

Prospetto Informativo della Rete

2026

**Infrastruttura
Ferroviaria
Regionale
Piemontese**

Edizione dicembre 2024

PIR IFRP 2026

Emanato con disposizione dell'AD n. 16 del 12 dicembre 2024

Copia conforme all'originale

Elenco delle modifiche al PIR IFRP 2026 – Edizione dicembre 2024

Modifiche Generali

Analisi e rielaborazione dell'intero documento in termini lessicali e di forma

Informativa su canoni e tariffe per l'orario di servizio 2025-2026 in fase di definizione, in ragione della definizione e verifica della proposta tariffaria per il periodo regolatorio 2026-2030

Revisione del processo di allocazione della capacità quadro in relazione all'orario di servizio 2025-2026 e 2026-2027 e alle condizioni di accesso commerciali

Aggiornamento Clausola di Integrità (ex Codice Etico Modelli 231) nei Contratti Tipo dei Cap. 3

Aggiornamento delle tipologie di servizi offerti al cap. 7

Nuovi inserimenti/eliminazioni

Obblighi di IF alla cessazione del contratto in relazione al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura	Par. 3.3.2.4
Limitazioni al servizio in caso di morosità in relazione al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura	Par. 3.3.2.5
Inserimento tariffe e tempi per le valutazioni complete di compatibilità treno-tratta	Par. 3.4.1.1
Inserimento disciplina relativa alle modalità di consuntivazione dell'attività di consulenza tecnica	Par. 3.4.1.2
Inserimento paragrafo relativo alle verifiche di transitabilità per massa e sagoma	Par. 3.4.1.3
Inserimento Contratti in Appendice	Cap. 3
Inserimento specifica relativa alla variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati	Par. 4.8.1.2
Definizione del servizio di Parking	Par. 5.4.7
In merito ai servizi Ausiliari, definizione del servizio di accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treno	Par. 5.5.1
Previsione di Penali per l'IF in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce	Par. 5.6.3.2
Eliminazione "Cambiamenti al sistema tariffario"	Par 5.8
Performance regime: metodo di calcolo delle penali e riferimento alla procedura per l'assegnazione delle cause di ritardo (PACR)	App. 5B
Nuovi sottoparagrafi relativi alle modalità	Par. 6.3.2
Nuovo paragrafo relativo alla disciplina dello sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva	Par. 6.3.3.2.1
Nuovo paragrafo relativo alla disciplina dello sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei	Par.6.3.3.2.2
Descrizione modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva anche con riferimento alle PMR	Par. 6.3.3.2.3
Descrizione modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei	Par. 6.3.3.2.4
Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo	App.1 al Cap. 6
Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari in relazione ai servizi erogati nelle stazioni passeggeri	Par. 7.3.2.3

Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio in relazione ai servizi erogati nelle stazioni passeggeri	Par. 7.3.2.4
Inserimento Contratti in Appendice ed eliminazione delle appendici non più in uso	Cap 7

Modifiche

Inserimento riferimento Del. ART n.167/2024	Par. 1.3.1
Aggiornamento dei contenuti e della struttura del glossario e definizione di allegato tecnico	Par. 1.6
Spostamento delle informazioni di alcune tabelle nel portale e-PIR	Cap. 2
Specificazione sui contenuti del portale ePIR (allegati tecnici)	Par. 2.1
Inserimento rimando all'All. 1 al Cap. 7 per adeguamento delle stazioni alle STI PMR 2008/2014	Par. 2.3.3
Aggiornamento orari di esercizio, IPO e tempistiche completamento lavori	Par. 2.5
Revisione delle definizioni connesse ai gradi di utilizzo dell'infrastruttura, specifica riguardo il raggiungimento della soglia di saturazione oraria o giornaliera e nuova visualizzazione tabella 2-3	Par. 2.7.1
Aggiornamento dei requisiti per la richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di Accordo Quadro	Par. 3.2.2.1
Aggiornamento dei requisiti per la richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura	Par. 3.3.2.2
Definizione delle Condizioni di accesso commerciali relative all'Accordo Quadro	Par. 3.3.1
Aggiornamento criteri per la compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati	Par. 3.4.1
Definizione requisiti per i trasporti eccezionali	Par. 3.4.3
Inserimento percentuale di acconto servizio merci	App. 1 Cap. 3
Modifica refuso (punto 5)	Par. 4.2
Modifica del contenuto delle informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità e sostituzione dei riferimenti ad "apposita documentazione" con "il portale e-PIR"	Par. 4.3.2
Definizione nuove modalità per richiedere capacità ai fini di stipula di AQ e specificazioni relative al rigetto della richiesta.	Par. 4.4.1
Definizione nuove modalità e tempistiche connesse al processo di coordinamento ai fini di allocazione della capacità quadro	Par. 4.4.2.2
Aggiornamento tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario in vigore dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026	Par. 4.5.1
Aggiornamento tempistica per le richieste tardive	Par. 4.5.2
Aggiornamento tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio	Par. 4.5.3
Aggiornamento Specificazioni dei criteri di priorità delle tracce orarie	Par. 4.6.2
Definizione trasporto merci pericolose	Par. 4.7
Aggiornamenti diritti del GI in seguito alla richiesta dell'IF di variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata	Par. 4.8.1.2
Revisione Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso	Par. 5.3.1
Inserimento tempistiche di risposta del GI alle richieste delle IF	Par. 5.4.6

Inserimento allineamento alla procedura prevista per l'IFN per il servizio Assistenza PMR	Par. 5.4.6.1
Aggiornamento disciplina Performance Regime	Par. 5.7
Modifica della percentuale di acconto per il segmento merci (fatturazione)	Par. 5.8
Specificazione della notifica all'IF dello sciopero	Par. 6.2.6
Aggiornamento tabelle con riferimenti ai servizi merci	Par. 6.3.2
Modifica alle modalità di sgombero con locomotive/convogli di riserva	Par. 6.3.3.2.3
Descrizione servizi erogati nelle stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario	Par. 7.3.2.1
Rivisitazione generale del servizio di concessione di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci	Par. 7.3.5. (e seguenti)
Specificazione adeguamento delle stazioni alle STI PMR 2008/2014	All. 1 al Cap. 7

Sommario

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI	8
1.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	8
1.2 OBIETTIVO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	8
1.3 ASPETTI LEGALI	8
1.4 STRUTTURA DEL PIR (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	13
1.5 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE	13
1.6 GLOSSARIO DEI TERMINI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)	15
CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA	23
2.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	23
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE	23
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE.....	25
2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO	29
2.5 ORARIO DI ESERCIZIO (aggiornamento dicembre 2024)	30
2.6 SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)	31
2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE	31
CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA.....	34
3.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	34
3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	34
3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI 36	
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA	47
APPENDICI AL CAPITOLO 3 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)	50
Appendice 1 al Capitolo 3 (aggiornamento dicembre 2024) Contratto Tipo di Utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria (*)	50
CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	77
4.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	77
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)	77
4.3 RIDUZIONI DI CAPACITÀ	78
4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	80
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE.....	83
4.6 LINEE SATURE	88
4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)	90
4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	91

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE	96
5.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	96
5.2 SISTEMA TARIFFARIO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	96
5.3 PACCHETTO MINIMO D’ACCESSO	97
5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	102
5.5 SERVIZI AUSILIARI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)	110
5.6 PENALI E INCENTIVI	116
5.7 PERFORMANCE REGIME (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)	118
5.8 CONSUNTIVAZIONE DEI SERVIZI NON RICOMPRESI NEL PMDA, RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	119
APPENDICI AL CAPITOLO 5	123
Appendice 5B (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024) PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI	124
CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO	130
6.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	130
6.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO.....	130
6.3 REGOLE DI ESERCIZIO	133
6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE	142
APPENDICI AL CAPITOLO 6 (NUOVO) (aGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	144
Appendice 1 al Capitolo 6 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024) Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo	144
CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO	146
7.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	146
7.2 INFORMAZIONI GENERALI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	146
7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	146
7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI.....	152
APPENDICI AL CAPITOLO 7 (NUOVO) (aGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024).....	153
Appendice 1 al Capitolo 7 (aggiornamento dicembre 2024)	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 NELLE STAZIONI FERROVIARIE DI.....	153
Appendice 2 al Capitolo 7 (aggiornamento dicembre 2024)	CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA / ACCOGLIENZA CLIENTI / ALTRE ATTIVITA’ NELLE STAZIONI FERROVIARIE DI
	161
Allegato 1 al Capitolo 7 - CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERMATE	170

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), Società con socio unico soggetta all'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.

Al fine di commercializzare la 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 della produzione dei servizi, potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto 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 integrazioni/modifiche in corso di validità eventualmente apportate dal GI sono rese con modalità previste al par. 1.5.2, "Procedura di aggiornamento straordinario".

1.2 OBIETTIVO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

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 fornisce 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, 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 dicembre 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 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.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 51/2024 recante “Delibera n. 95/2023. Formulazione proposte tariffarie per le reti regionali interconnesse alla infrastruttura ferroviaria nazionale e disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all’orario di servizio 2024-2025”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 167 del 14 novembre 2024 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l’infrastruttura ferroviaria regionale piemontese.”

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 (aggiornamento dicembre 2024)

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 sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato nel sito internet di RFI e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro e a tale scopo fermo quanto previsto al successivo paragrafo 1.5.2, con la sottoscrizione dei medesimi contratti, il richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.3.3 Ricorso all'Organismo di Regolazione (aggiornamento dicembre 2024)

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 comma 2, D.lgs. n.112/2015, ai Richiedenti è concessa la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione per eventuali controversie che riguardano l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete della rete regionale piemontese.

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 DICEMBRE 2024)

Al fine di descrivere in modo esaustivo quanto indicato al paragrafo 1.2 il presente documento è strutturato 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 per l'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.

Il presente Prospetto Informativo della Rete è redatto secondo le indicazioni fornite nella *RNE Network Statement Common Structure*. In tal modo i Richiedenti di diversi paesi possono accedere a documenti simili, trovando ciascuna informazione nella medesima posizione dei rispettivi PIR.

1.5 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE

1.5.1 Periodo di validità (aggiornamento dicembre 2024)

La validità del presente documento decorre:

- Dal 14 marzo 2025, per le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della capacità per l'orario di servizio dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026 e le relative informazioni;
- Dal 14 dicembre 2025 per le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

1.5.2 Procedure di aggiornamento del PIR (aggiornamento dicembre 2024)

Il PIR viene aggiornato a cura di RFI elaborando una prima bozza previa consultazione di tutti i soggetti interessati di cui all'art. 14, comma 1, del D.lgs 112/15. Al termine della fase di consultazione GI invia la bozza del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni ai fini della pubblicazione del documento definitivo.

Procedura di aggiornamento ordinario

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

- a) entro il 30 giugno dell'anno X-2: pubblicazione della prima bozza per consultazione del PIR X e relativa comunicazione all'Autorità;
- b) entro il 30 luglio dell'anno X-2: termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
- c) entro il 20 agosto dell'anno X-2: pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti interessati;
- d) entro il 30 settembre dell'anno X-2: pubblicazione della bozza finale del PIR X; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR; la copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR X in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario X-1/X, 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 X".

Procedura di aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 14 dicembre 2025 – 12 dicembre 2026, dovute a cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento nonché, per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivate, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel presente PIR, riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:

- data della modifica;
- data di validità;
- indicazione del paragrafo modificato;
- oggetto della modifica.

Ogni modifica sarà comunicata all'ART e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, ~~ovvero~~ oppure la data di pubblicazione della stessa sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana (www.rfi.it).

1.5.3 Pubblicazione (aggiornamento dicembre 2024)

Il presente documento è redatto in italiano, pubblicato in italiano ed inglese ed è disponibile in formato elettronico gratuito sul sito Internet di GI: www.rfi.it > offerta > accesso alla rete > Prospetto informativo della Rete >

Infrastrutture Ferroviarie Regionali > Prospetto Informativo della Rete dell'Infrastruttura Ferroviaria Piemontese (IFRP).

La versione in lingua inglese del PIR è pubblicata sul sito web del GI entro e non oltre quindici giorni lavorativi dall'avvenuta pubblicazione della versione definitiva o dell'aggiornamento in lingua italiana.

1.6 GLOSSARIO DEI TERMINI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

ACCORDO QUADRO

accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio

ACCORDO QUADRO PER SERVIZI

accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare a servizi di trasporto a committenza pubblica locale o nazionale e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio

AGENZIA DELLA MOBILITA' PIEMONTESE

Ente concedente/appaltante i servizi di trasporto ferroviario

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)

L'Agenzia, subentrata a titolo universale alla soppressa ANSF, è composta da due distinte articolazioni competenti a per esercitare le funzioni alla stessa attribuite dal D.L. n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla L. n. 130/2018, rispettivamente in materia di sicurezza delle ferrovie e in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

ALLEGATO TECNICO

Documento presente nel portale ePIR contenente informazioni di carattere tecnico/commerciale connesso all'orario di servizio corrente, successivo o avente valenza pluriennale.

AREA DI DEPOSITO

aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro

ARMONIZZAZIONE

processo di lavorazione delle richieste di tracce al fine di rendere compatibili le richieste pervenute

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 GI

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 nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano

CANALE ORARIO

Porzione di capacità infrastrutturale, le cui caratteristiche possono essere funzionali alla tracciatura di una specifica missione

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)

il corrispettivo dovuto dalle IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi

CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo

CAPACITÀ QUADRO

la capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro

CARTA DEI SERVIZI DI RFI S.P.A. (GI)

il documento adottato dalla Società per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico fornisce la prova che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie che può svolgere un'impresa e l'area di esercizio.

COMPOSIZIONE NORMALE DEI TRENI

la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario programmata, quale risulta nell'Allegato 1 – Parte A e B, al contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

di seguito anche il Contratto, l'atto in base al quale è concesso a ciascuna IF l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie. I Contratti possono avere una durata inferiore, o uguale all'orario di servizio

CONTRATTO DI RACCORDO

atto tra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione tra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo

COORDINAMENTO

la procedura in base alla quale il GI e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura in conflitto

DEVIAZIONE

modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata

DISDETTA

comunicazione formale da parte della IF relativa alla volontà di non utilizzare una traccia precedentemente richiesta ed assegnata

DURATA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

periodo che intercorre fra la data dell'effettuazione della prima traccia e l'ultima ed eventuali servizi connessi

EFFETTUAZIONE

provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste dalle IF o assegnate dal GI

FASCIA ORARIA

il periodo di tempo specificato in un accordo quadro entro il quale una o più tracce ferroviarie devono essere assegnate nell'ambito della procedura di assegnazione della capacità quadro

GESTIONE OPERATIVA

attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e GI, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura limitata temporalmente da 4 gg. solari sino all'effettuazione del servizio

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (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. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti e nel d.lgs n.112/15

GESTORE UNICO DI MANOVRA (GU)

soggetto, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni relative alla commercializzazione ed eventualmente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario.

IMPIANTO

struttura funzionale atta ad assicurare l'arrivo e la partenza dei treni e, eventualmente, le operazioni tecnico-commerciali, nonché il loro stazionamento

IMPIANTO DI SERVIZIO

l'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 commi 2, 9 e 11 del d.lgs 112/15

IMPIANTO RACCORDATO

impianto, di proprietà di soggetto diverso da GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'Infrastruttura Ferroviaria tramite un raccordo

IMPRESA FERROVIARIA (IF)

qualsiasi impresa pubblica o privata 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

infrastruttura definita nell'allegato 1, del d.lgs n.112/15

INFRASTRUTTURA A CAPACITÀ LIMITATA

sezioni dell'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese che si caratterizzano per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione

INFRASTRUTTURA SPECIALIZZATA

infrastruttura designata dal GI, previa consultazione delle parti interessate, su cui è possibile assegnare capacità in via prioritaria ad una determinata tipologia di traffico

INFRASTRUTTURA SATURATA

una sezione della rete infrastrutturale 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)

individua le finestre temporali nelle quali la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura

LICENZA

l'autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'unione Europea, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa, con cui viene riconosciuta la qualità di IF e viene legittimato l'espletamento di servizi di trasporto ferroviario; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi

LINEA FERROVIARIA

l'infrastruttura che collega almeno due località

MANUTENZIONE PESANTE

l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio

MISSIONE

Insieme di tracce-tipo caratterizzato da:

- Medesimi attestamenti in origine/destino
- Stesse fermate intermedie
- frequenza di ripetitività nell'arco della giornata

Si considerano appartenenti ad una medesima missione anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino le medesime caratteristiche di missione per almeno il 50% del percorso

MODELLO DI ESERCIZIO

l'insieme di tracce-tipo, definite nel posizionamento orario, che costituisce la migliore proposta del GI per l'ottimizzazione dell'utilizzo di capacità di una linea, sulla base delle esigenze espresse dal mercato.

MODIFICA TRACCE

variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso

MODULO DELLA LINEA

la massima lunghezza di un convoglio in funzione di servizio viaggiatori, incroci e precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio

NORMATIVA D'ESERCIZIO VIGENTE

l'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete del GI

OPERATORE D'IMPIANTO

un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 d.lgs 112/15

ORARIO DI SERVIZIO

i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di GI, durante il suo periodo di validità

ORGANISMO DI REGOLAZIONE

l'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

PERCORSO ALTERNATIVO

un diverso percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione

PERIODO DI CONTROLLO

il periodo di tempo fissato per confrontare le capacità quadro e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile

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 come infrastruttura saturata

PROFITTO RAGIONEVOLE

tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni

PROGRAMMA DI MANOVRA

documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato da GI 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 DI STAZIONE

documento definito dal GI che rappresenta l'occupazione dei binari di stazione

PROGRAMMA GIORNALIERO

l'insieme delle tracce acquistate dalle IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto

PUNTI ORARIO

punti caratteristici della rete dove viene rilevato l'orario di passaggio dei treni

QUADRI ORARIO

Manifesti predisposti dal GI ed affissi in tutte le stazioni/fermate dell'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese che illustrano il programma di arrivi/partenze della stazione/fermata interessata nonché i binari programmati per il ricevimento dei treni

RACCORDATO

impresa titolare del contratto di raccordo

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 ACCREDITATO

figura designata dal GI e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento

RICHIEDENTE

un'Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario

RICHIESTA IN CORSO D'ORARIO

richiesta di tracce orarie riferita all'orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell'orario successivo

RICHIESTA IN GESTIONE OPERATIVA

richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di GI indicati in contratto

RICHIESTA PER ORARIO

richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio dell'uso e utilizzazione delle tracce

RICHIESTA PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO

richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità

RICHIESTA PLURIENNALE

richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario, finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro

RIGETTO

provvedimento formalizzato dal GI 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

i servizi forniti dal GI alle IF classificati ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 112/15

SERVIZI REGIONALI

i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materie di trasporto di una o più regioni

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 (*Performance Regime*)

meccanismo di monitoraggio delle prestazioni (ex. art. 21, D.Lgs. n.112/15) basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale durante il loro tragitto

SOPPRESSIONE

provvedimento che limita totalmente o parzialmente l'uso della traccia (limitazioni spazio/tempo)

SPORTELLO UNICO ANSFISA

sistema di informazione e comunicazione istituito e gestito dall'ANSFISA ai sensi dell'art. 12 del Regolamento UE 2016/796 avente le funzioni di: a) punto di ingresso unico, a cui il richiedente presenta i fascicoli di domanda relativi alle autorizzazioni per tipo, alle autorizzazioni di immissione del veicolo sul mercato e ai certificati di sicurezza unici; b) piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'ANSFISA e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni su tutte le domande di autorizzazione e di certificati di sicurezza unici, sulle fasi di procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso; c) piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'ANSFISA e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni sulle richieste di approvazione da parte dell'ANSFISA e sulle domande di autorizzazione dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che comportano attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R), sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e le decisioni della commissione di ricorso; d) «sistema di allarme rapido» in grado di individuare precocemente le esigenze di coordinamento tra le decisioni che devono essere adottate dalle autorità nazionali

preposte alla sicurezza e dall'Agenzia nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni analoghe o certificati di sicurezza unici.

STAZIONAMENTO

il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati

STAZIONE DI COLLEGAMENTO CON RETI ESTERE

la stazione nello Stato territoriale (Stato sul cui territorio è situata la stazione di collegamento reti) nella quale si svolgono le operazioni del servizio di traffico di confine ovvero località di servizio che individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da RFI S.p.A. e quella in concessione ad altri Gestori

TABELLONI ARRIVI E PARTENZE

quadri o monitor che forniscono informazioni, aggiornate in tempo reale, relative all'orario di arrivo/partenza dei treni, al binario di ricevimento e, per i servizi AV, alla composizione dei treni

TIPOLOGIA DI SERVIZIO

individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge:

- mobilità locale e regionale viaggiatori (compresi i treni interregionali);
- mobilità media/lunga percorrenza viaggiatori;
- trasporto merci

TITOLO AUTORIZZATORIO

il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000 n.388, rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su richiesta delle Imprese Ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento sulla rete infrastrutturale nazionale di servizi 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

TRACCE E CANALI ORARIO CADENZATI

Tracce/Canali Orario, ripetuti su ore diverse e secondo una frequenza specifica, con un medesimo posizionamento orario e le medesime fermate, per almeno il 50% del percorso

TRACCIA A LUNGA PERCORRENZA

traccia che interessa-più giurisdizioni compartimentali o percorrenze superiori ai 250 km totali

TRACCIA DI BREVE PERCORRENZA

traccia interessante una sola giurisdizione compartimentale o percorrenze non superiori ai 250 km totali, per massimo 3 compartimenti

TRACCIA ORARIA o TRACCIA

la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale

TRATTA ELEMENTARE

porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui

TRENO SPECIALE

treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione del GI per l'inoltro dei trasporti eccezionali

VALORE DEL CONTRATTO

il valore del pedaggio, della corrente di trazione e di tutti i servizi valorizzati nell'Allegato 1A del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

VELOCITA' DI MARCIA

rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza netto senza soste intermedie espresso in ore.

VELOCITA' 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 DICEMBRE 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 per pianificare l’offerta commerciale. I dati fisici di tutti gli allegati al capitolo 2 hanno valore informativo in riferimento all’orario dal 14/12/2025 al 12/12/2026.

Il portale ePIR costituisce integrazione al PIR e si basa su mappe geo referenziate (ArcGIS) e grafica tematica interattiva, caratterizzata da finestre descrittive di dettaglio. L’applicativo consente, mediante la scelta di opzioni e l’adozione di strumenti disponibili, di selezionare mappe con basi diverse (satellite, topografia, urbana e altre), scegliere il tematismo da rappresentare (es. sistema di esercizio, tipo di codifica per traffico combinato – PC, sistema di controllo marcia treno e altro), aggregare dati geograficamente (linea commerciale, bacino di traffico) oppure manualmente (punti, linee e aree geometriche) e visualizzare/esportare i dati di dettaglio in formato tabellare, visualizzare le planimetrie e le altre informazioni tecniche. Inoltre, all’interno del portale ePIR sono presenti gli allegati tecnici, documenti di carattere tecnico/commerciale suddivisi per OS corrente e successivo, nonché con valenza pluriennale (Informazioni per i richiedenti).

Il portale ePIR è consultabile on line con credenziali di accesso, rilasciate automaticamente tramite registrazione ovvero attraverso le credenziali di autenticazione al Portale Applicazioni RFI e, in alternativa, sul portale di RFI: www.rfi.it > Offerta > Accesso alla rete > Prospetto informativo della rete o all’indirizzo diretto <https://epir.rfi.it>.

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

RFI S.p.A. - Affari Regolatori e Antitrust Polo Infrastrutture

e-mail: ask-ara@rfi.it

Il portale ePIR è aggiornato secondo la seguente tempistica:

- nel mese di dicembre, dell’anno X, il GI fornirà gli scenari infrastrutturali relativi al dicembre dell’anno X e dell’anno X+1, oltre che ai programmi di indisponibilità di cui al punto 2 del par. 4.3.2 per l’anno X+2;
- nel mese di giugno, dell’anno X+1, il GI fornirà lo scenario infrastrutturale a quella data ed un aggiornamento dello scenario infrastrutturale del mese di dicembre X+1 e dei programmi di indisponibilità per l’anno X+2.

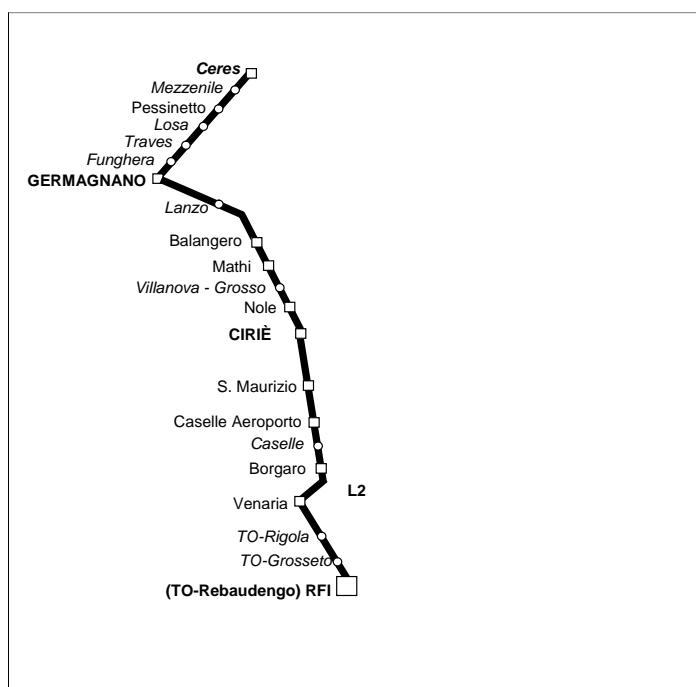
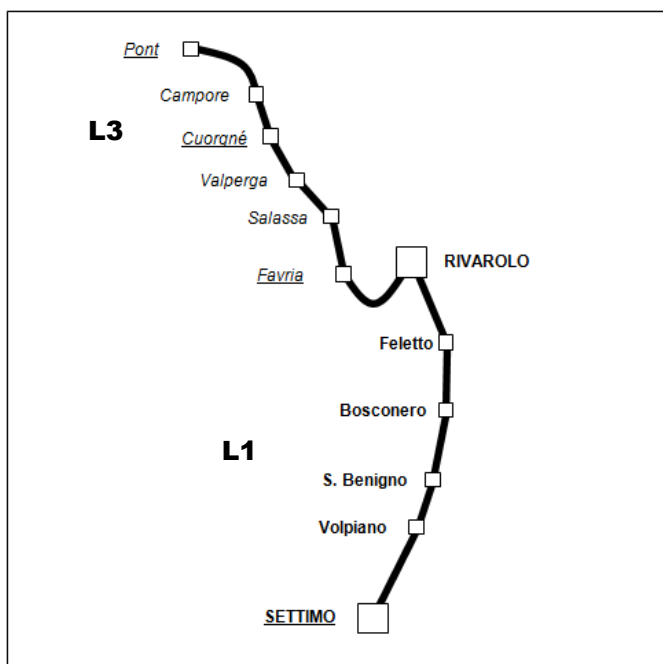
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE

2.2.1 Estensione (aggiornamento dicembre 2024)

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



2.2.2 Località di collegamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale

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

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’elettrificazione; la pianificazione di tali lavori è attualmente in fase di definizione.

Dati geografici

2.3.1 Tipologia di binario (aggiornamento dicembre 2024)

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

- numero di binari
- distanza tra le stazioni

sono deducibili dal portale ePIR

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.

2.3.2 Scartamento

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

2.3.3 Stazioni passeggeri (aggiornamento dicembre 2024)

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 nel portale ePIR.

Per quanto concerne l’adeguamento delle stazioni/fermate alle STI PMR 2008/2014 si rimanda all’Allegato 1 del Capitolo 7.

Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Tabella 2-1 - Stazioni linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal b.f. [cm]	Sottopasso
		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	
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 2-2 - Stazioni linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede		Altezza marciapiedi dal p.f. [cm]	Sottopasso
		[m]	[m]		
Favria	I	137		25	No
Salassa	I	160		25	No
Valperga	I	152		25	No
Cuorgnè	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 2-3 - Stazioni linea (To-Rebaudengo RFI) - Germagnano

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

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal n.f.	Sottopasso/Sovrappasso
Germagnano	I	121	121	72	72	25	NO
	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 2-4 - 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
Mezenile	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 (aggiornamento dicembre 2024)

Le caratteristiche delle linee sono deducibili nel portale ePIR.

Nel caso di trasporti eccedenti sagoma (TES) si rinvia al paragrafo 3.4.3.

2.3.5 Limiti di massa (aggiornamento dicembre 2024)

Nel portale ePIR sono anche indicate la classificazione delle linee rispetto alla massa assiale e la presenza di eventuali limitazioni 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 (aggiornamento dicembre 2024)

La pendenza massima della linea, espressa in per mille, è riportata nel portale ePIR

2.3.7 Velocità delle linee (aggiornamento dicembre 2024)

Le velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità ed i relativi mezzi ammessi sono riportati nei FL e nel portale ePIR

2.3.8 Lunghezza massima dei treni (aggiornamento dicembre 2024)

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

2.3.9 Sistema di alimentazione (aggiornamento dicembre 2024)

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.

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.

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 (aggiornamento dicembre 2024)

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 viene previsto un aggiornamento straordinario del PIR.

2.3.11 Sistemi di comunicazione (aggiornamento dicembre 2024)

Il GI, per il tramite del sistema di comunicazione terra-treno denominato GSM-Railway, prende in carico direttamente i servizi di comunicazione mobile a supporto dell'esercizio ferroviario.

2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

2.4.1 Linee dedicate (aggiornamento dicembre 2024)

Sulla rete regionale piemontese non sono previste linee dedicate

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 (aggiornamento dicembre 2024)

Per memoria

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

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 periodi indicati 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'interruzione di linea programmata in orario (IPO) indicativamente dalle ore 10:15 alle ore 11:50 fino alla conclusione dei lavori attualmente in corso stimata per il 1° semestre del 2026.

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: 6:29 – 20:35

Sabato e festivi: al momento non previsto

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, solo per la tratta Ciriè – Germagnano, ogni giorno dalle ore 9.55 alle ore 12.00.

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

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

Lunedì – venerdì: 6:26 – 19:44

Sabato e festivi: al momento non previsto

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

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 o una riduzione di capacità di infrastruttura, indicati nel portale e-PIR.

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 (aggiornamento dicembre 2024)

Al fine di valutare il grado di utilizzo, l'infrastruttura è suddivisa in macro-tratte omogenee per livelli di traffico e caratteristiche tecniche e, per ciascuna, sono indicati i valori dei seguenti indicatori:

- **carico orario:** numero di tracce che risultano allocate dal GI, alla data del primo giorno di validità dell'orario di servizio, in base agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.
- **carico giornaliero** numero di tracce che risultano allocate dal GI, alla data del primo giorno di validità dell'orario di servizio, nell'arco delle 24 ore del giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base anche agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.
- **capacità teorica oraria:** numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto omotachico e distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea (D). Si calcola come rapporto 60/D.
Il valore di capacità teorica, funzione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, tiene conto degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.
- **capacità commerciale oraria:** numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con il piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda specifica della macrotratta in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea.

La capacità commerciale dipende pertanto dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dal piano di trasporto, con le sue specificità in termini di differenza di velocità commerciale tra i diversi prodotti nonché di struttura dell'orario.

- **capacità commerciale giornaliera** è il prodotto della capacità commerciale oraria per le ore di esercizio della linea, al netto di finestre manutentive e chiusure.
- **soglia di capacità limitata oraria** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale la probabilità di programmare tracce aggiuntive, in piena conformità alle esigenze commerciali del Richiedente, diventa ridotta
- **soglia di saturazione oraria** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale diventa improbabile la programmazione di tracce aggiuntive di adeguata qualità commerciale.
- **soglia di capacità limitata giornaliera** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale la probabilità di programmare tracce aggiuntive, in piena conformità alle esigenze commerciali del Richiedente, diventa ridotta.
- **soglia di saturazione giornaliera** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale diventa improbabile la programmazione di tracce aggiuntive di adeguata qualità commerciale

I valori di riferimento degli indicatori sopra richiamati, calcolati per classi di linea, sono riportati in tabella 2-5.

Tabella 2-5 – Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione

Linea	Capacità teorica oraria	Capacità commerciale oraria	Capacità commerciale giornaliera	Soglia capacità limitata oraria	Soglia saturazione oraria	Soglia capacità limitata giornaliera	Soglia saturazione giornaliera
Semplice binario	4 (nei due sensi)	4 (nei due sensi)	80 (nei due sensi)	100%	100%	90%	100%

Vengono definite *a capacità limitata* ovvero *sature* le macro-tratte per cui il carico giornaliero risulti uguale o maggiore ai corrispondenti valori soglia riportati in tabella 2-5, relativi alla classe di linea di appartenenza. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al par. 5.6.4. Le stesse trovano applicazione anche per le singole fasce orarie in cui sono raggiunti o superati i valori soglia di capacità limitata di cui alla tabella 2-5.

In caso di raggiungimento della *soglia di capacità limitata oraria o giornaliera*, il GI conduce un’analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell’utilizzo della capacità.

In caso di raggiungimento della *soglia di saturazione anche in un’unica fascia oraria*, il GI dichiara satura la tratta interessata preventivamente rispetto alle procedure previste al par. 4.6.1 (Dichiarazione di saturazione).

A valle della dichiarazione di linea satura, il GI attiva le procedure previste al par. 4.6.3 (Analisi di capacità e piano di potenziamento).

Il grado di utilizzo rappresentato nell’allegato tecnico “Gradi di utilizzo dell’infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura”, è pubblicato entro il 28 febbraio di ogni anno a valle dell’effettiva allocazione di tracce e in base alla effettiva disponibilità commerciale degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico precedentemente presi a riferimento. RFI, al termine dell’analisi di capacità di cui al par. 4.6.3, aggiornerà l’allegato “Gradi di utilizzo dell’infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura” con le tratte risultate effettivamente sature. Detto allegato sarà preso a riferimento da GI per il calcolo delle penali per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate di cui al par. 4.7.4 per l’orario successivo a quello in vigore e costituirà un utile riferimento per la programmazione dei servizi.

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 2-6 - 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 2-7 - 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]
Rebaudengo –Ciriè	190	0	0	0
Ciriè – Germagnano	76	0	0	0
Germagnano – Ceres	0	0	0	0

CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

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 ha la facoltà di 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 (aggiornamento dicembre 2024)

Le richieste di accesso alla rete regionale piemontese vengono presentate *i)* in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro oppure *ii)* 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 (aggiornamento dicembre 2024)

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

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

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare al GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

3.2.2.2 Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura (aggiornamento dicembre 2024)

L'IF presenta la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 2 del presente documento e nei suoi allegati e per un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio.

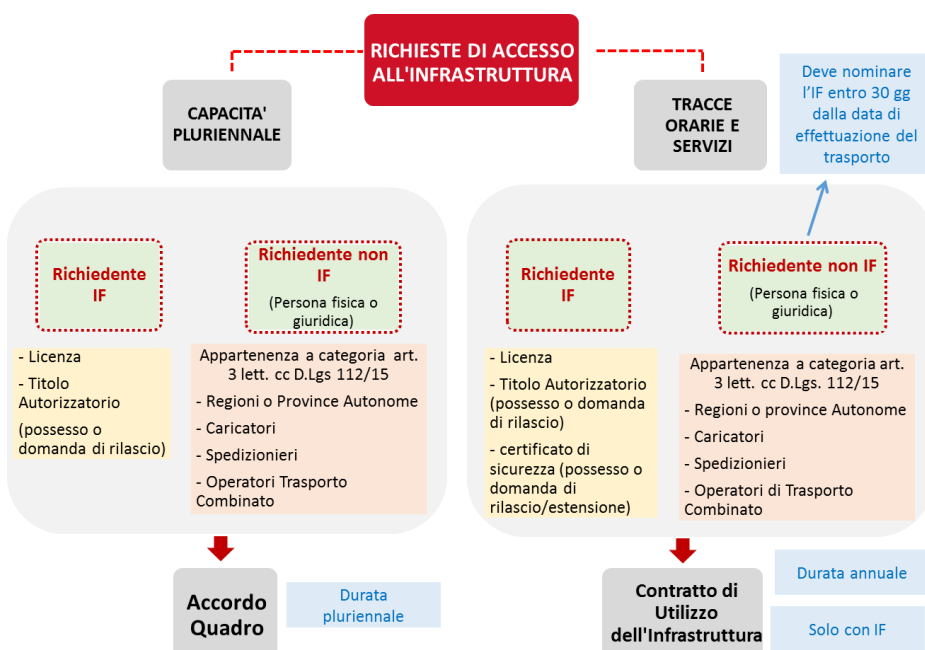
1. Se il Richiedente è un'IF all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, presentate entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:
 - a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare; in caso la licenza risultasse sospesa all'atto della presentazione della richiesta di tracce o durante il processo di allocazione, l'IF dovrà produrre la licenza entro i termini di cui al par. 3.3.2.1.
 - b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo sia richiesto dalla normativa vigente;
 - c) essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del Certificato di Sicurezza Unico. 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 al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

Nel caso di richieste di tracce, sia per l'orario successivo a quello in vigore sia in corso d'orario, che insistono su linee/impianti di prossima attivazione, l'IF produce il certificato di sicurezza entro 5 giorni lavorativi prima dell'avvio del servizio. Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, il GI fornisce alle IF, anche in formato provvisorio, tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del certificato di sicurezza almeno quattro mesi prima dell'avvio del servizio. Quanto previsto al precedente e al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.

2. 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 e sottoscrivere, qualora il Richiedente non-IF non sia già titolare di Accordo Quadro, lo schema di Accordo riportato in appendice 7 per la partecipazione al processo annuale di allocazione della capacità.

Il Richiedente designa l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete regionale, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, entro 30 giorni prima della data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF deve essere in possesso della documentazione di cui al punto 1, lett. a) e b), 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 1.



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 (aggiornamento dicembre 2024)

Gli obblighi in capo ai Richiedenti per la presentazione di una garanzia nell'ambito della sottoscrizione di un Accordo Quadro, sono disciplinate al par. 3.3.1.1.

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

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

3.3.1 Accordo quadro (aggiornamento dicembre 2024)

a) Contenuti e durata

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi. L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma risponde alle legittime esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituisce oggetto del contratto di utilizzo.

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

- I. Tipologia del servizio di trasporto;
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
- IV. Individuazione dei binari di ricevimento per i soli servizi AV oggetto di Accordo Quadro;
- V. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI nel caso si renda

necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura. Esclusivamente per Accordi Quadro aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance del GI, il cui conseguimento costituisce impegno per il GI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio;

- VI. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);
- VII. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

Sono inoltre oggetto di Accordo Quadro, previa intesa fra Richiedente e Gestore dell'Infrastruttura altri parametri quali i servizi di infrastruttura, la capacità finalizzata a movimenti non commerciali e operazioni tecniche, la disponibilità di binari per ricovero dei materiali, nonché le linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato. Il GI si impegna a fornire all'IF affidataria del servizio ferroviario regionale i servizi contenuti nel PIR, alle condizioni ivi previste. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non devono comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e devono essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.

L'Accordo Quadro è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile. In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare, la richiesta di capacità per un periodo superiore ai cinque anni deve essere motivata sulla base di quanto previsto all'art. 23, comma 6, del D.lgs. 112/15.

Rientrano in quest'ultima fattispecie sia gli Accordi Quadro sottoscritti con le Regioni e le Province autonome per i servizi di trasporto pubblico locale, sia gli Accordi Quadro sottoscritti con lo Stato per i servizi lunga percorrenza, la cui durata potrà essere commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento degli stessi servizi di trasporto pubblico locale.

Gli Accordi Quadro che hanno per oggetto servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata possono avere una durata di quindici anni. Una durata superiore è possibile nei casi ed alle condizioni stabilite all'art. 23, comma 7, del D.lgs. 112/15.

La quota massima di capacità da assegnare ad un singolo Richiedente per mezzo di un Accordo Quadro avente vigenza superiore ad un orario di servizio non può essere superiore al limite fissato nel paragrafo 4.4.2.1.

È facoltà del GI decidere, su base non discriminatoria e previa approvazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di non offrire accordi quadro su tutte le linee dichiarate sature, indicate nella dichiarazione di capacità quadro, prima dell'avvio del processo di allocazione della capacità quadro. L'approvazione da parte dell'ART è valida per un periodo massimo di due anni, e non è automaticamente rinnovabile.

Tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, la modifica del termine di scadenza di un Accordo Quadro non è consentita. Un Accordo Quadro è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART, la quale dovrà ricevere la richiesta da parte del titolare dell'AQ entro e non oltre il 15 marzo dell'anno in cui si intende richiedere il rinnovo dell'AQ; detta autorizzazione deve essere presentata al GI unitamente alla richiesta di rinnovo secondo le tempistiche del par. 4.4.1.

Il GI trasmette ad ART gli Accordi Quadro e le variazioni di capacità entro un mese dalla sottoscrizione, unitamente ad una tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ in essere, con dettaglio dei soggetti sottoscrittori degli AQ, delle date di sottoscrizione e scadenza originarie, delle eventuali date di modifica della capacità preassegnata, delle eventuali date di rinnovo e di scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità, della percentuale di capacità preassegnata su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione e del contenuto di eventuali clausole penali.

Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 23, comma 9 del d.lgs. 112/2015 nonché dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 2016/545, in merito alla "Dichiarazione della capacità quadro", il GI:

- pubblica, nel portale ePIR, l'allegato tecnico "Capacità assegnata con Accordo Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea" indicante per ogni sezione di linea e per ogni anno, fino alla scadenza degli Accordi

Quadro vigenti, le seguenti informazioni: la capacità commerciale oraria, la capacità oraria massima assegnabile con Accordo Quadro, il numero di tracce per fascia oraria assegnato con Accordo Quadro;

- pubblica, nel proprio sito web (sezione “il Prospetto Informativo della Rete”), un documento di riepilogo relativo agli Accordi Quadro in essere e contenute, per ogni Accordo Quadro, gli aspetti generali consistenti almeno nei seguenti elementi informativi: data di scadenza, direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità nonché percentuale di capacità preassegnata con l’Accordo Quadro su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, contenuto di eventuali clausole di retrocessione e contenuto di eventuali clausole penali.

Il GI aggiorna l’allegato tecnico e il documento di riepilogo entro 90 giorni dalla stipula di un Accordo Quadro, da una modifica ad esso o dalla sua risoluzione.

b) Sottoscrizione e adempimenti successivi

Accordo Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile

1. Gli Accordi Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile, inteso come quello attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell’Accordo Quadro, sono richiesti e sottoscritti nel rispetto della tempistica per la richiesta di capacità pluriennale indicata al par. 4.4.1.
2. il GI invia al Richiedente la proposta finale di Accordo Quadro, comunicando contestualmente il termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione, di norma entro 10 giorni dal ricevimento della proposta. Trascorso detto termine, in caso di mancata accettazione da parte del Richiedente, la capacità richiesta verrà resa disponibile nei confronti di altri Richiedenti;
3. Entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, il Richiedente deve dimostrare l’avvenuta costituzione della garanzia di cui al successivo par. 3.3.1.1, consegnando al GI la relativa documentazione in originale;
4. qualora il Richiedente di un Accordo Quadro non fosse una IF esso deve indicare al GI, ogni anno, dando evidenza al GI dell’avvenuta accettazione da parte dell’IF almeno 1 mese prima dell’avvio del processo di assegnazione delle tracce di cui al paragrafo 4.5.1, l’IF che effettuerà, nell’interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso;
5. qualora il Richiedente (non IF) richiedesse le tracce, coerentemente alla capacità oggetto dell’Accordo Quadro, ogni anno dovrà indicare, entro 30 giorni prima della data di effettuazione del trasporto, l’IF che, al momento della designazione abbia già la piena disponibilità del materiale rotabile necessario per l’espletamento del servizio cui l’Accordo Quadro si riferisce, nonché la documentazione di cui al par. 3.2.2.2 punto 1;
6. fatto salvo quanto previsto al punto precedente, il Richiedente (se non IF) o l’IF designata procedono almeno 8 mesi prima rispetto al giorno di attivazione dell’orario (scadenza di cui al par 4.5.1) alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell’Accordo.

Ulteriori adempimenti in caso di richiesta di stipula di Accordo Quadro con avvio posticipato rispetto al primo orario di servizio utile

7. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), qualora non intenda avvalersi di quanto previsto al precedente punto 5, deve designare, all’atto della sottoscrizione dell’Accordo Quadro, l’IF che effettuerà per suo conto, almeno per il primo anno di servizio previsto nell’Accordo stesso, l’attività di trasporto relativa alla capacità acquisita, salvo il caso in cui il Richiedente sia un’Autorità competente ai sensi del Reg. 1370/2007, ed intenda assegnare, tramite procedura ad evidenza pubblica, la capacità oggetto dell’Accordo Quadro sottoscritto per servizi di trasporto pubblico.
8. Il Richiedente (se IF) o l’IF designata, in base a quanto previsto al punto precedente, è tenuto a produrre entro 12 mesi dalla sottoscrizione dell’Accordo Quadro, idonea documentazione comprovante l’avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario per l’espletamento del servizio per i quali è richiesta la capacità di infrastruttura, salvo che non dimostri di avere già la piena disponibilità del materiale rotabile;
9. Il Richiedente (se IF), ovvero l’IF designata ai sensi del precedente punto 7, deve produrre al GI:

- i. Entro il 24esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità di un istruttore abilitato alla guida del materiale rotabile e il relativo piano di formazione;
- ii. Entro il 12esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità del prototipo del materiale rotabile per le prove.

c) Variazioni di capacità

Nel rispetto delle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, possono essere richieste variazioni nei limiti complessivi del $\pm 10\%$ rispetto alla capacità espressa in trkm indicata nell'Accordo Quadro.

Per quanto riguarda il processo annuale di allocazione della capacità, le variazioni in aumento nella misura sopra indicata possono riguardare esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell'Accordo Quadro, accordate dal GI previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.2.1.

Per sopravvenute, motivate e documentate esigenze il Richiedente ha facoltà di richiedere riduzioni oltre il limite sopra indicato. Si potrà procedere a siffatta riduzione, solo previo consenso del GI, attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione del GI per il processo di assegnazione annuale della capacità. Qualora il GI non accolga la richiesta presentata dall'IF, e/o quest'ultima presenti richieste di tracce che comportino una riduzione di capacità superiore al 10%, il GI potrà avvalersi di quanto previsto al par. 3.3.1.3.

Per eventuali maggiori esigenze di capacità rispetto a quella oggetto dell'Accordo Quadro, sia in termini di periodicità oltre la soglia di variazione prevista, sia con riferimento a richieste di modifica di altre caratteristiche della capacità prevista in Accordo (ad esempio differenti relazioni di traffico, missioni), il Richiedente dovrà presentare apposita richiesta di modifica dell'Accordo Quadro. In caso di accoglimento della richiesta da parte del GI, nel rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par. 4.4.2.1, si procederà alla modifica della capacità indicata nell'Accordo attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo medesimo che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. Le variazioni di capacità non possono comportare modifiche ai termini temporali di scadenza dell'Accordo Quadro modificato.

La stipula dell'atto modificativo comporta una variazione dell'importo della fideiussione già presentata, in riduzione o in aumento a seconda dei casi sopra descritti di riduzione o incremento della capacità richiesta che prevedono un atto modificato dell'AQ.

Qualora l'Accordo Quadro abbia per oggetto anche servizi accessori alla capacità d'infrastruttura, il Richiedente, per motivate e documentate esigenze, potrà richiederne la modifica anche limitatamente alla parte relativa ai soli servizi.

Un'IF, titolare di Accordo Quadro o indicata da titolare di Accordo Quadro quale impresa che eserciterà per suo conto il traffico, in sede di assegnazione annuale delle tracce potrà richiedere e vedersi assegnata, in assenza di altre richieste, fino al 100% delle tracce disponibili per tratta e fascia oraria.

d) Accesso ai sistemi informativi

È facoltà dei Richiedenti (non IF) ottenere, su richiesta e con riferimento ai treni di competenza, l'accesso al sistema informativo del GI PICWEB-IF, o prodotto equivalente, (ai fini dell'informazione alla clientela e della gestione dei Contratti in essere fra Richiedente, ove non esso stesso IF, con la/le IF che effettuano le attività di trasporto), tramite i profili definiti in coerenza con le finalità sopra indicate.

L'elenco dei treni interessati sarà fornito dalla/le IF titolare del relativo contratto di utilizzo dell'Infrastruttura. Nel caso specifico di Regioni e Province Autonome e Amministrazioni statali, ai fini di una completa informazione alla clientela e dello svolgimento dei compiti istituzionali di competenza, il sistema PICWEB-IF o prodotto equivalente fornisce (eventualmente, ove richieste, anche tramite connessione diretta tra sistemi informativi del GI e sistemi informativi delle predette regioni, Province Autonome e Stato) i dati relativi ai ritardi di tutti i treni viaggiatori afferenti ad un dato Contratto di Servizio o Accordo Quadro OSP e, in generale, i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi di prestazione, come specificati nelle pertinenti misure regolatorie di cui alla delibera n. 16/2018 dell'Autorità relativa alle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

Il costo dell'accesso ai sistemi da parte dei Richiedenti risulta dal successivo paragrafo 5.5.1.2. Il relativo importo viene corrisposto al GI dalla IF che effettua i trasporti e regolato nell'ambito del contratto di utilizzo oppure attraverso la sottoscrizione di specifici contratti tra il Richiedente ed il GI.

A richiesta, in occasione dell'attivazione del nuovo orario, il GI consegna al Richiedente l'elenco anagrafico dei treni di competenza che fruiscono della capacità oggetto di Accordo Quadro, con l'indicazione del relativo canone di accesso all'infrastruttura (pedaggio). Nel caso particolare di Regioni e Province Autonome, il GI consegna, inoltre, a richiesta, copia cartacea dell'orario grafico delle linee di interesse comprensivo di tutti i treni su di esse circolanti con l'unica indicazione della relativa tipologia.

3.3.1.1 Garanzia (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

L'impegno del Richiedente (IF) all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro, nonché al corretto adempimento delle obbligazioni derivanti da ciascun contratto di utilizzo da sottoscrivere per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro medesimo (eccetto i casi di esonero di cui al successivo paragrafo 3.3.2.2), è da garantirsi con la costituzione di una garanzia, bancaria o assicurativa, emanata in favore del GI, da presentare entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, a copertura dell'intero periodo di validità dello stesso.

La fideiussione è pari al 10% del valore del canone d'uso dell'infrastruttura, da determinarsi sull'anno di maggiori volumi, prendendo a riferimento la tariffa media di ciascun segmento di mercato e, comunque, per un importo massimo di € 20.000.000,00 (Euro ventimilioni/00).

I requisiti (rating) degli istituti fideiubenti sono pubblicati sul sito di RFI alla sezione "Servizi e mercato".

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

La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato dal GI ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

- dovrà essere "a semplice richiesta";
- prevedere che il pagamento sia effettuato entro il termine massimo di 30 gg dal ricevimento della richiesta scritta;
- contenere l'espressa rinuncia a godere del beneficio della preventiva escussione dell'obbligata, in deroga all'art.1944 del Codice civile;
- 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 GI della garanzia di cui sopra, il Richiedente dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GI la relativa documentazione entro 1 mese dalla data dell'incameramento.

Entro 180 giorni solari dalla data di cessazione degli effetti dell'Accordo Quadro il GI è tenuto a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che, all'atto della cessazione dell'Accordo Quadro, non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni rivendicabili dal GI.

Il Richiedente può scegliere di corrispondere al GI, in alternativa alla presentazione della fideiussione ai sensi del presente paragrafo, una somma pari all'importo oggetto di garanzia che sarà depositata in un conto dedicato del GI e che, in caso di inadempimento da parte del Richiedente, il GI potrà utilizzare a compensazione totale o parziale del credito.

Le Regioni, le Province autonome, gli Enti e le Autonomie Locali sono esonerati dal prestare la fideiussione nei termini sopra indicati. Nella fase di definizione degli Accordi Quadro, con tali soggetti, saranno comunque disciplinati gli impegni e le responsabilità finalizzati a garantire la corretta esecuzione degli Accordi medesimi.

3.3.1.2 Divieto di cessione (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

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

3.3.1.3 Risoluzione (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'Accordo Quadro può essere risolto dal GI ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod. civ., fatte salve eventuali cause di forza maggiore, nei seguenti casi:

- a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b) mancata designazione dell'IF, secondo quanto previsto al par. 3.3.1 "Sottoscrizione ed adempimenti successivi";
- c) mancata richiesta -per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nei termini e secondo le modalità previsti dal paragrafo 4.5.1;
- d) mancata stipula da parte del Richiedente (se IF) o dell'IF designata -per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- di un contratto di utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.6.4, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
- e) violazione del divieto di trasferimento della capacità di cui al precedente paragrafo 3.3.1.2;
- f) violazione della "Clausola di integrità" prevista dall'Accordo Quadro;
- g) ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro.
- h) mancata o tardiva presentazione da parte del Richiedente (se IF), ovvero dell'impresa designata, della documentazione di cui al par. 3.3.1, lett. b), punto 8 e 9;
- i) risoluzione del contratto di utilizzo a carico del Richiedente (se IF) o della IF designata.
- j) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della Garanzia di cui al paragrafo 3.3.1.1.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione del GI da inoltrarsi a mezzo di raccomandata A.R. oppure tramite pec.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, il GI acquisirà l'importo della garanzia prestata ai sensi del par. 3.3.1.1 a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

La capacità oggetto dell'Accordo quadro risolto viene seguentemente resa disponibile nei confronti degli altri richiedenti.

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

Le imprese ferroviarie titolari di Licenza e Certificato di Sicurezza unico idonei ad effettuare servizi sia passeggeri che merci devono 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 (aggiornamento dicembre 2024)

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce e dei servizi, secondo la procedura di cui al Capitolo 4 del presente documento, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, che costituisce atto formale di assegnazione di tracce orarie, è tenuta a produrre la seguente documentazione:

1. copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare (in occasione della stipula del primo Contratto di utilizzo con l'IF), a firma del legale rappresentante della società;
2. copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
3. dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla C.C.I.A.A. secondo lo schema che verrà indicato dal GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o degli atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;

4. copia autentica (o copia semplice autenticata) del Certificato di Sicurezza;
5. dichiarazione di copertura rilasciata dalla Compagnia assicurativa secondo il format indicato dal GI in appendice 6 al presente capitolo o copia della polizza assicurativa (la copia deve essere accompagnata da attestazione di conformità all'originale) conformi a quanto previsto nel paragrafo 3.3.2.3 del presente documento;
6. elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce e servizi, differimento in partenza dei treni, richiesta fermate aggiuntive, variazioni della composizione dei treni rispetto a quelle poste a base delle tracce assegnate, rinuncia a tracce assegnate, notifica di variazione di traccia o soppressione effettuate dal GI, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi informativi, verifiche dei servizi erogati, rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso, secondo quanto previsto dal PIR;
7. procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali;

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

- a) di almeno 45 giorni lavorativi per contratti relativi a successivo orario di servizio (salvo la fattispecie di IF designata da un richiedente non IF, nel cui caso i documenti andranno presentati entro 20 giorni solari);
- b) di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

La documentazione completa dovrà essere presentata entro il termine perentorio di 15 giorni solari antecedenti l'avvio dell'orario di servizio (per contratti di cui alla precedente lettera a), oppure 12 giorni solari antecedenti l'avvio del servizio di trasporto (per contratti di cui alla precedente lettera b).

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.

Il GI, acquisita la documentazione completa, provvede ad inviare all'IF la proposta di contratto, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione che dovrà intervenire entro 5 giorni solari prima rispetto all'attivazione del servizio. Per i soli contratti di cui alla precedente lettera b), entro 10 giorni solari dalla data prevista per l'attivazione del servizio il GI provvede ad inviare all'IF la proposta di contratto.

Se l'IF non provvede ad inviare l'integrale accettazione della proposta di contratto, ovvero a produrre motivate osservazioni entro la data comunicata da GI, quest'ultimo fisserà un termine perentorio entro il quale stipulare il contratto, pena la decadenza dal diritto ad utilizzare la capacità assegnata con il conseguente obbligo per l'IF di corrispondere, entro 15 giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte di GI, gli importi dovuti in caso di mancata contrattualizzazione (cfr. paragrafi 5.6.3.1 e 5.6.3.2).

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero la presentazione incompleta o difforme della stessa, nonché in caso di mancata accettazione del contratto entro i termini sopra indicati, può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio, senza che l'IF interessata possa invocare pretese e/o lamenti nei confronti del GI.

3.3.2.1.1 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione (aggiornamento dicembre 2024)

L'IF che alla data del 15 novembre di ciascun anno risulti inadempiente rispetto al pagamento di importi scaduti in tale data e riferiti a prestazioni oggetto del contratto di utilizzo (in corso o sottoscritti per gli anni precedenti), alle penali di cui ai parr. 5.6.4.1 e 5.7 (relative ai contratti di utilizzo sottoscritti per gli anni precedenti) e delle quote dovute per il finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'art.15, comma 2, lett. b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019, è tenuta entro il 25 novembre dello stesso anno:

- a corrispondere l'importo dovuto,

o, alternativamente,

- a presentare un piano di pagamento, interamente garantito da fideiussione 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 e a costituire la fideiussione in occasione della sottoscrizione del contratto relativo all'orario di servizio successivo, ai sensi di quanto previsto al paragrafo 3.3.2.2.

In assenza di tali adempimenti non è possibile sottoscrivere il contratto di utilizzo valevole per l'orario di servizio successivo, con conseguente applicazione delle regole relative alla mancata contrattualizzazione (cfr. paragrafi 5.6.3.1 e 5.6.3.2).

In caso di mancata contrattualizzazione il GI avrà facoltà di allocare la relativa capacità ad altra IF.

3.3.2.2 Garanzia (aggiornamento dicembre 2024)

In aderenza al Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione sono riportati nel sito internet di RFI, nella sezione "Servizi e Mercato" i valori soglia di rating del credito richiesti alle IF.

L'IF che non dispone di rating, oppure 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 dei 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 (o a corrispondere una/due mensilità anticipate) le IF che, ancorché non dispongano di un rating, oppure 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.

Nel caso l'IF sia titolare di Accordo Quadro, la stessa è tenuta a costituire la fideiussione in occasione del contratto di utilizzo per la sola parte eccedente l'importo della fideiussione prevista ai sensi del par. 3.3.1.1 in occasione della sottoscrizione dell'Accordo Quadro.

3.3.2.2.1 Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione (aggiornamento dicembre 2024)

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

Se nel periodo di validità della fideiussione si verifici un "downgrading" dell'istituto fideiubente, l'IF, entro 60 giorni dalla richiesta del Gestore, deve 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 deve essere redatta secondo lo schema indicato dal Gestore ed autenticata ai sensi di legge. La stessa deve inoltre:

1. 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, l'IF deve 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 o ragioni di credito o danni rivendicabili dal GI.

3.3.2.3 Assicurazioni (aggiornamento dicembre 2024)

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 di € 300,00 Mln per sinistro e per anno;

L'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, le sottoindicate polizze assicurative:

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

Sotto-limiti ammessi:

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

Non sono ammessi ulteriori sottolimiti per danni connessi allo svolgimento dell'attività oggetto del contratto.

I requisiti (rating) delle Compagnie assicuratrici sono pubblicati sul sito di RFI alla sezione "Servizi e mercato".

Detta polizza deve essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza unico posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'IF stessa sull'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese e negli impianti del GI.

La polizza deve:

1. prevedere l'impegno, da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;
2. laddove l'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 secondo il format indicato dal GI in Appendice 6 al presente capitolo che dichiara:
Va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sotto-limiti previsti in polizza; tali documenti devono essere controfirmati dall'IF;
3. essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa devono essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o devono riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
4. fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM) 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;

5. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 30 giorni dalla richiesta della Compagnia;
6. prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza unico prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti; la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite dal GI fino alle predette stazioni;
7. prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice civile, verso le persone delle quali l'Assicurato deve rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
8. prevedere che la Compagnia si impegni, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata), fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

Quanto previsto ai precedenti punti da 1) a 6) si applica anche alla polizza di Responsabilità Civile verso terzi sottoscritta dal GI.

Ai fini della copertura assicurativa RCT l'IF ha facoltà:

- di sottoscrivere e produrre singolarmente una polizza assicurativa per l'intero importo del massimale richiesto (100 Mln)
- o, alternativamente:
- di ripartire su più "livelli" (layer) la quota prevista per il massimale richiesto (100 Mln), con la possibilità di ripartire proporzionalmente tra le polizze la quota prevista per i sottolimiti ammessi. L'IF può presentare anche una o più polizze collettive, sottoscritte con altre IF.

3.3.2.4 Obblighi di IF alla cessazione del contratto (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

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

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

3.3.2.5 Limitazioni al servizio in caso di morosità (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

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

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

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

3.3.2.6 Risoluzione del contratto

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

1. violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;

2. mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto di utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia di cui al par. 3.3.2.2 o da piano di rientro garantito da fideiussione; ai fini della determinazione del predetto importo ve prese in considerazione fatture, non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o eventualmente al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente;
3. mancata costituzione oppure mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo 3.3.2.2;
4. rifiuto o mancata presentazione delle polizze, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o la constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste per l'"Assicurazione" di cui al paragrafo 3.3.2.3;
5. grave violazione di uno qualsiasi degli obiettivi incombenti su IF, ai sensi del paragrafo 6.2.3;
6. violazione grave e reiterata degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 6.3.3.2;
7. violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
8. revoca della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
9. modifiche della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché, quando richiesto del titolo autorizzatorio, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
10. violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo del Contratto di Utilizzo "Clausola di integrità";
11. ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione del GI, da inoltrarsi a mezzo di raccomandata A.R. o comunicazione PEC.

Con specifico riferimento all'ipotesi di risoluzione di cui alla precedente punto 2, il GI invia all'IF interessata formale contestazione del mancato versamento degli importi dovuti, comunicando nella stessa lettera: a) la diffida all'IF ad adempiere entro 30 giorni; b) l'espressa riserva del diritto di dichiarare risolto di diritto il contratto in forza della clausola risolutiva espressa decorso infruttuosamente il termine indicato al precedente punto a).

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, la IF 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 (aggiornamento dicembre 2024)

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza, 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 deve corrispondere al GI quanto previsto al paragrafo 5.6.4.1 in caso di disdetta comunicata sino a 5 giorni e commisurata al tipo di rete interessata, per ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

Ove, peraltro, alla sospensione della licenza dovesse far seguito la modifica o la revoca della stessa, il Contratto si intende 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 (aggiornamento dicembre 2024)

Il Richiedente non IF ha diritto, in coerenza quanto previsto dal D.lgs. 112/2015, a richiedere capacità d'infrastruttura secondo le regole descritte al capitolo 3 e prende parte al processo di allocazione della capacità descritto al capitolo 4, incluse le regole correlate alle penali di cui al par.5.6.3.1.

RFI non prevede un Contratto per l'allocazione di tracce e servizi con il Richiedente non IF. Le tracce e i servizi consegnati con il progetto orario definitivo da parte del GI al Richiedente non IF costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura dell'IF indicata da quest'ultimo per l'effettuazione del trasporto.

La partecipazione al processo annuale di allocazione della capacità per il Richiedente non-IF che non sia già titolare di Accordo Quadro viene assicurata attraverso l'accesso al sistema informativo ASTRO-IF e la sottoscrizione del schema di Accordo riportato in appendice 7 al presente capitolo.

3.3.4 Condizioni Generali di Contratto (aggiornamento dicembre 2024)

Le disposizioni contenute all'interno del PIR costituiscono le condizioni generali di contratto predisposte da RFI, messe a conoscenza degli operatori del settore ferroviario tramite la pubblicazione del presente documento e accettate dalle parti all'atto della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria o dello schema di Accordo riportato nell' Appendice 7 al presente capitolo.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.4.1 Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati (aggiornamento dicembre 2024)

Come previsto dall'art.23, comma 1 del d.lgs. 57/2019, prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato la stessa verifica che:

1. il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato a norma dell'art. 21 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 entro quindici giorni, salvo che il GI o l'IF concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni;
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.

Al riguardo l'IF deve trasmettere a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it), prima dell'utilizzo del veicolo stesso sulla rete, i dati e i documenti di cui all'articolo 2 della disposizione di esercizio n. 12/2022.

Resta inteso che la richiesta di tracce orarie nell'ambito del progetto orario e della gestione operativa da parte delle IF presuppone che le stesse, prima della richiesta suddetta, abbiano verificato la compatibilità del veicolo sulle linee da percorrere.

3.4.1.1 Attività di supporto di RFI alle IF: valutazione di compatibilità effettuata da RFI (articolo 5 comma 1 DE 12/2022) (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Nel caso in cui una IF richieda di attivare un accordo contrattuale per il rilascio da parte di RFI della valutazione di compatibilità treno-tratta deve fare apposita richiesta a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it). A seguito dell'accordo l'IF deve effettuare specifica richiesta indicando il veicolo-per il quale RFI deve effettuare la valutazione di compatibilità e le relative tratte.

Nella richiesta l'IF deve inoltre fornire i dati di cui all'articolo 2 della disposizione di esercizio 12/2022 integrati con le "informazioni sul veicolo" di cui all'allegato D1 della STI Esercizio, oltre a quant'altro ritenuto necessario.

Nel caso di stipula del suddetto accordo i corrispettivi dovuti dall'IF dipendono dal numero di elementi descrittivi della rete compresi nelle linee oggetto della valutazione di compatibilità, ovvero dal numero di Punti Operativi (qualsiasi località per l'esercizio di servizi ferroviari, in cui detti servizi possono iniziare e terminare oppure cambiare itinerario, e dove possono essere forniti servizi di trasporto passeggeri o di trasporto merci, ai sensi della Linea Guida ERA al Regolamento RINF) e Sezioni di Linea (parte di linea situata tra punti operativi adiacenti che può essere composta da più binari, ai sensi della Linea Guida ERA al Regolamento RINF).

Nello specifico l'IF dovrà corrispondere una tariffa di 0,82 € + IVA per ogni elemento processato, prevedendo comunque una tariffa minima per l'istruzione della pratica pari a 950 € + IVA.

Le tempistiche necessarie per eseguire la valutazione di compatibilità del veicolo con il percorso previsto sono variabili in funzione del numero di linee/Direzioni Territoriali (DOIT) oggetto della valutazione. Si riporta di seguito il numero di giorni lavorativi necessari alla valutazione a seconda delle varie casistiche.

Numero di linee / DOIT oggetto della valutazione	Tempistiche necessarie
Da 1 a 4 linee	15 giorni lavorativi
Da 5 a 10 linee o tutte le linee di una DOIT	25 giorni lavorativi
Da 2 a 5 DOIT	45 giorni lavorativi
Superiore a 5 DOIT	60 giorni lavorativi

3.4.1.2 Attività di supporto di RFI alle IF: consulenza tecnica (articolo 5 comma 2 DE 12/2022) (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Qualora IF richieda a RFI di attivare la “consulenza tecnica” prevista dall’articolo 5, comma 2, della disposizione di esercizio n. 12/2022, deve trasmettere a RFI (alla SO SVS/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it) la bozza di valutazione di compatibilità.

Nella richiesta devono essere indicati i veicoli per i quali è stata effettuata la bozza di compatibilità e le tratte interessate dalla verifica.

Al termine delle attività di consulenza, in attesa della revisione generale del sistema tariffario adottato da RFI, la SO DTC /NCR consuntiva l’attività di consulenza espletata richiedendo caso per caso il corrispettivo dovuto in funzione delle ore/uomo impiegate.

Qualora la consulenza sia riferita anche ad altri parametri ai sensi dell’Allegato D1 della STI OPE, le tariffe da applicarsi sono definite a parte.

3.4.1.3 Attività di supporto di RFI alle IF: verifiche di transitabilità (articolo 5 comma 4 DE 12/2022) (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Nel caso in cui l’IF, nell’ambito della valutazione di compatibilità di cui al § 3.4.1.2, abbia la necessità di far svolgere dal Gestore specifiche verifiche di transitabilità per massa e sagoma, come previsto dall’articolo 5, comma 4, della disposizione di esercizio n. 12/2022, deve trasmettere a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it) una specifica richiesta.

La richiesta deve indicare le linee su cui deve essere svolta la verifica e deve comprendere:
il figurino del veicolo con i dati geometrici e le pesature nelle configurazioni di carico previste dalla normativa vigente, nel caso di verifiche di transitabilità per massa
i dati tecnici del veicolo, nel caso verifiche di transitabilità per sagoma.

In entrambi i casi l’IF possono fare riferimento alla SO DTC/NCR per eventuali chiarimenti sui dati da inviare.

Al riguardo le tariffe per le suddette verifiche sono le stesse per il calcolo di TES e TEM indicate nella successiva tabella 5.15 a meno di valutazioni specifiche su opere civili per le quali verrà valutato caso per caso un ulteriore corrispettivo dovuto in funzione delle ore/uomo impiegate.

3.4.2 Processo di accettazione del personale (aggiornamento dicembre 2024)

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, preparazione dei treni) compreso negli elenchi del certificato di sicurezza unico posseduto e inserito nelle banche dati di ANSFISA. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSFISA preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto delle disposizioni vigenti.

Il personale delle IF è tenuto ad utilizzare nelle comunicazioni con il GI la lingua italiana.

3.4.3 Trasporti eccezionali (Rif. Par. 5.4.4) (aggiornamento dicembre 2024)

L'IF, se in possesso dei requisiti richiesti, presenta al GI una richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali.

A tal fine, il GI rilascia autorizzazione all'inoltro, la cui validità massima è di 12 mesi.

Durante il periodo di validità possono essere eseguiti più trasporti identici, aventi caratteristiche corrispondenti a quelle del trasporto autorizzato.

L'autorizzazione è valida anche per eseguire trasporti identici aventi origine o destinazione in stazioni intermedie al percorso autorizzato.

3.4.4 Trasporti merci pericolose

[Vedere anche successivi punti 4.7 e 5.4.3]

L'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.

APPENDICI AL CAPITOLO 3 (NUOVO) (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Appendice 1 al Capitolo 3 (aggiornamento dicembre 2024) Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria (*)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana – S.p.A - 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 o RFI -, 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 piemontese *[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 5.8 del PIR
- 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 B 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

- 5 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.
- 6 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.
- 7 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.
- 8 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;
- 9 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 online 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 e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet [...], sezione "[...]" sottosezione "[...]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. 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, 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, 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 dei suddetti principi e 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., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. 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 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, 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. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. 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/chisiamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi> approfondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

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.

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

1. 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).

2. 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.

3. 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.

4. 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].

5. 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)

1. 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.

2. 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.

3. 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

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% (servizio passeggeri) Acconto 70% (servizio merci) 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		

Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati

ALLEGATO - IF

Dislocazione locomotive di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati (PIR 6.3.3.2)

Locomotiva	Tipo di trazione	Impianto	gg disponibilità	Orario disponibilità	Tempi messa a disposizione	Tipologia rotabili che possono essere soccorsi	Nominativi Referenti per richiesta sgombero infrastruttura

Quanto sopra indicato riguarda esclusivamente il programma di esercizio oggetto dell'Allegato 1 al presente contratto.

A fronte di eventuali modifiche/integrazioni del citato Allegato 1, IF si obbliga a comunicare a GI una nuova dislocazione e periodicità delle locomotive di riserva.

N.B. Indicare eventuali accordi, anche in forma consorziata, con altre IF, che garantiscono la disponibilità di locomotive/convogli di riserva.

Mezzi/Carri di soccorso

(qualora presenti)

ALLEGATO - IF

Caratteristiche tecnico/prestazionali delle locomotive

Tipo locomotiva (es.: E191)	Tipo locomotiva (es.: G2000)	Tipo locomotiva (.....) etc.
Locomotiva elettrica atta al servizio: (merci e/o passeggeri)	Locomotiva elettrica atta al servizio: (merci e/o passeggeri)	
Potenza massima: kW	Potenza massima: kW	
Forza di trazione massima: kN	Forza di trazione massima: kN	
Velocità massima:..... km/h	Velocità massima:..... km/h	
Lunghezza: m	Lunghezza: m	
Massa: Tonn	Massa: Tonn	
Massa per asse: tonn (Categoria linea.....)	Massa per asse: Tonn (Categoria linea.....)	
Comando multiplo: si/no (con unità dello stesso gruppo o con gruppo)	Comando multiplo: si/no (con unità dello stesso gruppo o con gruppo)	
Erogazione AT: (si/no)	Erogazione AT: (si/no)	
Dotazioni di bordo:	Dotazioni di bordo:	

Eventualmente :

Eventualmente :

Prestazioni: - grado di prestazione da 1 a X : tonn - grado di prestazione da X a Y : tonn - grado di prestazione da Y a Z : tonn - - grado di prestazione da Z a 25 : tonn
--

Prestazioni: - grado di prestazione da 1 a X : tonn - grado di prestazione da X a Y : tonn - - - grado di prestazione da Z a 25 : tonn

--

Appendice 2 al capitolo 3 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Accordo Quadro Tipo

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, partita IVA 01008081000, rappresentata da nato ail.....in qualità di, in virtù dei poteri attribuitigli dalla delRep.....,

E

....., -di seguito denominato Richiedente-, con sede in via....., CAP....., iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di, R.E.A. n., cod. fiscale....., partita IVA rappresentata da.....nato a ilin qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla..... del; come da autocertificazione acquisita agli atti

PREMESSO

Che il Decreto Legislativo n. 112/15, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015 prevede, all’art. 22.5, che il GI e un richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l’utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio; indica nell’art. 23.1 che l’Accordo Quadro, non specifica il dettaglio delle tracce orarie, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente; definisce nell’art. 3.1. lett. cc) come richiedente, oltre alle imprese ferroviarie, anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell’effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;

- Che con l’Atto di Concessione della Regione Piemonte (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018), è stata affidata a R.F.I. S.p.A. la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale piemontese;
- Che in data il Richiedente ha manifestato l’interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell’infrastruttura;
- Che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all’Allegato A al presente Accordo;
- Che il Richiedente ha prodotto la documentazione comprovante l’avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario all’espletamento dei servizi di trasporto per i quali è stata richiesta la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo [se il Richiedente è un IF-che non abbia al momento della sottoscrizione il pieno possesso del materiale rotabile].
[ovvero]
- Che il Richiedente [se persona fisica o giuridica diversa da IF] ha formalmente designato dandone comunicazione a GI l’IF che svolgerà, almeno per il primo anno di servizio previsto nell’Accordo Quadro, l’attività di trasporto relativa alla capacità acquisita;
- Che il Richiedente ha prodotto la documentazione di cui al paragrafo 3.3.1, lett. b), punto 9 nn. i e ii del PIR [solo qualora il tempo intercorrente tra la data di sottoscrizione e quella dell’avvio del servizio sia inferiore a 24 mesi, cfr. paragrafo 3.3.1 lett. b)];
- Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (nel seguito denominato P.I.R.), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall’art. 14 del D.Lgs. n. 112/15;

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1

Premesse

Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d’ora in poi Accordo).

ARTICOLO 2

Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell'Allegato A- espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

- I. Tipologia del servizio di trasporto;
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale, sagoma;
- IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione;
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).
- VII. (Esclusivamente per gli Accordi Quadro che interessano infrastruttura AV/AC) Individuazione dei binari di ricevimento.

GI, *rebus sic stantibus* e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR (cfr. paragrafo 4.5.4.1 punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 9 del presente Accordo Quadro potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A e/o B che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportate le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A e/o B.

[Caso Richiedente non IF] Il GI, in conformità a quanto stabilito nel paragrafo 4.3.2 del PIR, è tenuto a estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità-desumibili dal portale ePIR, al fine di consentire una eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto.

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

GI assicura che la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo è compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente.

ARTICOLO 3

Periodo di disponibilità della capacità

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni....., pari a orari di servizio (*superiore ad uno e non oltre orari di servizio*), a decorrere dal (data di attivazione del primo orario di servizio utile) fino al(ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile).

ARTICOLO 4

Obblighi del Richiedente

[Caso Richiedente non IF] Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.

Il Richiedente si impegna a designare formalmente a GI entro il..... (9 mesi prima dell'attivazione del primo orario di servizio oggetto dell'Accordo) l'IF avente titolo ad utilizzare -in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo per il periodo (validità del 1° orario di servizio oggetto dell'Accordo) e a confermare formalmente a GI tale nominativo, ovvero comunicarne formalmente la variazione, almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.

Se Il Richiedente, in alternativa a quanto sopra fissato, richiedesse ogni anno le tracce coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, si impegna a designare formalmente a GI entro 30 giorni prima dell'avvio dei servizi, l'IF che per suo conto effettuerà detti servizi sulla rete del GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

Per gli Accordi con avvio posticipato rispetto al primo orario di servizio utile, il Richiedente (se IF) ovvero l'IF designata, ai sensi di quanto previsto al par. 3.3.1, parte b), punto 9 del PIR, edizione vigente, si impegna a produrre al GI:

- entro il _____ [entro il 24esimo mese antecedente l'avvio del servizio] la documentazione comprovante la disponibilità di un istruttore abilitato alla guida del materiale rotabile e il relativo piano di formazione;
- entro il _____ [entro il 12esimo mese antecedente l'avvio del servizio] la documentazione comprovante la disponibilità del prototipo di materiale rotabile per prove.

[Caso Richiedente IF] Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, il Richiedente (se IF) dovrà:

1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'Allegato A nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto al paragrafo 3.3.1 del PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art.8 nonché i servizi di cui all'Allegato- B;
2. successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.5.5.1 del PIR, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto del presente Accordo nonché i servizi di cui al richiamato all'Allegato- B; dei quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.

Nell'ipotesi in cui il Richiedente (non IF) abbia designato un'IF, quest'ultima dovrà procedere alla richiesta di tracce ed alla stipula di cui sopra. Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF di tali due obblighi, ai sensi e per gli effetti di cui al successivo art.10.

Nel caso di eventuali nuove richieste di sottoscrizione o modifica di capacità quadro, che interessano tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse (secondo quanto pubblicizzato nel portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), il Richiedente e il GI si atterrano a quanto indicato al paragrafo 4.4.2.2 del PIR.

Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente accordo, tale ultimo potrà subire modifiche anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di provvedimenti dell'Organismo di Regolazione di cui all'art 37 del d.lgs. 112/2015 o di provvedimenti giudiziari. Il Richiedente non potrà invocare pretesa alcuna nei confronti di RFI a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione.

ARTICOLO 5

Garanzia

Il Richiedente si impegna a prestare la garanzia di cui al paragrafo 3.3.1.1 del PIR entro i termini e sulla base dei requisiti ivi previsti – per un importo di €[...].

Tale importo sarà scontato nel calcolo del valore della garanzia che il Richiedente si impegna fin d'ora a consegnare a GI al momento della stipula del Contratto di Utilizzo, per ogni anno di servizio previsto nell'Accordo Quadro, secondo quanto precisato al paragrafo 3.3.2.2 del PIR. *[nel caso in cui il Richiedente sia IF che effettuerà i servizi di trasporto di cui alla capacità oggetto dell'Accordo].*

ARTICOLO 6

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 Accordo, 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 Richiedente mediante [Il Richiedente 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 7

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 online 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 e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet [...], sezione "[...]" sottosezione "[...]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. 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, 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, 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 dei suddetti principi e 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., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. 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 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, 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. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. 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/chiamiamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi> approfondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

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.

ARTICOLO 8

Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura GI, fermo restando quanto previsto nel P.I.R. nei riguardi dell'IF eventualmente designata, darà contestuale informazione al Richiedente delle variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, senza che ciò dia luogo a indennizzi/risarcimenti di qualsivoglia natura.

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

ARTICOLO 9

Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente da GI, in termini di tracce orarie, al Richiedente (se IF) o all'IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste nel PIR, capitolo 4.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A di norma nei limiti del $\pm 10\%$ dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 3.3.1, lett. c). Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 10

Durata-Risoluzione

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al ed è rinnovabile una sola volta, previa autorizzazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.1.3 del Prospetto Informativo della Rete, edizione vigente.

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

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

ARTICOLO 11

Disposizioni finali

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

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale dell'Accordo stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato.

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

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), edizione vigente, pubblicato da GI, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato. A tal fine, 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 Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.

Il testo del presente Accordo sarà, pertanto, automaticamente adeguato in relazione alle modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 12

Foro Competente

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

ARTICOLO 13

Spese dell'Accordo

In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Accordo 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.

Il presente Accordo consta di..... pagine

ARTICOLO 14

Allegati

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

- Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura
- Allegato B – Servizi forniti da GI su richiesta di IF
- Allegato C – Stima pedaggi medi
- Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A e B

Firma

(*) Alla conclusione dell'Accordo si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dal Richiedente in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 3 al capitolo 3 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1 – cap 00161, codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n.758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da....., in virtù dei poteri attribuitigli

E

....., -di seguito denominato Richiedente-, con sede in, rappresentata da nato a il in qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla del; [Caso Richiedente Ente Locale] in virtù dei poteri attribuitigli dalla Delibera Giunta ____ n. ____ del ____/____/____;

PREMESSO CHE

il Decreto Legislativo n. 112/15, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015 prevede, all’art. 22.5, che il GI e un Richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l’utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio; indica nell’art. 23.1 che l’Accordo Quadro, non specifica il dettaglio delle tracce orarie, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente; definisce nell’art. 3.1.cc. come richiedente, oltre alle imprese ferroviarie, anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell’effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;

che con l’Atto di Concessione della Regione Piemonte (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018) è stata affidata a R.F.I. S.p.A. la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale piemontese;

che in data il Richiedente ha manifestato l’interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell’infrastruttura;

Che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all’Allegato A al presente Accordo;

Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (nel seguito denominato P.I.R.) elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall’art. 14 del D.Lgs. n. 112/15.

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1

Premesse

Le premesse e tutto quanto innanzi esposto fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d’ora in poi Accordo).

ARTICOLO 2

Oggetto

L’oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell’Allegato A- espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

- I. tipologia del servizio di trasporto;
- II. caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- III. caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;
- IV. numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale media di riferimento.;
- V. volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell’Accordo Quadro espressi in trkm;
- VI. valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell’Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell’Accordo Quadro);
- VII. definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamento e coincidenze, in una logica di integrazione delle diverse modalità di trasporto.

GI, rebus sic stantibus e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR (cfr. paragrafo 4.5.4.1 punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente secondo quanto specificato al successivo art. 3. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad

utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 8 del presente Accordo, potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A e/o B che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportate le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A e/o B.

GI si impegna a fornire all'IF che effettuerà i servizi per conto del Richiedente, su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, così come riportati nell'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.

Il GI si impegna inoltre a garantire il collegamento con impianti cui sono titolari soggetti diversi da GI (riportati nell'allegato E unitamente agli impianti gestiti direttamente o indirettamente da GI).

GI assicura che la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo è compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente.

ARTICOLO 3

Durata dell'Accordo e disponibilità della capacità

3.1 Il presente Accordo ha validità di anni decorrenti dal giorno della sottoscrizione, con durata commisurata al periodo di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario a committenza pubblica ed è rinnovabile per ulteriori anni, per una sola volta, previa autorizzazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Resta inteso che la disponibilità della capacità oggetto del presente Accordo è assicurata per il periodo di vigenza del medesimo a decorrere dal "primo orario di servizio utile" (... dicembre – ... dicembre

3.2 *[nei soli casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario]* Il presente Accordo, essendo correlato ad una procedura di gara per l'affidamento di contratti che richiedono investimenti di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con il presente Accordo, ha validità di anni decorrenti dal giorno della sottoscrizione ed è rinnovabile, salvo motivata disdetta di una delle parti, per ulteriori anni per una sola volta, previa autorizzazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Resta inteso che la disponibilità della capacità oggetto del presente Accordo, è assicurata per il periodo di vigenza del medesimo Accordo a decorrere dal "primo orario di servizio utile" a valle del completamento dell'iter funzionale all'effettiva operatività dell'impresa aggiudicataria dei servizi, fermo restando il termine ultimo di validità del presente Accordo. Ai fini della definizione del periodo temporale di disponibilità della capacità, il Richiedente si impegna a comunicare a GI la data di avvio dei servizi connessi all'espletamento della gara con un anticipo di 12 mesi rispetto il "primo orario di servizio utile".

GI è pertanto obbligato a garantire la disponibilità della capacità cui agli allegati A e B a partire dalla data di avvio dei servizi, da comunicarsi inderogabilmente entro i termini specificati al presente articolo.

3. *[nei soli casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario]* Qualora 15 mesi prima dell'avvio del "primo orario di servizio utile" relativo al periodo di validità del presente AQ, per cause non riconducibili alla responsabilità del Richiedente, la procedura di affidamento mediante evidenza pubblica non sia ancora terminata con l'aggiudicazione definitiva dei servizi, il Richiedente ne dà comunicazione al GI e l'eventuale Accordo vigente al momento della stipula del presente Accordo, è prorogabile fino alla data del primo orario di servizio utile che sarà indicato dal Richiedente al GI quale data di avvio del nuovo servizio, nei limiti della capacità quadro già assegnata ad altri Richiedenti. Resta fermo l'impegno del Richiedente a comunicare a GI la data di avvio dei servizi connessi all'espletamento della gara con un anticipo di 12 mesi rispetto il "primo orario di servizio utile".

ARTICOLO 4

Obblighi del Richiedente

Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.

Il Richiedente si impegna -entro 9 mesi prima dell'attivazione del "primo orario di servizio utile" - a designare formalmente a GI l'IF di IF avente titolo a richiedere e ad utilizzare - in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo, nonché a confermare o variare formalmente a GI tale nominativo almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.

Se Il Richiedente, in alternativa a quanto sopra fissato, richiedesse ogni anno le tracce coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, si impegna a designare formalmente a GI entro 30 giorni prima dell'avvio dei servizi, l'IF che per suo conto effettuerà detti servizi sulla rete del GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, l'IF designata dal Richiedente dovrà:

1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'**Allegato A** nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto al paragrafo 3.3.1 del PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 7, nonché i servizi di cui all'**Allegato B**;
2. successivamente procedere, così come specificato al successivo art. 7, alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce, nonché i servizi di cui al richiamato **Allegato B** rispetto ai quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.

Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF degli obblighi di cui ai precedenti punti 1 e 2.

Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF degli obblighi di cui ai precedenti punti 1 e 2.

Nel caso di eventuali nuove richieste di sottoscrizione o modifica di capacità quadro, che interessano tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesche (secondo quanto pubblicizzato nel portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF il Richiedente e il GI si atterrano a quanto indicato al paragrafo 4.4.2.2 del PIR.

Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente accordo, tale ultimo potrà subire modifiche anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di provvedimenti dell'Organismo di Regolazione di cui all'art 37 del d.lgs. 112/2015 o di provvedimenti giudiziari. Il Richiedente non potrà invocare pretesa alcuna nei confronti di RFI a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione.

ARTICOLO 5

Standard minimi di qualità del GI

GI si impegna a garantire nelle stazioni aperte al servizio ferroviario, in conformità a quanto previsto dalla misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni:

- i. la fornitura delle informazioni da rendere, con le forme e le modalità di cui all'ALLEGATO G, nei confronti degli utenti e dei cittadini all'interno delle stazioni del GI, in relazione alle dotazioni infrastrutturali e alla disponibilità degli spazi;
- ii. la pulizia e il comfort delle stazioni del GI secondo gli standard minimi di qualità fissati dall'ALLEGATO G;
- iii. l'accessibilità in autonomia alle stazioni del GI secondo quanto previsto dal Reg. UE 1300/2014 e nel rispetto degli standard minimi di cui all'ALLEGATO G;
- iv. il servizio di assistenza alle PMR nelle stazioni del GI da erogarsi nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'ALLEGATO G (al realizzarsi delle condizioni di cui al paragrafo 5.4.2);
- v. la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni del GI secondo gli standard di cui all'ALLEGATO G.

Gli standard minimi di qualità e il relativo sistema di penali, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI.

ARTICOLO 6

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 online 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 e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet [...], sezione "[...]" sottosezione "[...]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia

cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. 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, 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, 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 dei suddetti principi e 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., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. 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 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, 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. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi

pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. 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/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi-appfondimenti.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

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.

ARTICOLO 7

Riduzione temporanea della capacità

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

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

ARTICOLO 8

Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa Ferroviaria

La capacità individuata nei suoi termini generali in **Allegato A**, previa richiesta da formularsi ai sensi del precedente art. 4, n.1, sarà assegnata annualmente da GI, in termini di tracce orarie, all'IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste nel PIR, capitolo 4.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'**Allegato A** di norma nei limiti del $\pm 10\%$ dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 3.3.1, lett. c). Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 9

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 Accordo, 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 Richiedente mediante [Il Richiedente 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 10

Risoluzione

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.1.3 del PIR nonché nell'ipotesi in cui il Richiedente non provveda entro il primo quinquennio di validità dell'Accordo stesso a comunicare la data di avvio dei servizi secondo modalità e termini di cui al precedente articolo 3.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo Quadro si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R..

ARTICOLO 11

Disposizioni finali

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

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale dell'Accordo stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato.

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

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto nel PIR pubblicato da GI, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato. A tal fine, 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 Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.

Il testo del presente Accordo sarà, pertanto, automaticamente adeguato in relazione alle modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 12

Foro Competente

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

ARTICOLO 13

Spese dell'Accordo

[Caso Richiedente Soggetto privato]

In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Accordo 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.

Il presente Accordo consta di pagine.

[Caso Richiedente Ente Locale]

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

Il presente Accordo consta di pagine.

ARTICOLO 14

Allegati

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

- Allegato A - Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura
- Allegato B - Servizi forniti da GI su richiesta di IF
- Allegato C - Stima pedaggi medi e stima dei costi dei servizi di cui all'Allegato B
- Allegato D - Linee guida per aggiornamento Allegato A e B
- Allegato E - Localizzazione di impianti e servizi correlato alla produzione della capacità assegnata
- Allegato F - Velocità commerciale media di riferimento
- Allegato G - Standard minimi di qualità del servizio

Firma

(*) Alla conclusione dell'Accordo si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dal Richiedente in segno di integrale e incondizionata accettazione

Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia dell'Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo

PREMESSO CHE

tra la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (di seguito RFI) e l'Impresa Ferroviaria.....(di seguito IF o Società) con sede invia....., rappresentata dal Sig. è stato stipulato un Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria, avente scadenza ilper l'importo presunto di €(.....);

- che a garanzia dell'esatto e completo adempimento degli obblighi contrattuali, l'IF deve prestare la cauzione di €.....mediante fideiussione a prima richiesta;

[nei casi previsti cfr § 3.3.1.1] - che la presente fideiussione è posta altresì a garanzia di tutte le obbligazioni assunte dalla IF nei confronti di RFI con i contratti di utilizzo sottoscritti a partire dal.....in forza del richiamato Accordo Quadro.

TUTTO CIO' PREMESSO

La (*l'Istituto Fideiubente*) e, per essa, i suoi legali Rappresentanti Sigg....., si costituisce fideiussore nell'interesse di ed a favore di RFI, fino alla concorrenza di €..... agli effetti e per l'esatto adempimento delle obbligazioni assunte dal soggetto affidatario in dipendenza dell'Accordo Quadro e [nei casi previsti cfr § 3.3.1.1] dei Contratti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui sopra.

Tale nostra fideiussione soggiacerà a tutti i vincoli e norme regolamentari e legislative che regolano i depositi cauzionali, anche quando le inadempienze in genere dell'IF nei confronti delle obbligazioni da essa assunte venissero consensualmente e transattivamente definite tra l'IF stessa e RFI.

Di conseguenza, anche per quest'ultima ipotesi, ove ricorra la circostanza di dover provvedere al totale o parziale incameramento della somma garantita dalla fideiussione a favore di codesta Società, RFI potrà avvalersi della presente fideiussione – in dipendenza della quale questa ... (*l'Istituto Fideiubente*) si impegna a pagare, a semplice richiesta scritta, a mezzo raccomandata A/R ovvero tramite PEC, entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa, l'importo che Le verrà quantificato sempre però entro il limite massimo di €..... – senza riserva alcuna e senza possibilità che vengano opposte eccezioni o che vengano richieste prove o documentazioni dell'inadempimento che ha dato luogo all'escussione stessa, con la conseguente impossibilità per questa ... (*l'Istituto Fideiubente*) di opporre eccezioni in ordine a qualsivoglia vicenda del rapporto principale, ivi compreso il fallimento dell'IF o altre procedure concorsuali.

Quanto sopra anche nell'ipotesi di eccezioni o contestazioni – relative al rapporto contrattuale con RFI – da parte dell'IF o di giudizio pendente avanti l'Autorità Giudiziaria.

La.....(*l'Istituto Fideiubente*) dichiara di voler prestare e costituire, come costituisce, la presente fideiussione con formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice Civile.

Inoltre la.....(*l'Istituto Fideiubente*) rinuncia ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 Codice Civile.

Resta inoltre convenuto che tale fideiussione sarà svincolata in data e sempre che, all'atto dello svincolo, non sussistano contestazioni o controversie pendenti.

A detto svincolo sarà provveduto in un'unica soluzione mediante restituzione della fideiussione.

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione, esecuzione ed estinzione della presente fideiussione è riconosciuto unico ed esclusivo competente il Foro di Roma.

Firma

N.B.

- La sottoscrizione del fideiussore deve essere corredata di autentica notarile attestante poteri e qualità del firmatario.
- Ove il documento di cui al presente schema venga allegato in appendice ad eventuali formulari (condizioni generali di polizza), l'Istituto fideiubente dovrà apporre dichiarazione di prevalenza dello stesso rispetto ai formulari medesimi.

Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia del Contratto di Utilizzo

PREMESSO CHE

tra la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (di seguito RFI) e l'Impresa Ferroviaria.....(di seguito IF o Società) con sede invia....., rappresentata dal Sig. è stato stipulato il il Contratto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria avente scadenza il per l'importo presunto di €(.....);

- che a garanzia dell'esatto e completo adempimento degli obblighi contrattuali, l'IF deve prestare la cauzione di €..... mediante fideiussione a prima richiesta.

TUTTO CIO' PREMESSO

La..... (*l'Istituto Fideiubente*) e, per essa, i suoi legali Rappresentanti Sigg., si costituisce fideiussore nell'interesse di ed a favore di RFI, fino alla concorrenza di € agli effetti e per l'esatto adempimento delle obbligazioni assunte dal soggetto affidatario in dipendenza del Contratto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui sopra.

Tale nostra fideiussione soggiacerà a tutti i vincoli e norme regolamentari e legislative che regolano i depositi cauzionali, anche quando le inadempienze in genere dell'IF nei confronti delle obbligazioni da essa assunte venissero consensualmente e transattivamente definite tra l'IF stessa e RFI.

Di conseguenza, anche per quest'ultima ipotesi, ove ricorra la circostanza di dover provvedere al totale o parziale incameramento della somma garantita dalla fideiussione a favore di codesta Società, RFI potrà avvalersi della presente fideiussione – in dipendenza della quale questa ... (*l'Istituto Fideiubente*) si impegna a pagare, a semplice richiesta scritta, a mezzo raccomandata A/R ovvero tramite PEC, entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa, l'importo che Le verrà quantificato sempre però entro il limite massimo di €..... – senza riserva alcuna e senza possibilità che vengano opposte eccezioni o che vengano richieste prove o documentazioni dell'inadempimento che ha dato luogo all'escussione stessa, con la conseguente impossibilità per questa ... (*l'Istituto Fideiubente*) di opporre eccezioni in ordine a qualsivoglia vicenda del rapporto principale, ivi compreso il fallimento dell'IF o altre procedure concorsuali.

Quanto sopra anche nell'ipotesi di eccezioni o contestazioni – relative al rapporto contrattuale con RFI – da parte dell'IF o di giudizio pendente avanti l'Autorità Giudiziaria.

La.....(*l'Istituto Fideiubente*) dichiara di voler prestare e costituire, come costituisce, la presente fideiussione con formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice Civile.

Inoltre la.....(*l'Istituto Fideiubente*) rinuncia ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 Codice Civile.

Resta inoltre convenuto che tale fideiussione sarà svincolata in data e sempre che, all'atto dello svincolo, non sussistano contestazioni o controversie pendenti.

A detto svincolo sarà provveduto in un'unica soluzione mediante restituzione della fideiussione.

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione, esecuzione ed estinzione della presente fideiussione è riconosciuto unico ed esclusivo competente il Foro di Roma.

Firma

N.B.

- La sottoscrizione del fideiussore deve essere corredata di autentica notarile attestante poteri e qualità del firmatario.
- Ove il documento di cui al presente schema venga allegato in appendice ad eventuali formulari (condizioni generali di polizza), l'Istituto fideiubente dovrà apporre dichiarazione di prevalenza dello stesso rispetto ai formulari medesimi.

Appendice 6 al capitolo 3 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Polizza Responsabilità Civile Terzi

Dichiarazione di copertura

La Società dichiara e certifica che si è obbligata a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitale, interessi e spese), di danni cagionati a terzi, per morte, per lesioni personali e per danni a cose che siano conseguenza diretta di un evento verificatosi in relazione a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza unico posseduto dall'assicurato, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'assicurato stesso sul territorio italiano e sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI.

Polizza n°

Contraente.....

Assicurato.....

Decorrenza.....

Scadenza.....

Decorrenza rata successiva

Massimale: € ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero))

Sottolimiti per danni:

- indiretti € ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero)
- a terzi da incendio € ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero)
- da inquinamento accidentale € .. : ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero)

((*) in assenza di valorizzazione dei sottolimiti che precedono:)

(*) Si precisa che i danni:

- indiretti (*) rientrano - (*) non rientrano
- a terzi da incendio (*) rientrano - (*) non rientrano
- da inquinamento accidentale (*) rientrano - (*) non rientrano in copertura.

Nel rispetto del PIR edizione vigente, si certifica inoltre che la polizza prevede:

1. l'impegno della Società, di comunicare a RFI, a mezzo lettera raccomandata AR ovvero tramite pec ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo alla scadenza;
2. che l'estensione delle garanzie fa riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, *Regolamento UE n.782/2021*) e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel PIR; è previsto l'obbligo del assicurato/contraente di aggiornare la Società sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte dell'assicurato/ contraente non comporta decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
3. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, è previsto il reintegro del massimale stesso, entro 5 giorni solari dalla tempestiva richiesta della Società;
4. l'estensione territoriale pari a tutto il territorio italiano;
5. (*) (*) se il certificato di sicurezza unico prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti), la validità della polizza è estesa anche alle tratte di linea gestite da RFI in territorio estero fino alle stazioni di collegamento reti;
6. la rinuncia della Società al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod. civ. verso le persone delle quali l'assicurato/ contraente deve rispondere a nonna di legge, fatto salvo il caso di dolo;
7. l'impegno di attivarne le garanzie, anche a monte dell'accertamento definitivo delle responsabilità, a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata).

(*) eliminare la voce che non interessa

DATA

(Timbro e firma della Compagnia)

Schema di Accordo per la partecipazione del Richiedente non IF al processo di allocazione di tracce e servizi

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - S.p.A - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – “Società con socio unico soggetta all’ 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” o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA n. 01008081000, rappresentata da..... nato / a..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Repertorio.....Rogito.....

E

“.....” -di seguito denominata “Richiedente”- con sede invia....., CAP....., iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di, R.E.A. n., cod. fiscale....., partita IVA n..... rappresentata da nato/a in qualità di, in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... come da autocertificazione acquisita agli atti

Di seguito congiuntamente denominate “Parti”

PREMESSO

che GI, in base a quanto stabilito nel D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000, è concessionaria della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/15;

che il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da un’impresa ferroviaria (di seguito “IF”) così come definita all’art. 3, co.1 lett. a) del D. Lgs. n. 112/15, in grado di dimostrare al GI di appartenere ad una delle categorie previste dal co.1, lett. cc) del medesimo articolo;

che il Richiedente ha manifestato il proprio interesse commerciale ad acquisire la disponibilità di capacità dell’infrastruttura;

Le Parti convengono quanto segue:

1. Il Richiedente dichiara 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 (di seguito “PIR”), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall’art. 14 del D. Lgs. n. 112/15, ivi compreso quanto previsto nel paragrafo 5.6.3.1, relativo alle penali previste per il Richiedente non IF in caso di mancata designazione dell’IF e/o mancata contrattualizzazione da parte dell’IF designata.
2. Il Richiedente ha presentato relativa richiesta al GI ai sensi del par. 4.2, punto 3 del PIR, al fine di partecipare al processo di allocazione della capacità e di presentare le proprie richieste di tracce e servizi.
3. In conformità con quanto previsto dal paragrafo 3.2.2.2 del PIR, il Richiedente è tenuto a designare l’IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura, fino a 30 giorni prima della data prevista di effettuazione del trasporto. Le eventuali sostituzioni dell’IF decise dal Richiedente durante il corso dell’orario dovranno avvenire, entro 30 giorni dal subentro, tramite la sottoscrizione, da parte della nuova IF incaricata, di un Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura, ovvero mediante un aggiornamento dei pertinenti allegati al Contratto di Utilizzo già in essere, pena la decadenza dei diritti acquisiti con l’accettazione del progetto orario definitivo e l’eventuale applicazione di penali a carico del Richiedente di cui al punto 1.
4. Il GI assicura la partecipazione del Richiedente non IF al processo di allocazione della capacità in maniera equa, trasparente e non discriminatoria e secondo le regole riportate nel PIR.
5. Il presente Accordo ha validità per l'intero orario di servizio cui fanno riferimento le richieste di allocazione presentate.
6. **Trattamento 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 Accordo, 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 Richiedente mediante [Il Richiedente 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.

7. 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. Il Richiedente 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 online 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. [Il Richiedente può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 del Richiedente e del Codice Etico del Richiedente, pubblicati all'indirizzo internet [...], sezione "[...]" sottosezione "[...]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. 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, 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, 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 al Richiedente 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 dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. 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 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. Il Richiedente 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. Il Richiedente 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte del Richiedente 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 Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che Il Richiedente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. Il Richiedente 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/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi-appfondimenti.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

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.

Roma,

Firma

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Il presente capitolo definisce le regole e le tempistiche per i Richiedenti e per il GI relativamente al processo di richiesta e allocazione di capacità, tracce orarie e servizi.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

1. Il GI, annualmente ed in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito all'entrata in vigore 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 entrata in vigore 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". Il 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 dal 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, Il 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 del GI pena decadenza della stessa.
5. Il 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 nel paragrafo 4.6.2, 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 del 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 deve 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 (aggiornamento dicembre 2024)

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

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

1. Entro **24 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione, tramite il portale e-PIR del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui sono previste) che rientrano nelle seguenti casistiche:
 - a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori;
 - b) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi di un binario su rete fondamentale

Il GI effettua una fase di consultazione inviando a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti, un mese prima della pubblicazione precedentemente descritta, il programma delle indisponibilità, fornendo, in caso di richiesta, un'ipotesi alternativa per l'esecuzione delle lavorazioni.

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

Successivamente il GI, **19 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, inserendo anche eventuali interventi rientranti nel punto 2, pubblicando entro 18 mesi, il prospetto modificato a seguito del coordinamento con i gestori dell'infrastruttura confinanti e a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti tramite il portale e-PIR.

2. Entro **12 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale e-PIR:
 - provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, 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 deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;
 - aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione (IPO) valide per tutta la durata dell'Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle direttrici interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi;
 - aggiorna il piano di attivazioni infrastrutturali programmate per l'orario di riferimento.

Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13,5 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 mesi, 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 tiene conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di sviluppo delle attività.

3. Entro **6 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale e-PIR:

- 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 deviazione/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.

4. Il GI pubblica le riduzioni di capacità nel portale e-PIR esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una indicazione di massima degli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di percorso, deviazioni, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc.) compresa la stima del volume di traffico cancellato/deviato, secondo quanto previsto dalla Decisione Delegata 2017/2075, il cui dettaglio definitivo viene reso noto con la consegna dell'orario. Sono inoltre esplicitati eventuali itinerari alternativi, al fine di consentire alle IF di procedere coerentemente già in fase di richiesta tracce.
5. La percentuale di traffico deviata/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 maggiore 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).
6. 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, vengono resi noti dal GI ai Richiedenti con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolve di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee. È facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati in capitolo 3.

7. Per i lavori rientranti nelle fattispecie di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3 (non recepiti nell'orario di servizio), per i quali sono state rispettate le tempistiche di pubblicizzazione e per i lavori minori, non rientranti negli obblighi di pubblicazione, il GI è tenuto ad osservare le tempistiche dettagliate nei punti seguenti per la predisposizione dei provvedimenti necessari alla restrizione di capacità.
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), viene comunicato alle IF interessate:
 - a) con un anticipo di 120 giorni dalla prima data di circolazione 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). In caso di mancata risposta nei termini previsti, si provvederà all'attuazione del provvedimento proposto.

9. I provvedimenti d'orario (VCO) vengono notificati dal GI:
 - Con un anticipo di 60 giorni rispetto alla prima circolazione per i treni di cui al punto 8 a);
 - Con un anticipo di 30 giorni rispetto alla prima circolazione per treni di cui al punto 8 b);

L'emissione e la data di validità dei provvedimenti sarà condivisa con le IF in fase di interlocuzione per la definizione delle VCO.

10. Entro 10 giorni solari 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 prevedere sempre l'emissione di VCO a seguito di una o più riduzioni di capacità programmate (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 9, con ricadute sull'offerta quantificabili:

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.

Merci

ritardi > 30' sull'intera traccia.

In tutti gli altri casi il GI comunica il ritardo stimato inferiore alle soglie sopra descritte attraverso una specifica nota alle IF, attribuendosi la responsabilità del ritardo secondo le cause previste dalle procedure vigenti.

12. 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.
13. 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;
14. 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.
15. 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.

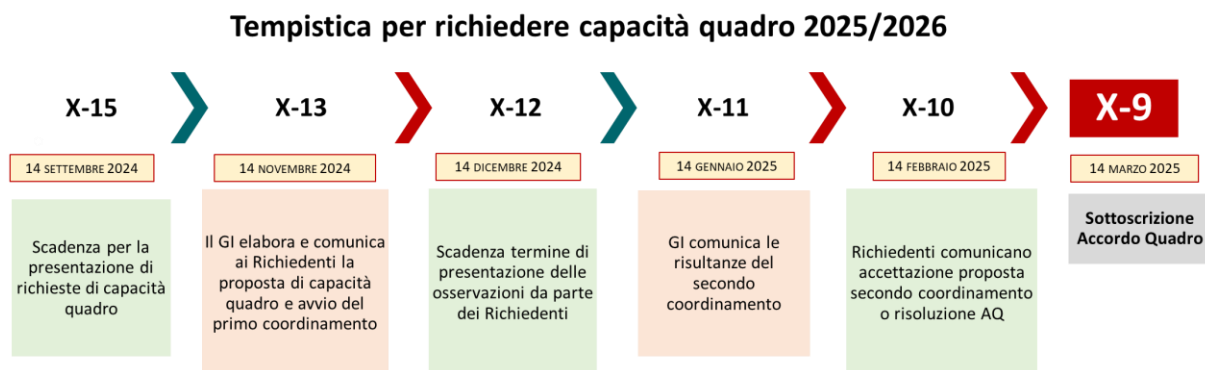
Relativamente alle conseguenze economiche per eventuale inosservanza degli obblighi di cui ai punti 2-9 da parte del GI si rimanda al par. 5.6.2.1.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Le richieste di nuova sottoscrizione o modifica di Accordo Quadro devono essere inoltrate al GI entro 15 mesi prima dell'avvio del primo orario di servizio utile, sulla base delle caratteristiche previste nel format inserito in Appendice

1 al presente capitolo, pena il rigetto delle richieste in relazione all’orario di servizio a cui il presente PIR si riferisce. Le richieste pervenute nei tempi previsti sono processate da GI secondo la tempistica di seguito indicata:



Le richieste di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata (x-15), sono trattate nell’ambito del successivo processo di allocazione della capacità quadro.

Il Gestore dell’Infrastruttura tiene conto, prima della stipula o modifica di un Accordo Quadro, degli elementi indicati nel Regolamento 2016/545/UE, art.6, comma 1.

A seguito della sottoscrizione dell’Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso viene garantita a partire dal primo orario di servizio utile, al fine di consentire al Richiedente (non IF) o all’eventuale l’IF che svolgerà il servizio, la presentazione delle richieste di tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell’Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica di cui al successivo paragrafo 4.5.1.

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell’Accordo Quadro può essere inoltrata a GI fino a un massimo di 5 anni dal previsto avvio del servizio, qualora ricorrano almeno una delle seguenti motivazioni:

- L’Accordo Quadro è un prerequisito per il finanziamento del materiale rotabile necessario al nuovo servizio;
- Vi è la necessità di completare il processo omologativo del materiale rotabile di cui alla lettera a;
- La programmazione dei servizi oggetto di richiesta è strettamente correlata all’attivazione di nuovi elementi infrastrutturali (linee ferroviarie, stazioni, terminali, raccordi);
- La programmazione dei servizi oggetto di richiesta è correlata ad attività di trasporto oggetto di contratto di servizio pubblico.

4.4.2 Processo di allocazione della capacità quadro (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

4.4.2.1 Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

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

- 85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta e a ogni singola fascia oraria;
- il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d’orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell’85%, di cui al primo bullet).¹

¹ L’attuazione della prescrizione n. 4.3.1 della Delibera n.167/2023 non deve intendersi come rappresentativa di acquiescenza, da parte di RFI, rispetto alla stessa ed agli atti ad essa prodromici e/o consequenziali, rispetto ai quali la Scrivente si riserva ogni più ampia valutazione ed iniziativa nelle competenti sedi.

La capacità assegnata con Accordi Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea, è riportata nel portale ePIR. I valori di capacità sono calcolati sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura e del livello di eterotachia dei servizi; secondo la formula:

$$\text{Capacità commerciale oraria} = \text{Capacità teorica oraria} / K.$$

Dove Capacità teorica oraria = $60/d$, con d il distanziamento temporale minimo tra un treno e il successivo, nella specifica sezione considerata.

Dove K è un valore che esprime il livello di eterotachia, legato ai servizi presenti sulla linea.

4.4.2.2 Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Qualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6 del D.lgs 112/15. Tale procedura è avviata dal GI contestualmente alla comunicazione ai Richiedenti, nonché agli ulteriori eventuali soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati, della proposta di capacità quadro (X-13) e termina in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12).

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

- capacità quadro richiesta da tutte i Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste di sottoscrizione);
- capacità quadro assegnata a tutti gli altri Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste e accordi quadro già sottoscritti);
- capacità quadro alternativa proposta sugli itinerari pertinenti con eventuali variazioni qualitative e/o quantitative rispetto alle richieste pervenute ovvero alla capacità quadro già assegnata;

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

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

Quando, a seguito della prima fase di coordinamento, in ragione delle osservazioni pervenute dai Richiedenti (X-12), o dai soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati, risulti impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di nuovi Accordi Quadro in corso di validità, il GI effettua un secondo coordinamento in conformità con all'art. 10 par. 5 del Regolamento 2016/545/UE, e applica i criteri di priorità del par. 4.6.2 al fine di addivenire ad una ulteriore proposta di allocazione della capacità quadro per i nuovi Richiedenti e per gli eventuali titolari di Accordi Quadro esistenti. Quest'ultima fase si concluderà un mese prima della comunicazione da parte di GI ai Richiedenti della proposta definitiva di capacità quadro (X-11).

Se a conclusione della seconda fase di coordinamento le proposte di capacità quadro del GI non fossero accettate da uno o più dei soggetti interessati si procederà a:

- richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla proposta di secondo coordinamento, nel caso la mancata accettazione provenga da un titolare di un Accordo Quadro esistente;
- respingere la richiesta di nuovo Accordo Quadro, nel caso la mancata accettazione provenga da un richiedente di nuovo Accordo Quadro.

In entrambi i casi di cui sopra il GI dichiarerà saturata la sezione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'art. 29 del D.lgs 112/15, e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE

4.5.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’orario in vigore dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026 (aggiornamento dicembre 2026)

I richiedenti possono avanzare al GI richiesta di tracce orarie e servizi per l’orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione.

La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo l’avvio del processo di allocazione, fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell’orario. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio, pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo, vengono trattate da GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

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

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 dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia

L’assegnazione di tracce orarie e servizi accessori richiesti entro 14/04/2025 è basata sulla seguente tempistica:



Il GI comunica alle imprese lo stato di avanzamento della progettazione dell’orario 60 gg dopo la presentazione delle osservazioni da parte delle IF al progetto orario trasmesso a luglio, limitatamente alle tracce:

1. non oggetto di osservazioni al progetto orario di luglio;
2. oggetto di osservazioni entro il termine prefissato per le osservazioni al progetto orario di luglio;

L’accettazione del progetto orario definitivo, che deve essere comunicata dalle IF entro 5 giorni solari dalla comunicazione del GI, comporta:

- a) per il richiedente (non IF) l’obbligo a designare un’IF che espleta per suo conto il servizio, pena l’applicazione di quanto previsto al paragrafo 5.6.3.1;
- b) per l’IF l’obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l’applicazione di quanto previsto al paragrafo 5.6.3.2.

La sottoscrizione del contratto costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.5.2 Tempistica per le richieste tardive (aggiornamento dicembre 2024)

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 sono trattate e assegnate solo dopo la lavorazione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze dei paragrafi precedenti e comunque in ordine cronologico. Nell’allocazione delle richieste tardive, il gestore

dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia assegnata per compatibilizzare tutte le richieste e se è stata approvata dal richiedente al quale era stata assegnata inizialmente la traccia.

Le richieste di tracce pervenute dal 15/04/2025 al 13/10/2025 (cd. Richieste tardive) sono trattate secondo la seguente tempistica:



Le richieste di tracce pervenute a partire dal 14/10/2025 sono trattate dal sedicesimo giorno dopo l'entrata in vigore dell'orario, come le 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 dicembre 2024)

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

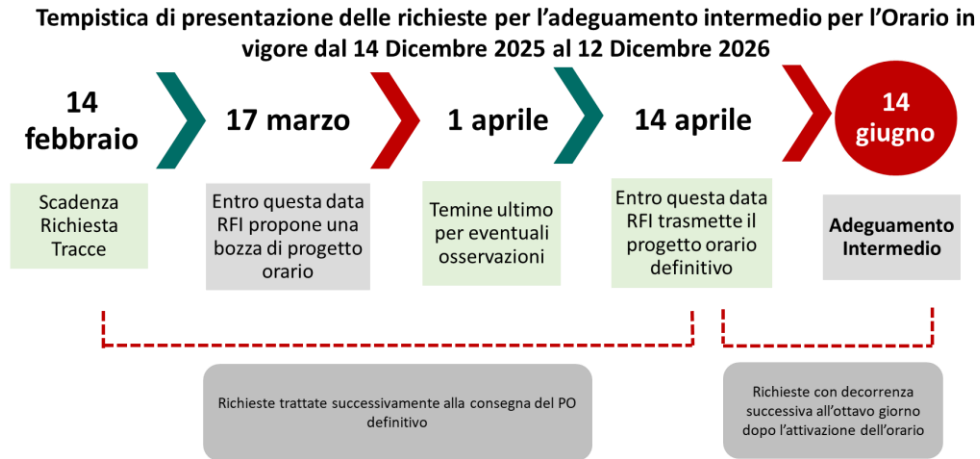
- la scadenza per la richiesta di tracce e servizi è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento che viene resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2;
- entro i 30 giorni dalla scadenza per la richiesta di tracce il GI predisponde un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 15 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.
- In caso di osservazioni da parte delle IF, il GI predisponde il progetto orario definitivo entro 60 giorni solari dall'entrata in vigore dell'adeguamento intermedio.

Tutte le richieste pervenute entro ciascuna delle scadenze sopra indicate vengono trattate dal GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa con precedenza per le richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la scadenza fissata ed entro la data di trasmissione del progetto definitivo, vengono trattate successivamente alla consegna del progetto orario definitivo. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI avviene entro 30 giorni solari dall'entrata in vigore dell'adeguamento.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la data di trasmissione del progetto orario definitivo decorrono a partire dall'ottavo giorno dopo l'entrata in vigore 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 (aggiornamento dicembre 2024)

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 del GI avviene entro 18 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- ad esclusione dei casi di cui al punto successivo, di almeno 12 giorni lavorativi rispetto alla data di entrata in vigore della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali), 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 del GI avviene entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 15 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), oppure 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, nonché per le richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi già assegnate/i che prevedano una modifica dell'impegno impianto nelle stazioni interessate. In questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte del GI avviene entro 7 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 deve 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) successivo al rilascio nel caso di richieste a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), oppure per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.

La traccia che non viene accettata formalmente dal Richiedente 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 all'entrata in vigore 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 consentite 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 del 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).

Eventuali richieste di servizi collegati alle tracce medesime devono essere inoltrate contestualmente alla richiesta di tracce in gestione operativa.

La risposta del GI avviene secondo 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.



Le richieste di servizi in gestione operativa (assegnazione di nuovi servizi e/o variazioni dei servizi programmati comprese le variazioni ai turni materiali) sono possibili solo nell’ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace e devono essere avanzate dai referenti accreditati dell’IF presso i referenti accreditati di GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di utilizzo dell’infrastruttura, tramite il sistema PICWEB.

Per l’effettuazione della richiesta l’IF deve rispettare la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 3 ore ante orario previsto per l’erogazione del servizio;

La risposta del GI avviene rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell’orario richiesto per l’erogazione di un servizio non programmato;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di servizi in tempo reale.

Trattazione delle richieste in programmazione oraria e gestione operativa

Le richieste di assegnazione di ulteriori tracce/servizi in corso d’orario, oppure in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione e concesse di volta in volta nei limiti della capacità disponibile.

Le richieste presentate in gestione operativa, riguardo l’effettuazione della medesima traccia, non possono, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.5.4 Processo di allocazione delle tracce e dei servizi (aggiornato dicembre 2024)

Nell’ambito del processo di assegnazione delle tracce e dei servizi il GI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste, comprese quelle relative a tracce che insistono su linee appartenenti a più reti. In tale processo GI tiene conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui Richiedenti, compresa l’incidenza economica sulla loro attività.

4.5.4.1 Processo di armonizzazione (aggiornamento dicembre 2024)

1. Il GI, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell’infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti, 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 tengono 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 e servizi (aggiornamento dicembre 2024)

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.5.4.1, il 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 abbiano acconsentito alla diffusione.

Il GI all'atto della consegna del progetto orario comunica, unitamente alle tracce armonizzate, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.

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

Qualora si verificassero conflitti tra le richieste di tracce non coperte da un Accordo Quadro e le richieste di tracce presentate in coerenza con la capacità quadro già assegnata, il GI applica la procedura di allocazione delle tracce prevista nel presente capitolo, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento 2016/545/UE, art. 10, c. 5.

Coordinamento servizi

Il GI provvede a conciliare le richieste di servizi confliggenti, sentite le IF richiedenti. Durante la fase di consultazione il GI entro il 30 settembre di ogni anno trasmette alle IF le proposte alternative, avviando la fase di coordinamento che si concluderà il 15 ottobre di ogni anno.

È facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI con riferimento alla procedura di coordinamento tracce e servizi.

4.5.5.1 Esito delle richieste (aggiornamento dicembre 2024)

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

Le richieste rifiutate per insufficiente capacità vengono 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 (aggiornamento dicembre 2024)

Il GI dichiara saturo un elemento di infrastruttura, fornendone comunicazione all'ART e alle IF interessate qualora la proposta di modifica 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 dal GI.

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 della designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie (aggiornamento dicembre 2024)

1. Il GI assegna le tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, con il seguente ordine di priorità:
 - servizi di trasporto internazionali;
 - servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e lo Stato o le Regioni.
2. Le eventuali incompatibilità fra tracce orarie di pari priorità ai sensi del presente paragrafo, comma 1, sono disciplinate considerando prioritari:
 - i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e Stato o Regioni rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nelle fasce orarie pendolari. Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 20.00;
 - i servizi di trasporto passeggeri sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 22.00, con l'eccezione dei casi in cui il conflitto si generi con treni prioritari secondo il criterio delle fasce orarie di cui al punto precedente;
 - i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00.
3. Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità viene assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
 - a) effettuano trasporto merci nazionale su linee non specializzate se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
 - b) utilizzano un numero maggiore di tracce cadenzate nell'arco della giornata;
 - c) utilizzano maggiormente tracce cadenzate e omologhe nell'arco della giornata;
 - d) utilizzano un numero maggiore di tracce omologhe nell'arco della settimana;
 - e) utilizzano tracce che segmentano in misura minore la linea sviluppando singolarmente il maggior numero di chilometri.

Con riferimento ai punti b e c, sono prese in considerazione anche i servizi realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al GI all'atto della richiesta di tracce e comunque stipulati nel rispetto dei principi sanciti dall'art. 101 del Trattato e della pertinente normativa nazionale.

Nel processo di allocazione della capacità quadro, la nozione di cadenzamento si applica alle richieste riconducibili ad una missione e per le quali il Richiedente abbia specificato la frequenza di ripetitività nell'arco della giornata.

Se il conflitto persiste, la priorità è determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

4. Nella ripartizione della capacità per richieste in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

5. Il servizio prioritario non può comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. È fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori OSP, Viaggiatori Open Access, Mercì). Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
6. Le incompatibilità che dovessero verificarsi fra richieste di tracce da parte di diversi Richiedenti nell'ambito della stessa tipologia di servizio sono disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti commi 3 e 4 del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, alla IF che risulta prioritaria non possono comunque essere assegnate tutte le tracce disponibili nell'arco della giornata per la tipologia del servizio richiesto, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva: è fissata all'80% la quota massima delle tracce disponibili che può essere assegnata al Richiedente risultato prioritario. Nel caso di assegnazione al Richiedente risultato prioritario della quota massima delle tracce disponibili, il restante 20% può essere integralmente assegnato al Richiedente che risulta prioritario in applicazione dei criteri di cui ai commi 3 e 4 del presente paragrafo. Tale criterio è applicato anche nella assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
7. Il richiedente risultato prioritario nel processo di cui al precedente punto 6 ha diritto alla scelta delle specifiche tracce/canali orario.
8. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione della capacità integrata delle linee, degli impianti e degli scali terminali di proprietà di GI. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.

4.6.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento (aggiornamento dicembre 2024)

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. Il 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, il 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 (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

All'atto della richiesta di tracce l'IF è obbligata a specificare se le stesse abbiano ad oggetto il trasporto di merci pericolose, classificate come tali dalla normativa di esercizio di settore "*Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses – RID*".

Qualora trattasi di richieste per trasporto di merci pericolose, interessanti impianti raccordati, l'IF è tenuta a produrre una dichiarazione scritta del Gestore del Terminal in merito alla capacità di accettazione del trasporto nel rispetto della normativa vigente in materia, pena la decadenza della richiesta, secondo la seguente tempistica:

- entro 5 giorni solari successivi alla consegna del progetto orario definitivo di novembre, in caso di richieste di tracce e servizi per l'orario successivo a quello in vigore;
- entro i 5 giorni solari antecedenti la data di attivazione della traccia/ servizio, in caso di richieste di tracce e servizi in corso d'orario.

Gli impianti idonei al ricevimento di merci pericolose sono riportati nel portale ePIR.

Il progetto orario rilasciato alle IF che abbiano avanzato richieste di tracce per trasporto di merci pericolose ~~conterrà~~ prevede l'annotazione "trasporto di merci pericolose -TMP". Tale annotazione è riportata direttamente nel sistema di gestione della circolazione PIC laddove la richiesta di tracce per merci pericolose sia stata avanzata in gestione operativa.

Le tracce assegnate in relazione a richieste di tracce non corredate dalle informazioni sopra indicate, non possono essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

In occasione della comunicazione della composizione dei treni merci, l'IF deve informare il GI, per ogni singolo carro o ferro cisterna in composizione ai treni, il quantitativo (peso netto espresso in kg) di ogni tipologia di merce pericolosa trasportata.

Detta comunicazione, comprensiva di tutti gli elementi sopra indicati, è propedeutica e vincolante per la partenza treno.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

4.8.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

4.8.1.1 Variazioni in corso d'orario (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata e degli eventuali servizi connessi non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata ed effettuazione di lavori sull'infrastruttura viene, nei termini del relativo accoglimento, formalizzata con la predisposizione a cura del GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

4.8.1.2 Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

È facoltà dell'IF titolare di contratto richiedere in gestione operativa (ovvero nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione), nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi.

Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo che rimane di esclusiva competenza e responsabilità dell'IF.

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

- **Assegnazione di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate**

È facoltà dell'IF, tramite i propri referenti accreditati indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce, nuovi servizi e/o variazioni delle tracce orarie e dei servizi contrattualizzati al referente accreditato del GI, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa, utilizzando esclusivamente il sistema PICWEB IF, salvo comprovato guasto/indisponibilità del sistema stesso (in tale evenienza saranno accettate richieste formulate attraverso gli strumenti indicati dal referente accreditato del GI). Il referente del GI, dopo opportuno esame della richiesta, provvede all'assegnazione della stessa; il rigetto deve essere sempre motivato.

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

L'IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, soltanto se tale variazione sia di carattere eccezionale e non sistematico e con le seguenti modalità operative:

- qualora la variata composizione sia conforme ai valori definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, il referente accreditato dell'IF sarà tenuto, entro 2 ore dalla partenza del treno, a darne comunicazione al referente accreditato del GI;
- nell'ipotesi in cui la composizione del treno dovesse:
 - superare i valori definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto,
 - comportare riduzioni nella velocità massima o nel rango di circolazione a causa di degradi al materiale rotabile o cambio del materiale programmato
 - comportare una lunghezza del convoglio superiore a quella stabilita in sede di progettazione

L'IF deve chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione al GI che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa, ovvero adoperarsi prima della partenza per ripristinare la conformità della composizione ai valori definiti in sede di progettazione.

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

Qualora il GI rilevi un utilizzo sistematico della variazione della composizione del treno segnala la fattispecie all'ART.

In tutti i casi di rigetto formale della richiesta la traccia assegnata si considera soppressa di fatto per responsabilità dell'IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. Il rigetto deve essere sempre motivato da parte del GI.

Nel caso di non conformità tecniche di parte del materiale, riscontrate nel corso delle operazioni accessorie precedenti la partenza del treno o lungo il percorso, il referente del GI, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente della IF, verifica che lo stesso provveda tempestivamente alla risoluzione delle anomalie, purché siano comunque rispettati i valori massimi assoluti definiti dalla normativa di esercizio vigente.

In caso di ritardo nella risoluzione dell'inconveniente il referente del GI si atterrà a quanto previsto dal punto precedente.

- **Richiesta fermate aggiuntive**

È altresì facoltà di dell'IF richiedere, e del GI concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, quale risulta dal capitolo 7, qualora sia necessario l'utilizzo del marciapiede stesso. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza massima del marciapiede, l'IF è tenuta a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto e della clientela, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.

La composizione del treno deve comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

La richiesta deve essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente del GI che può accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF. In caso di rigetto è facoltà del referente di GI proporre una soluzione alternativa. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

4.8.2 Variazione alla traccia per esigenze del GI o per cause di forza maggiore (aggiornamento dicembre 2024)

4.8.2.1 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Il GI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce o servizi contrattualizzati, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o al rispetto del programma d'esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Le soppressioni vengono trasmesse alle IF attraverso i sistemi di comunicazione GI-IF.

4.8.2.2 Causa di forza maggiore (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Le responsabilità relative alle variazioni che non sono riconducibili alle IF o al GI dovute a causa di forza maggiore e pertanto non viene applicata alcuna penale.

4.8.3 Regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate (aggiornamento dicembre 2024)

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 5.6.4.1.

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

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 5.6.3.1 e 5.6.3.2, 5.6.4.1 e 5.6.4.2.

Appendice 1 al capitolo 4 (nuovo)

Modello di richiesta capacità per Accordo Quadro

FORMAT A (indicato per Accordo Quadro servizi di trasporto viaggiatori)

TABELLA CARATTERISTICHE DEI MATERIALI								
CATEGORIA	TRAZIONE	VELOCITÀ MEZZI [km/h]	LUNGHEZZA [m]	MATERIALE ROTABILE (tipologia)	PESO ASSIALE	SAGOMA	REVERSIBILITÀ	IMPIEGO (relazione commerciale su cui è previsto l'impiego del materiale)

Allegare tutte le informazioni disponibili sul modello industriale sotteso alla richiesta di capacità quadro quali, ad esempio, il turno base del materiale rotabile in formato lineare.

TABELLA CAPACITA' RICHIESTA				
Offerta lunedì - domenica				
Relazione commerciale	Fermate Intermedie	Freq.za di base (min)	Periodicità settimanale	Materiale rotabile

TABELLA SCENARIO BASE																							
Scenario Base																							
Periodicità: LUN - DOM ANNUALE																							
Servizi e Relazioni	Fascia oraria (ora di partenza dalla stazione d'origine o iniziale del tratto)																				Totale (tracce/giorno)	Totale (treni/anno)	
	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00			00:00
	04:59	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59			00:59
L-V																							
S																							

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE

5.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

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

Si faccia riferimento a quanto descritto al capitolo 7 relativo agli Impianti di servizio.

c) Servizi complementari

RFI fornisce, a richiesta delle 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;
- Controllo della circolazione dei treni che effettuano trasporti di merci pericolose
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;

d) Servizi ausiliari

RFI può fornire, a richiesta delle IF, i seguenti servizi ove effettuati a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.
- Fornitura di informazioni complementari:

5.2 SISTEMA TARIFFARIO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

I valori dei canoni e delle tariffe riconducibili all'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, saranno definiti, nel corso del 2025, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2026-2030 – che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 95/2023 e 51/2024, il GI dovrà formulare nel corso del medesimo

anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2024-2025, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi.

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO

5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso (aggiornamento dicembre 2024)

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

Il PMdA 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;

Ciascun Contratto indica l'ammontare complessivo del canone di utilizzo, nonché l'eventuale importo per la fornitura della corrente di trazione e per i servizi.

Diritto di utilizzo della capacità assegnata

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.

Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi

Comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché delle attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, 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 oppure 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.

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, ivi compresi i tempi tecnici per la salita e discesa dei passeggeri e le manovre di ricovero e garaggio per/da i binari di stazionamento/sosta dei rotabili.

Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità e Informazioni al Pubblico

RFI mette a disposizione alle IF titolari di contratto di utilizzo l'accesso ai sistemi informativi del GI, con un numero di utenze/connessioni di rete incluse nel PMdA così come definito al paragrafo 5.5.2:

- **PICWEB-IF sistema informativo con interfaccia WEB contenente i seguenti moduli:**
 1. **Programmazione:** modulo che consente la visualizzazione dei treni programmati e la riprogrammazione dei treni in Gestione Operativa.
Attenendosi alle disposizioni di legge sulla Privacy, se il titolare dell'utenza/connessione è diverso dal "Referente accreditato nell'allegato 3 del contratto per la Richiesta di tracce in gestione operativa", la richiesta di attivazione dovrà essere presentata per iscritto a firma del Rappresentante legale della IF o di un suo delegato.
 2. **Tempo reale:** modulo che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura per mezzo di informazioni tabellari aggiornate in tempo reale.
 3. **Tempo reale "Traingraph":** funzionalità che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura, mediante rappresentazione grafica spazio-temporale per mezzo di informazioni aggiornate in tempo reale.
 4. **Controllo Produzione:** modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi, ai dati dei treni circolati e allo stato dell'infrastruttura.
 5. **Controllo produzione - Profilo Committente:** modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi allo stato dell'infrastruttura e alla circolazione dei treni oggetto di Accordo Quadro con RFI. Il profilo è specifico per tipologie di utenti quali Regioni / Province Autonome titolari di Accordo Quadro e/o comunque quali soggetti committenti del servizio di trasporto pubblico.
 6. **Rendicontazione:** modulo che consente di produrre e visualizzare la consuntivazione del Pedaggio mensile e del Performance Regime.
Attenendosi alle disposizioni di legge sulla Privacy, se il titolare dell'utenza/connessione è diverso dal "Referente accreditato nell'allegato 3 del contratto, per la Rendicontazione delle prestazioni/Fatturazione", la richiesta di attivazione dovrà essere presentata per iscritto a firma del Rappresentante legale della IF o di un suo delegato.
 7. **Back End Gestione Operativa:** modulo che consente, via interfaccia diretta tra sistema della IF e quello del GI, la visualizzazione dei treni programmati e la riprogrammazione dei treni in gestione operativa;
 8. **Back End Comunicazione composizioni reali:** modulo che consente, via interfaccia diretta tra sistema della IF e quello del GI, l'inoltro dei dati relativi alla composizione del treno atto partenza.
 9. **Back End Pubblicazione dati:** per le Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP da queste sottoscritti, l'accesso al sistema tramite utenze opportunamente profilate per lo svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, viene rilasciato, ai sensi dell'articolo 50 del CAD, a titolo gratuito per almeno n.2 utenze per ciascuno dei succitati soggetti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
- **PICWEB- Profilo OPE7:** modulo che consente la gestione informatizzata l'inoltro al GI della composizione treni, del turno dei materiali, delle richieste dei servizi di impianto e di quelle per le operazioni di manovra

con le relative informazioni di esecuzione con visualizzazione del M53 Manovre Integrato negli scali merci predisposti;

- **PICWEB- Profilo OPE8:** modulo per la gestione della consegna rotabili;
- **PIC ARRIVI E PARTENZE:** modulo che consente di visualizzare in tempo reale le notizie fornite dai monitor di informazione al pubblico di stazione; comprende anche il canale informativo denominato Stazione Virtuale che consente di interfacciarsi con i sistemi informatici di RFI che gestiscono le informazioni al pubblico;

Informazioni al Pubblico

Sulla base delle informazioni condivise tra GI e IF in fase di richiesta e assegnazione della traccia, nonché prima della partenza del treno, il GI è tenuto a fornire nel PMdA, in base agli strumenti al momento disponibili presso i singoli impianti:

- Informazioni relative al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, IF proprietaria, classifica treno, origine/destinazione, itinerario o fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
- Informazioni relative al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra (incluso l'eventuale attestamento accodato) e, qualora tecnicamente possibile, le relative cause;
- Informazioni relative ai servizi di riprotezione su altro convoglio ovvero oppure su autobus.

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 i sistemi di RFI o tramite l'interfacciamento fra i sistemi RFI-IF.

Ulteriori informazioni rispetto al perimetro dei punti precedente (coerente con l'all.6 del DM 43/T) saranno essere oggetto di richiesta da parte dell'IF nell'ambito dei servizi extra PMdA di cui al par. 5.5.2.

Le informazioni fornite dal GI al pubblico, nelle stazioni viaggiatori, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI, sono erogate attraverso:

- Quadri murali e/o monitor arrivi e partenze;
- annunci sonori e messaggi visivi;
- segnaletica di stazione relativa alle parti comuni.

Nelle stazioni l'informazione al pubblico è riconducibile a due tipologie:

- **STATICA;** relativa all'orientamento in stazione e alle indicazioni per la sicurezza nonché all'orario dei treni programmato è veicolata, rispettivamente, attraverso la segnaletica e i quadri orari murali con l'indicazione per fascia oraria dei treni in arrivo e partenza. Nella versione digitale i quadri orario, sono pubblicati, sul sito web di RFI, realizzato secondo gli standard internazionali per l'accessibilità del web anche alle persone con disabilità, alla pagina www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/servizi-di-qualita/informazioni-al-pubblico/quadri-orario-on-line.html e denominata "Quadri Orario on line".
- **DINAMICA,** erogata in tempo reale, relativa all'effettivo orario e binario di arrivo e partenza dei treni nonché alla comunicazione di eventuali anomalie di circolazione (ritardi, soppressioni, scioperi, ecc), veicolata da sistemi informativi sonori e visivi tramite dispositivi audio, monitor e tabelloni a led. RFI garantisce inoltre anche il flusso informativo verso l'esterno attraverso la redazione e la pubblicazione delle Info News sulla pagina Infomobilità del sito www.rfi.it.

Le modalità di erogazione delle informazioni sono disciplinate nei Manuali delle informazioni al pubblico.

La fornitura del servizio di informazioni al pubblico è effettuata tramite quadri orario, avvisi ai viaggiatori e monitor arrivi e partenze, in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire. I quadri orario e gli avvisi ai viaggiatori sono collocati in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali biglietteria.

Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio

RFI assicura alle IF il diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese per accedere agli impianti raccordati di cui sono titolari soggetti diversi da RFI.

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

Il pedaggio per il servizio passeggeri viene calcolato come somma di due componenti A e B:

$$\text{PEDAGGIO} = A+B$$

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 dicembre 2024)

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

$$A = A1_{\text{peso}} + A2_{\text{velocità}} + A3_{\text{linea di contatto}}$$

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

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

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

$$A = (T_{A1} + T_{A2} + T_{A3}) \times km$$

I valori delle tariffe unitarie T_{A1} , T_{A2} e T_{A3} per classi di peso, velocità e tipo di trazione sono riportati nelle Tabelle 5-1– 5-3.

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

Classe di peso	T_{A1} [€/km]
0 - 500 t	0,134
500 -1000 t	0,391
1000-1500 t	0,648
≥ 1500 t	0,906

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

Classe di velocità	T_{A2} [€/km]
0 – 100 km/h	0,124

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

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

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

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

5.3.2.2 Componente B (aggiornamento dicembre aprile 2024)

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

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

$$B = TB * km$$

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

Tabella 5-4 - Segmenti di mercato

Segmenti di mercato	TB (€/km)
OSP Regionali - Nodo Ring	2,928
OSP Regionali - Nodo Ring – HOLY	2,613
Open Access – Nazionali - Basic	3,593
Tecnici	1,430
Merci Nada Base	
Merci Night	

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
Nada base	Servizi MERCI NAZIONALI <ul style="list-style-type: none"> • Percorrenza chilometrica svolta prevalentemente in fascia DIURNA (< 51% del percorso in fascia 22 - 06) • Percorrenza chilometrica < 100 km o ≥ 800 km

Segmenti di mercato	Descrizione
Night	Servizi MERCI NAZIONALI e INTERNAZIONALI • Percorrenza chilometrica prevalentemente svolta in fascia NOTTURNA ($\geq 51\%$ del percorso in fascia 22 - 06)

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

RFI (in qualità di Operatore di Impianto) fornisce i servizi di cui alla lett. c) del precedente paragrafo 5.1, ove disponibili, secondo regole e modalità di seguito indicate.

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 dicembre 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 sistema cd Misuratore Virtuale (MV).

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 (funzione 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 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:

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

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 rettilineo 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 elabora una prima stima del prezzo dell'Energia elettrica che è oggetto di specifica comunicazione mediante pubblicazione mensile in ePIR entro 15 giorni dalla chiusura del mese di competenza.

Inoltre, RFI procede trimestralmente con l'aggiornamento dei costi dell'energia, sulla base dei quali vengono calcolati e fatturati i conguagli trimestrali da fornire alle Imprese Ferroviarie. Tale aggiornamento viene pubblicato trimestralmente in ePIR e viene data 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, può inviare alle IF successivi conguagli annuali relativi ai consumi dell'anno n+1. Solo a regime (fino anno n+6), dunque, le IF hanno 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 del Misuratore Virtuale. Sulla base di ciò che viene 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, cioè 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 (aggiornamento dicembre 2024)

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

Il servizio di Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori non viene offerto.

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.

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

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 (aggiornamento dicembre 2024)

Tabella 5-7 – Rifornimento idrico

Tariffa unitaria per treno regionale	€3,412
Tariffa per treno*km regionale	€0,005

5.4.3 Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose (aggiornamento dicembre 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 qualora, anche su richiesta dell'IF, si rendessero necessari.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

L'IF specifica quali delle richieste di tracce merci, da effettuarsi tramite il sistema informativo ASTRO-IF oppure nel sistema PIC WEB per le richieste in gestione operativa, riguardano il trasporto di merci pericolose.

Formalizzazione

La disponibilità del servizio viene formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

5.4.3.1 Tariffe (aggiornamento dicembre 2024)

La tariffa per il servizio è pari a ~~0,0131 €/km MP.~~

5.4.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali (aggiornamento dicembre 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 per peso o sagoma rispetto alle caratteristiche prestazionali della rete descritte nel portale ePIR, deve 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 dicembre 2024)

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

In aggiunta agli importi di seguito indicati vengono 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	768,81
TE		310,49
NO-TE		217,34

5.4.5 Servizi di manovra (aggiornamento dicembre 2024)

I servizi di manovra non vengono offerti.

5.4.5.1 Tariffe (aggiornamento dicembre 2024)

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

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza, negli impianti indicati nel portale ePIR, nell'accoglienza, accompagnamento ed imbarco 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 in stazione. La salita e discesa del treno per persone che si muovono su sedia a ruote e su richiesta, per persone con difficoltà motorie, avviene con l'ausilio del carrello elevatore o di rampa da marciapiede.

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 PMR al punto di fermata dei mezzi sostitutivi del trasporto ferroviario, messi a disposizione dall'Impresa Ferroviaria di norma connessi con tratte di provenienza o proseguimento con un treno.

RFI fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PMR 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 PMR erogato da RFI, nel caso di fermate/stazioni dichiarate conformi alle STI-PRM 2008 e 2014 e con riferimento a materiali rotabili delle 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 singolo servizio di assistenza deve essere comunque prenotato dalla PMR all'Impresa Ferroviaria o direttamente alla Sala Blu di RFI, con un tempo di anticipo minimo consultabili sul sito di RFI all'indirizzo: **www.rfi.it>Stazioni>Accessibilità stazioni**, stabilito dalle procedure operative, coerenti con quanto fissato dal Reg. UE 782/2021.

L'IF deve comunicare la prenotazione del servizio ricevuto dalla PMR 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 PMR 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 la risposta del Gestore è comunicata entro le 24 ore successive la richiesta. Per i servizi straordinari notturni la richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria deve essere effettuata con un preavviso di almeno 150' minuti e la risposta del Gestore è comunicata entro i successivi 30 minuti dalla richiesta e comunque in tempo utile per la fruizione del servizio.

In caso di richieste all'interno del perimetro degli impianti indicati nel portale ePIR ove sia necessario utilizzare mezzi di trasporto su gomma sostituivi dei servizi di trasporto ferroviario, l'Impresa Ferroviaria è 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 PMR 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 deve 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 mezzo sostitutivo vengono eseguite attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da RFI e secondo le indicazioni delle procedure operative vigenti

Diritti e obblighi di GI e IF

Nei casi di stazioni, non inserite nel circuito di assistenza, in cui vi sia accessibilità per le PMR fino al treno, i viaggiatori possono richiedere alla Sala Blu informazioni sull'idoneità del materiale rotabile al trasporto PMR ed eventualmente ottenere la programmazione del viaggio, per il quale la salita e/o la discesa siano svolte in autonomia.

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 specificati²:

- servizi con preavviso di 12 ore, entro 150 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno;
- servizi con preavviso di 1 ora o 2 ore, entro 60 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno.

In caso contrario, i servizi sono considerati resi.

Formalizzazione

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

L'imputazione di tali servizi avviene in automatico con l'assegnazione formale delle tracce che hanno fermata commerciale nelle stazioni dove viene svolto il servizio. Non è possibile rinunciare all'utilizzo di tale servizio nel caso in cui un treno effettui servizio viaggiatori nelle località in oggetto.

Limitatamente alle stazioni dichiarate dal GI come "conformi alle STI PMR", le Imprese con intera flotta del materiale rotabile conforme alle STI PMR (STI 2008 e STI 2014), o con almeno una porta adeguata allo standard previsto dalle STI e dispositivi di ausilio alla salita e discesa del passeggero, nonché in grado di eseguire l'incarozzamento della PMR in autonomia, possono fare formale richiesta ad RFI dell'esenzione all'applicazione delle tariffe esposte al paragrafo 5.4.6.2.

5.4.6.1 Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI PMR (aggiornamento dicembre 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 Mobilità Ridotta (PMR), 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 PMR, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.

² 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.

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.

Quanto previsto alle prescrizioni 5.3.1 e 5.3.2 dell'Allegato A della Delibera ART n. 167/2024 verrà definito a valle della procedura relativa all'IFN di cui al punto 4.3 della Delibera ART n. 165/2024.

5.4.6.2 Tariffe

I corrispettivi per i servizi di assistenza a persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) 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)
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 PMR 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 PMR 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 5-10
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

5.4.7 Parking (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (1h e 30min), con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking".

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta
- fornitura di corrente
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- l'accesso a lavoratori

Dove viene svolto il servizio

RFI offre il servizio in tutti gli impianti dove è autorizzata la sosta (con le modalità di cui al Par. 7.3.5) attrezzati con linea di contatto ad eccezione degli impianti interessati da attività manutentive programmate o assoggettati a vincoli ambientali e/o tecnologici.

Diritti e obblighi di GI e IF

L'IF che intenda usufruire del servizio, deve garantire il rispetto delle norme tecniche e della normativa ambientale, come previsto dalle procedure operative (comunicate alle IF con nota di RFI Direzione Tecnica RFI-n. Prot. DTC\A0011|P\2016|0000985), fornendo ad RFI la documentazione necessaria. RFI si riserva di comunicare all'IF eventuali casi di sospensione temporanea o di interruzione del servizio riconducibili a sopravvenute esigenze manutentive e/o eventi accidentali (es. disalimentazione linea di contatto) oppure alla necessità di verificare del rispetto delle norme di sicurezza ambientale.

Formalizzazione

La fornitura del servizio viene formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

5.4.7.1 Tariffe (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Il corrispettivo dovuto dalle IF al GI per il singolo servizio di parking è calcolabile come somma del costo indiretto e del costo correlato al consumo energetico:

$$C_{PARKING} = COSTO_{IND_{PARKING}} + CONS_{PARKING} * COSTO_{UNIT_{ENERGIA}}$$

$$[€/parking] = [€/parking] + [KWh/parking] * [€/KWh]$$

I consumi elettrici (kWh) correlati al singolo parking sono:

- ottenibile dal prodotto della potenza assorbita (in KW) per il numero di minuti programmati di stazionamento in parking.

$$CONS_{parking} = POTENZA * N_{minuti\ programmati}$$

I consumi elettrici considerati sono al netto dei consumi assorbiti nei 90 minuti di franchigia.

Il corrispettivo per il singolo servizio di parking in assenza del misuratore reale è dato dunque dalla seguente formula:

$$C_{parking} = COSTO_{IND_{parking}} + POTENZA * N_{minuti\ programmati} * COSTO_{unit\ energia}$$

$$[€/parking] = [€/parking] + [KW] * [min/parking] * [€/KWh]$$

In Tabella 5-10 sono indicati, distintamente per tipo di composizione del materiale rotabile, i valori necessari per il calcolo del consumo. Per quanto riguarda la valorizzazione del costo unitario dell'energia si rimanda a quanto descritto al par. 5.4.1.1 per le modalità e tempistiche di pubblicazione dello stesso.

Il servizio non comprende l'accesso al servizio sosta. L'IF deve richiedere tale servizio con le modalità previste nel paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.10 – Valori per il calcolo del corrispettivo Parking

Tipo di composizione	POTENZA ASSORBITA* (KW)
Mezzi leggeri (tipo TAF, Rock, Minuetto, Jazz, Pop)	63,6
AGV 575	142,0
E464	169,6
ETR600/610	201,4
ETR1000	243,8
E414	275,6
ETR 500	307,4
ETR 675	127,2
ETR 700	169,6
E401 + carrozze + SP Altre composizioni*	169,6

*I valori di assorbimento riportati tengono conto di un coefficiente di dispersione pari al 6%.

** Salvo documentazione fornita dall'IF rispetto i valori di assorbimento misurati in Parking relativamente al materiale rotabile utilizzato

5.5 SERVIZI AUSILIARI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. d) del precedente paragrafo 5.1, RFI (in qualità di Operatore di Impianto), in seguito a richiesta delle IF, può fornire detti servizi secondo le regole di seguito riportate.

5.5.1 Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treno (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso alla rete radio funzionale alla comunicazione fonica e di trasmissione dati a supporto delle attività ferroviarie di circolazione, manutenzione, gestione operativa, attività negli scali e terminali merci e nelle stazioni, comando e controllo della marcia dei treni, controllo e supervisione diagnostica del materiale ferroviario.

Dove viene svolto il servizio

La copertura della rete GSM-R è deducibile dal portale ePIR.

Come richiedere il servizio

La richiesta dell'erogazione del servizio da parte delle IF deve essere avanzata contestualmente alla richiesta di tracce funzionale alla sottoscrizione del primo Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ed è propedeutica alla circolazione sull'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese.

L'accesso alla rete GSM-R si intende tacitamente assentito per i successivi Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura.

Diritti e obblighi di GI e IF

Il servizio è disciplinato dall'art.6 del Contratto (cfr. appendice 1 al capitolo 3) e dalle Condizioni Generali di Contratto del servizio di GSM-R disponibili nel portale ePIR di RFI.

Formalizzazione

Il servizio sarà deve essere formalizzato con la sottoscrizione di apposita scrittura privata tra RFI e IF.

5.5.1.1 Tariffe (aggiornamento aprile 2024)

Le tariffe per il servizio sono riportate nelle Tabelle 5.11 – 5.15.

Tabella 5-11 – Tariffe Accesso alla rete di telecomunicazioni

PROFILI DI TRAFFICO	Traffico di circolazione (Classe 1)	Traffico di esercizio (Classe 2)	Traffico di servizio uffici (Classe 3)	Traffico utenze di test (Classe 4)	Traffico dati a pacchetto (Classe 5)
Tariffa mese	9,295	6,506	3,718	14,872	0,00

Tabella 5-12 – Soglie di consumi comprese nelle tariffe mensili

PROFILI DI TRAFFICO	Traffico di circolazione (Classe 1)	Traffico di esercizio (Classe 2)	Traffico di servizio uffici (Classe 3)	Traffico utenze di test (Classe 4)
Minuti “non in roaming”/mese	1500	1200	1000	2000
Minuti “in roaming”/mese	400	400	400	400
SMS “non in roaming”/mese	750	600	500	1000
SMS “in roaming”/mese	250	250	250	500
Traffico dati [GB] “non in roaming”/mese (per le schede abilitate al traffico dati)	50	50	50	50

Tabella 5-13 – Costi a consumo/opzionali

TIPOLOGIA SERVIZIO	Tariffa
Attivazione/sostituzione SIM	20€
Minuti “non in roaming” extra soglia	0,01 €/min
Minuti “in roaming” extra soglia	0,02 €/min
SMS “non in roaming” extra soglia	0,01 €/SMS
SMS “in roaming” extra soglia	0,015 €/SMS
Traffico dati [GB] “non in roaming” extra soglia	1 €/GB
Traffico dati [GB] “in roaming”	4.5 €/GB
Minuti “in interconnessione” con altre reti	0,03 €/min (il traffico contribuisce inoltre al raggiungimento delle soglie mensili di traffico)
SMS “in interconnessione” con altre reti	0,04 €/SMS (il traffico contribuisce inoltre al raggiungimento delle soglie mensili di traffico)
Servizio “Allarme Mancato Riarmo Freno”	1.000 € (all’attivazione del servizio per 1€)

Tabella 5-14 – Tariffe traffico internazionale (da listino operatori nazionali)

Traffico VOCE	Chiamate generate	Chiamate Ricevute
Zona di copertura	Tariffa/min (IVA esclusa)	Tariffa/min (IVA esclusa)
West Europe	€ 0,610/min	€ 0,00/min
East Europe	€ 0,965/min	€ 0,00/min
MEA	€ 2,648/min	€ 0,00/min
Far East	€ 2,151/min	€ 0,00/min
South America	€ 2,221/min	€ 0,00/min
North America	€ 1,564/min	€ 0,00/min

Tabella 5-15 – Tariffe SMS (da listino operatori nazionali)

Traffico SMS	SMS Ricevuto	SMS Inviato
Zona di copertura	Tariffa (IVA esclusa)	Tariffa (IVA esclusa)
West Europe	€ 0,00/sms	€ 0,309/sms
East Europe	€ 0,475/sms	€ 0,231/sms
MEA	€ 0,139/sms	€ 0,327/sms
Far East	€ 0,871/sms	€ 0,335/sms
South America	€ 0,658/sms	€ 0,532/sms
North America	€ 1,027/sms	€ 0,265/sms

5.5.2 Fornitura di informazioni complementari (aggiornamento dicembre 2024)

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

Annunci sonori, messaggi visivi e Avvisi ai Viaggiatori

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso (cfr. allegato tecnico 6 del DM 43T/2000 e successive modifiche e integrazioni), su richiesta dell'IF, RFI fornisce, ove possibile:

- Ulteriori informazioni indicate nel Manuale degli annunci sonori (MAS) e degli annunci visivi (MAV) /o non previsti dai Manuali e Standard, previa valutazione/approvazione;
- Avvisi ai viaggiatori.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato in tutte le stazioni e fermate gestite da RFI.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Le richieste di annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori, devono pervenire a RFI secondo le specifiche definite nel MAS e nel MAV con un anticipo di:

- Almeno 5 giorni lavorativi per Annunci Sonori e Messaggi Visivi,
- almeno 10 giorni lavorativi per gli Avvisi ai Viaggiatori,

all'indirizzo di posta elettronica dedicato alle attività in esame Avvisiaviaggiatori@rfi.it complete di tutte le informazioni necessarie.

A seguito di approvazione degli annunci da parte del RFI, la diffusione degli stessi viene rendicontata secondo i corrispettivi previsti al par. 5.5.2.1.

Diritti e obblighi di GI e IF

GI e IF devono attenersi alle procedure vigenti.

Formalizzazione

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

Utenze informative

Descrizione del servizio

A richiesta della IF e con riferimento all'andamento della circolazione dei treni di competenza, RFI fornisce, alle condizioni previste al par. 5.5.2.1, ulteriori accessi ai diversi moduli del sistema informativo (PIC WEB) indicati al par. 5.3.1, rispetto ai moduli compresi nel PMdA di seguito riportati:

- PIC WEB IF (modulo Programmazione, Tempo reale, Tempo reale "Traingraph", Controllo Produzione, Controllo Produzione – Profilo Committente, Rendicontazione, Back End Gestione Operativa);
- PICWEB- Profilo OPE7;
- SERVIZI WEB ARRIVI E PARTENZE

Inoltre, alle condizioni previste al par. 5.5.2.1, GI fornisce gli accessi ai seguenti sistemi informativi:

1. **PIC IF Back End-Pubblicazione dati:** fornitura di tutti i dati di circolazione relativi alla IF in modalità tale da consentire, alla IF stessa, l'importazione e l'utilizzo all'interno dei propri sistemi.
2. **Sistema IeC HUB:** consente la pubblicazione delle informazioni al pubblico verso i sistemi esterni di Imprese Ferroviarie o operatori commerciali. Detto sistema consente anche la visualizzazione dei dati in tempo reale per tutte le Imprese Ferroviarie di tutti i treni circolanti sulla tratta in cui le stesse effettuano servizi ferroviari di trasporto passeggeri al fine di consentire la visualizzazione delle informazioni di cui all'Allegato II, parte II, del Regolamento UE n. 782/2021.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio può essere richiesto in qualsiasi momento tramite il portale delle applicazioni di RFI disponibile sul sito internet del Gestore, sezione: www.rfi.it > Sicurezza e innovazione > Tecnologie > I&C Technology.

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI non è responsabile di ritardi, cattivo funzionamento, sospensione e/o interruzione nella fornitura dei servizi causati da: i) forza maggiore o caso fortuito; ii) manomissione o interventi sui servizi o sulle apparecchiature, effettuati dalle IF o da parte di terzi non autorizzati; iii) errata utilizzazione dei servizi da parte delle IF; iv) malfunzionamento degli apparecchi di connessione, strumenti non compatibili e/o programmi (software) utilizzati dalle IF.

Le IF e RFI si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati e informazioni acquisite dall'utilizzo dei sistemi informativi, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Formalizzazione

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

Personalizzazione delle informazioni al pubblico

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso, per le quali il GI ha definito un insieme di categorie commerciali adottabili dalle IF atte a coprire i diversi servizi ferroviari, l'IF può richiedere, delle personalizzazioni che implicano modifiche ai sistemi informatici in merito a:

- a. Inserimento di nuove categorie commerciali
- b. Loghi identificativi dell'IF e/o brand commerciali e/o denominazioni

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato attraverso i sistemi di informazione al pubblico sonori e visivi all'interno delle stazioni di RFI.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio deve essere richiesto attraverso posta elettronica certificata all'indirizzo rfi-dce-dco@pec.rfi.it, con dettaglio della personalizzazione ed orizzonte di implementazione, che non può essere inferiore a 6 mesi rispetto alla data di richiesta.

Diritti e obblighi di GI e IF

Le IF sono tenute a fornire al GI tali informazioni secondo i parametri tecnici indicati da RFI all'interno dell'allegato C allo Standard IaP.

Il Gestore valuterà le richieste pervenute tenendo in considerazione i vincoli tecnici di cui al richiamato allegato C allo Standard IaP e i limiti tecnologici derivanti dai sistemi di informazione al pubblico.

Formalizzazione

RFI invia alla IF un documento tecnico con la descrizione della personalizzazione richiesta, il dettaglio visivo e sonoro nei propri sistemi di IaP e i tempi di realizzazione.

L'accettazione scritta del documento tecnico costituirà impegno formale per le parti all'implementazione della personalizzazione richiesta.

5.5.2.1 Tariffe (aggiornamento dicembre 2024)

Annunci sonori, messaggi visivi e Avvisi ai Viaggiatori

La tariffa per il servizio è pari a **€ 1,123 / Locandina e € 1,123 / Annuncio**

Utenze Informative

Il numero delle utenze comprese nel PMdA e le tariffe mensili per le utenze ulteriori richieste sono riportate nella Tabella 5-16

Tabella 5-16 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo	Utenze comprese nel PMdA per servizi pax	TARIFFA UNITARIA per ulteriori utenze richieste (€/Utenza mese)
PICWEB ASTRO-IF	1 ogni 5 Mln treniKm	66,744
PICWEB IF – Programmazione GO	1 ogni 5 Mln treniKm	66,744
PICWEB IF - Tempo reale	1 ogni 5 Mln treniKm	13,349
PICWEB IF - Tempo reale "Traingraph"	1	600,698

PICWEB-IF - Controllo produzione	1 ogni 10 Mln treniKm	51,393
PICWEB IF – Rendicontazione	1 ogni 10 Mln treniKm	15,351
PIC IF - Gestione Operativa (Back-End)	1	66,744
PIC WEB profilo OPE 7	1 ogni 5 Mln treniKm	13,353
SERVIZIO WEB ARRIVI-PARTENZE	1 ogni 5 Mln treniKm	13,349
BANCA DATI SULLA SICUREZZA (BDS)	1 ogni 5 Mln treniKm	13,349

Le tariffe mensili per il modulo PIC IF –Pubblicazione dati (Back End)) e leC Hub utenze sono riportate sono riportate nella Tabella 5-17

Tabella 5-17 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo	TARIFFA UNITARIA (€/Utenza)
PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)	3537,45/mese
leC Hub - Fino a 50 stazioni	186,92/mese

Il canone leC HUB sarà sostenuto annualmente con pagamento mensile. A ciascun sottoscrittore sarà viene assegnata una utenza univoca abilitata ad una singola sessione.

Personalizzazione delle informazioni al pubblico

RFI invia un documento tecnico/economico con la descrizione della personalizzazione richiesta, il preventivo di spesa e i tempi di realizzazione. Quest'ultimo, una volta accettato dall'IF richiedente, costituisce impegno formale alla realizzazione e al successivo pagamento del corrispettivo.

In caso di prima sottoscrizione del Contratto di utilizzo da parte di una nuova IF, eventuali personalizzazioni in termini di classifiche commerciali o di loghi/brand sono ricomprese nel PMdA.

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

Tabella 5-18 - Bacheche informative

Elemento	Tariffa
Bacheca area visiva 8 A4	503,50 €/anno

5.6 PENALI E INCENTIVI

5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richieste da IF (aggiornamento dicembre 2024)

RFI non prevede penali a carico delle IF legate alle richieste di variazioni della traccia allocata.

In tutti i casi di soppressione della traccia da parte della IF a seguito di rigetto formale della richiesta di variazioni di cui al par. 4.7.1 la traccia assegnata si considera soppressa per responsabilità dell'IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1 Il rigetto viene sempre motivato da parte del GI.

5.6.2 Penali per responsabilità del GI

5.6.2.1 Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI (aggiornamento dicembre 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, punti 2-8 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 è pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

In caso di necessità di deviazione/modifica del percorso programmato, riconducibile a motivi non imputabili alle IF, la rendicontazione della traccia, effettuata a seguito della modifica del percorso, viene calcolata sulla base del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato sempre che lo stesso risulti essere meno oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato. È, comunque, facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1.

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 deve 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 (aggiornamento dicembre 2024)

- 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.

Le Regioni e le Province autonome sono esonerate dal corrispondere penali nei termini sopra indicati.

5.6.3.2 Penali per l'IF in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

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

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e già 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 (aggiornamento dicembre 2024)

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

- non comporta 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 ha 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.

5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. 5.6.4.1 (aggiornamento dicembre 2024)

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 del contratto di utilizzo dell'infrastruttura viene calcolata, a favore dell'IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio contrattualizzato, con esclusione dell'eventuale fornitura di corrente di trazione. Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, stante l'impossibilità per una IF di

sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

Per i servizi di trasporto delle merci, la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 6% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 2 milioni di euro;
- 5% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 2 milioni e 10 milioni di euro;
- 4% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 10 milioni di euro.

Per i servizi di trasporto viaggiatori a breve e lunga percorrenza, la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di euro;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 100 milioni di euro.

Le somme eventualmente imputate da GI all'IF ai sensi del paragrafo 5.6.4.1, calcolate dal GI su base mensile e comunicate all' IF in occasione della rendicontazione, vengono 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 generano esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa.

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 sono da corrispondere con il pagamento della fattura a conguaglio.

5.7 PERFORMANCE REGIME (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/15 (art. 21) e in coerenza con quanto previsto dal quadro regolatorio fissato dall'ART, è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale durante il loro tragitto.

Il GI o l'IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche di altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali calcolate come descritto in dettaglio nell'Appendice C del capitolo 5.

Il GI o l'IF rispondono inoltre delle soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti come descritto in dettaglio nell'Appendice C del capitolo 5.

Per la determinazione delle penali il valore di ciascun minuto di scostamento valorizzato è fissato in 1,00 (uno) Euro/minuto. Tale valore è moltiplicato per dei coefficienti che tengono conto:

- della tipologia del servizio;
- delle performance raggiunte;
- del ritardo misurato nelle fermate commerciali
- della categoria del treno;
- delle soppressioni

Il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso del treno, fatto salvo quanto specificato al punto 4.7.1.2.

Il GI rende accessibili alle IF tramite:

- PICWEB-RENDICONTAZIONE PENALI tutti i dati necessari ad informarle del loro andamento all'interno del sistema di Performance Regime.
- PICWEB-IF TEMPO REALE: la visione completa in tempo reale del contesto di esercizio segnatamente alla visibilità di tutti i servizi che circolano sulla infrastruttura ferroviaria di interesse

Ogni anno, alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo, e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento, il GI rendiconta gli importi per ciascuna IF indicando:

- l'ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI correlate ai ritardi causati dal GI stesso o da ciascuna IF sui propri treni;
- l'ammontare delle penali dovute/spettanti correlate ai ritardi provocati/subiti a/da ogni altra IF.

5.8 CONSUNTIVAZIONE DEI SERVIZI NON RICOMPRESI NEL PMdA, RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA

Con riferimento ai servizi forniti da RFI nell'ambito degli impianti di servizio, il GI, prima di procedere con la fase di rendicontazione, consuntiva alle IF i servizi erogati. Rientrano tra questi i seguenti servizi:

- Rifornimento idrico,
- Parking

Con cadenza giornaliera, ad eccezione del servizio di Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e merci, le IF hanno la possibilità di conoscere i servizi che vengono consuntivati, tramite il sistema informativo del GI "*PIC Consuntivare Servizi*" con il quale possono richiedere entro 5 giorni dalla circolazione del treno l'annullamento per mancata fruizione o la modifica del servizio non correttamente consuntivato corredando la contestazione con una motivazione dettagliata. La segnalazione viene presa in carico dal GI ed in caso di accoglimento la consuntivazione viene modificata prima che il servizio venga rendicontato (entro 30 giorni dalla data di circolazione del treno cui il servizio è associato).

Qualora le IF non segnalino alcuna mancata fruizione, i servizi consuntivati vengono automaticamente rendicontati.

Qualora l'IF avesse necessità di revisionare il programma dei servizi di un treno in un impianto per necessità propria può operare come segue:

1. richiedendo apposita VCO con modifica ai servizi d'impianto;
2. richiedendo in G.O. una modifica di utilizzazione del treno, specificando la variazione del servizio d'impianto.

Rendicontazione

Le informazioni relative alla "traccia rendicontata"

- per il percorso circolato, derivano dall'allegato 1 del contratto integrato con le Variazioni in Corso d'Orario e/o con i provvedimenti/operazioni emessi in Gestione Operativa;
- per il percorso non circolato, sono quelle riportate al punto precedente al netto dell'ultimo dispositivo di disdetta.

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

Per quanto riguarda il PMdA, il GI interagisce con le IF per condividere i dati fisici sui quali si basa la valorizzazione economica delle tracce rendicontate attraverso una verifica quotidiana sui sistemi di circolazione.

I dati fisici ed economici delle tracce rendicontate in un dato mese vengono portati a conoscenza della IF di norma entro il mese solare successivo a quello di riferimento.

Per ogni mese di circolazione le IF possono richiedere la rettifica delle tracce rendicontate entro 3 mesi solari successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi.

La valorizzazione economica dei seguenti servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA viene effettuata con cadenza mensile sui sistemi di rendicontazione nel corso del mese successivo al mese di riferimento a valle della chiusura della rendicontazione delle tracce:

- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- Rifornimento idrico
- Parking;

Per il rifornimento idrico, in caso di adesione all'offerta commerciale a treno chilometro, la rendicontazione avviene sulla base dei treni km circolati nel mese di riferimento così come specificato al par. 5.4.2.1

Per quanto riguarda la fornitura di corrente di trazione e i servizi elettrici – *parking*, la rendicontazione viene aggiornata mensilmente seguendo quando definito in sede di pubblicazione del COST_{UNIT ENERGIA} in ePIR nel mese successivo a quello di competenza.

Per la rendicontazione del servizio di utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci si rimanda allo specifico Documento Metodologico pubblicato nel portale ePIR.

Per i seguenti servizi offerti da RFI la valorizzazione economica viene effettuata secondo le modalità riportate nei relativi contratti allegati al portale ePIR (per il servizio GSM-R) e alle appendici 1 e 2 al capitolo 5 (per il servizio stazioni passeggeri):

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni

Per i servizi diversi da quelli del PMdA e da quelli indicati nel presente sottoparagrafo, la valorizzazione economica viene effettuata con cadenza trimestrale entro i primi 10 giorni del secondo mese successivo al trimestre di riferimento.

Per i servizi resi disponibili tramite il sistema "Cruscotto Rendicontazione" le IF possono richiedere eventuali rettifiche del servizio rendicontato, entro e non oltre i 3 mesi solari, successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi rivolgendosi alla casella di posta servizi-impianto@rfi.it. La segnalazione viene presa in carico dal GI entro 5 giorni lavorativi, che in caso di accoglimento rettifica la rendicontazione.

Qualora un'IF richieda una rettifica in fase di rendicontazione connessa ad una errata programmazione del servizio da parte dell'Impresa, la stessa IF deve, entro 2 mesi dalla segnalazione, inoltrare la richiesta di modifica della programmazione del servizio mediante VCO.

In tali casi RFI rettifica la rendicontazione fino a 2 mesi successivi alla segnalazione; a valle di tale lasso temporale, in caso di mancata presentazione della VCO da parte dell'IF, RFI considera esclusivamente i dati presenti a sistema e non effettua ulteriori rettifiche della rendicontazione.

La valorizzazione economica della rendicontazione del servizio di accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni viene effettuata secondo le modalità riportate nel relativo contratto.

Per quanto riguarda le penali di cui ai parr. 5.6.4.1 e 5.6.2.1, il GI rendiconta le quote annuali definitive entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza.

Con riferimento alle penali di cui ai parr. 5.6.2.2 e 5.7 il GI rendiconta gli importi per ciascuna IF alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo relativi all'anno di riferimento, e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza.

Verifiche

RFI conduce, nel corso dell'orario di esercizio per ogni tipologia di servizio diverso da quelli inclusi nel PMdA, dei controlli *ad hoc* ogni qual volta ne ravvisi la necessità, nonché verifiche puntuali negli impianti funzionali all'erogazione dei servizi diversi da quelli inclusi del PMdA finalizzate a effettuare approfondimenti specifici per l'analisi di elementi puntuali.

Tali verifiche possono essere attivate, ad esempio, nei seguenti casi:

1. controllo degli impianti su cui non siano stati richiesti servizi, dove siano stati richiesti in fase di riprogrammazione o in gestione operativa;
2. approfondimento di situazioni anomale segnalate dal personale di RFI;
3. accertamenti in caso di mancata risposta dell'IF a seguito delle segnalazioni inviate da RFI a valle della gestione ordinaria dei servizi;
4. verifica di segnalazioni ricevute dalle IF di mancata erogazione del servizio per cause riconducibili a responsabilità di RFI (guasti impianti, attività di manutenzione); la segnalazione da parte dell'IF deve avvenire entro 5 giorni lavorativi dalla data dell'evento.

Per i servizi di impianto, nel caso in cui a seguito di una verifica effettuata da RFI venga riscontrata una fruizione dei servizi non programmata dall'Impresa, RFI avvia un tavolo di confronto con la stessa chiedendo la programmazione della

fruizione del servizio mediante inserimento della VCO sul sistema ASTRO-IF entro un mese dalla comunicazione dell'esito della verifica da parte di RFI. Qualora l'Impresa non riprogrammi il servizio entro tale lasso temporale RFI applica, per gli accessi riscontrati come non programmati, una tariffa maggiorata del 5%.

Fatturazione

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

a) Pacchetto minimo di accesso (tracce)

Vengono emesse:

- con cadenza mensile – entro il mese di riferimento - una fattura in acconto di importo pari all' 85% (70% per i servizi merci) del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che viene emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo viene calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario. Nel caso un'impresa ferroviaria non dovesse circolare per tre mesi consecutivi, viene sospesa la fatturazione in acconto;
- con cadenza trimestrale – entro il 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

Vengono emesse:

- con cadenza mensile –entro il mese di riferimento- una fattura in acconto di importo pari al 75% del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che viene emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo viene calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario. Nel caso un'impresa ferroviaria non dovesse circolare per tre mesi consecutivi, viene sospesa la fatturazione in acconto.
- con cadenza trimestrale – entro il secondo mese successivo al trimestre di riferimento – una fattura e a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto;

c) Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito, servizi complementari (esclusa fornitura corrente di trazione) e servizi ausiliari programmati/erogati

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI avviene con cadenza trimestrale, entro il secondo mese successivo al trimestre di riferimento, in concomitanza dell'emissione delle fatture di conguaglio del canone di utilizzo dell'infrastruttura e fornitura di corrente di trazione, ad eccezione del servizio di cui al par. 7.3.2 (Stazioni passeggeri) per il quale il corrispettivo viene dovuto in 4 rate trimestrali anticipate con scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura, così come stabilito dai Contratti tipo per la messa in disponibilità degli spazi rientranti nel perimetro del servizio di cui all'Appendice del Capitolo 7.

d) Penali per mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce, penali in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento reti estere, penali per i ritardi causati dal GI e Performance Regime

Entro il 31 luglio dell'anno successivo a quello di competenza, il GI registra in contabilità le singole quote di riferimento per ciascuna IF e all'invio delle lettere commerciali con evidenza dei saldi di competenza.

Qualora l'importo stimato del contratto sia inferiore ad € 25.000,00 il pagamento avviene per rate mensili posticipate sulla base delle effettive prestazioni erogate dal GI. A tal fine il GI emette fattura entro il giorno 30 del mese successivo a cui dette prestazioni si riferiscono.

Pagamento

Le condizioni di pagamento stabilite per tali prestazioni di servizi sono fissate in 60 giorni fine mese.

L'IF è tenuta ad effettuare i pagamenti delle fatture entro la fine del secondo mese successivo a quello di emissione delle stesse.

Anche per quanto riguarda le quote attribuite alle penali, la scadenza di pagamento indicata nella lettera commerciale è fissata alla fine del secondo mese successivo a quello di invio della nota.

Per i servizi messi a disposizione all'interno delle stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, l'IF effettua i pagamenti delle fatture entro 30 giorni dalla data della loro emissione. ~~fattura~~

In caso di ritardo nei pagamenti la IF è tenuta a corrispondere al GI gli interessi di mora ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.

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 – Performance Regime: Metodo di calcolo delle penali

Appendice 5B (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

1. Definizioni

Punto di rilevamento: località in corrispondenza della quale i sistemi di circolazione del GI rilevano l'ora reale di passaggio dei treni.

Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

Scostamento: Differenza positiva, espressa in minuti, del ritardo del treno tra due punti di rilevamento.

Causa di ritardo: motivo che ha generato uno scostamento con valore maggiore di zero ascritto al soggetto responsabile (GI, IF proprietaria del treno, altra IF, cause esterne ai sensi della apposita codifica contenuta nella nuova procedura di "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime" (ex COp 269/2010), reso noto alle IF tramite il sistema PICWEB.

Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico definito nel capitolo 5, che viene applicato a ciascun scostamento, valido ai fini del Performance Regime, maturato dal treno nel corso del suo percorso.

I ritardi da rete estera, le cause esterne e gli inconvenienti d'esercizio non danno luogo a penale sia per il GI che per le IF.

PIC (Piattaforma Integrata Circolazione): sistema informatico a supporto della gestione della circolazione, utilizzato da GI per la registrazione dei ritardi e degli scostamenti nonché per la relativa allocazione e comunicazione delle cause e quindi per l'amministrazione del Performance Regime.

Puntualità (Standard IF): Puntualità calcolata come rapporto tra il numero di treni della singola IF giunti in soglia di puntualità (considerando come arrivati in orario anche quelli giunti oltre soglia di puntualità per cause non riconducibili alla stessa IF proprietaria del treno) e il numero totale dei treni circolati della specifica IF.

Soglia di puntualità: minuti di ritardo, variabili per tipologia di traffico e per modalità di acquisto delle tracce, così come riportati al par.6.3.2 del PIR, rispettivamente per tracce acquistate fino a 5 giorni solari dalla data di utilizzazione:

- 5' per treni passeggeri regionali/metropolitani;
- 5' per treni passeggeri media/lunga percorrenza;
- 30' per treni merci.

Tali soglie sono estese a 60' per i treni passeggeri e 120' per i treni merci qualora vengano richiesti in gestione operativa (da 4 giorni solari dalla data di utilizzazione). Tali soglie non determinano l'esclusione dei treni dal sistema di Performance Regime ma influiscono esclusivamente nella definizione del valore di puntualità come definito al punto precedente.

2. Elementi del sistema di attribuzione delle cause di ritardo

Il sistema del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (RFI e IF) registrati in PIC, unico data base del sistema.

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 2 minuti e per scostamenti dovuti ad anormalità.

Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti, misurato rispetto alla precedente stazione rilevante o di partenza, sarà ripartito

se pari o inferiore a 5':

- in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti;
- in caso di assenza di scostamenti attribuiti o qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti, al 50% al GI e all'IF.

se superiore a 5':

- in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti, qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti;
- mediante attribuzione degli scostamenti, riesaminando la marcia del treno nell'ambito della tratta d'interesse, qualora gli scostamenti non attribuiti siano superiori al 50% di quelli attribuiti.

L'elenco delle stazioni rilevanti, individuate previa consultazione con gli stakeholder, è riportato all'interno del portale ePIR.

Le modalità di calcolo degli indicatori di puntualità e le relative soglie adottate sono riportate all'interno della Procedura relativa alle modalità di attribuzione e validazione delle cause di ritardo riportata nel portale ePIR.

3. Metodo di calcolo

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime- maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso e il numero di treni soppressi per i seguenti coefficienti:

- **C_t**: coefficiente che tiene conto della tipologia di linea dove è maturato lo scostamento, riferita alla classificazione riportata in **tabella 1**;
- **C_{rit}**: coefficiente che tiene conto del ritardo:
 - maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci, secondo la suddivisione riportata in **tabella 2a**;
 - medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori. I valori sono riportati in **tabella 2b** per i treni del trasporto regionale ordinari e straordinari, in **tabella 2c** per i treni del Servizio Mercato e Servizio Universale ordinari e straordinari;
- **C_S**: coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo la suddivisione riportata in **tabella 3**;
- **C_{cat}**: coefficiente che tiene conto della categoria dei treni come indicato in **tabella 4**;
- **C_p**: coefficiente dato dalla somma del C_{Base} + C_{Correttivo};
- **C_{base}**: coefficiente che tiene conto della variazione % dei treni*km sviluppati in puntualità (con riferimento allo Standard IF) per ciascuna IF nell'anno oggetto di consuntivazione del Performance Regime, rispetto l'anno precedente. I valori sono riportati nella **tabella 5**;
- **C_{correttivo}**: coefficiente che tiene conto dello standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b (treni viaggiatori) e 5c (treni merci).
- **P_{sop}**: coefficiente che tiene conto per ogni traccia dei treni*km programmati oggetto di soppressione.
- **C_{sop}**: coefficiente che tiene conto della categoria dei treni nell'applicazione delle penali per soppressioni. I valori sono riportati nella **tabella 6**.

3.1 Rapporti GI-IF

Il GI corrisponderà all' IF proprietaria del treno le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti –validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed attribuiti a cause di propria responsabilità per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$P_{F1} = P_u * \sum (M_{GI} * C_t * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{GI} * P_{sop} * C_{sop})$$

dove:

P_{F1} è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF.

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

P_s è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a 120*P_u

M_{GI} sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t, C_{cat} e C_{rit} e C_{sop} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

S_{GI} è il numero treni con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità del GI.

P_{sop} è il rapporto tra i treni*km soppressi per responsabilità del GI e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

IF proprietaria del treno corrisponderà al GI le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed ascritti a cause di responsabilità dell'IF proprietaria del treno per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$P_{F2} = P_u * \sum (M_{IF} * C_t * C_s * C_{cat} * C_{rit})$$

dove:

P_{F2} è il flusso che l' IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 (uno) Euro/minuto.

M_{IF} sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t, C_s, C_{cat} e C_{rit} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Il flusso economico annuo tra il GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 5% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

Ferma restando la regolamentazione del Performance Regime per il calcolo delle penali, alla chiusura della contabilità verranno effettuati due bilanci distinti tra GI-IF viaggiatori e GI-IF merci.

Per ognuno dei due bilanci, nel caso dovesse registrarsi un importo residuo a favore del GI, l'80% di tale somma verrà ridistribuita a ciascuna singola IF del settore proporzionalmente ai treni*km commerciali sviluppati nell'anno di riferimento in puntualità (standard IF) da ciascuna singola IF.

I volumi di treni*km commerciali in puntualità saranno moltiplicati per un coefficiente C_p calcolato come somma di un coefficiente base C_{base} legato al miglioramento delle proprie performance rispetto all'anno precedente in termini di treni*km in puntualità riferiti allo standard IF secondo i valori riportati in tabella 5a e di un coefficiente correttivo $C_{correttivo}$ legato allo standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b-5c (treni viaggiatori) e 5d (treni merci).

La quota residua degli eventuali saldi a favore del GI, pari al 20% del totale, verrà dallo stesso reinvestita in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa viaggiatori.

Per le tracce coinvolte nelle fasce di manutenzione sono definiti, e dichiarati a contratto, i giorni e le tratte di interferenza con i cantieri ed i conseguenti minuti di maggior percorrenza indotti che non determineranno alcuna penale per il GI.

3.2 Rapporti IF-IF

Ciascuna IF, infine, **corrisponderà ad ogni altra IF** tramite il GI le penali corrispondenti alla somma del valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per gli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati, e ascritti a responsabilità di IF stessa, subiti da treni dell'altra IF, nonché al numero di treni soppressi per responsabilità di altre IF, per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$P_{F3} = P_u * \sum (M_{AB} * C_t * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{AB} * P_{sop} * C_{sop})$$

dove:

P_{F3} è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF.

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

P_s è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a $120 * P_u$

M_{AB} sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime.

S_{AB} è il numero treni dell'IF B con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità dell' IF A.

C_t , C_{cat} , C_{rit} e C_{sop} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

P_{sop} è il rapporto tra i treni km dell'IF B soppressi per responsabilità IF A e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

TABELLE PER LA DETERMINAZIONE DEL VALORE DEI COEFFICIENTI CONTENUTI NEGLI ALGORITMI DI CALCOLO DELLE PENALI

C_t : coefficiente che tiene conto della tipologia di linea dove è maturato lo scostamento. Il dettaglio delle linee/tratte contenute in ciascun aggregato sono rese disponibili attraverso il portale ePIR.

Tabella 1 - C_t (Coefficiente di tratta)

C_t (Coefficiente di tratta)	
Rete Alta Velocità	2,5
Linee veloci (DD)	2,5
Corridoi nazionali Centro-Nord	1,0
Linee di collegamento con l'Europa	1,5
Corridoi nazionali Centro-Sud	1,0
Altre linee	1,0
Nodi	2,5
Rete Compl. – Secondaria	0,5
Rete Compl. - Itinerari merci	0,5

C_{rit} : coefficiente che tiene conto del ritardo:

maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci;

medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori.

Tabella 2a - C_{rit} (Treni Merci Ordinari e Straordinari)

Ritardo a destino	C_{rit}
≤ 5'	0,25
≤ 15'	0,25
≤ 30'	0,50
< 60'	1,00
< 120'	1,25
< 180'	1,50
≥ 180'	2,00

Tabella 2b - C_{rit} (Treni del Trasporto Regionale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)						
	REG	≤ 5'	≤ 15'	≤ 30'	< 60'	< 120'	≥ 120'
	≤ 5'	0,25	0,5	0,75	1,00	1,25	1,50
≤ 15'	-	1,0	1,25	1,50	2,00	2,50	
≤ 30'	-	-	1,50	1,75	2,25	2,75	
< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00	
< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50	
≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00	

Tabella 2c - C_{rit} (Treni del Servizio Mercato e Servizio Universale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)						
	Mercato/ S.U.	≤ 5'	≤ 15'	≤ 30'	< 60'	< 120'	≥ 120'
	≤ 5'	0,25	0,25	0,50	1,00	1,50	2,00
≤ 15'	-	0,50	0,75	1,25	1,75	2,25	
≤ 30'	-	-	1,25	1,50	2,00	2,50	
< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00	
< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50	
≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00	

Tabella 2d - Crit (Invii, Materiali Vuoti e Locomotori Isolati)

Crit
1

C_s : coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio espletato dalla IF proprietaria del treno:

Tabella 3 - C_s (Coefficiente di servizio)

C_s (Coefficiente di servizio)	
Servizio a Mercato	1,00
Servizio Universale e Regionale	0,75
Servizio Merci	0,50
Invii, materiali vuoti e locomotori isolati	0,50

C_{cat}: coefficiente che tiene conto della categoria dei treni:

Tabella 4 - C_{cat} (Coefficiente di categoria)

C_{cat} (Coefficiente di categoria)	
Treni programmati d'orario	1,00
Treni effettuati in gestione operativa	0,50
Altre circolazioni (Invii, materiali vuoti, locomotori isolati, tradotte) programmati che effettuati in gestione operativa	0,25

C_p: coefficiente dato dalla somma del C_{Base} + C_{Correttivo} :

Tabella 5a - C_{Base}

C_{Base}	
Var < 0%	1,00
0% < Var ≤ 10%	1,05
10% < Var ≤ 20%	1,10
20% < Var ≤ 30%	1,15
30% < Var ≤ 40%	1,20
40% < Var ≤ 50%	1,25
50% < Var ≤ 100%	1,30
Var > 100%	1,40

Var: Variazione treni*km in puntualità (Anno X rispetto X-1)

Tabella 5b - C_{Correttivo} per i treni viaggiatori regionali

C_{Correttivo} per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 82.5%	-0,2
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	-0,15
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	-0,1
87,5% ≤ Punt. IF < 90%	-0,05
90% ≤ Punt. IF < 92%	0
92% ≤ Punt. IF < 93%	0,05
93% ≤ Punt. IF < 94%	0,10
94% ≤ Punt. IF < 95%	0,15
95% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,20
96% ≤ Punt. IF < 97%	0,25
97% ≤ Punt. IF ≤ 98%	0,30
98% ≤ Punt. IF < 99%	0,35
99% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF viaggiatori (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 5c - $C_{\text{Correttivo}}$ per i treni viaggiatori LP

$C_{\text{Correttivo}}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 72.5%	-0,2
72,5% ≤ Punt. IF < 75%	-0,15
75% ≤ Punt. IF < 77,5%	-0,1
77,5% ≤ Punt. IF < 80%	-0,05
80% ≤ Punt. IF < 84%	0
84% ≤ Punt. IF < 86%	0,05
86% ≤ Punt. IF < 88%	0,10
88% ≤ Punt. IF < 90%	0,15
90% ≤ Punt. IF ≤ 92%	0,20
92% ≤ Punt. IF < 94%	0,25
94% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,30
96% ≤ Punt. IF < 98%	0,35
98% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF viaggiatori LP (%) nell'anno oggetto di consuntivazione

Tabella 5d - $C_{\text{Correttivo}}$ per i treni merci

$C_{\text{Correttivo}}$ per i treni merci	
Punt. IF < 80%	-
80% ≤ Punt. IF < 82,5%	0,05
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	0,10
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	0,15
87,5% ≤ Punt. IF ≤ 90%	0,20
90% ≤ Punt. IF < 92,5%	0,25
92,5% ≤ Punt. IF ≤ 95%	0,30
95% ≤ Punt. IF < 97,5%	0,35
97,5% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF merci (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 6: C_{Sop} (Coefficiente di soppressione)

C_s: coefficiente di soppressione	
Servizio Mercato e Servizio Universale (ordinari e straordinari)	1
Trasporto Regionale (ordinari e straordinari)	1
Merchi (ordinari e straordinari)	1
Invii, materiali vuoti, tradotte	0

Il GI assegna le cause di ritardo e delle cause di anomalità nel rispetto di quanto previsto nella vigente procedura per l'assegnazione delle cause di ritardo (PACR) disponibile in "Informazioni per i richiedenti" del portale ePIR.

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Il presente capitolo descrive gli obblighi e le regole che il GI e le IF osservano 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 (aggiornamento dicembre 2024)

Per l'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti collaborano scambiandosi ogni informazione e attuano azioni utili a favorire la regolarità della circolazione.

La lingua ufficiale da utilizzare per ogni comunicazione è quella italiana. Al riguardo l'IF e il GI ne garantiscono la piena conoscenza da parte del proprio personale, assicurando così la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, in condizioni di operatività sia standard sia perturbate.

Salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore, le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra, 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 del GI e dell'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.

Il GI nel caso in cui respinga un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza dell'IF, trasmette tale reclamo, informandone contestualmente l'utente, all'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 l'IF a respingere un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza del 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.

6.2.2 Obblighi di GI (aggiornamento dicembre 2024)

È obbligo del GI:

- mettere a disposizione delle IF l'infrastruttura ferroviaria, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, prestando i servizi, nei limiti 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 e della sua capacità;

- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria, in normali condizioni di operatività, sia accessibile, e funzionale e qualitativamente idonea alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli.
In caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI condivide con le imprese interessate i provvedimenti di esercizio necessari per la ripartizione della capacità residua.
- 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 la stessa evidenza al pubblico dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi, scritte, cartellonistica, monitor e annunci di stazione, ecc.);
- 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.

6.2.3 Obblighi delle IF (aggiornamento dicembre 2024)

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'IF deve:

1. rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI, dall'ANSFISA e dall'ART;
2. utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
3. utilizzare detto materiale rotabile in coerenza con le modalità d'uso indicate dal fabbricante e con eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipate ad ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
4. svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria Regionale nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza unico rilasciato dall'ANSFISA o dalla European Railway Agency (ERA);
5. disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
6. 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;
7. assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni, ancorché il GI ne abbia ammesso la circolazione sull'infrastruttura ferroviaria;
8. mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del Certificato di Sicurezza unico in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
9. comunicare al GI senza ritardo, eventuali provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza, o del titolo autorizzatorio, sospendendo, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
10. comunicare al GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza che possa incidere sulla situazione accertata dal rilascio del certificato di sicurezza, sospendendo, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
11. ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
12. in caso di anomalie 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.
13. fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
14. 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, tipo di frenatura
 - c. massa rimorchiata
 - d. massa assiale
 - e. percentuale di massa frenata
 - f. lunghezza del convoglio
 - g. completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;

- 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;
15. 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, nel rispetto di quanto indicato nell'apposita Procedura diramata dal GI ai sensi dell'art. 3 del Decreto 5/2010 dell'ANSF.
 16. qualora strettamente necessario, mettere a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (*Juridical Recorder Unit*);
 17. Fornire informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con autobus o di protezione su altro treno;
 18. svolgere, in accordo con il GI, le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso dei treni di cui al par. 6.3.3.2.1;
 19. 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.

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.

Il GI non assume alcun obbligo di 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.

6.2.4 Informazioni fornite dalle IF prima e durante la circolazione (aggiornamento dicembre 2024)

L'IF è tenuta a comunicare a GI tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma, come previsto dalla disciplina normativa e negoziale vigente e nello specifico:

1. variazioni al programma di circolazione ed al programma di erogazione dei servizi;
2. degrading al materiale rotabile, ivi incluse: (i) le dotazioni di accessibilità relative ai posti attrezzati, al Dispositivo di Ausilio per la Salita a Bordo Treno (DASBT), al piano ribassato e ai servizi igienici accessibili, (ii) le eventuali condizioni di sovraffollamento che comportino riduzioni di velocità o eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori; (iii) eventuali riduzioni di prestazioni (a titolo esemplificativo e non esaustivo velocità, accelerazione, blocco porte, ecc.);
3. la composizione dei treni merci (comprese informazioni relative alla sagoma ed al peso assiale del convoglio);
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 con il relativo orientamento e i servizi erogati a bordo treno, l'ubicazione della vettura adibita ai servizi per le PMR;
6. i servizi sostitutivi con autobus.

La comunicazione delle suddette informazioni avviene tramite i sistemi informatici delle IF opportunamente interfacciati con la piattaforma PIC WEB, attraverso l'immissione diretta delle informazioni, da parte delle IF, nella piattaforma PIC WEB, salvo comprovato guasto/indisponibilità del sistema stesso (in tale evenienza saranno accettate richieste formulate attraverso gli strumenti indicati dal referente accreditato di GI).

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche sono 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 (art. 5 comma 4 D.lgs 162/07). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.

In presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, in applicazione dell'art. 4 del Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione del 16

novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza unico, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, l'IF e GI si impegnano a:

- individuare nell'ambito del proprio SGS le eventuali idonee misure mitigative atte a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario;
- comunicare agli altri operatori ferroviari coinvolti ed interessati, in modo chiaro ed esaustivo, le informazioni del caso tra le quali almeno:
 - la descrizione del pericolo fonte del rischio non adeguatamente mitigato;
 - la causa dello stesso con il relativo effetto;
 - il valore residuo del rischio valutato come non accettabile;
 - il criterio di accettazione utilizzato per tale valutazione;
 - la/le mitigazioni già messe in atto.

L'interlocutore per il GI, per lo svolgimento delle attività suddette, è la Direzione Operativa Infrastrutture. L'interlocutore per la IF è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato ovvero il proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSFISA e comunicato a Direzione Tecnica - S.O. Normativa Circolabilità ed Analisi di Rischio di Sistema, che cura l'aggiornamento dei loro indirizzi nell'ambito delle attività di emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio riguardanti i rapporti di interfaccia con le Imprese Ferroviarie.

6.2.6 Sciopero (aggiornamento dicembre 2024)

Nel caso di proclamazione di sciopero del personale di IF, a quest'ultima formalmente notificata, o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, l'IF comunica 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 sono fornite in ottemperanza alle disposizioni del Regolamento UE 782/2021 e della Delibera ART n.106/2018, alla restante 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:

- comunica i referenti per l'assistenza clienti;
- assicura, di concerto con il GI, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, ecc.).

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

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 sono fornite in ottemperanza e nel rispetto dei modi e dei tempi previsti dalla normativa di settore vigente, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione Garanzia 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 comportano 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 (aggiornamento dicembre 2024)

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, anche attraverso il coordinamento dell'utilizzo del materiale rotabile del proprio 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 ed eventuale ripristino dell'infrastruttura.

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, ivi comprese le eventuali operazioni di manovra propedeutiche al ricovero/piazzamento del treno e 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;

L'interfaccia di un IF con le figure di coordinamento del GI può essere eventualmente assicurata anche mediante delega ad altre IF.

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

Il GI provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anomalie di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF le relative risultanze.

6.3.2 Regole di gestione (aggiornamento dicembre 2024)

L'attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze fra treni e gli scostamenti delle tracce orarie programmate, con il fine ultimo di minimizzare i 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, al fine della riduzione della propagazione dei ritardi sulla rete, si definiscono di seguito i principi di gestione da utilizzare per la risoluzione delle interferenze.

Fascia pendolare 6.00-9.00 e 17.00-20.00 (dal lunedì al venerdì)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni OA nazionali Premium – Treni OA nazionali Basic – Treni OA internazionali – Treni OSP Lunga Percorrenza e Regionali “pendolari” a servizio delle maggiori città
2	Treni OSP Lunga Percorrenza – Treni OSP Regionali
3	Treni Merci
3-4	Servizi Tecnici*

Fascia giornaliera 9.00-17.00 e 20.00-22.00 (dal lunedì al venerdì) e 6.00-22.00 (sabato, domenica e festivi)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni OA nazionali Premium – Treni OA nazionali Basic – Treni OA internazionali
2	Treni OSP Lunga Percorrenza
3	Treni OSP Regionali – Treni Merci (V>90 km/h)
4	Treni Merci (V≤90 km/h)
4-5	Servizi Tecnici*

Fascia notturna 22.00-6.00

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni OA nazionali Premium – Treni OA nazionali Basic – Treni OA internazionali
2	Treni OSP Lunga Percorrenza - Treni Merci (V>90 km/h)
3	Treni Merci (V≤90 km/h) - Treni OSP Regionali
4	Servizi Tecnici*

* Le circolazioni di servizio programmate da orario, funzionali all’effettuazione di un treno commerciale (con tempi di ribattuta minori di 30’), hanno la stessa valenza del treno corrispondente.

Legenda: OA=Open Access; OSP=Obblighi di Servizio Pubblico.

I principi gestionali espressi definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anomalie significative). All’insorgere di un’anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l’obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

In caso di interferenze tra treni con gli stessi principi gestionali dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare complessivamente i ritardi, anche in relazione alle possibili conseguenze sulle maggiori città;
2. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata, eventualmente ripristinando la successione programmata.

In caso di interferenze tra treni con principi gestionali diversi dovranno essere applicate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare i ritardi per i treni con priorità di gestione;
2. ripristinare la successione programmata anche in relazione alle possibili conseguenze sulle maggiori città;
3. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.

I treni in anticipo corsa non devono provocare ritardi ad altri treni indipendentemente dalle categorie.

Nell’ambito delle presenti regole sono considerati puntuali i treni che:

- per il segmento Passeggeri arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5’.

La puntualità con la quale il GI misura le proprie performance, è calcolata per segmento di mercato e per mese attraverso la seguente formula:

$$\text{puntualità GI} = (\text{NC} - \text{N}_{\text{RFI}}) / \text{NC}$$

dove:

NC = numero dei treni circolati

N_{RFI} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo superiore a 5’ per ritardi dovuti a cause attribuite a RFI.

Gli indicatori %OS(0-5) e %OS(0-15), di cui alla misura 7 della delibera ART n. 16/2018 dell’8 febbraio 2018, sono calcolabili tramite il sistema PIC.

I dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo (definiti con il seguente formato numerico xx,yy%) sono pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare sul sito web di RFI.

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 indicate al paragrafo 6.2.3.

L'IF, prima della messa in circolazione del treno, comunica al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degrading prestazionali di velocità.

Il GI mette a conoscenza le IF e l'ART del contenuto di note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti relativi alle regole di gestione prima della loro effettiva validità. Nel caso in cui il contenuto di tali documenti sia legato a servizi soggetti a OSP, il GI informa anche le rispettive Amministrazioni affidanti.

Treni Pendolari

I treni pendolari sono i treni in afflusso (nella fascia 6.00-9.00) ed in deflusso (nella fascia 17.00-20.00) a servizio delle maggiori città ed i relativi treni corrispondenti che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni, individuati dal GI, anche attraverso il coinvolgimento degli enti titolari dei rispettivi contratti di servizio. Tali treni vengono qualificati ad ogni cambio orario, ~~ovvero~~ in caso di entrata in vigore di un significativo numero di riprogrammazioni dei servizi, tra i treni OSP regionali e lunga percorrenza.

6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura

6.3.3.1 Gestione della circolazione perturbata (aggiornamento dicembre 2024)

In presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, il GI applica 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 il 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, le deviazioni sono proposti verbalmente dal referente accreditato del GI al referente accreditato dell'IF che, entro 30 minuti o al massimo entro 60 minuti nei casi particolarmente complessi, comunica la propria accettazione o formula proposte alternative, implementando le proposte di variazione condivise del programma di esercizio nei sistemi informativi per la gestione della circolazione.

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

In relazione alle cause perturbative il GI e le IF si scambiano 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 realizza, d'intesa con l'IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo l'IF assume i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

In caso di mancato accordo il provvede alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sull'infrastruttura regionale piemontese, GI provvede ad informare l'IF relativamente alle tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino e le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi (o altra calamità naturale ivi incluse le eruzioni vulcaniche ed i terremoti), il GI stabilisce tempestivamente le regole di

circolazione che le IF dovranno rispettare come deviazioni e/o limitazioni di velocità, dandone contestuale comunicazione alle IF coinvolte.

Con specifico riguardo alle anomalie in caso di emergenza neve/gelo nell'appendice 1 al capitolo 6, è riportata la procedura relativa al processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione.

6.3.3.2 Sgombero dell'infrastruttura

6.3.3.2.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

1. In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno sull'infrastruttura ferroviaria regionale piemontese, per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI individua, limitatamente alle IF che effettuano il servizio sulla rete ferroviaria regionale piemontese, le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire.
2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF circolante sull'infrastruttura ferroviaria piemontese deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva diesel avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo. Il numero di locomotive di riserva richiesti da GI alle IF dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.
La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale.
La disponibilità di locomotive/convogli di riserva può essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.
3. Qualora IF dichiarati, in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di utilizzare almeno la doppia trazione diesel in composizione ai propri treni, e lo confermi in fase negoziale, può essere esonerata dalla dichiarazione riguardante i materiali di riserva di cui sopra.
4. Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al par. 3.3.2.1, l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione:
 - della dislocazione esatta di locomotive/convogli di riserva, diesel ed elettriche secondo i criteri definiti nel presente paragrafo,
 - della tipologia del locomotore (comprensiva dei dati identificativi e tecnico/prestazionali) e relative dotazioni, la tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi, comprovando eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune dei mezzi e l'IF responsabile del locomotore;
 - dei nominativi dei propri referenti cui GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero
 - i tempi necessari per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI (comprensivo dell'eventuale montaggio di maschere di accoppiamento in funzione del materiale rotabile da soccorrere)

Quanto sopra, previe verifiche ed eventuali ulteriori disposizioni di GI, è indicato in allegato al contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

5. GI ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto contrattualmente dichiarato in ordine al dislocamento dei materiali di cui al precedente punto 4.
6. Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, il GI richiede l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. Il GI richiede inoltre l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento o di altre IF qualora il ricorso a tali mezzi sia ritenuto dal GI più idoneo ed efficace allo scopo.
7. L'IF estranea alla causa di ingombro, a cui GI richieda l'intervento, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi con i mezzi rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura qualora l'IF che ha causato

l'evento non ottemperi all'ordine di sgombero impartito da GI, ovvero negli altri casi in cui GI ne chieda l'intervento ai fini di un efficace e tempestivo ripristino della circolazione, ovvero per limitare eventuali disagi ai viaggiatori.

8. Nell'ipotesi prevista al precedente punto 7, l'onere economico delle operazioni di sgombero è posto a carico del soggetto responsabile dell'evento. In tali casi, previa richiesta scritta dell'IF intervenuta, il GI remunera direttamente tale ultima, rivalendosi sull'IF responsabile dell'evento. Il GI remunera l'IF intervenuta anche nei casi in cui la causa di ingombro sia imputabile al GI medesimo.
9. Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anomalità in linea o su binari critici di stazione, con l'impiego di locomotori e/o materiali di riserva e sulla base di scenari appositamente predisposti; durante ogni esercitazione sono svolte tutte le procedure previste per la gestione delle anomalità di cui trattasi, con particolare riferimento a quelle di preparazione al traino del materiale rotabile da soccorrere, aggancio da parte del locomotore di soccorso, sfrenatura del convoglio da soccorrere e movimentazione del complesso di rotabili.

6.3.3.2.2 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Nei casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di mezzi di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei, il GI interviene onde ridurre al minimo i tempi di fermo in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. Il personale di RFI raggiunge il sito ove si è verificato l'evento utilizzando mezzi gommati attrezzati per i tragitti su strada ed autocarrelli nei casi in cui sia necessario percorrere anche tratti ferroviari.

A seguito del riposizionamento del materiale sviato sulla sede ferroviaria a cura di RFI, restano a carico dell'IF responsabile dell'evento:

- l'individuazione e l'emissione delle prescrizioni tecniche ai fini del ricovero, trasferimento del materiale rotabile interessato;
- il ricovero ed il trasferimento in luogo sicuro del materiale rotabile interessato, ai fini del sollecito sgombero dell'infrastruttura tramite locomotore dell'IF medesima o con locomotore di altra IF;
- i relativi oneri derivanti dal trasferimento in luogo sicuro del materiale rotabile interessato qualora venga utilizzato un locomotore di soccorso di un'altra IF;

Restano fermi i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al successivo paragrafo 6.3.3.2.3 e l'obbligo per il personale di macchina, al verificarsi di arresto sull'infrastruttura ferroviaria nazionale dovuto ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, di comunicare tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, l'immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno. e di informare tempestivamente anche il personale tecnico e della medesima IF.

Le suddette informazioni hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione comunica il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

6.3.3.2.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

1. Al verificarsi dell'arresto di un treno dovuto ad eventi che presuppongano una richiesta di locomotive di soccorso, l'agente di condotta tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo deve dare immediato preavviso verbale di richiesta di locomotiva di soccorso agli operatori al regolatore della circolazione interessato, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile,

e fornisce le informazioni utili per l'individuazione della tipologia di anomalità che ne ha determinato l'arresto, comunicando altresì se sono interessati gli impianti di trazione elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo. Il preavviso verbale di richiesta di locomotiva di soccorso e le notizie correlate potranno anche essere fornite dalla sala operativa dell'Impresa proprietaria del treno al DCCM (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento) di giurisdizione.

Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento, fermi restando adempimenti e formalizzazioni previsti dalla normativa vigente.

2. Il Referente accreditato per la circolazione del GI, che riceve un preavviso di richiesta di locomotiva di soccorso, si attiva immediatamente e stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero dell'infrastruttura.

Nel caso di fermo in linea, ai fini del recupero del treno, il Referente per la circolazione deve richiedere l'immediato avvicinamento di uno dei seguenti mezzi alla stazione abilitata più vicina al punto di arresto del materiale rotabile in linea, limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale piemontese:

- a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste nel contratto di utilizzo, o altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
- b) locomotiva/convoglio di riserva di altra IF, tenendo conto sia della dislocazione dei mezzi rispetto al luogo in cui si è verificato la fermata del treno, sia dei tempi di intervento comunicati dall'IF alla quale è richiesto il soccorso;
- c) treno compatibile per l'aggancio della stessa IF o di altra IF che lo segue in linea da utilizzare per la spinta fino alla più vicina stazione presenziata;
- d) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

Nel caso di fermo in stazione, ai fini del recupero del treno fermo in stazione la cui posizione, tuttavia, pregiudica il regolare espletamento dei servizi programmati nella stazione stessa, il Referente per la circolazione richiede, l'immediato avvicinamento alla stazione stessa di uno dei seguenti mezzi, limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale piemontese:

- a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nel contratto di utilizzo, o altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
- b) locomotiva/convoglio di riserva di altra IF, tenendo conto sia della dislocazione dei mezzi rispetto al luogo in cui si è verificato l'arresto del treno, sia dei tempi di intervento comunicati dall'IF alla quale è richiesto il soccorso;
- c) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

3. Il personale di macchina che ha dato preavviso di sgombero, entro 15 minuti deve richiedere la locomotiva/convoglio di riserva o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, comunicarlo all'operatore di circolazione del GI, informando anche di eventuali condizioni di degrado.
4. All'atto della richiesta di sgombero l'IF deve segnalare la necessità di trasbordo dei viaggiatori, comunicando all'operatore di circolazione di GI la sussistenza delle condizioni di fattibilità del trasbordo medesimo, nonché il materiale (dislocato o in circolazione) che intende utilizzare allo scopo.
5. Dal momento della formale comunicazione dell'IF della disponibilità del mezzo per il trasferimento, il GI provvede alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità.

Nell'ambito delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva trovano applicazione anche le seguenti disposizioni.

a) Richiesta di soccorso

L' IF ha l'obbligo di:

- comunicare a GI il "preavviso di soccorso" quando, al momento dalla fermata in linea, si prefiguri la possibilità di una richiesta di locomotiva di soccorso, al fine di attivare i provvedimenti operativi preventivi all'attuazione del soccorso. Il GI provvede in ogni caso alla gestione dei treni a seguito con le

modalità descritte al paragrafo 6.3.2 in relazione alla prevalenza dei flussi. In ogni caso, il preavviso di soccorso deve essere comunicato al GI entro 15 minuti dall'arresto del treno;

- comunicare la "richiesta di soccorso" entro 15 minuti dall'arresto del treno ossia dare conferma della necessità di una locomotiva di soccorso entro 15' dal preavviso di soccorso comunicando al GI:
 - lo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo;
 - il numero dei viaggiatori a bordo del treno ed eventuali situazioni di emergenza per gli stessi (necessità di trasbordo, presenza di persone con criticità sanitarie, mancanza di servizi di climatizzazione, ecc.).

Il GI attiva la procedura di soccorso, ordinando formalmente l'immobilizzazione del convoglio quando:

- siano trascorsi 15' dall'arresto del treno e non sia stato comunicato né il preavviso di soccorso, né una richiesta formale di soccorso;
- siano trascorsi 15 minuti dal preavviso di soccorso senza la conferma formale della richiesta di soccorso.

b) Modalità di effettuazione del soccorso

In assenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'IF interessata, la circolazione dei treni nella tratta avviene con le modalità descritte al paragrafo 6.3.2 in relazione alla prevalenza dei flussi.

Al fine del maggiore contenimento dei tempi di effettuazione del soccorso sono di seguito, elencate in ordine di priorità e comunque tenendo conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento, le modalità con cui viene effettuato il soccorso al fine di garantire il ricovero in idoneo posto di servizio:

- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso con altro treno in servizio commerciale che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale piemontese;
- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso mediante invio dalla sede di dislocazione del materiale di riserva che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale piemontese;
- utilizzo del mezzo diesel solo nei casi di:
 1. indisponibilità della linea elettrica;
 2. non accoppiabilità con i materiali dei treni in servizio commerciale in circolazione;
 3. indisponibilità dichiarata a GI dall' IF interessata del materiale di riserva nella sede prevista;
 4. presenza di tratti acclivi superiori al 15 per mille.

Per i punti 2, 3 e 4 viene valutato l'utilizzo di uno specifico mezzo elettrico disponibile in una località limitrofa al punto della richiesta riserva.

c) Modalità di effettuazione del trasbordo

In presenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'IF, al fine di consentire al GI l'adozione di provvedimenti equi, trasparenti e non discriminatori, minimizzando al contempo l'indisponibilità della tratta di linea, l'IF interessata -tenendo comunque conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento- effettua il trasbordo secondo le seguenti modalità indicate in ordine di priorità:

- treno a seguito;
- invio materiale di scorta.

d) Modalità di soccorso in caso di presenza a bordo di Persone con Disabilità o Mobilità Ridotta (PMR)

In relazione all'anormalità in atto ed alla posizione del treno fermo (in linea o presso località), resta in capo alla IF la valutazione in merito alla esistenza delle condizioni per il trasbordo in sicurezza su treno o mezzo alternativo, ovvero la discesa in sicurezza dei viaggiatori a bordo, inclusa la PMR con disabilità motorie, anche in relazione alla tipologia di anormalità e dei conseguenti riflessi (ad esempio assenza servizi di bordo, ecc.), alle specifiche esigenze della clientela a bordo, comunicandone le determinazioni al GI per la relativa

valutazione in considerazione del contesto di circolazione in atto, richiedendo a quest'ultimo l'eventuale intervento dei servizi di pronto soccorso e/o Vigili del Fuoco.

e) Altri passeggeri PMR coinvolti dalla anomalia

Riguardo gli eventuali altri passeggeri PMR coinvolti nell'anomalia (in stazione o su altri treni interessati nell'anomalia) e in possesso di un regolare titolo di viaggio per i treni coinvolti, resta a cura delle IF garantire assistenza ai sensi dagli articoli 18 e 20 del Regolamento UE n. 782/2021 e prevedere, laddove richiesto dalla PMR, la riprogrammazione del viaggio alla stregua degli altri viaggiatori; resta inteso che qualora la riprogrammazione del viaggio per le PMR coinvolga stazioni rientranti nel network di offerta del servizio di assistenza prestato da RFI, detta riprogrammazione dovrà essere preventivamente condivisa con la Sala Blu di competenza ai fini dell'erogazione, da parte di GI, dei servizi di assistenza alle PMR.

6.3.3.2.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Fermi restando i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al precedente paragrafo 6.3.3.2.3, al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno- e il personale tecnico dell'IF.

Le suddette informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero della linea.

Il Referente per la circolazione del GI richiede, ai fini del recupero del treno, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata più vicina al punto di arresto del materiale rotabile. Nel caso in cui il treno fermo fosse in stazione comporti conseguenze sulla regolarità degli altri servizi programmati il Referente per la circolazione del GI richiede, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione stessa. Le operazioni devono essere coadiuvate dal personale dell'IF responsabile della notifica delle relative prescrizioni tecniche per il proseguimento del veicolo e per l'eventuale condizionamento dello stesso.

Il GI provvede alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità qualora circolante su rotaia, a differire l'intervento del mezzo di soccorso attrezzato tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni dovute sia all'inconveniente stesso sia a quelle derivanti dalle operazioni di recupero.

In caso di ordine di sgombero con mezzo attrezzato il GI garantisce la partenza del mezzo:

- entro 20 minuti dalla richiesta se in orario di officina;
- entro 60 minuti dalla richiesta se fuori dall'orario di officina.

6.3.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio

Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSFISA, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal capo V (indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti) del d.lgs. 50/2019, al quale si fa espresso rinvio.

Indagini dell'ANSFISA

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

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

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all'art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSFISA in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art.5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine. Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSFISA ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore valuta la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSFISA interviene allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSFISA in materia di d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSF n.4/2012 il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti -sulla base della disposizione di esercizio n.18/2014 "Procedure di interfaccia. Norme concernenti 'Accertamenti e indagini di RFI in caso d'incidenti e inconvenienti ferroviari'

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

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

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

Qualora l'ART avvii degli approfondimenti in occasione di eventi anomali, GI e IF mettono a disposizione tutta la documentazione disponibile e la trasmettono su richiesta della stessa.

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE

6.4.1 Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

La Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) è il sistema informatico a supporto della gestione della circolazione, utilizzato da GI per la richiesta di tracce e servizi, la registrazione dei ritardi e degli scostamenti nonché per la relativa attribuzione e comunicazione delle cause di ritardo e per il Performance Regime.

La Piattaforma mette inoltre a disposizione, sulla base dei profili rilasciati, le informazioni relative alle performance di puntualità in tempo reale e sulla base di dati di consuntivo

APPENDICI AL CAPITOLO 6 (NUOVO) (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Appendice 1 al Capitolo 6 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

PROCEDURA OPERATIVA SUL PROCESSO DI COMUNICAZIONE AL PUBBLICO IN CASO DI EMERGENZA NEVE/GELO

La presente procedura definisce il processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione nei casi di anomalità rilevanti secondo le procedure interne di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), con particolare riferimento ai casi di emergenza meteo.

Si applica a tutti gli eventi che ricadono nelle definizioni di anomalità rilevante e di incidente di esercizio.

Anormalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anomalie che:

- abbiano causato danni ai viaggiatori, al personale o a terzi;
- riguardino nodi o linee della rete con una previsione di durata superiore alle 2 ore;
- determinino difficoltà o significative ripercussioni alla circolazione, dovute all'istradamento dei treni, in particolare di lunga percorrenza, su itinerari alternativi.

Inoltre si applica per le anomalie che al loro insorgere, pur non avendo immediata connotazione di rilevanza, potrebbero assumerla per la loro evoluzione o per la "valenza commerciale" della linea/impianto interessati.

GESTIONE DELLE ANORMALITA'

All'insorgere di un caso di anomalie rilevante, secondo la definizione sopra riportata, RFI provvederà a:

- regolare la circolazione, gestendo l'anomalie tramite la ripartizione della capacità residua, condividendo con le Imprese Ferroviarie i provvedimenti di circolazione (limitazioni, cancellazioni, deviazioni, ecc.);
- attivare, previa consultazione con le imprese coinvolte, tutti i canali necessari per la tempestiva ed efficace informazione alla clientela, tramite:
 - a) annunci specifici, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti in stazione e coordinamento con le IF per l'allineamento degli annunci a bordo;
 - b) pubblicazione sulla sezione "**RFI ultime notizie**" del sito www.rfi.it delle notizie relative all'anomalie in atto.

EMERGENZA METEO NEVE/GELO

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è correlata ai bollettini meteo e agli avvisi di avverse condizione meteo emessi dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalle sue strutture territoriali. In base al livello di gravità annunciato saranno attivate le seguenti fasi operative:

1. **Fase di pre-allerta:** caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, in quanto le attrezzature e le risorse disponibili risultano sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e delle linee.
2. **Fase di allerta gialla:** caratterizzata da condizioni meteo che comportano soggezioni alla circolazione dei treni ed all'effettuazione di altri servizi (manovre, ecc.).-Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatori e dei binari.
3. **Fase di allerta arancione/rossa:** caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari e i deviatori del network nazionale. Le risorse disponibili saranno pertanto dedicate al mantenimento in esercizio delle infrastrutture individuate come prioritarie per la circolazione dei treni. In caso di allerta rossa saranno possibili ulteriori riduzioni di traffico rispetto allo scenario dell'allerta arancione, fino ad arrivare eventualmente alla sospensione della circolazione.

RFI, con adeguato anticipo e sulla base degli avvisi diffusi dalla Protezione Civile, provvede a comunicare lo stato di allerta a tutte le IF.

Alle fasi di emergenza gialla e arancione sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta regionale e dei treni lunga percorrenza, condivisi anticipatamente con le Imprese Ferroviarie e aggiornati annualmente in prossimità dell'avvio della stagione invernale., in modo da permettere la concentrazione delle risorse nelle stazioni particolarmente critiche e garantire in ogni circostanza la mobilità dei passeggeri, che saranno informati in maniera preventiva circa i servizi che saranno garantiti. In base alla disponibilità delle linee

interessate dall'emergenza i servizi, passeggeri e merci, saranno opportunamente riprogrammati nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

Per ridurre al minimo i possibili disagi alla clientela in caso di precipitazioni nevose, in riferimento allo scenario di Allerta (Gialla o Arancione/Rossa), il piano operativo del GI prevede l'attivazione dei programmi di riduzione dell'offerta commerciale, che ~~saranno~~ potranno essere adottati in maniera preventiva in funzione delle criticità segnalate dai bollettini di Avverse Condizioni Meteo emessi dal Dipartimento di Protezione Civile e dalle sue articolazioni regionali.

Il GI potrà consentire la circolazione dei treni previsti dai programmi definiti negli Scenari operativi di Allerta, con possibili perditempo derivanti dalla gravità reale delle condizioni meteorologiche sia dall'adozione dei correlati protocolli ferroviari precauzionali.

In caso di attivazione di una fase di allerta si provvederà ad effettuare adeguata informazione alla clientela attraverso comunicati stampa, siti ufficiali di RFI, nonché con una capillare informazione al pubblico, audio e video, nelle stazioni della rete. Inoltre, durante la giornata di criticità, saranno assicurati specifici protocolli di comunicazione per permettere una tempestiva ed efficace informazione ai passeggeri rispetto a possibili ulteriori variazioni e/o rallentamenti, eventuali alternative al loro viaggio programmato.

Per garantire l'efficacia dei piani neve e gelo, RFI, dispone su tutta la rete delle seguenti risorse:

- oltre 800 stazioni attrezzate con dispositivi scaldadeviatoi per permettere lo scioglimento della neve in caso di accumuli;
- 95 mezzi di soccorso per il recupero di eventuali treni fermi in linea a causa del maltempo;
- 33 mezzi dedicati all'eliminazione di accumuli di neve o ghiaccio (11 autoscale dotate di fresie, 9 mezzi Multisys, 13 autoscale leggere per la rimozione del ghiaccio).

Inoltre, in base alla fase di emergenza attivata, RFI:

- attiverà specifiche misure per il mantenimento in efficienza della linea di alimentazione elettrica per contrastare la formazione di ghiaccio tramite l'utilizzo di sistemi automatici (procedura scaldafilo) e con la circolazione di specifiche corse raschiaghiaccio programmate in orario;
- potenzierà i presidi straordinari dei punti nevralgici della rete con particolare riferimento a quelli di nodo delle aree urbane e metropolitane del paese;
- istituirà i Centri Operativi Territoriali che opereranno sotto il coordinamento della Sala Operativa Nazionale di RFI. Nei casi di emergenza gialla e/o arancione, a seconda della contingenza degli eventi, potranno essere attivati il Centro Operativo Direzioni Centrali o l'Unità di Crisi;
- assicurerà una tempestiva ed efficace informazione alle Imprese Ferroviarie ed ai viaggiatori in stazione rispetto a possibili rallentamenti o alternative rispetto al viaggio programmato, con le seguenti modalità:
 - a) annunci specifici, anche preventivi nei casi di previsioni di condizioni meteo avverse, attraverso le periferiche audio e video presenti nelle stazioni;
 - b) comunicazione preventiva agli Enti Locali, alla Protezione Civile ed all'Autorità di Pubblica Sicurezza;
- pubblicizzazione online, nella sezione dedicata "**RFI ultime notizie**" del sito www.rfi.it, di tutte le notizie relative all'anormalità in atto garantendone l'aggiornamento fino al termine delle avverse condizioni meteo e delle correlate perturbazioni al traffico ferroviario.

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1 INTRODUZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 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 offerti da RFI in qualità di operatore di impianto di servizio e descritti nei successivi paragrafi.

7.2 INFORMAZIONI GENERALI (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

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, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile;

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 all'interno del portale ePIR mentre eventuali servizi complementari e ausiliari ivi prestati sono riportati all'interno del capitolo 5.

Per alcune tipologie di servizi, all'interno del portale ePIR sono indicati, oltre agli impianti utilizzabili, gli impianti "disponibili su richiesta", ossia impianti non richiesti da alcuna IF per i quali RFI necessita di periodo minimo di 60 giorni per la messa in disponibilità.

7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

7.3.1 Disposizioni comuni (aggiornamento dicembre 2024)

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

Le regole relative a rendicontazione, fatturazione e pagamento dei servizi sono riportate al par. 5.8

7.3.2 Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario (aggiornamento dicembre 2024)

7.3.2.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di spazi di stazione relativi a: biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (Desk), biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza ed assistenza, obliteratedrici, locali e aree tecniche funzionali ai predetti spazi.

Biglietterie non automatiche, locali relativi ai servizi di accoglienza e assistenza e strutture funzionali per il loro esercizio

- Area da adibire a locale biglietteria o a locale per i servizi di accoglienza e assistenza;
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione degli spazi comuni dell'edificio, esterni al perimetro della biglietteria/locale di assistenza;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF al quadro elettrico dedicato alla biglietteria non automatica/locale di assistenza;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF al punto di distribuzione dedicato alla biglietteria non automatica/locale di assistenza

BSS

- area per il posizionamento BSS (max 3.8 m²)
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione dell'area in cui è posizionata la BSS;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF fino alla BSS;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF alla BSS.

Desk

- area per il posizionamento Desk (max 3.8 m²)
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione dell'area in cui è posizionata il desk;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF fino al desk;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF al desk.

Obliteratrici

- area per il posizionamento obliteratrice (max 0.36 m²)
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione dell'area in cui è posizionata l'obliteratrice;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF fino all'obliteratrice;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF all'obliteratrice.

Locali e aree tecniche,

- area da adibire a locale o area tecnica;
- predisposizione impianto elettrico per l'alimentazione dell'impianto di illuminazione;
- predisposizione impianto elettrico;
- predisposizione impianto elettrico per l'alimentazione dell'impianto di riscaldamento/condizionamento (ad esclusione dei locali per uso archivi, magazzini, ripostigli);
- predisposizione Impianto Trasmissione Dati (limitatamente ai locali per uso ufficio).

7.3.2.2 Tariffe (aggiornamento dicembre 2024)

Le tariffe per il servizio sono articolate e riportate nelle Tabella 7-1

Tabella 7-1 - Descrizione classifica metallica stazioni passeggeri

Stazioni passeggeri classifica metallica	Corrispettivo unitario (€/m²)	BSS (biglietterie Self Service) e Desk-Stazione passeggeri (€/postazione)	Obliteratrici (€/postazione)
Bronze	68,35	259,72	24,605

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.

7.3.2.3 Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk)

Il gestore commerciale della stazione –previa acquisizione del nulla osta da parte di RFI in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza- individua, nelle stazioni oggetto di interesse dell’impresa ferroviaria richiedente, apposite aree da destinare alla collocazione delle BSS/desk informativi. L’ubicazione e lo stato di disponibilità di tali spazi funzionali è riportato all’interno del piano di utilizzo della stazione pubblicato nel portale ePIR.

Al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità, in ogni area individuata è assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS/desk informativi in base al criterio di proporzionalità, da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio.

Il rispetto del principio di pari visibilità, nei termini sopra indicati, è garantito anche qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia possibile individuare una sola area destinata al posizionamento di BSS / desk informativi.

Spazi minimi garantiti

In ciascuna area individuata è riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di due (2) spazi per la collocazione di un numero corrispondente di proprie **BSS** anche qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a due (2) spazi.

In ciascuna area individuata è riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di uno (1) spazio per la collocazione di un numero corrispondente di propri **desk** anche qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF non risultasse destinataria di alcuno spazio. Qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia stata individuata una sola area destinata al posizionamento di desk, il numero minimo da garantire è invece pari a due (2) spazi.

Nel caso in cui la richiesta della IF riguardi stazioni in cui la stessa non svolge/non ha programmato servizi di trasporto ferroviario, alla stessa IF è comunque garantito almeno uno (1) spazio per la collocazione di una propria BSS ed almeno uno (1) spazio per la collocazione di un proprio desk all’interno della stazione interessata dalla richiesta.

Il ruolo e le competenze del gestore commerciale della stazione, così come delineate nella presente procedura, sono da considerarsi in capo ad RFI per quelle stazioni in cui quest’ultima, oltre a svolgere le verifiche in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, assume anche la funzione di gestore commerciale.

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, di accoglienza e assistenza

Il gestore commerciale - previa acquisizione, laddove necessario, del nulla osta da parte di RFI in merito agli aspetti di carattere tecnico-impiantistico ed alle esigenze di sicurezza - individua appositi spazi da destinare alle Imprese Ferroviarie richiedenti, garantendo adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori.

RFI, per ciascuna stazione, pubblica nel portale ePIR il piano di utilizzo della stazione, contenente l’ubicazione e lo stato di disponibilità degli spazi funzionali che, all’atto della pubblicazione, sono destinati ai servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza.

Con riferimento a quelle stazioni per cui nel portale ePIR - in presenza di vincoli derivanti da preesistenti accordi con altre IF/operatori commerciali ovvero in ragione di limitazioni di natura strutturale - non è stato possibile indicare alcun spazio disponibile, in caso di richiesta presentata da una IF per locali da destinare a servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza, il gestore commerciale della stazione si impegna ad individuare una soluzione, anche temporanea, che garantisca il soddisfacimento dell’IF richiedente in un termine ragionevole, e comunque non superiore a 6 mesi dalla presentazione della richiesta.

Richieste provenienti da imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Nel caso di richiesta da parte di imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari (diverse da IF) il GI garantisce comunque almeno uno (1) spazio per la collocazione di una BSS ed almeno uno (1) spazio per la collocazione di un desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

Formalizzazione

La messa a disposizione all'impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari dell'area richiesta, in caso di richieste in cui il gestore commerciale della stazione sia RFI, viene formalizzata con la sottoscrizione del contratto di concessione d'uso (appendici 1 e 2 al presente capitolo), ancillare al contratto di utilizzo e tacitamente rinnovabile annualmente, salvo recesso anticipato di una delle parti. I contratti di concessione d'uso stipulati in data antecedente all'entrata in vigore del presente PIR dovranno essere modificati e aggiornati alla luce degli interventi normativi e regolatori successivamente intervenuti.

7.3.2.4 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Procedure di assegnazione per le IF

Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliterate

1. RFI, sulla scorta dell'individuazione rappresentata al successivo paragrafo, pubblica nei piani di utilizzo di stazione, all'interno del portale ePIR il numero aggiornato di aree disponibili per ciascuna stazione e i relativi spazi destinati, all'interno di ciascuna area, alla collocazione di BSS / desk informativi/obliterate;
2. ogni richiesta, da parte delle IF, di assegnazione spazi per la collocazione di BSS/desk informativi/obliterate deve essere formulata, per qualsiasi stazione, a RFI - Direzione Commerciale (T0);
3. entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione, RFI - Direzione Commerciale provvederà ad inoltrare tale richiesta al gestore commerciale della stazione interessata (T0+5);
4. entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta, RFI indicherà alla IF richiedente ed al gestore commerciale della stazione il numero di spazi cui la IF richiedente ha diritto in ogni area individuata nella stazione interessata in base al principio di proporzionalità sopra descritto (T0+10);
5. entro i successivi 15 giorni lavorativi, il gestore commerciale della stazione interessata provvederà a convocare l'IF richiedente al fine di svolgere un sopralluogo in stazione per individuare concretamente gli spazi disponibili, tenendo anche conto delle specifiche esigenze della IF, (T0+25);
6. entro i successivi 15 giorni lavorativi, il gestore commerciale della stazione interessata - alla luce dell'esito del sopralluogo effettuato - comunica a RFI e all'IF richiedente gli spazi assegnati, inviando contestualmente a quest'ultima la bozza contrattuale standard (T0+ 40);
7. la proposta è irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intende decaduta (T0+60);
8. la consegna dell'area avviene nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore (T0+65).

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, a servizi tecnici, di accoglienza e assistenza

1. Ogni richiesta delle IF di assegnazione di spazi (T0) deve essere presentata, per le sole stazioni di proprietà di RFI e indipendentemente dal gestore commerciale della stessa, a RFI - Direzione Commerciale con un anticipo di almeno quattro mesi rispetto alla tempistica programmata per la relativa fruizione. Tale richiesta deve contenere le seguenti informazioni:
 - a) superficie richiesta espressa in mq;
 - b) finalità di utilizzo;
 - c) tempistica programmata di acquisizione in disponibilità dello spazio;
 - d) stima dei tempi necessari per l'allestimento degli spazi decorrenti dalla data di formale assegnazione.

2. entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione, RFI - Direzione Commerciale provvederà ad inoltrare tale richiesta al gestore commerciale della stazione interessata; (T0+5)
3. entro 15 giorni lavorativi dalla presentazione della richiesta, il gestore commerciale della stazione fornisce riscontro alla IF richiedente, richiedendo, laddove necessario, eventuali elementi integrativi a sostegno della richiesta formulata; (T0+15)
4. entro i successivi 10 giorni lavorativi (qualora sia stata richiesta documentazione integrativa, il termine decorre dal completo ricevimento della stessa) il gestore commerciale della stazione provvede a convocare l'IF richiedente onde effettuare un sopralluogo congiunto in stazione finalizzato a verificare le caratteristiche dello spazio e gli eventuali interventi necessari a garantirne la piena fruibilità in ragione delle esigenze rappresentate dall'IF; (T0+ 25)
5. entro i successivi 20 giorni lavorativi il gestore commerciale della stazione invia alla IF la proposta di contratto; (T0+ 45)
6. La proposta è irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intende decaduta; (T0+65)
7. la consegna dello spazio avviene nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (ad esempio necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore. (T0+70)

7.3.3 Scali merci

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 (aggiornamento dicembre 2024)

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

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 dicembre 2024)

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;
- a 2 ore (120 minuti) per tutti i treni che effettuano servizio merci.

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 annesse è garantito da RFI nella sola stazione di Rivarolo.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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;
- accesso a lavoratori e mezzi.

7.3.5.2 Ulteriori Servizi (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Gli eventuali Servizi Complementari e Ausiliari erogati all'interno dell'impianto, e le relative informazioni correlate, sono riportate all'interno del capitolo 5.

7.3.5.3 Tariffe (aggiornamento dicembre 2024)

La tariffa per il servizio è basata su un corrispettivo €/minuto, modulato per fascia oraria per il segmento passeggeri.

I corrispettivi per il servizio sono applicati al tempo di sosta del singolo treno negli impianti di origine e destino della traccia e negli eventuali impianti intermedi in cui vengono svolti servizi che richiedono soste eccedenti la franchigia. Alle soste presso gli impianti di confine sono applicati i corrispettivi per il servizio solo laddove siano necessarie manovre, anche ai fini del transito, nel caso si tratti di tracce con Origine/Destino nell'impianto di confine o nel caso in cui durante la sosta vengano richiesti eventuali altri servizi.

I tempi di sosta rendicontati sono decurtati di:

- Tempi di svolgimento delle eventuali manovre per lo spostamento del treno da/verso fasci secondari dedicati alla sosta del materiale rotabile;
- Tempi relativi alla franchigia del segmento di trasporto di riferimento (viaggiatori o merci).

Tabella 7-2 - Tariffe

Tipologia di servizio	Corrispettivo unitario (€/minuto)
Tariffa Viaggiatori Diurna (T _{VD})	0,121
Tariffa Viaggiatori Notturna (T _{VN})	0,118
Tariffa Unitaria Merci (T _M)	0,119

La tariffa diurna T_{VD} si applica per le soste nella fascia oraria dalle 06:00 alle 22:00, la tariffa notturna T_{VN} per le soste dalle 22:00 alle 06:00. Nel caso la sosta interessi due fasce orarie la tariffa è applicata in maniera differenziata per la quota di sosta ricadente in ciascuna fascia oraria.

Per quanto riguarda la responsabilità del GI nell'attribuzione delle soste o di allungamento di soste già programmate, si considerano non imputabili alla IF gli incrementi di sosta derivanti da modifiche di tracce interessate da VCO a causa di lavori di manutenzione.

Laddove le IF richiedano anche servizi aggiuntivi quali Parking e Rifornimento Idrico, alle tariffe per il servizio di sosta si sommano le tariffe relative ai servizi aggiuntivi richiesti.

Le tariffe per il servizio di sosta comprende anche la messa in disponibilità di aree funzionali per l'approvvigionamento carburante.

Per ulteriori dettagli relativi ai criteri adottati per la definizione della tariffa e le relative modalità di rendicontazione si rimanda allo specifico Documento Metodologico pubblicato nel portale ePIR.

7.3.5.4 Diritti e obblighi di GI e IF (aggiornamento dicembre 2024)

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

RFI compatibilizza le soste richieste da tutte le IF in base ai binari di sosta disponibili nei terminali e/o nei fasci di appoggio collegati ai terminali richiesti. Il programma definitivo delle soste si formalizza, sentite le IF, con l'assegnazione delle tracce, legami e manovre. Le indicazioni circa la turnazione del materiale rotabile fornite dalle IF possono essere riviste dal GI, nel processo di assegnazione delle tracce, per esigenze di compatibilizzazione e ottimizzazione della capacità.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime

L'IF è tenuta a:

- Ottemperare a tutte le disposizioni vigenti
- rispettare le norme sulle specifiche modalità operative per l'ingresso all'Area e quelle specifiche di gestione del singolo impianto
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. presenza di personale dell'Impresa non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

Formalizzazione

Il servizio di sosta sarà viene 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.

7.3.5.5 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

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 (aggiornamento dicembre 2024)

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

7.3.7 Platee di lavaggio

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

7.3.8 Servizi di continuità territoriale

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

7.3.9 Aree per l'approvvigionamento di combustibile (aggiornamento dicembre 2024)

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

7.3.10 Scarico Reflui

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

7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI

Per memoria

APPENDICI AL CAPITOLO 7 (NUOVO) (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2024)

Appendice 1 al Capitolo 7 (aggiornamento dicembre 2024)

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 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 PIR³;
- 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.

³ 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 caratteristiche tecniche delle Emettrici/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.

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.]⁴

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 Emettrice;

€ [...] 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.

⁴ 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.

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.

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 Emettitori/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 Emettitori/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 Emettitori/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 Emettitori/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

Emettitori 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 Emettitori/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, ovvero costituire un'unica fideiussione a garanzia di tutti i contratti aventi i medesimo oggetto di cui all'art. 2 seguendo i criteri declinati nell'Appendice al Cap. 7. L'importo di tale ultima fideiussione è proporzionale alla variazione del numero totale dei contratti sottoscritti. Nel caso di fidejussione di durata annuale, quest'ultima 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 fideiussoria 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 fideiussoria 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: 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 online 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 e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet [...], sezione "[...]" sottosezione "[...]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. 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, 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, 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 dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. 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 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, 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 Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. 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/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi/appfondimenti.html>, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

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

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.

Appendice 2 al Capitolo 7 (aggiornamento dicembre 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]⁵;
- 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 Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l’applicazione della Legge 392/78.]⁶

Articolo 2bis

⁵ 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.

⁶ 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.

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 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 propria 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,-ovvero costituire un'unica fideiussione a garanzia di tutti i contratti aventi i medesimo oggetto di cui all'art. 2 seguendo i criteri declinati nell'Appendice 3 al Cap. 7. L'importo di tale ultima fideiussione è proporzionale alla variazione del numero totale dei contratti sottoscritti.- Nel caso di fidejussione di durata annuale, quest'ultima 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 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 dei 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: 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 online 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 e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet [...], sezione "[...]" sottosezione "[...]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. 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, 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, 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 dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. 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 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 che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, 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 Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. 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/chisiamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi> approfondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

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.

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.

Appendice 3 al cap. 7 (nuovo) (aggiornamento dicembre 2024)

SCHEMA FIDEIUSSIONE IMMOBILIARE A GARANZIA DEL CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA E CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA

PREMESSO

che (cod.fisc. e n° iscrizione al Registro delle Imprese di) iscritta al al n°, Partita IVA, e la società Rete Ferroviaria Italiana con sede in rappresentata dal sig..... hanno stipulato contratti per l'utilizzo di spazi di proprietà di RFI, , riportati nell'elenco allegato al presente atto;

– che a garanzia degli impegni assunti nei contratti deve prestare la cauzione di € (euro) in favore di Rete Ferroviaria Italiana;

TUTTO CIO' PREMESSO

la banca e, per essa, i suoi legali rappresentanti, sigg., si impegna a costituirsi fideiussore a prima domanda nell'interesse della società con sede in, via, in persona del suo legale rappresentante Sig. ed in favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, fino alla concorrenza €..... (euro) corrispondente all'ammontare della suddetta cauzione agli effetti e per l'esatto adempimento delle obbligazioni assunte da in dipendenza del rapporto giuridico di cui sopra.

Di conseguenza, ove ricorra la circostanza di dover provvedere alla riscossione della cauzione a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, questa banca verserà l'importo garantito a semplice richiesta di Rete Ferroviaria Italiana SpA, senza che il fideiussore possa sollevare eccezioni o riserve. La banca rinuncia espressamente e definitivamente ad opporre qualsivoglia eccezione o ad avanzare verso Rete Ferroviaria Italiana SpA domande di restituzione in ordine a qualsivoglia vicenda del rapporto principale, anche in caso di sottoposizione dell'Affidatario a procedura concorsuale.

La banca sottoscritta, nei modi ed in rappresentanza come sopra, dichiara di voler prestare e costituire, come in effetti costituisce, la presente fideiussione con formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione di cui all'art 1944 del codice civile, volendo ed intendendo restare obbligata in solido con l'impresa debitrice fino al Termine di Validità di seguito definito , con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi delle condizioni di cui all'art. 1957 del codice civile.

La banca rinuncia espressamente e definitivamente ai propri diritti di opporre eccezioni ex art. 1945 c.c.

La Banca su richiesta di si rende disponibile a modificare l'importo della presente fideiussione, stabilito sulla base dei contratti sottoscritti, al variare del numero dei contratti e/o dell'importo della singola fideiussione prevista in ciascun contratto.

La presente garanzia vale fino alla data del (Termine di Validità). Trascorsi 30 (trenta) giorni dal Termine di Validità senza che siano pervenute, alla sottoscritta banca, richieste di pagamento con le modalità sopra indicate, la presente garanzia sarà da intendersi decaduta e priva di qualsiasi efficacia, anche senza la materiale restituzione del documento originale.

La liberazione anticipata della presente garanzia rispetto al Termine di Validità di cui sopra, potrà aver luogo solo con annotazione di svincolo o comunicazione scritta **di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. alla Banca.**

Per ogni eventuale controversia relativa alla presente garanzia fideiussoria sarà competente il foro di Roma.

Luogo e data

LA BANCA

(Firme dei legali rappresentanti autenticate)

Allegato 1 al Capitolo 7 - CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERMATE

LINEA (SETTIMO) VOLPIANO – RIVAROLO

Le stazioni che seguono non sono attualmente compatibili con le STI PMR 2008/2014

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*	No	No	No	No	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)	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
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	SI	NO	NO	SI
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

Località di servizio	Volpiano	S.Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI
posizione (marciapiedi/biglietteria)	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	ingresso, sala d'attesa e 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
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 2008/2014

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	No	No	No	No	No	No
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)	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
postì 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 contactles s BIP	cartaceo magnetico e contactles s BIP	cartaceo magnetico e contactles s BIP	cartaceo magnetico e contactles s BIP	cartaceo magnetico e contactles s BIP	cartaceo magnetico e contactles s 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

La stazione “Caselle Aeroporto” è compatibile con le STI PMR 2008/2014

Le altre stazioni che seguono non sono attualmente compatibili con le STI PMR 2008/2014

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*	No	No	Si	No	Si	Si	No
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)	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

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	No	No	Si	No	Si	No
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)	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
postì 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
orario e giorni apertura	-	-	-	-	-	-	-
Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	SI	NO	NO	NO	SI	NO

Località di servizio	Ciriè	Nole	Villanova Grosso	Mathi	Balangero	Lanzo	Germagnano
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 obliteratrici	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Posizione (marciapiedi/biglietteria)	Sala attesa e marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi
tipo obliteratrice (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
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 sono attualmente compatibili con le STI PMR 2008/2014

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*	No	No	No	No	No	No	No
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)	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
postì 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

Località di servizio	Germagnano	Funghera	Traves	Losa	Pessinnetto	Mezenile	Ceres
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
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
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 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	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Località di servizio	Germagnano	Funghera	Traves	Losa	Pessinetto	Mezenile	Ceres
di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.							
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	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Località di servizio	Germagnano	Funghera	Traves	Losa	Pessinetto	Mezenile	Ceres
e di divieto includono pittogrammi.							
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.