizioni previste dal presente contratto, comunichi modifiche o integrazioni unilaterali da apportarsi allo stesso, IF avrà facoltà di recedere dandone avviso a RFI, con le modalità previste al comma 1, entro 30 giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione senza che si applichino le conseguenze di cui al medesimo comma.

Articolo 9

ISPEZIONE

IF si impegna, durante la vigenza del presente Contratto, a consentire al personale di RFI o da essa incaricato, in ogni momento e con congruo preavviso, visite ispettive intese ad accertare le modalità e la corretta destinazione d'uso, nonché controllare l'osservanza degli obblighi che incombono per legge o per Contratto, su IF. Resta inteso che le visite ispettive verranno eseguite in modo da non intralciare l'attività svolta nell'Immobile.

Articolo 10

DIVIETO DI PUBBLICITA'

E' fatto divieto assoluto a IF di far installare sull'Immobile in oggetto scritte o cartelli pubblicitari, in quanto lo sfruttamento pubblicitario è riservato a RFI direttamente o tramite terzi. È consentita l'apposizione di scritte o cartelli con la sola indicazione del tipo di attività svolta nell'Immobile concesso in uso, la denominazione dell'impresa utilizzatrice ovvero del logo relativo all'attività svolta, nonché le comunicazioni attinenti al servizio di trasporto.

Articolo 11

MANUTENZIONE

L'Immobile è concesso in uso nello stato di fatto in cui si trova. Relativamente alle dotazioni minime di cui all'articolo 2bis, gli interventi di adeguamento alla normativa vigente e di manutenzione sia ordinaria che straordinaria sono in ogni caso a totale cura e spese di RFI. Resta a carico di RFI la manutenzione straordinaria delle parti strutturali dell'edificio, fatta eccezione per quella relativa alle eventuali modifiche apportate o richieste dall'IF, per proprie specifiche esigenze.

L'Immobile deve essere mantenuto con cura e diligenza dall'IF che ne deve garantire a propria cura e spese la funzionalità, il decoro, e le riparazioni di piccola manutenzione di cui all'articolo 1609 c.c.. Devono essere eseguite a cura e spese dell'IF, la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni mobili di proprietà di quest'ultima.

Nel caso di eventi -dipendenti da RFI- che pregiudichino la piena operatività dell'Immobile, RFI medesima si impegna ad intervenire per il ripristino dell'operatività dell'Immobile stesso entro ventiquattro ore dalla segnalazione dell'evento.

Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata dell'Immobile, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione dell'Immobile con altro immobile e/o area ritenuto da RFI idoneo ed equivalente nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili.

Articolo 12

SOSTITUZIONE DELL'IMMOBILE IN CONCESSIONE

In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione e/o manutenzione con un preavviso di 60 giorni, ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, con un preavviso di 30 giorni, RFI a propria cura e spese potrà comunicare all'IF la necessità di sostituire definitivamente parte o tutto il locale, con altro locale idoneo ed equivalente nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili. L'IF, consapevole della particolare destinazione degli spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito alle attività di propria competenza entro 30 giorni dalla comunicazione di RFI. Resta convenuto tra le parti che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero eventualmente sostenute per la rimozione di attrezzature o arredi e per l'allestimento del nuovo locale.

Nei casi di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione che prevedano sostituzioni provvisorie, l'IF accetta che RFI possa sostituire il locale, in tutto o in parte, a proprie cura e spese, con altro locale ritenuto dalla medesima RFI idoneo e funzionale per l'attività per cui è stato concesso nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili. In particolare il locale sarà dotato di impianto elettrico (illuminazione/forza motrice) e impianto di trasmissione dati. Anche in questo caso resta convenuto che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero sostenute per la riallocazione di attrezzature o arredi.

Sia in caso di sostituzione definitiva che temporanea, RFI si impegna a rendere disponibile e funzionale il nuovo locale nei tempi comunicati e l'IF si impegna a liberare da persone e cose il locale utilizzato entro la data stabilita.

Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l'IF si rende disponibile sin da subito a consentire quanto richiesto.

Articolo 13

ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli oneri relativi alle forniture dei servizi (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale ha sede l'Immobile.

IF, ove richiesto da RFI, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da RFI, il sezionamento degli impianti relativi ai servizi sopra citati (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.

RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione dei suddetti servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 14

GARANZIA FIDEIUSSORIA

Entro 30(trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, a garanzia di tutti gli obblighi con lo stesso assunti, ivi incluso il pagamento delle penali previste nel presente Contratto, IF costituisce e presenta una fidejussione bancaria o assicurativa di importo pari ad € ... (euro .../00) [parametrato al valore di un trimestre contrattuale comprensivo di IVA], con escussione a prima richiesta, senza eccezioni e condizioni, stipulata con primario Istituto, di gradimento di RFI, vincolata ed incondizionata a favore di RFI e valida fino al 180° giorno successivo alla data di scadenza del Contratto, con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi dei commi 2 e 3 dell'art. 1957 c.c. e con espressa deroga degli artt.1944, comma 2, e 1945 c.c.

Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale. In tal caso la fidejussione deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito. L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubenente, deve comunicarlo a RFI e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.

Tale fidejussione potrà essere svincolata previa autorizzazione scritta di RFI all'Istituto garante quando siano stati pienamente regolarizzati e liquidati tra le Parti i rapporti di qualsiasi natura derivanti dal Contratto e non esistano danni o cause di danni possibili imputabili a IF o ai suoi dipendenti, oppure a terzi, per il fatto dei quali IF debba rispondere.

RFI ha diritto di valersi di volta in volta della citata fidejussione per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il presente Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta escussione, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione della garanzia.

IF, in caso di rinnovo del presente Contratto, dovrà prorogare e/o ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di scadenza del primo periodo di durata contrattuale, anche la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla nuova scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese del medesimo.

Articolo 15

OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere l'Immobile in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.

Articolo 16

OBBLIGHI DI RFI

RFI si impegna, dal momento della sottoscrizione del presente Contratto, a garantire il coordinamento della sicurezza tra i lavori di adeguamento dell'Immobile eventualmente svolti da RFI e quelli eseguiti da IF (o da ditta da quest'ultima incaricata).

Articolo 17

RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati all'Immobile. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.

IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta nell'Immobile. IF è responsabile sia verso RFI S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso dell'Immobile e dei suoi impianti.

L'IF dovrà provvedere a stipulare, per tutta la durata del Contratto e con decorrenza dall'inizio dei lavori di allestimento dell'Immobile, con compagnia di primaria importanza, prima dell'inizio dei suddetti lavori, trasmettendone copia a RFI, le seguenti polizze assicurative:

- a) polizza incendio a copertura dei beni immobili oggetto dell'attività svolta, ubicati in ambito stazione, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati all'Immobile ed a RFI per un massimale per sinistro di €[*da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione*].....(euro/00) e a quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ [*da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione*] (euro/00);
- b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).

In alternativa alla costituzione di una nuova polizza assicurativa, l'IF potrà produrre copia dell'estensione di una polizza assicurativa già esistente purché in essa sia esplicitamente prevista copertura dei danni indicati nel presente articolo, ferma ogni più ampia e preventiva valutazione della polizza stessa da parte di RFI.

**Articolo 18
RISOLUZIONE**

Fermo quanto previsto dalle disposizioni generali del codice civile (art. 1453 e ss. c.c.) o da altre disposizioni contrattuali, e salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del danno, RFI si riserva la facoltà di dichiarare la risoluzione di tutto o parte del presente Contratto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., senza necessità di preventiva diffida e messa in mora e con semplice lettera A/R, in ciascuno dei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso dell'Immobile;
- violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 10, 14, 17 e 22 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 14 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..
- In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l'Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Nel caso in cui RFI richieda di sostituire definitivamente parte o tutto il locale ai sensi dell'art. 12, co. 1 e IF non rispetti i 30 giorni previsti per dare seguito all'impegno assunto, RFI intima, ai sensi dell'art. 1454 c.c. tramite formale diffida a mezzo di Raccomandata A/ R. o in alternativa a mezzo PEC, IF ad adempiere entro ulteriori 30 giorni dal ricevimento della diffida. Decorso inutilmente tale ultimo termine, il presente contratto si intenderà risolto.

In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l'Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

**Articolo 19
FORO**

Resta convenuto tra le Parti che eventuali vertenze giudiziarie, comunque derivanti dal presente Contratto, saranno deferite in via esclusiva alla cognizione del Foro definito secondo l'ubicazione dell'Immobile.

**Articolo 20
DOMICILIO**

Agli effetti amministrativi, fiscali e giudiziari le Parti dichiarano di eleggere il proprio domicilio rispettivamente in:

RFI S.p.A. in:

Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1.

IF in:

Articolo 21 **SPESE DI STIPULAZIONE**

Sono a carico di IF le spese di stipulazione e postali del presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati.

In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

Articolo 22 **Clausola di integrità**

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

- d) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
- e) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
- f) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet <http://www.fsitaliane.it>, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico, Policy Anticorruzione e Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere.

Le parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate:

- la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet <https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#> ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni--whistleblowing.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

- la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];

6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui all'articolo 18.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato una Policy Anticorruzione che definisca standard e regole di comportamento per garantire l'osservanza della Normativa Anticorruzione e un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

- a) di aver preso visione del Codice Etico (“Codice Etico”), pubblicato all’indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione “Chi Siamo”, sottosezione “Visione, missione e valori”, sottosezione “I nostri valori”, che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
- b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all’indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione “Chi Siamo”, sottosezione “Visione, missione e valori”, sottosezione “I nostri valori”, che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
- c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all’indirizzo internet <http://www.fsitaliane.it>, sezione “Il Gruppo FS”, sottosezione “Etica, compliance e integrità”, che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si riferiscano, nello svolgimento della propria attività a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte dell’IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un’ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui all’articolo 18, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. L’IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all’indirizzo internet <https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#>, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all’indirizzo internet <https://www.rfi.it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita.html>, e nella sezione “FAQ Whistleblowing” raggiungibile dal link ivi indicato.

Articolo 23

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell’ambito e per le finalità connesse alla stipula e all’esecuzione del presente Contratto, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

In particolare, le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l’integrità e la riservatezza.

È fermo l’obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l’informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell’altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l’esercizio dei diritti degli interessati.

L’obbligo di informativa di cui al terzo comma viene assolto da Rete Ferroviaria Italiana mediante pubblicazione nella sezione Protezione Dati del sito istituzionale www.rfi.it e dal Contraente mediante [Il Contraente deve inserire la modalità di somministrazione dell’informativa agli interessati].

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i), ad essa ascrivibili.

Articolo 24

DISPOSIZIONI FINALI

Le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto -laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall’art.14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15 e dalle pertinenti delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, RFI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF e adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni anche sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti o di altre Autorità competenti in materia, resta salva la facoltà di recesso prevista ai sensi del precedente art. 8.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR, edizione vigente, e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.

In caso di contraddizione tra quanto previsto nel presente contratto e le disposizioni del PIR vigente, prevarranno queste ultime.

Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite da RFI, previa comunicazione scritta, con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.

Articolo 25

ALLEGATI

Sono annessi al presente Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:

N. 1 - Planimetria;

N.2 – [...].

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Allegato 9 - CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O OBLITERATRICI

(aggiornamento aprile 2024)

RETE FERROVIARIA ITALIANA - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – “Società con socio unico, soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell’art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n 112/15”, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1, , CAP 00161, codice fiscale e numero d’iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 01585570581 R.E.A. n. 758300 - Partita IVA 01008081000 -di seguito denominata anche “**RFI**” - rappresentata da..... nato a..... il.....in qualità di..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Repertorio Rogito

E

[], con sede legale in [], [], codice fiscale, partita IVA [] e numero iscrizione al Registro delle Imprese di [] R.E.A. n.[] Partita IVA n. [] -di seguito denominata anche “**IF**”- rappresentata da..... nato a..... il.....in qualità di..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Repertorio Rogito

Di seguito indicate anche singolarmente come la “Parte” e congiuntamente come le “Parti”.

Premesso che:

- a) IF e RFI hanno sottoscritto in data [...] l’Accordo Quadro/Contratto di utilizzo n. [] di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l’ “**Accordo**” [da intendersi riferito all’Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo]), avente ad oggetto la capacità di infrastruttura ferroviaria/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria] con validità fino al [];
- a1) [IF con nota del [...] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR]⁴;
- b) IF con nota del [] ha comunicato a RFI la necessità di avere la disponibilità di n. ___spazi immobiliari all’interno della stazione di [] al fine di poter installare emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria/ desk informativi mobili/Obliteratrici;
- c) RFI è proprietaria e gestore commerciale della stazione ferroviaria di [];
- d) sul PIR è pubblicata la “Procedura per l’assegnazione di spazi per biglietterie automatiche e desk informativi mobili (di seguito, per brevità, “**Procedura**”); Nel rispetto della suddetta Procedura, le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità di IF;
- e) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d’Uso (di seguito il “**Contratto**”) con il quale RFI concede a IF le porzioni immobiliari meglio individuate nell’oggetto del presente contratto;
- f) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l’uso delle suddette porzioni è destinato ad un’attività connessa e dipendente all’attività di trasporto.

Tutto ciò premesso

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1

VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

Le premesse, gli atti e i documenti richiamati dalle medesime e nella restante parte del presente atto, ancorché non materialmente allegati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

Articolo 2

OGGETTO DEL CONTRATTO

RFI concede in uso a IF, che accetta, gli spazi immobiliari di sua proprietà ubicati nella Stazione ferroviaria di []-, (di seguito indicate complessivamente come gli “**Spazi**”), “), identificati al Catasto Fabbricati di [...] al foglio [...], particelle [...], consistenti in complessivi [...] mq, affinché IF vi possa installare n. [...] (indicare numero in lettere) emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria (di seguito più brevemente definite le “**Emettitrici**”), e/o n. [...] (indicare numero in lettere) desk informativi mobili (di seguito più brevemente definite i “**Desk**”) e/o n. [...] (indicare numero in lettere) Obliteratrici.

La superficie complessiva dell’Area oggetto del presente Contratto è indicata nell’Allegato 1,. Nel medesimo allegato è riportata anche una planimetria che riproduce la collocazione di ogni singola Emettitrice e/o Desk e/o Obliteratrice nell’ambito della stazione ferroviaria,

Gli Spazi vengono accettati da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trovano e riconosciuti idonei all’uso pattuito.

Le caratteristiche tecniche delle Emettitrici/dei Desk/delle Obliteratrici, oggetto del presente Contratto, sono descritte nell’allegato 2 al Contratto, elaborato a cura o da ditta specializzata per conto di IF.

⁴ Premessa alternativa alla premessa a) da inserirsi solo qualora l’IF non avesse ancora stipulato alcun Accordo Quadro né Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura ma avesse presentato richiesta di capacità ferroviaria.

Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto svolta da IF e pertanto come atto negoziale ancillare all'Accordo e a quest'ultimo funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.

[Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto che IF intende svolgere sottoscrivendo il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, al quale è subordinata l'efficacia del presente Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.]⁵

Articolo 2bis **DOTAZIONI MINIME DELL'IMMOBILE**

Le dotazioni minime di cui sono dotati gli Spazi sono previste nel Prospetto Informativo della Rete, edizione vigente

Articolo 3 **VALIDITA' DEL CONTRATTO**

Il Contratto decorre dalla data [] ed avrà scadenza il [], pari a quella dell'Accordo.

Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Accordo in continuità con il precedente, salvo il necessario adeguamento alle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti successivamente intervenute e alla disciplina del PIR vigente al momento della stipula del nuovo Accordo comunicate da RFI con le modalità di cui all'art. 23.

Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo di Raccomandata A/ R. o in alternativa a mezzo PEC, almeno [4 mesi per contratto di utilizzo e 6 mesi in caso di Accordo Quadro] mesi prima della scadenza- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.

Resta inteso tra le Parti che, alla luce della natura ancillare del Contratto, in caso di risoluzione ovvero scioglimento per qualsiasi ragione dell'Accordo, si determinerà l'immediata cessazione del presente Contratto, con l'obbligo in capo a IF di riconsegnare gli Spazi come previsto nel successivo art. 7.

Articolo 4 **DESTINAZIONE DEGLI SPAZI -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE**

IF -pena la risoluzione del presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c.- si impegna a non mutare, anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso degli Spazi.

È fatto espresso divieto a IF di subconcedere, in tutto o in parte, gli Spazi oggetto del presente Contratto.

Resta inteso tra le Parti che IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri dipendenti, eventuali appaltatori di servizi e terzi dall'espletamento delle attività di cui al presente Contratto.

Articolo 5 **CESSIONE DEL CONTRATTO**

E' fatto espresso divieto a IF, pena la risoluzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c.-, di cedere in tutto o in parte il presente Contratto.

Ai sensi degli articoli 1406 e 1407 c. c., IF presta il proprio preventivo consenso alla cessione del Contratto.

Articolo 6 **CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO**

Il corrispettivo del presente Contratto è pari a complessivi €[...] oltre IVA, di cui:

€[...] per Emettitrice;

€ [...] per Desk

€ [...] per Obliteratrice.

Il corrispettivo annuo – comprensivo degli oneri accessori connessi al funzionamento delle parti comuni dell'impianto di stazione- dovrà essere pagato da IF, a decorrere dalla data di efficacia del contratto, in 4 rate trimestrali anticipate che avranno scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura. RFI provvederà a far pervenire all'indirizzo PEC o e-mail della IF le relative fatture entro 5 giorni dalla relativa emissione.

Tale importo è stato determinato sulla base della consistenza degli Spazi e della tariffa indicata nel PIR vigente alla data di sottoscrizione del Contratto e, pertanto, potrà essere aggiornato nel corso di esecuzione del presente accordo in applicazione di quanto previsto dalla regolamentazione vigente e da eventuali provvedimenti in materia dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Eventuali aggiornamenti saranno tempestivamente comunicati a cura di RFI.

Nel caso in cui la prima rata non coincida con un intero trimestre solare, IF corrisponderà il relativo importo, proporzionato ai giorni in cui ha avuto in disponibilità gli Spazi, in occasione della fattura relativa al trimestre successivo.

Gli interessi di mora saranno calcolati ai sensi dell'art. 5 del D. lgs. n. 231/2002.

⁵ Clausola alternativa al comma precedente e da inserire solo qualora l'IF non disponga né di un Accordo Quadro né di un Contratto di Utilizzo.

Articolo 7

RESTITUZIONE DEGLI SPAZI - MIGLIORIE E ADDIZIONI

Al cessare del Contratto, qualunque sia il motivo della cessazione, IF dovrà riconsegnare - entro e non oltre 10 (dieci) giorni dall'intervenuta cessazione- gli Spazi nello stato medesimo in cui li ha ricevuti al momento della presa in consegna.

In caso di ritardata riconsegna degli Spazi, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo per ogni giorno di ritardo.

Per tutte le eventuali opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di RFI, quest'ultima, al termine del rapporto di concessione, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino degli Spazi ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.

In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate agli Spazi.

Articolo 8

RECESSO

IF ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal presente Contratto, dandone avviso a RFI, mediante lettera Raccomandata A.R. o in alternativa a mezzo PEC, almeno 6 mesi prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione.

Nel caso in cui RFI, ai sensi delle disposizioni previste dal presente contratto, comunichi modifiche o integrazioni unilaterali da apportarsi allo stesso, IF avrà facoltà di recedere dandone avviso a RFI, con le modalità previste al precedente comma, entro 30 giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione.

IF è tenuta a corrispondere a RFI il corrispettivo dovuto fino alla data in cui il recesso deve avere esecuzione.

Articolo 9

ISPEZIONE

IF si impegna, durante la vigenza del presente Contratto, a consentire al personale di RFI o da essa incaricato, in ogni momento e con congruo preavviso, visite ispettive intese ad accertare le modalità e la corretta destinazione d'uso, nonché controllare l'osservanza degli obblighi che incombono per legge o per Contratto, su IF. Resta inteso che le visite ispettive verranno eseguite in modo da non intralciare l'attività svolta negli Spazi oggetto di concessione.

Articolo 10

ALLESTIMENTO DELL'AREA E MANUTENZIONE

IF accetta gli Spazi concessi in uso nello stato di fatto in cui si trovano. Gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria nonché la messa a norma degli spazi sono a cura e spese di RFI.

Nel caso di eventi - dipendenti da RFI - che pregiudichino la piena operatività degli Spazi, RFI medesima si impegna -entro ventiquattro ore dalla segnalazione da parte di IF- ad intervenire per il ripristino dell'operatività degli Spazi stessi. Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata degli Spazi, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione degli Spazi, con altri ritenuti dalla stessa idonei ed equivalenti, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità nei limiti delle aree disponibili.

Articolo 11

SOSTITUZIONE O MODIFICHE DEGLI SPAZI IN CONCESSIONE

In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione, manutenzione ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, RFI, con un preavviso non inferiore a 10 giorni, potrà richiedere all'IF la temporanea disattivazione delle Emettrici/Desk/Obliteratrici ovvero, con un preavviso non inferiore a 15 giorni, la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati con altri ritenuti da RFI equivalenti nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili.

L'IF, consapevole della particolare destinazione degli Spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito entro 15 giorni dalla richiesta di RFI. In questi casi RFI comunica all'IF i tempi di inattività e/o l'eventuale nuova collocazione delle Emettrici/Desk/Obliteratrici. Saranno a cura e a carico di RFI lo spostamento e il ripristino della funzionalità nei nuovi Spazi (lo spostamento potrà essere curato dall'IF, laddove questa lo richieda).

Nel caso in cui l'IF richieda per proprie esigenze il riposizionamento di Emettrici/Desk/Obliteratrici, qualora fattibile, lo stesso verrà effettuato a totale cura e spese dell'IF incluse le spese di allestimento. Resta inteso che laddove la richiesta di disattivazione/sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l'IF si rende disponibile sin da subito a consentire l'esecuzione di quanto richiesto.

RFI si rende disponibile, per le medesime esigenze di cui al primo periodo, al riposizionamento di Emettrici/Desk/Obliteratrici anche all'esterno del fabbricato di stazione, laddove ciò fosse possibile, fermo restando il rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori. Tale riposizionamento sarà gestito a cura dell'IF e a spese di RFI previa condivisione del preventivo dei costi.

Inoltre, RFI potrà richiedere all'IF, senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, di rimodulare, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori e della Procedura, la collocazione delle Emettrici e/o Desk e/o Obliteratrici qualora lo spostamento si renda necessario per effetto di una diversa allocazione degli spazi di stazioni funzionali al posizionamento delle Emettrici/Desk/Obliteratrici.

RFI, al fine di soddisfare eventuali richieste di altri operatori ferroviari e nel rispetto della Procedura, potrà inoltre procedere, anche nel corso di esecuzione del Contratto, alla riduzione degli Spazi senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, fatto salvo l'adeguamento del corrispettivo.

Resta inteso che in caso di modifiche definitive al perimetro degli Spazi, le Parti procederanno a modificare e sostituire di comune accordo l'allegato 1 al Contratto (planimetria).

Articolo 12 ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli eventuali oneri relativi alle forniture dei servizi (es. corrente elettrica, linee telefoniche, e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale hanno sede gli Spazi.

IF, ove richiesto da RFI, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da RFI, il sezionamento degli impianti relativi ai servizi sopra citati (corrente elettrica, linee telefoniche e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.

RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione dei suddetti servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 13 GARANZIA FIDEIUSSORIA O DEPOSITO CAUZIONALE

Entro 30 (trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, a garanzia di tutti gli obblighi con lo stesso assunti, ivi incluso il pagamento delle penali previste nel presente Contratto, IF costituisce e presenta una fidejussione bancaria o assicurativa di importo pari ad € ... (euro .../00) [parametrato al valore di un trimestre contrattuale comprensivo di IVA], con escussione a prima richiesta, senza eccezioni e condizioni, stipulata con primario Istituto di Credito di gradimento di RFI, vincolata ed incondizionata a favore di RFI e valida fino al 180° giorno successivo alla data di scadenza del Contratto, con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi dei commi 2 e 3 dell'art. 1957 c.c. e con espressa deroga degli artt.1944, comma 2, e 1945 c.c.

Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale. In tal caso la fidejussione deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito. L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubente, deve comunicarlo a RFI e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.

Tale fidejussione potrà essere svincolata previa autorizzazione scritta di RFI all'Istituto garante quando siano stati pienamente regolarizzati e liquidati tra le Parti i rapporti di qualsiasi natura derivanti dal Contratto e non esistano danni o cause di danni possibili imputabili a IF o ai suoi dipendenti, oppure a terzi, per il fatto dei quali IF debba rispondere.

RFI ha diritto di valersi di volta in volta della citata fidejussione per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il presente Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta escussione, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione della garanzia.

IF, in caso di rinnovo del presente Contratto, dovrà prorogare e/o ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di scadenza del primo periodo di durata contrattuale, anche la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla nuova scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.

In luogo della costituzione di una fidejussione bancaria o assicurativa IF, a garanzia di tutti gli obblighi assunti con il Contratto, ha la facoltà di scegliere il versamento una somma pari a tre mensilità del canone annuo compresa IVA, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Contratto, a titolo di deposito cauzionale (di seguito Deposito). Il Deposito dovrà essere versato da IF a RFI a mezzo di bonifico bancario al seguente IBAN _____.

RFI, con la sottoscrizione del Contratto, provvederà a rilasciare a IF quietanza del Deposito dalla stessa ricevuto.

RFI ha diritto di valersi di volta in volta del Deposito per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuto incameramento, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione del Deposito.

RFI, alla cessazione del Contratto per qualsivoglia motivo salvi i casi di cui al successivo art. 17 (Risoluzione), sarà tenuta a restituire ad IF la somma depositata a titolo cauzionale entro e non oltre 30 (trenta) giorni.

Articolo 14 OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere gli Spazi in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.

In caso di sostituzioni o rimozioni di una o più Emettrici/Desk/Obliteratrici, IF si obbliga a darne comunicazione scritta a RFI con un preavviso non inferiore a 30 giorni.

Il corrispettivo complessivo del Contratto verrà adeguato da RFI con la fatturazione del trimestre successivo con decorrenza dall'effettiva modifica del numero degli Spazi.

Articolo 15
OBBLIGHI DI RFI

RFI si impegna, dal momento della sottoscrizione del presente Contratto, a garantire il coordinamento della sicurezza tra i lavori di adeguamento degli Spazi eventualmente svolti da RFI e quelli eseguiti da IF (o da ditta da quest'ultima incaricata).

Articolo 16
RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati agli Spazi o all'area ove sono posizionate le Emettrici e/o Desk e/o Obliteratrici. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.

IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta negli Spazi. IF è responsabile sia verso RFI S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso degli Spazi e dei suoi impianti.

RFI non assume alcun obbligo di custodia relativamente alle Emettrici e/o Desk e/o Obliteratrici installate/i da IF negli Spazi, né assume alcuna responsabilità per danni occorsi alle stesse o ad altri impianti di IF dipendenti da atti vandalici, sabotaggi, furti o qualsiasi altra azione da parte di terzi.

L'IF dovrà provvedere a stipulare, per tutta la durata del Contratto e con decorrenza dall'inizio dei lavori di allestimento degli Spazi, con compagnia di primaria importanza, prima dell'inizio dei suddetti lavori, trasmettendone copia a RFI, le seguenti polizze assicurative:

- a) polizza incendio a copertura dei beni mobili oggetto dell'attività svolta, ubicati negli Spazi in uso, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati agli Spazi e a RFI per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione].....(euro/00) e quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione] (euro/00);
- b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).

In alternativa alla costituzione di una nuova polizza assicurativa, l'IF potrà produrre copia dell'estensione di una polizza assicurativa esistente purché in essa sia esplicitamente prevista copertura dei danni previsti nel presente articolo, ferma ogni più ampia e preventiva valutazione della polizza stessa da parte di RFI.

Articolo 17
RISOLUZIONE

Fermo quanto previsto dalle disposizioni generali del codice civile (art. 1453 e ss. c.c.) o da altre disposizioni contrattuali, e salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del danno, RFI si riserva la facoltà di dichiarare la risoluzione di tutto o parte del presente Contratto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., senza necessità di preventiva diffida e messa in mora e con semplice lettera A/R, in ciascuno dei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso degli Spazi, violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 13, 16 e 21 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 13 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..

Nel caso in cui RFI richieda la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati ai sensi dell'art. 11, co. 2 e IF non rispetti i 15 giorni previsti per dare seguito all'impegno assunto, RFI intima, ai sensi dell'art. 1454 c.c. tramite formale diffida a mezzo di Raccomandata A/R. o in alternativa a mezzo PEC, IF ad adempiere entro ulteriori 15 giorni dal ricevimento della diffida. Decorso inutilmente tale ultimo termine, il presente contratto si intenderà risolto.

In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, gli Spazi oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Articolo 18

FORO

Resta convenuto tra le Parti che eventuali vertenze giudiziarie, comunque derivanti dal presente Contratto, saranno deferite in via esclusiva alla cognizione del Foro definito secondo l'ubicazione degli Spazi.

Articolo 19

DOMICILIO

Agli effetti amministrativi, fiscali e giudiziari le Parti dichiarano di eleggere il proprio domicilio rispettivamente in:

RFI S.p.A. in:

Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1.

IF in:

Articolo 20

SPESE DI STIPULAZIONE

Sono a carico di IF le spese di stipulazione e postali del presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati.

In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

Articolo 21

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

- g) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
- h) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
- i) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet <http://www.fsitaliane.it>, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico, Policy Anticorruzione e Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere.

Le parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate:

- la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet <https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#> ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni--whistleblowing.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

- la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];

6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui all'articolo 17.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato una Policy Anticorruzione che definisca standard e regole di comportamento per garantire l'osservanza della Normativa Anticorruzione e un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

- d) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
- e) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet <http://www.rfi.it>, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
- f) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet <http://www.fsitaliane.it>, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si riferiscano, nello svolgimento della propria attività a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui all'articolo 17, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. L'IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet <https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#>, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

Articolo 22 **Trattamento dei dati personali**

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse alla stipula e all'esecuzione del presente contratto, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i.).

In particolare, le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell'altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

L'obbligo di informativa di cui al terzo comma viene assolto da Rete Ferroviaria Italiana mediante pubblicazione nella sezione Protezione Dati del sito istituzionale www.rfi.it e dal Contraente mediante [Il Contraente deve inserire la modalità di somministrazione dell'informativa agli interessati].

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i.), ad essa ascrivibili.

Articolo 23
DISPOSIZIONI FINALI

Le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto -laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall'art.14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15 e dalle pertinenti delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, RFI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF e adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni anche sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti o di altre Autorità competenti in materia, resta salva la facoltà di recesso prevista ai sensi del precedente art. 8.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR, edizione vigente, e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.

In caso di contraddizione tra quanto previsto nel presente contratto e le disposizioni del PIR vigente, prevarranno queste ultime.

Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite da RFI, previa comunicazione scritta, con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.

Articolo 24
ALLEGATI

Sono annessi al presente Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:

N. 1 – Descrizione Spazi e Planimetria;

N. 2 – Caratteristiche tecniche delle Emettitori/Desk/Obliteratrici

N. 3 - [...].

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.