 GRUPPO TORINESE TRASPORTI	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 1 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

PIR 2022.


LINEE FERROVIARIE:

**SETTIMO TORINESE – RIVAROLO CANAVESE E
RIVAROLO CANAVESE – PONT CANAVESE**

Edizione dicembre 2021

Data: 30/09/2020

Bozza definitiva

 GTT <small>GRUPPO TORINESE TRASPORTI</small>	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 2 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Indice

ELENCO APPENDICI.....	5
ELENCO ALLEGATI.....	5
REVISIONI	5
CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI	6
1.1 INTRODUZIONE	6
1.2 OBIETTIVO	7
1.3 STRUTTURA LEGALE.....	8
1.4 QUADRO LEGALE	10
1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE	10
1.5 STRUTTURA DEL PIR.....	10
1.6 VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO	11
1.7 DEFINIZIONI.....	12
2. CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	16
2.1 INTRODUZIONE	16
2.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	16
2.2.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO	16
2.2.2 REQUISITI PER RICHIEDERE TRACCE ORARIE	16
2.2.3 LICENZA	17
2.2.4 CERTIFICATO UNICO DI SICUREZZA.....	17
2.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI.....	17
2.3.1 CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	17
2.4 OBBLIGHI DI GTT INFRASTRUTTURA E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO.....	23
2.4.1 OBBLIGHI COMUNI	23
2.4.2 OBBLIGHI DI GTT INFRASTRUTTURA.....	23
2.4.3 OBBLIGHI DI IF	25
2.4.4 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	26
2.4.5 INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE RISPETTO ALLE RIDUZIONI DI CAPACITÀ	26
2.4.6 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI/ RESPONSABILITÀ DI GI	29
2.4.7 SCIOPERO.....	29
2.5 REGOLE DI ESERCIZIO	30
2.5.1 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON GTT	30
2.5.2 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO.....	30
2.5.3 REGOLE DI GESTIONE.....	30
2.5.4 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.....	31
2.5.5 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI / INCONVENIENTI D'ESERCIZIO	31
2.6 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	31
2.7 MERCI PERICOLOSE	33
2.8 COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI	33
2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	33
3. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	34
3.1 INTRODUZIONE	34
3.2 ESTENSIONE DELLA RETE	34

3.2.1	ESTENSIONE.....	34
3.2.2	STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO	34
3.3	DESCRIZIONE DELLA RETE.....	35
3.3.1	DATI GEOGRAFICI	35
3.3.2	CARATTERISTICHE DELLE LINEE	36
3.3.3	SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI CIRCOLAZIONE.....	37
3.4	RESTRIZIONI DI TRAFFICO	37
3.4.1	MERCI PERICOLOSE.....	37
3.4.2	RESTRIZIONI TRASPORTO COMBINATO	38
3.4.3	ALTRE RESTRIZIONI	38
3.5	ORARIO DI ESERCIZIO	38
3.6	STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI	39
3.7	STRUTTURE ATTE A SERVIZI	40
3.8	INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI	41
3.9	UTILIZZAZIONE DELLE LINEE	41
4.	ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ.....	46
4.1	INTRODUZIONE	46
4.2	DESCRIZIONE DEL PROCESSO	46
4.3	TEMPISTICA PER LE RICHIESTE	46
4.3.1	TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE E SERVIZI PER L'ORARIO 12 DICEMBRE 2021 – 10 DICEMBRE 2022	46
4.3.1.1	Tempistica per le richieste tardive	47
4.3.2	TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO	47
4.3.3	TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO.....	48
4.3.4	VARIAZIONE AL PROGRAMMA GIORNALIERO.....	49
4.3.5	ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE.....	49
4.3.6	EFFETTUAZIONE DI UN NUOVO SERVIZIO PASSEGGERI (NON DISCIPLINATO DA CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO)	49
4.4	PROCESSO DI ALLOCAZIONE.....	49
4.4.1	PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE.....	49
4.4.2	PROCESSO DI COORDINAMENTO	49
4.4.3	LINEE SATURE	50
4.4.4	PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI	51
4.4.5	ESITO DELLE RICHIESTE E STIPULAZIONE CONTRATTO.....	51
4.5	ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA.....	51
4.6	REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/ UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ	52
4.6.1	MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE NON IF E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA	52
4.6.2	MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE	52
4.6.3	FRANCHIGIA DELLE PENALI DI CUI AL par. 4.6.2.....	52
4.7	TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	53
5.	SERVIZI	54
5.1	CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI.....	54
5.1.1	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	54
5.1.2	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO	54
5.1.3	SERVIZI COMPLEMENTARI.....	54
5.1.4	SERVIZI AUSILIARI	54
5.2	DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	55

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 4 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

5.3	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO.....	56
5.4	DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI	57
5.5	DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI.....	58
5.5.1	ASSISTENZA A PERSONE A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM) DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N.1371/2007....	58
6.	TARIFE E PERFORMANCE REGIME	60
6.1	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	60
6.2	TARIFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	61
6.2.1	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO	61
6.2.2	SERVIZI COMPLEMENTARI.....	62
6.2.3	SERVIZI AUSILIARI	62
6.2.4	TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	63
6.3	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	63
6.4	PERFORMANCE REGIME	64
APPENDICI	65
	APPENDICE 1 PIR CONTRATTO DI UTILIZZO	65
	APPENDICE 2 PIR COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.	70
	APPENDICE 3 PIR PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	71
	APPENDICE 4 PIR PROCESSO DI VERIFICA COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI	73
	APPENDICE 5 PIR PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE.....	74
	APPENDICE 6 PIR PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF	75
ALLEGATI	78

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 5 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

ELENCO APPENDICI

Appendice 1	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
Appendice 2	COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.
Appendice 3	PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA
Appendice 4	PROCESSO DI VERIFICA COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI
Appendice 5	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE
Appendice 6	PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1:	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura e/o interventi tecnologici
Allegato 2:	Riduzioni di capacità dell'infrastruttura
Allegato 3:	Caratterizzazione stazioni e fermate

REVISIONI

Si evidenzia che il testo tiene conto delle prescrizioni relative al PIR 2021 di cui alla Delibera ART 120/2020.

Le revisioni riportate si riferiscono alle modifiche rispetto alla versione vigente (PIR 2021) e recepiscono le prescrizioni relative al PIR 2022

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 6 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE

GTT, Gruppo Torinese Trasporti (di seguito GTT), società per azioni di proprietà della Città di Torino, è nata il 1° gennaio 2003 dalla fusione di ATM (Azienda Torinese Mobilità) e SATTI (Società per Azioni Torinese Trasporti Intercomunali).

GTT è oggi una primaria società italiana leader nel settore della mobilità con una forte connotazione di intermodalità che gestisce, sul territorio torinese e piemontese, servizi di trasporto pubblico urbano, suburbano, extraurbano, ferroviario, di metropolitana automatica, servizi di parcheggio a pagamento (in superficie e in struttura) e servizi turistici.

GTT è attualmente Concessionaria dello Stato per l'esercizio di servizi ferroviari in base ai decreti:

- D.M. Trasporti n. 4946 del 21/1/1959 per la ferrovia "Canavesana", connessa alla rete RFI;
- D.M. Trasporti n. 1008(51) A1/1 del 20/10/1980 per la ferrovia "To-Ceres", temporaneamente non connessa alla rete RFI (interconnessa fino ad aprile 2006).

L'infrastruttura regionale gestita da GTT, essendo in parte interconnessa alla rete ferroviaria nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI), rientra nell'ambito di applicazione del D. Lgs 112/15 ai sensi del DM 5 agosto 2016.

Nel rispetto delle previsioni del D. Lgs n. 112/2015 GTT, in linea con quanto disposto con determinazione del Presidente e dell'Amministratore Delegato n. 268 del 13/10/2016, ha provveduto altresì a procedere alla separazione contabile e organizzativa tra Impresa Ferroviaria (GTT) e Gestore dell'Infrastruttura (GTT Infrastruttura). Tali provvedimenti sono stati oggetto di apposita comunicazione all'ART e agli altri Enti istituzionali competenti.

Ai fini della commercializzazione della capacità, GTT pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 14 del D. Lgs. 112/15, il presente documento contenente tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria regionale e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa GTT.

Si ritiene inoltre opportuno evidenziare che

- le concessioni a G.T.T. S.p.A. per le ferrovie Canavesana e Torino-Ceres, a partire dal 2009, anno in cui sono state uniformate le scadenze delle concessioni in essere per la suddette ferrovie con le D.G.R. n. 45-9371 del 01/08/2008 e D.G.R. 12-10269 del 16/12/2008, sono in regime di proroga annuale per garantire continuità nella gestione attraverso apposite deliberazioni di Giunta regionale (che riguardano entrambe le concessioni) e da ultimo con la D.G.R. n. 8-5131 del 28/12/2012 che le ha prorogate fino alla costituzione di apposita società regionale o all'ingresso della Regione in società già costituita, a cui affidare le concessioni e la gestione delle due infrastrutture, coerentemente con quanto permesso dall'art. 8 bis della L.R. n. 1/2000 e s.m.i.;
- con la deliberazione n. 12-8165 del 20/12/2018 recante "Legge Regionale n. 1 del 4 gennaio 2000, art. 4, comma 10. DM 16 aprile 2018. Indirizzi in merito alla gestione delle infrastrutture ferroviarie in concessione regionale Canavesana e Torino-Ceres", la Giunta Regionale ha dato disposizioni alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica per l'attivazione di un tavolo di lavoro con i Soggetti interessati finalizzato a verificare le condizioni tecniche, amministrative ed economiche per la stipula, ai sensi dell'art. 47, comma

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 7 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

4, del D.L. 50/2017, di un accordo per disciplinare la gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle ferrovie Canavesana e Torino-Ceres; con nota a firma dell'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Personale e Organizzazione in data 17/09/2019, indirizzata a GTT S.p.A. e RFI S.p.A., è stata confermata la volontà dell'attuale Giunta regionale di procedere nel percorso di attuazione delle indicazioni formulate nella richiamata D.G.R. 12-8165 del 20/12/2018 in merito alla gestione delle ferrovie Canavesana e Torino-Ceres;

- in attuazione alla sopra richiamata DGR, in data 09 luglio 2020, RFI, GTT e la Regione Piemonte, hanno sottoscritto un accordo disciplinante gli impegni delle stesse finalizzati all'attivazione del percorso di subentro, da parte di RFI, nella gestione della rete ferroviaria regionale di proprietà della Regione Piemonte, nel rispetto delle disposizioni dell'art. 47 del DL 50/2017 convertito con legge 96/2017, mediante l'istituzione di Gruppi di Lavoro interdisciplinari ed intersocietari composti dal personale di RFI e da quello di GTT, nonché eventuali rappresentanti della Regione Piemonte;
- dal momento che, attualmente sulle linee oggetto del presente PIR, GTT opera sia in qualità di Gestore Infrastruttura sia in qualità di Impresa Ferroviaria, in data 16/03/2020 è stato sottoscritto tra la Regione Piemonte, GTT e RFI un Memorandum "finalizzato ad affidare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. lo svolgimento delle funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112, relativamente alla ferrovia Canavesana in concessione a Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.". E' prevista pertanto l'assegnazione delle funzioni di allocation body alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Infine, si segnala che nel corso del 2019 si è chiusa la gara per l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, comprendente il servizio sulle linee Settimo T.se – Rivarolo C.se e Rivarolo C.se – Pont C.se, con l'aggiudicazione definitiva da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese il 18/9/2019 a Trenitalia S.p.A. in qualità di impresa titolare dei servizi con Obbligo di Servizio Pubblico per conto della Regione Piemonte; ciò prevede la cessazione del servizio ferroviario espletato su tali linee (SFM1) da parte di GTT, in qualità di impresa ferroviaria. Allo stato attuale non è ancora stata stabilita la data del subentro da parte di Trenitalia.

1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 112/15, di recepimento della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta e per la disciplina in fase di gestione del rapporto con il gestore dell'infrastruttura da parte degli stessi.

A tal fine, esso contiene un'esposizione:

- delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di utilizzo ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti dal Gestore dell'infrastruttura GTT;
- 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.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 8 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

1.3 STRUTTURA LEGALE

Fonti comunitarie:

- 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;
- Regolamento (CE) n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
- 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
- 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) 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
- 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

Fonti nazionali:


- D.M. Trasporti n. 4946 del 21/1/1959 per la ferrovia "Canavesana", connessa alla rete RFI;
- 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.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.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attuazione della Direttiva 2012/34/CE" che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 9 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- 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.”
- 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;
- DM 16/4/2018, “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”;
- 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”
- 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
- 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. 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

Fonti regionali

- Atto di Concessione dell’infrastruttura ferroviaria DGR n. 8-5131 del 28.12.2012 della Regione Piemonte

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 10 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- L.R. Piemonte 1/2000 – “Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”

1.4 QUADRO LEGALE

Il Prospetto Informativo della Rete (nel seguito PIR) è elaborato da GTT Infrastruttura 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 GTT Infrastruttura 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 GTT Infrastruttura e coloro che sottoscriveranno i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

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

1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 del D.lgs. n.112/215, ai Richiedenti è concessa la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione per eventuali controversie inerenti all'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete.

La funzione di Organismo di Regolazione è svolta dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
Telefono: 011.0908500
E-mail: segreteria@autorita-trasporti.it
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it


1.5 STRUTTURA DEL PIR

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2, il presente documento è strutturato coerentemente con le indicazioni formulate nel merito da Rail Net Europe (associazione dei principali gestori delle infrastrutture europee) e pertanto è articolato in sei capitoli così organizzati:

Capitolo 1 **Informazioni generali**

Capitolo 2 **Condizioni di accesso
all'infrastruttura**

Descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite da GTT.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 11 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Capitolo 3	Caratteristiche dell'infrastruttura:	Descrive, anche attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità.
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:	Descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi.
Capitolo 6	Tariffe:	Descrive 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.

1.6 VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO

La validità del presente documento decorre:

- Dal 1° settembre 2020, per le regole e procedure che disciplinano il processo di allocazione della capacità e i rapporti contrattuali fra GTT Infrastruttura e IF/Richiedenti per l'orario di servizio dal 13 dicembre 2020 all'11 dicembre 2021 e le relative informazioni
- Dal 13 dicembre 2020 per le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 13 dicembre 2020 – 11 dicembre 2021 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di GTT Infrastruttura e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Contratto di Utilizzo)

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

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

- a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
- b) termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
- c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
- d) entro il 30 settembre dell'anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR Y".

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 12 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità GTT Infrastruttura dovesse apportare, a seguito di altre disposizioni normative e/o regolamentari in materia, nonché in ragione dell'eventuale offerta di nuovi servizi di cui all'art. 13 del D.Lgs. 112/2015 daranno origine ad aggiornamento straordinario. L'eventuale aggiornamento straordinario del PIR prevede l'obbligo di comunicazione preventiva all'Autorità e a tutti i soggetti interessati delle modifiche che si intendono apportare allo stesso documento, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore di dette modifiche e allegando una relazione che ne illustri le motivazioni.

La diffusione del PIR avviene gratuitamente tramite il sito Internet di GTT (www.gtt.to.it), sul quale verranno rese disponibili anche le integrazioni/modifiche.

1.7 DEFINIZIONI

"allocation body": soggetto terzo indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie affidatario delle funzioni essenziali

"aree di deposito": aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari fra un impiego e l'altro

"assegnazione di capacità": il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura;

"autorità preposta al rilascio delle licenze": organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'organismo incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano;

"binari di circolazione": sono definiti tali quelli di arrivo, partenza e transito dei treni;

"binari secondari": sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni;

"canone di utilizzo" (pedaggio): il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi ("pacchetto minimo di accesso");

"capacità di infrastruttura": il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura in un certo periodo;

"capacità riservata ai servizi regionali": quota parte della capacità che la Regione Piemonte riserva all'espletamento dei servizi pubblici locali oggetto di contratto di servizio con la/le impresa/e ferroviaria/e affidataria/e


"carta dei servizi di GTT": il documento adottato dalla Gestore dell'infrastruttura per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità;

"certificato unico di sicurezza", il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) o dall'European Railway Agency (ERA);


"composizione normale dei treni": la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario utilizzata

"contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria": di seguito anche il Contratto, accordo concluso fra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie a fronte del pagamento del canone di cui all'art 17 del D.lgs. 112/2015;

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 13 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- "coordinamento"**: la procedura in base alla quale GTT Infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;
- "disdetta"**: comunicazione formale da parte della IF relativa alla volontà di non utilizzare una traccia precedentemente richiesta ed assegnata;
- "durata del contratto"**: periodo che intercorre fra la data dell'utilizzazione della prima traccia e quella dell'ultima;
- "effettuazione"**: provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate da GTT Infrastruttura;
- "funzioni essenziali"**: funzioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione che la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'Organismo di Regolazione
- "gestione operativa"**: attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e allocation body, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura;
- "gestore dell'infrastruttura" (GTT Infrastruttura)**: soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.
- "impianto di servizio"**: impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 del D.lgs. 112/2015;
- "impianto raccordato"**: impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura ove si svolgono attività industriali e logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo
- "impresa ferroviaria" (IF)**: qualsiasi impresa titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione;
- "infrastruttura ferroviaria"**: gli elementi indicati nell'allegato 1 del D.lgs. 112/2015
- "infrastruttura ferroviaria regionale"**: insieme delle linee ed impianti gestiti da GTT Infrastruttura;
- "infrastruttura saturata"**: elemento della infrastruttura ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio;
- "interruzione programmata in orario" (IPO)**: finestra temporale nella quale la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura;
- "licenza"**: l'autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'Unione Europea, rilasciata dall'autorità preposta, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;
- "lunghezza marciapiedi"**: corrisponde alla massima lunghezza utile dei marciapiedi per l'espletamento in sicurezza del servizio passeggeri.
- "linea ferroviaria"**: l'infrastruttura che collega almeno due località;
- "merci pericolose"**: le materie o le sostanze che possono rappresentare un pericolo per le persone, gli animali e l'ambiente. Il trasporto delle merci pericolose in ferrovia è disciplinato dalla normativa internazionale in materia (RID – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose) che classifica tali sostanze;
- "modifica tracce"**: variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso;

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 14 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

"modulo della linea": la massima lunghezza di un convoglio consentita in funzione degli incroci e delle 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 di GTT Infrastruttura;

"orario cadenzato": successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore;

"orario di servizio": i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di GTT Infrastruttura, durante il suo periodo di validità;

"organismo di regolazione": soggetto che svolge le funzioni di cui all'articolo 37 del D.lgs. 112/2015; le funzioni sono svolte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;

"piano di potenziamento della capacità": una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura "infrastruttura saturata";

"processo di armonizzazione": processo di lavorazione delle richieste di tracce volto alla compatibilizzazione delle richieste pervenute;

"programma di manovra": documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato da GTT Infrastruttura in occasione dell'attivazione di ciascun orario ed aggiornato in corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all'impianto nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni che interessano l'impianto stesso.

"programma giornaliero": l'insieme delle tracce acquistate da IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto;

"prospetto informativo della rete" – PIR: documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e riscossione dei canoni per l'accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità; contiene ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità;

"raccordo": binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria fino all'interno dell'impianto raccordato

"rete": l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura;

"referente": figura designata da GTT Infrastruttura e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento.

"richiedente": un'IF, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le province autonome, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario,

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

"richiesta in gestione operativa": richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato;

"richiesta per orario": richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce;

"richiesta per un adeguamento intermedio": richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità;

"rigetto", provvedimento formalizzato dall'allocatore bodyche attesta l'impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate;

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 15 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

"servizi regionali": i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, disciplinati da specifici Contratti di Servizio;

servizio di trasporto passante": servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l'infrastruttura regionale e quella nazionale

"sistema di controllo delle prestazioni": sistema di monitoraggio delle prestazioni di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura gestita da GTT Infrastruttura;

"sistema gestione di sicurezza": l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell'Infrastruttura o da una Impresa Ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

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

"stazionamento": il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati;

"stazione di collegamento reti": la stazione nella quale s'individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da GTT Infrastruttura e quella nazionale;

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

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

"titolo autorizzatorio": il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 ;

"traccia oraria" o "traccia": la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;

"trasporto ferroviario": svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due località a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura

"tratta elementare": porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui

"treno speciale": treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione di GTT Infrastruttura per l'oltro dei trasporti eccezionali.

"velocità di marcia": rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza netto **senza** soste intermedie espresso in ore

"velocità commerciale": la velocità commerciale riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo comprensivo delle soste comprese tra l'ora di partenza e l'ora di arrivo del treno. Essa è riferita all'intero percorso del treno.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 16 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2. CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE

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

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

2.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

2.2.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO

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

- Imprese Ferroviarie titolari di licenza;
- persona fisica o giuridica con un interesse, di pubblico servizio o commerciale, ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario.

2.2.2 REQUISITI PER RICHIEDERE TRACCE ORARIE

L'IF è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel Capitolo 3 del presente documento e nei suoi allegati.


All'atto della richiesta di tracce, IF deve:

- a. essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- b. essere in possesso 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. Qualora sia necessaria l'estensione del certificato di sicurezza unico l'IF è tenuta a produrlo entro i termini di cui al par. 2.3.1.1.

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro la scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario secondo la tempistica riportata nel par. 4.3.1. In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.

Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, l'IF deve - pena l'irricevibilità della richiesta medesima - essere in possesso della documentazione di cui ai precedenti punti a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF -ai sensi di quanto previsto al par. 2.2.1- 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.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 17 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GTT infrastruttura, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al presente paragrafo, nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del certificato di sicurezza unico, in caso di linee/impianti di futura attivazione riportato al precedente punto relativo alle IF: in quest'ultimo caso il Certificato di Sicurezza Unico dovrà essere presentato entro il termine di 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio ferroviario interessato.

2.2.3 LICENZA

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (D.Lgs. 112/2015 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

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 36 – ROMA 00157

www.mit.gov.it/mit

dt.dgtfe@mit.gov.it

2.2.4 CERTIFICATO UNICO DI SICUREZZA

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 ANSF 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>.

Nell'eventuale periodo di latenza, in attesa dell'estensione del Certificato Unico di Sicurezza da parte di ANSF/ERA delle imprese ferroviarie che circolano sulla rete GTT Infrastruttura, sarà ritenuta valida la documentazione in essere al momento del passaggio di competenze all'Agenzia.

2.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

2.3.1 CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 18 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.3.1.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GTT Infrastruttura e IF

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce, secondo la procedura di cui al Capitolo 4, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, che costituisce atto formale di assegnazione di tracce orarie, è tenuta ad avere il Certificato di Sicurezza rilasciato da ANSF / ERA e a produrre la seguente documentazione:

- copia conforme della Licenza, del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- certificato di iscrizione alla C.C.I.A. (o atto equivalente in caso di imprese aventi sede legale all'estero) con dicitura valevole ai fini dell'antimafia riferita all'assetto societario aggiornato e con data non anteriore a sei mesi;
- procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali (se non indicati nel certificato camerale);
- copia conforme della Polizza assicurativa, secondo quanto previsto nel paragrafo specifico;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative alle variazioni al programma giornaliero, allo sgombero dell'infrastruttura, alla rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, secondo quanto previsto nei paragrafi specifici;
- scheda dei Servizi (qualora diversa da quella già inviata in sede di richiesta tracce);
- autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali (in caso di tracce che riguardino tale fattispecie);
- documentazione dell'avvenuto accordo con il titolare dello scalo in merito all'accettazione del trasporto (in caso di tracce per treni merci da terminalizzare in impianti privati).

Detta documentazione, deve pervenire a GTT Infrastruttura con un anticipo, rispetto alla data di inizio del servizio:

- a) di almeno 60 giorni lavorativi per contratti relativi ad un orario di servizio;
- b) di almeno 30 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, GTT Infrastruttura provvede a convocare l'IF, comunicando il giorno e l'ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all'IF la proposta di contratto con l'indicazione del termine per la restituzione della proposta sottoscritta per accettazione.

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero presentazione incompleta o difforme della stessa può determinare lo slittamento della stipula del contratto, oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio.

Le tracce non utilizzate in conseguenza di quanto sopra comporteranno per l'IF l'obbligo di corresponsione a GTT Infrastruttura di un importo pari al 45% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, in base ai prezzi indicati nel Capitolo 6.

Per richieste di tracce relative all'orario successivo a quello in vigore, qualora l'inizio dell'attività di trasporto sia successivo alla data di attivazione dell'orario stesso, è facoltà dell'IF chiedere il rinvio della data di stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, che dovrà avvenire comunque entro il termine ultimo di 15 giorni lavorativi antecedenti alla data di inizio del servizio.

GTT è tenuta ad accettare la richiesta di rinvio e potrà, esclusivamente per il periodo di tempo che intercorre tra la data di attivazione del nuovo orario di servizio e la data di inizio di attività dell'IF, allocare le tracce di interesse ad altra IF, senza alcuna conseguenza economica per IF richiedente.

Salvo che l'IF non abbia richiesto il rinvio della data di stipula del contratto, qualora non si presenti alla data indicata nella lettera di convocazione, non avendo comunicato la propria disponibilità per una data alternativa, la richiesta di tracce si intende decaduta con l'obbligo per l'IF di corrispondere, a GTT Infrastruttura un importo pari al 45% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, in base ai prezzi indicati nel Capitolo 6.

2.3.1.2 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

Prima della stipula del contratto di utilizzo, l'IF che risulti inadempiente rispetto al pagamento di almeno due fatture relative all'orario di servizio precedente e qualora le fatture medesime non siano state motivatamente contestate da parte dell'IF per errori imputabili a GTT Infrastruttura, dovrà presentare un

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 19 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

piano di pagamento - interamente garantito da fidejussione bancaria o assicurativa - finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti, da corrispondere entro e non oltre la data della prima fatturazione a conguaglio del nuovo contratto.

2.3.1.3 Garanzia

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

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

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

Qualora la fideiussione a garanzia del contratto debba essere prestata ai sensi di quanto previsto al precedente paragrafo 2.3.1.2., l'importo della stessa deve essere pari al valore di pedaggio e servizi stimato su due mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

Sono esonerate dal prestare la fideiussione le IF che, ancorché non dispongano di un rating, ovvero se il proprio rating sia inferiore alle soglie pubblicate sul sito dell'allocation body, 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.

2.3.1.4 Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione

Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione

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

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

Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da GTT Infrastruttura 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.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 20 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di GTT Infrastruttura della garanzia di cui sopra, IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GTT Infrastruttura 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, GTT Infrastruttura è tenuto a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di GTT Infrastruttura.

2.3.1.5 Assicurazioni

Ai fini dell'esecuzione del Contratto, con riferimento alle coperture assicurative, GTT Infrastruttura dichiara di avere in corso le seguenti coperture e si impegna a mantenere l'efficacia delle stesse o di altre equivalenti per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura:

- **Responsabilità Civile verso terzi**, a garanzia di tutte le attività svolte da GTT Infrastruttura e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale superiore a € 100,00 Mln per sinistro e per anno;
- **Responsabilità Inquinamento**, a garanzie dei danni ambientali causati dall'Infrastruttura: massimale di € 3,5 Mln per sinistro e per anno.

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

Responsabilità Civile verso Terzi, a garanzia dei danni sofferti da GTT Infrastruttura, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 100/Mln di Euro per sinistro e per anno.

Sotto-limiti ammessi:

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

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

La polizza dovrà:

1. prevedere l'impegno, da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;
2. laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, invece della polizza assicurativa completa, si potrà accettare una appendice/dichiarazione della Compagnia che dichiari:
 - che la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
 - di essere a conoscenza del presente articolo;
 - che le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in PIR.

Va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sotto-limiti previsti in polizza; tali documenti devono essere controfirmati dall'IF;

3. essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
4. fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 21 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
5. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 15 giorni dalla richiesta della Compagnia;
 6. prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza sottenda la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti; la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite da GTT Infrastruttura fino alle predette stazioni;
 7. prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice Civile, verso le persone delle quali le parti (GTT e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
 8. prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

2.3.1.6 Risoluzione del contratto

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

- a. violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b. mancato versamento, anche parziale, di due rate mensili dei corrispettivi dovuti a GTT Infrastruttura;
- c. mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo specifico;
- d. mancata presentazione delle polizze assicurative di cui al paragrafo specifico;
- e. violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;
- f. revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
- g. modifiche della licenza o del certificato di sicurezza, nonché di quando richiesto del titolo autorizzatorio, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GTT Infrastruttura, da inoltrarsi a mezzo di comunicazione PEC. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere a GTT Infrastruttura, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a GTT Infrastruttura fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine, GTT Infrastruttura acquisirà l'importo della garanzia costituita ai sensi del par. 2.3.1.3, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.3.1.7 Sospensione dell'efficacia del contratto

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza e/o il Certificato di Sicurezza, viene automaticamente sospesa l'efficacia del Contratto di Utilizzo, con conseguente sospensione da parte dell'IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo del canone di utilizzo dell'infrastruttura di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza dovesse far seguito la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca, con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 22 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.3.1.8 Key Performance Index e standard minimi di qualità del GI

GI si impegna a garantire, quale indice di qualità del servizio (KPI) di Trasporto Pubblico, il rispetto della velocità commerciale media di seguito riportata, relativa all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio previsto nel contratto.

Linea	Velocità commerciale
Settimo T.se – Rivarolo C.se	35 km/h
Rivarolo C.se – Pont C.se	34 km/h

Si evidenzia inoltre che per tutto l'anno 2021, in considerazione dell'assenza dell'attrezzaggio con SCMT la velocità massima sulla linea sarà pari a 70 km/h.

Il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media, risultante dal progetto orario definitivo, non risulti essere inferiore al 2% rispetto alla velocità commerciale sopra riportata, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio.

In caso di mancato conseguimento del target, GTT corrisponderà direttamente all'Allocation Body una somma pari al 2 per mille del valore del pedaggio dell'anno di riferimento.

GI si impegna inoltre a garantire quanto di seguito indicato:

Pulizia delle stazioni

Stazioni	Frequenza
Pulizia sommaria (scopatura, svuotamento cestini, pulizia servizi igienico-sanitari)	Giornaliera
Pulizia ordinaria (pulizia sommaria+lavatura pavimenti, disinfezione servizi igienico-sanitari)	Una volta alla settimana
Pulizia Totale (pulizia ordinaria+lavatura vetri e lavature bacheche)	Quindicinale

Informazioni all'utenza


Per quanto concerne le informazioni e annunci all'utenza, il sito GTT costituisce la fonte primaria delle informazioni; sul sito sono disponibili percorsi, mappe e fermate, orari, percorsi per raggiungere le stazioni. Presso le stazioni sono effettuati avvisi all'utenza e sono disponibili gli orari in formato cartaceo.

Gli annunci all'utenza sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della Delibera ART n. 106/2018, con riferimento a quanto sopra riportato.

PRM

Per quanto riguarda i clienti con disabilità (PRM), si evidenzia che allo stato attuale non tutte le stazioni sono autonomamente accessibili, con particolare riferimento all'altezza dei marciapiedi e soprattutto all'assenza di percorsi di raggiungimento delle banchine prive di barriere architettoniche. Il dettaglio relativo a tutte le località di servizio è riportato nell'allegato 3 al PIR. Su richiesta dell'impresa ferroviaria, che gestisce il servizio di prenotazione da parte dell'utenza, può essere fornita l'assistenza fino al binario di partenza e viceversa da parte del personale del Gestore Infrastruttura.

Nella tabella seguente si sintetizza quanto il Gestore dell'Infrastruttura si impegna a garantire.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 23 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Località di servizio	Percorso senza barriere fino a treno in piano o con rampa o con ascensore per tutti i marciapiedi di stazione	*Con assistenza previa prenotazione
Bosconero		si
Campore		si
Cuorgnè		si
Favria		si
Feletto	si	si
Pont		si
Rivarolo	si	si
Salassa	si	si
San Benigno	si	si
Settimo T.se	si	si
Valperga	si	si
Volpiano		si

Ulteriori kpi anche in rispondenza alla Delibera ART 16/2018 saranno definiti a seguito di analisi di costi-benefici.

2.4 OBBLIGHI DI GTT INFRASTRUTTURA E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

2.4.1 OBBLIGHI COMUNI

Per la buona esecuzione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti (GTT Infrastruttura/Allocation Body e IF o soggetti richiedenti non IF) sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo IF garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi, dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore.

Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente o al soggetto richiedente non IF; questi ultimi si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

2.4.2 OBBLIGHI DI GTT INFRASTRUTTURA

È obbligo di GTT Infrastruttura:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, di cui al Capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 24 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- stazioni che in linea e negli spazi necessari allo svolgimento del servizio, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati nella propria Carta dei Servizi;
 - mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza, dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno dieci giorni solari prima della loro entrata in vigore.
 - dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione;
 - rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSF e dall'ART;
 - disporre di un sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

GTT, in previsione di un prossimo passaggio di gestione dell'infrastruttura a RFI, non disponendo allo stato di "un sistema di rilevamento automatico delle performance della rete", provvederà a perfezionare specifici accordi per l'utilizzo di specifica piattaforma (PIC) e dei relativi adeguamenti tecnologici. A tal fine si anticipano i criteri di misura delle performance e relativi criteri di valutazione delle penali che saranno adottati.

a) Obbligo Monitoraggio

GTT ha pubblicato in data 18/09/20 , sul sito GTT [http](http://www.gtt.it), la "procedura di attribuzione delle cause di ritardo, della determinazione della puntualità e del performance regime". In tale documento sono state indicate le modalità di monitoraggio dei parametri di circolazione dei treni e relative performance, le tempistiche della disponibilità dei dati e delle interlocuzioni tra GI e IF titolari dei contratti di servizio.

a) KPI Monitorati

I principali KPI monitorati sono:

- **la puntualità reale (o senza esclusioni)** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino entro soglia e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a $N_p/N_c \cdot 100$);
- **la puntualità GI** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell'infrastruttura e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_{gi} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause GI e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità GI è pari a $(N_c - N_{gi})/N_c \cdot 100$);
- **la puntualità IF** che è il rapporto tra il numero di treni della IF arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili alla Impresa ferroviaria e il numero totale dei treni della IF circolati (indicando con N_{if} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con N_{cif} il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a $(N_{cif} - N_{if})/N_{cif} \cdot 100$).
- Consuntivazione dei **treni arrivati oltre soglia** per cause esterne al GI, indicatore N_e .

b) Accesso ai dati

Gli indicatori %OS(0-5) e %OS(0-15), di cui alla misura 7 della delibera ART n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, saranno calcolabili e comunicati all'IF ed all' Ente Affidante tramite il sistema PIC se già in essere, ovvero saranno rassegnati, secondo la procedura succitata, nelle tempistiche e modalità concordate con le IF e operanti sulla rete GI/GTT e come richiesto dall'Ente Affidante.

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%) saranno pubblicati, **entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare sul sito GTT a partire dal 2022.**

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 25 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

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


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

Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti. (nota 18/09/20)

2.4.3 OBBLIGHI DI IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da GTT Infrastruttura, dall'ANSF e dall'ART;
- svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di GTT nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- garantire che il personale utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento e preparazione treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GTT Infrastruttura, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito ai veicoli utilizzati, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del Certificato di Sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a GTT Infrastruttura senza ritardo, e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza, del titolo autorizzatorio o del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GTT Infrastruttura all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:
 - tipo locomotiva
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli
 - tipo di frenatura
 - massa rimorchiata
 - massa assiale e massa per metro lineare
 - percentuale di massa frenata
 - lunghezza del convoglio
- assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti ai veicoli, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di GTT Infrastruttura;
- consentire, senza oneri per GTT Infrastruttura, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale di GTT Infrastruttura preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura. Qualora, a fronte di richieste di IF, venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità - a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 26 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.4.4 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

IF è tenuta a comunicare a GTT Infrastruttura e all'allocation body tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente e dagli eventuali contratti/accordi di interfaccia, nello specifico:

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

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

2.4.5 INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE RISPETTO ALLE RIDUZIONI DI CAPACITÀ

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

La definizione dei programmi di indisponibilità, di cui nel seguito, avviene sempre con il coinvolgimento e la condivisione dell'allocation body, in qualità di referente del processo di allocazione della capacità. Ogni elaborato trasmesso e pubblicato è vidimato sia dal GI sia dall'allocation body. Inoltre, tutti gli elaborati, definiti congiuntamente dal GI e dall'allocation body, sono sempre pubblicati oltre che dal GI (come di seguito) anche dall'allocation body sui rispettivi siti aziendali, nelle sezioni dedicate.

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

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

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

Per le restrizioni di capacità di cui al punto 2, GTT Infrastruttura, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, invia a tutti i Richiedenti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, provvedendo successivamente a pubblicare, entro 18 mesi, il prospetto modificato a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti.

2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, GTT Infrastruttura, tramite apposita documentazione:

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 27 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- a) 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;
- b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;

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

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

3. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite apposita documentazione:
 - rende note le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;
 - pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 28 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

L'IF, entro 15 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati indicati dalle IF di cui al presente punto 7a) e 7b), potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario (VCO).

8. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dall'allocation body:
 - a) Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 7a);
 - b) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 7b);
9. Entro 10 giorni dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche all'allocation body qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione come previsto al punto 7 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.
10. l'allocation body è tenuta a comunicare con un anticipo di almeno 10 giorni alle IF i ritardi programmati conseguenti a riduzioni di capacità che non richiedano il rilascio di una nuova traccia in VCO.
11. l'allocation body è tenuto a prevedere sempre l'emissione di **VCO per** treni viaggiatori a seguito di una o più riduzioni di **capacità programmate** (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 8, nei seguenti casi:

LP diurni

- ritardi > 30' sull'intera traccia;
- ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi.


LP notturni

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

Regionali

- ritardi > 30' sull'intera traccia;
- ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi;
- ritardi > 10' sull'intera traccia per più di 10 giorni consecutivi.

12. È facoltà di GTT Infrastruttura, 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 all'allocation body e alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.
13. GTT Infrastruttura è tenuto a fornire all'allocation body e alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 7 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. GTT Infrastruttura comunica all'allocation body e 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. GTT Infrastruttura è tenuto a fornire all'allocation body e 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 di GTT Infrastruttura, la posizione dei convogli medesimi.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 29 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.4.6 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI/ RESPONSABILITÀ DI GI

GTT Infrastruttura è tenuto al pagamento di una penale pari al 10% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

- a) nel caso in cui GTT Infrastruttura non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 2.4.5 punti 2-7 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce.
- b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità di GTT Infrastruttura in ordine alla soppressione (totale o parziale) di una o più tracce contrattualizzate.

Qualora nei casi a) e b) la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata da 4 giorni fino all'ora di partenza del treno, la penale a carico di GTT Infrastruttura sarà pari al 40% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

Il GI provvede al pagamento delle penali a suo carico direttamente all'allocation body .

Analogamente, nei casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, questa dovrà essere prontamente comunicata alle IF senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte di GTT Infrastruttura.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GTT Infrastruttura di fornire le informazioni di cui al par. 2.4.5 punto 7, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

2.4.7 SCIOPERO

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

- comunicare i referenti per l'assistenza clienti;
- assicurare, di concerto con GI, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, etc.)

L'affissione negli impianti interessati di specifiche locandine informative prodotte dall'IF, di concerto con GI, sarà garantita dal GI nei tempi necessari per la corretta informazione alla clientela.

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

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 30 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.5 REGOLE DI ESERCIZIO

2.5.1 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON GTT

L'IF è tenuta allo scambio d'informazioni con GTT Infrastruttura 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.

2.5.2 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

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

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

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, GTT Infrastruttura utilizza propri centri decisionali, in cui operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento dell'infrastruttura.

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

- la marcia dei treni;
- le 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 dei binari di precedenza per 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 GTT Infrastruttura, devono obbligatoriamente individuare figure referenti tali:

- da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni la regolarità dei turni e dei giri dei materiali, l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- 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;
- da assicurare azioni di minimizzazione degli effetti in caso di situazioni anomale.

L'interfaccia di un IF con le figure di coordinamento di GTT Infrastruttura può essere eventualmente assicurata anche mediante delega ad altre IF, con l'esclusione di quanto concerne l'allocazione delle tracce. GTT Infrastruttura assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF.

2.5.3 REGOLE DI GESTIONE

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 31 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.5.4 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

In presenza di eventi tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, GTT Infrastruttura è tenuta ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

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

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

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

In relazione alle cause perturbative, GTT Infrastruttura e IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari, GTT Infrastruttura realizzerà, d'intesa con IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso la Regione Piemonte.

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

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sulla rete ferroviaria nazionale, il referente di GTT Infrastruttura acquisirà con la massima sollecitudine da RFI le informazioni utili, riguardo alla linea interessata, alle tracce interessate dall'evento, alle previsioni di ripristino, alle eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

2.5.5 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI / INCONVENIENTI D'ESERCIZIO

In occasione di incidenti di esercizio, ciascuna delle parti è tenuta ad assumere, nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa e fornire ogni collaborazione per limitare le conseguenze dell'incidente ed agevolare le operazioni di soccorso, di sgombero dell'infrastruttura ferroviaria e di ripristino della normalità della circolazione.

Al verificarsi di incidente di esercizio, interessante la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, il Gestore Infrastruttura, deve dare immediata comunicazione all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza nei tempi e nei modi descritti dal Decreto A.N.S.F. 4/2012.

2.6 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

- 1) Al verificarsi di un evento che richiede lo sgombero dell'infrastruttura, il soggetto (IF, GTT Infrastruttura o soggetto terzo) che ne è stata causa ne assume la completa responsabilità civile ed economica.
- 2) Onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e di ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura, GTT Infrastruttura assume la responsabilità ed il

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 32 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

ruolo centrale di coordinamento delle operazioni di sgombero dell'infrastruttura, individuando le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire.

- 3) La disponibilità delle risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero è disciplinata in modo differente a seconda che l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile o meno con traino e/o spinta del treno che ne è l'artefice.
- 4) La IF titolare è tenuta a rendere disponibili a GTT Infrastruttura le risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero nel caso in cui l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile con traino e/o spinta del treno che ne è artefice, direttamente, in forma consorziata con altra/e IF ovvero tramite "service" da altra IF. GTT Infrastruttura potrà altresì richiedere l'intervento di mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento qualora il ricorso a tali mezzi sia da essa ritenuto più idoneo ed efficace allo scopo. La disponibilità delle risorse si intende garantita anche attraverso mezzi e personale in sosta di turno per i quali sia programmato l'uso per servizi di trasporto commerciali. L'IF titolare di contratto è tenuta a comunicare a GTT Infrastruttura, contestualmente alla richiesta tracce, l'elenco dei locomotori di soccorso, la loro ubicazione, il tempo necessario per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito di richiesta formale del GI, nonché le relative dotazioni, l'IF responsabile e la tipologia dei materiali che possono essere soccorsi.
- 5) In caso di "service", il contratto dovrà specificare i seguenti contenuti minimi:
 - i. indicazione della tipologia e quantità dei mezzi di soccorso resi disponibili da IF fornitrice, che dovranno essere certificati in sicurezza sulla rete GTT Infrastruttura e tecnicamente idonei ad assicurare il traino e la spinta dei treni in asset all'IF contraente;
 - ii. indicazione della localizzazione di tali mezzi, che dovrà essere tale da consentire il raggiungimento della stazione limitrofa alla tratta ingombra entro un tempo massimo di 2 ore e 30' dalla richiesta di soccorso, con riferimento alle linee GTT Infrastruttura percorse da IF contraente;
 - iii. autocertificazione dell'IF fornitrice che le risorse umane dedicate al servizio di sgombero sono abilitate ad operare sulla rete GTT Infrastruttura;
 - iv. corrispettivi per l'IF fornitrice, costituiti da una parte fissa a remunerazione di quota parte dei costi fissi documentati sostenuti da IF fornitrice per il mantenimento dell'organizzazione del servizio di sgombero, commisurata ai volumi di produzione e alle linee impegnate da IF contraente, e da una parte variabile, commisurata per ciascun intervento al tempo impiegato per espletarlo.

L'accordo di "service" costituisce un diritto per IF nuova entrante nei primi tre anni di attività, e costituisce obbligo, in qualità di fornitore, per l'IF già operativa su infrastruttura GTT Infrastruttura che sia già dotata di risorse tecniche e umane rispondenti ai requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii.

- 6) In caso di organizzazione consorziata fra IF dovranno comunque essere garantiti i requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii. con riferimento all'intero parco rotabile delle IF consorziate e alle linee GTT Infrastruttura da esse impegnate.
- 7) L'organizzazione della IF per lo sgombero ove si attui la fornitura diretta delle risorse tecniche e umane, ovvero l'accordo consortile fra IF ovvero il contratto di "service" stipulato con altra IF, devono essere presentati a GTT Infrastruttura e da essa verificati e approvati prima della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura relativamente ai requisiti di cui ai punti 4 e 5 precedenti.
- 8) Qualora l'IF non assicurasse la disponibilità operativa delle risorse necessarie allo sgombero nel rispetto del termine di 30 minuti dal ricevimento della richiesta di soccorso, come fissato in Appendice 4, sarà potere di GTT Infrastruttura provvedere all'intervento tramite risorse acquisite direttamente, con ribaltamento su IF dei costi documentati sostenuti, maggiorati del 100%.
- 9) Le IF che effettuano servizi viaggiatori hanno la completa ed esclusiva responsabilità dell'assistenza dei passeggeri ivi comprese le eventuali operazioni di trasbordo che decidessero di espletare.
- 10) In caso di ingombro delle linee dovuto a eventi eccezionali, in particolare per cause naturali, è fatto obbligo a tutte le IF che utilizzano la rete regionale di impegnare, sotto il coordinamento di GTT Infrastruttura, tutte le risorse disponibili per ripristinare nel minore tempo possibile la regolarità del servizio.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 33 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2.7 MERCI PERICOLOSE

[Vedere anche successivi punti 3.4.1 e 4.7]

IF, in possesso dei requisiti richiesti, a condizione che ciò sia indicato nel certificato di sicurezza e qualora abbia presentato richiesta in conformità a quanto previsto al successivo Capitolo 4, 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.

2.8 COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

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

- a) il veicolo si stato autorizzato all'immissione sul mercato e sia registrato;
- b) 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;
- c) 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.

Con riferimento al comma b), in via transitoria, tale utilizzo è subordinato al rilascio della circolabilità accordata da GTT Infrastruttura (Procedura DI Interfaccia 03 Determinazione Circolabilità dei veicoli) ovvero alla valutazione da parte del Gestore dell'Infrastruttura delle verifiche di compatibilità treno-tratta effettuate dalle Imprese Ferroviarie.

2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

[Vedere anche Appendice 4 PIR]

Le imprese ferroviarie si impegnano affinché il personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, preparazione dei treni), utilizzato per l'espletamento dei servizi di trasporto, possieda i requisiti fisici e psico-attitudinali, la formazione e la conoscenza necessarie per il rispetto delle disposizioni definite da ANSF e GTT Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione.

A tal fine le imprese ferroviarie devono possedere un sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze professionali del suddetto personale finalizzato alla selezione, qualificazione ed abilitazione individuale dei propri agenti, al mantenimento delle competenze acquisite ed alla conservazione della relativa documentazione per tutta la durata di utilizzazione degli stessi.

Il suddetto sistema deve includere il rispetto e l'osservanza delle Disposizioni/Prescrizioni di Esercizio emesse da GTT Infrastruttura, nonché delle leggi di riferimento in materia di:

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

3. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive le principali caratteristiche delle linee e degli impianti che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria Regionale, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie e i servizi connessi. I dati fisici di tutti gli allegati al capitolo 3 hanno valore informativo in riferimento all'orario dal 13/12/2020 al 11/12/2021

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

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.
C.so Turati 19/6
10128 Torino
sgs-gi@pec.gtt.to.it
www.gtt.to.it

3.2 ESTENSIONE DELLA RETE

3.2.1 ESTENSIONE

L'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da GTT Infrastruttura è costituita dalle seguenti linee:

- Linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese
- Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese

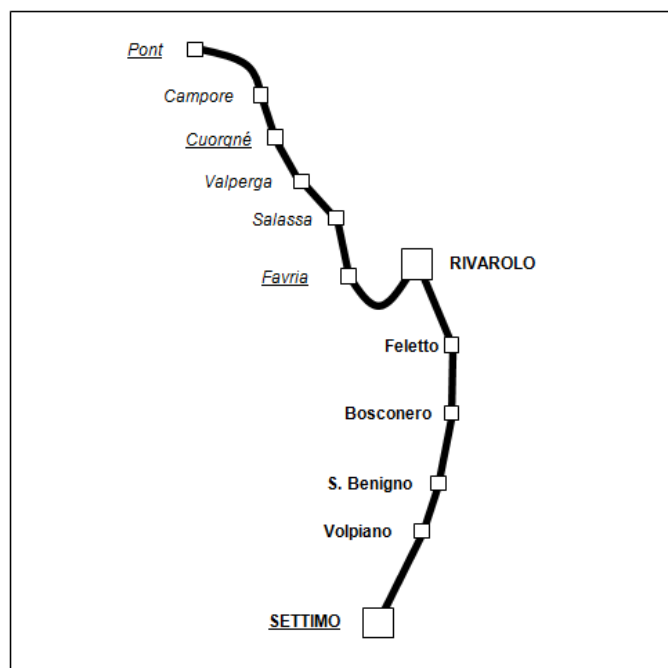


Figura 1 - Linea Settimo T.se - Rivarolo C.se e Linea Rivarolo C.se - Pont C.se

3.2.2 STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO

La stazione di interconnessione tra l'infrastruttura nazionale gestita da RFI e quella regionale gestita da GTT Infrastruttura è quella di Settimo Torinese, situata sulla tratta Settimo Torinese - Rivarolo Canavese.

La stazione di collegamento tra le linee Settimo T.se - Rivarolo C.se e Rivarolo C.se - Pont C.se è Rivarolo Canavese.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 35 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

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

3.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

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

Per le linee Settimo T.se – Rivarolo C.se e Rivarolo C.se – Pont C.se 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).

Le condizioni di mancato soddisfacimento del RCF sulla rete sono pubblicate sul sito GTT – Gestore Infrastruttura unitamente alle misure mitigative adottate; tali condizioni sono aggiornate da parte del Gestore GTT a seguito della conclusione di interventi tecnici e adeguamenti regolamentari o in caso di adozione di differenti misure di mitigazione.

3.3.1 DATI GEOGRAFICI

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

- Numero di binari;
- Distanza tra le stazioni.

sono deducibili dalle Tabelle sottostanti. Per ulteriori dettagli si rimanda ai Fascicoli di Linea.

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

Tabella 1 - Dati geografici linea Settimo T.se – Rivarolo C.se

Tratta	Lunghezza [m]	N° binari
Settimo – Volpiano	6.910	1
Volpiano – S. Benigno	2.040	1
S. Benigno - Bosconero	5.710	1
Bosconero – Feletto	4.280	1
Feletto - Rivarolo	3.137	1

Tabella 2 - Dati geografici linea Settimo T.se – Rivarolo C.se per i treni diretti allo stabilimento ENI

Tratta	Lunghezza [m]	N° binari
Settimo – Raccordo ENI*	3.990	1
Raccordo ENI – Cannello stabilimento ENI	950	1

*località di servizio posta sulla tratta Settimo Torinese – Volpiano

Tabella 3 - Dati geografici linea Rivarolo C.se – Pont C.se

Tratta	Lunghezza [m]	N° binari
Rivarolo – Favria	3.526	1
Favria – Salassa	1.813	1
Salassa – Valperga	2.521	1

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 36 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Tratta	Lunghezza [m]	N° binari
Valperga – Cuorgnè	2.386	1
Cuorgnè – Campore	3.622	1
Campore – Pont	2.176	1

3.3.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE

Le caratteristiche delle linee sono deducibili dalle Tabelle seguenti.

In particolare, sono indicate la classificazione delle linee rispetto alla massa assiale e la presenza di eventuali limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso; queste ultime sono rilevabili dagli FL ed in fase di programmazione saranno comunicate a richiesta alle IF interessate.

Sono altresì indicati:

- La pendenza massima della linea, espressa in per mille.
- Le velocità di fiancata (di linea), nel valore massimo (valido per entrambi i sensi di marcia) per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità ed i relativi mezzi ammessi sono riportati nei FL;
- Il sistema di alimentazione, ove TE, è a corrente continua a 3000 V. TD è linea non elettrificata (Trazione Diesel);
- Il modulo della linea rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato).

Tabella 4 - Caratteristiche linea Settimo T.se – Rivarolo C.se

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


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

C₂: massa per asse 20t, massa per metro corrente 6,4 t/m

** Rivarolo è stazione di testa con 4 binari

Tabella 5 - Caratteristiche linea Rivarolo C.se – Pont C.se

Tratta	Sistema di trazione	Velocità massima	Categoria*	Ascesa [‰]
Rivarolo – Favria	TD	50	A	16
Favria – Salassa	TD	50	A	19
Salassa – Valperga	TD	50	A	16

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 37 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Tratta	Sistema di trazione	Velocità massima	Categoria*	Ascesa [‰]
Valperga – Cuorgnè	TD	50	A	24
Cuorgnè – Campore	TD	50	A	20
Campore – Pont	TD	50	A	20

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

3.3.3 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI CIRCOLAZIONE

Sulla linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese, il sistema di esercizio utilizzato è Dirigente Centrale Operativo (sede posto centrale Torino Dora), 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.

La linea Settimo T.se – Rivarolo C.se non è attrezzata con un sistema di protezione della marcia del treno pertanto GTT Infrastruttura ha prescritto la presenza del secondo agente di condotta abilitato al rispetto dei segnali in cabina (riferimento Disposizione di Esercizio n. 36 del 27 novembre 2019) e velocità massima dei treni 70km/h.

Sulla linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese, il sistema di esercizio utilizzato è il servizio a spola.

3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

3.4.1 MERCI PERICOLOSE

Sulla rete gestita da GTT Infrastruttura non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose.

Attualmente il Servizio di trasporto merci pericolose (GPL liquido) è effettuato esclusivamente nella tratta Settimo Torinese – Località Raccordo ENI (lunghezza tratta di 4,6 km), **in base alle** attuali condizioni di attrezzaggio di tale linea.

Principali caratteristiche del trasporto

Tratta interessata Stazione Settimo Torinese – località raccordo ENI; la tratta presenta le seguenti condizioni di **NON RISPONDE** al Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) - Nota ANSF 9956/2016

1. assenza di sezione di blocco automatico per la tratta Settimo Torinese – Raccordo ENI;
2. località raccordo ENI non attrezzata con impianto di segnalamento;
3. deviatori raccordo ENI manovrati a mano e fermascambiati a chiave;
4. PL (km 4+340) munito di SOA con comando di azionamento manuale all'interno del gabbietto GTT;
5. Assenza di SCMT di terra.

Le carenze dovute all'attuale attrezzaggio tecnologico della tratta sono state gestite con l'adozione di misure di prevenzione e mitigazione dei rischi, con riferimento alle misure immediate riportate nella Nota ANSF 9956/2016 in assenza dei requisiti minimi. In particolare:

1. assenza di sezione di blocco specifica per la tratta Settimo Torinese – Raccordo ENI: l'autorizzazione al movimento è data dal Regolatore della circolazione di Settimo all'agente di condotta a seguito di acquisizione del giunto dell'ultimo treno che ha circolato.

Obbligo di effettuazione del trasporto al termine del servizio viaggiatori e in assenza di altri treni sulla tratta Settimo Torinese – Volpiano (ad es. spostamento materiale rotabile).

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 38 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

2. località raccordo ENI non attrezzata con impianto di segnalamento: velocità massima 25 km/h nella tratta Settimo T.se – punta scambio 101a Raccordo ENI; presenza di tabella di diramazione in corrispondenza del deviatoio 101a e 200 m prima dello stesso; prescrizione di fermata prima del deviatoio 101a Raccordo ENI.
3. deviatoi raccordo ENI manovrati a mano e fermascambiati a chiave: l'autorizzazione alla manovra del deviatoio è data da parte del DCO; il deviatoio è manovrato a mano sul posto da parte del deviatore GTT e fermascambiato a chiave in posizione rovescia (per Deposito ENI); circolazione effettuata con marcia a vista e battuta d'arresto in corrispondenza degli enti incontrati e verifica della relativa posizione da parte dell'agente di condotta; l'autorizzazione al movimento è trasmessa dal DCO all'agente di condotta con le prescrizioni da rispettare;
4. PL (km 4+340) munito di SOA con comando di azionamento manuale all'interno del gabbietto GTT: velocità massima prescritta è pari a 6 km/h nella tratta punta scambio 101a Raccordo ENI al cancello Deposito ENI; marcia a vista in corrispondenza del passaggio a livello comunque sia disposto il segnale di protezione del PL e battuta d'arresto in corrispondenza dello stesso.
5. Assenza di SCMT di terra. velocità massima pari a 25 km/h nella tratta Settimo T.se – punta scambio 101a Raccordo ENI; velocità massima 6 km/h nella tratta punta scambio 101a Raccordo ENI al cancello Deposito ENI.

Condizioni operative per l'esercizio

- Regolamentazione: è stata predisposta specifica normativa per l'effettuazione del trasporto sulla tratta in considerazione delle particolarità della stessa; tale norma è riportata nella procedura di Interfaccia PI 04 e inserita nel Fascicolo Orario della linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese (Sez. 4.13).
- Fascia oraria: il trasporto può essere effettuato unicamente in assenza di servizio passeggeri (fascia oraria notturna, successivamente alle ore 23.00). Eccezionalmente lo spostamento, unicamente della locomotiva isolata, può avvenire nell'IPO diurna

Il trasporto è effettuato 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.

La rimozione tecnica dei vincoli sopra citati è prevista da RFI come soggetto attuatore nel corso del 2021.

La messa in servizio degli impianti (SCMT e ACC) avverrà attraverso il processo di AMIS come previsto dalla normativa d.l.g.s 57/2019 indicata da ANSF.

In base al risultato positivo della procedura autorizzativa saranno ridiscussi con ANSF i vincoli di utilizzo di cui sopra.

3.4.2 RESTRIZIONI TRASPORTO COMBINATO

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

3.4.3 ALTRE RESTRIZIONI

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

3.5 ORARIO DI ESERCIZIO

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 39 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

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

- Lunedì – sabato: 5:19 – 21:39
- Festivi: 6:19 – 21:39

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

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

- Lunedì – venerdì: 6:45 – 15:37
- Sabato e festivi: non utilizzato


3.6 STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI

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

- Nome;
 - Lunghezza binari di precedenza / incrocio;
 - Lunghezza dei marciapiedi per il servizio passeggeri;
 - Altezza marciapiedi;
 - Presenza di sottopasso per l'accesso ai binari;
- sono indicate nelle tabelle seguenti.

Tabella 6 - Stazioni linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese

Stazioni	binario	Lunghezza marciapiedi (m)				Lunghezza binari di precedenza / incrocio (m)	Altezza marciapiedi dal p.f. (cm)	Sottopasso
		a <i>reale</i>		b <i>per incrocio</i>				
		Treni pari	Treni dispari	Treni pari	Treni dispari			
Settimo T.se	III	130	160	===	===	250	60	Sì
Volpiano	I	190.00	139.00	133.80	133.80	185	25	No
	II	171.00	171.00	167.40	167.40			
San Benigno	III	148.00	143.90	140.90	140.90	164	25	No
	I	148.00	143.90	140.90	140.90			
Bosconero	I	152.30	162.40	141.00	141.00	217	25	No
	II	152.30	162.40	141.00	141.00			
Feletto	I	179.70	179.70	156.10	156.10	289	25	No
	II	133.90	133.90	116.90	116.90			
Rivarolo C.se	I	21.70	203.70	===	===	254 - 170	60	Stazione di testa
	II	169.90	181.40	===	===			
	III	181.60	181.60	===	===			

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 40 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Stazioni	binario	Lunghezza marciapiedi (m)				Lunghezza binari di precedenza / incrocio (m)	Altezza marciapiedi dal p.f. (cm)	Sottopasso
		a <i>reale</i>		b <i>per incrocio</i>				
		Treni pari	Treni dispari	Treni pari	Treni dispari			
	IV	163.60	163.60	===	===			

Per quanto riguarda la stazione di Rivarolo Canavese, sono presenti anche n°4 binari tronchi per le operazioni di sosta lunga/ricovero (<24h) nonché di deposito (>24h).

La durata prevista sulla linea Settimo-Rivarolo per la sosta breve è di 10' in tutte le stazioni.

Tabella 7 - Stazioni linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Stazioni	N° binari a servizio viaggiatori	Lunghezza marciapiedi (m)	Lunghezza binari di precedenza / incrocio (m)	Altezza marciapiedi dal p.f. (cm)	Sottopasso
Favria	1	137	-	25	No
Salassa	1	160	-	25	No
Valperga	1	152	-	25	No
Cuornè	1	160	-	25	No
Campore	1	63	-	25	No
Pont	1	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 3 ulteriori informazioni di caratterizzazione delle stazioni e fermate presenti.

3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI

Rifornimento Carburante

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

Terminalizzazione

Tale funzione non è disponibile nelle linee gestite da GTT Infrastruttura oggetto del presente documento.

Platea di lavaggio e fosse di visita

Presso Rivarolo Canavese sono presenti una platea per il lavaggio dei treni.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 41 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

La fossa di visita è all'interno dei locali di manutenzione ed eventuali richieste saranno da valutare specificatamente.

Rifornimento idrico e Preriscaldamento/Climatizzazione

Operazioni di rifornimento idrico delle carrozze è possibile presso Rivarolo Canavese.

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

Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)

Le modalità con le quali nelle singole località di servizio è assicurata l'accessibilità assistita al servizio ferroviario per persone a ridotta mobilità sono indicate in Allegato 3 unitamente alle informazioni di caratterizzazione di stazioni e fermate.

3.8 INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI

In questa sezione sono indicati gli interventi che, durante la validità del presente documento, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura e/o interventi tecnologici (Allegato 1) o una riduzione di capacità di infrastruttura (Allegato 2).

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.

3.9 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE


Le linee Settimo T.se - Rivarolo C.se e Rivarolo C.se - Pont C.se sono principalmente dedicate ai servizi di trasporto ferroviario regionale oggetto di Contratto di Servizio con la Regione Piemonte; inoltre la linea Settimo T.se - Rivarolo C.se 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 2019-2020 prevede 22 tracce al giorno per senso di marcia (per un totale di 44 corse giornaliere complessive) considerando la fascia IPO mattutina inclusa. In base allo studio del Politecnico di Torino "Analisi di capacità della linea ferroviaria Canavesana" del 15/03/2017, basato sul cadenzamento a 30 minuti della linea, l'attuale programma di esercizio utilizza il 70.9% della capacità di tracce disponibili. Tenendo in considerazione le condizioni al contorno (vedasi relazione con il nodo di Torino) 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'orario di servizio 2019-2020 prevede 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.

Tabella 8 - Capacità delle linee LINEA	DATI GIORNALIERI			
	Capacità massima	Giorno lavorativo medio Orario di servizio 2019-2020	% impegno soglia di saturazione	
			tr. CdS	tr. tot

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 42 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

	tracce/giorno	tracce/giorno	%	%
(Senso marcia) Settimo T.se - Rivarolo C.se	28	22	79	79
(Senso marcia) Rivarolo C.se - Settimo T.se	27	20	74	74
(Senso marcia) Rivarolo C.se - Pont C.se	10	4	40	40
(Senso marcia) Pont C.se - Rivarolo C.se	10	4	40	40

Si riportano di seguito le tabelle di dettaglio relative alle singole tratte e alle singole ore di apertura delle linee al servizio commerciale viaggiatori; in giallo sono indicate le tracce non utilizzate.

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 T.se (stazione di interconnessione) sono a quest'ultimo vincolati.

		0001	0003	0005	0007	0009	0011	0013	0015	0017	0019	0021	0023	0025	0027
SETTIMO	partenza	6. 03	6. 33	7. 03	7. 33	8. 03	8. 33	9. 03	9. 33	10. 03	12. 03	12. 33	13. 03	13. 33	14. 03
	arrivo	09	39	09	39	09	39	09	39	09	09	39	09	39	09
Volpiano	partenza	10	40	10	40	10	40	10	40	10	10	40	10	40	10
	arrivo	13	43	13	43	13	43	13	43	13	13	43	13	43	13
S. Benigno	partenza	14	44	14	44	14	44	14	44	14	14	44	14	44	14
	arrivo	20	50	20	50	20	50	20	50	20	20	50	20	50	20
Bosconero	partenza	21	51	21	51	21	51	21	51	21	21	51	21	51	21
	arrivo	27	57	27	57	27	57	27	57	27	27	57	27	57	27
Feletto	partenza	31	7. 01	31	8. 01	31	9. 01	31	10. 01	31	31	13. 01	31	14. 01	31
	arrivo	6. 39	7. 09	7. 39	8. 09	8. 39	9. 09	9. 39	10. 09	10. 39	12. 39	13. 09	13. 39	14. 09	14. 39
RIVAROLO															

tracce orarie dall'orario di inizio servizio della linea sia DCO che DM stazione Settimo e Rivarolo

Intervallo per manutenzione infrastruttura del Gestore tratte Settimo - Volpiano dalle 10:20 alle ore 11:50; Volpiano - Bosconero dalle ore 10:35 alle ore 11:55; Bosconero - Rivarolo dalle ore 10:40 alle ore 11:50.

		0029	0031	0033	0035	0037	0039	0041	0043	0045	0047	0049	0051	0053	0055
SETTIMO	partenza	14. 33	15. 03	15. 33	16. 03	16. 33	17. 03	17. 33	18. 03	18. 33	19. 03	19. 33	20. 03	20. 33	21. 03
	arrivo	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09
Volpiano	partenza	40	10	40	10	40	10	40	10	40	10	40	10	40	10
	arrivo	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13	43	13
S. Benigno	partenza	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14
	arrivo	50	20	50	20	50	20	50	20	50	20	50	20	50	20
Bosconero	partenza	51	21	51	21	51	21	51	21	51	21	51	21	51	21
	arrivo	57	27	57	27	57	27	57	27	57	27	57	27	57	27
Feletto	partenza	15. 01	31	16. 01	31	17. 01	31	18. 01	31	19. 01	31	20. 01	31	21. 01	31
	arrivo	15. 09	15. 39	16. 09	16. 39	17. 09	17. 39	18. 09	18. 39	19. 09	19. 39	20. 09	20. 39	21. 09	21. 39
RIVAROLO															

		0002	0004	0006	0008	0010	0012	0014	0016	0018	0020	0022	0024	0026	0028
RIVAROLO	partenza	05. 19	05. 49	06. 19	06. 49	07. 19	07. 49	08. 19	08. 49	09. 19	11. 49	12. 19	12. 49	13. 19	13. 49
	arrivo	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55
Feletto	partenza	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58
	arrivo	34	06. 04	34	07. 04	34	08. 04	34	09. 04	34	12. 04	34	13. 04	34	14. 04
Bosconero	partenza	35	05	35	05	35	05	35	05	35	05	35	05	35	05
	arrivo	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11
S. Benigno	partenza	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14
	arrivo	47	17	47	17	47	17	47	17	47	17	47	17	47	17
Volpiano	partenza	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18
	arrivo	05. 56	06. 26	06. 56	07. 26	07. 56	08. 26	08. 56	09. 26	09. 56	12. 26	12. 56	13. 26	13. 56	14. 26
SETTIMO															

		0030	0032	0034	0036	0038	0040	0042	0044	0046	0048	0050	0052	0054
RIVAROLO	partenza	14. 19	14. 49	15. 19	15. 49	16. 19	16. 49	17. 19	17. 49	18. 19	18. 49	19. 19	19. 49	20. 19
	arrivo	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25
Feletto	partenza	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28
	arrivo	34	15. 04	34	16. 04	34	17. 04	34	18. 04	34	19. 04	34	20. 04	34
Bosconero	partenza	35	05	35	05	35	05	35	05	35	05	35	05	35
	arrivo	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41
S. Benigno	partenza	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44
	arrivo	47	17	47	17	47	17	47	17	47	17	47	17	47
Volpiano	partenza	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48
	arrivo	14. 56	15. 26	15. 56	16. 26	16. 56	17. 26	17. 56	18. 26	18. 56	19. 26	19. 56	20. 26	20. 56
SETTIMO														

		0001	0003	0005	0007	0009	0011	0013	0015	0017
RIVAROLO	partenza	05. 25	06. 45	08. 14	12. 58	14. 26	16. 00	17. 25	18. 45	20. 15
	arrivo	30½	50½	19½	13. 03½	31½	05½	30½	50½	20½
<i>Favria</i>	partenza	31	51	20	4	32	06	31	51	21
	arrivo	33½	53½	22½	06½	34½	08½	33½	53½	23½
<i>Salassa</i>	partenza	34	54	23	7	35	09	34	54	24
	arrivo	38	58	27	11	39	13	38	58	28
<i>Valperga</i>	partenza	38½	58½	37½	11½	39½	13½	38½	58½	28½
	arrivo	42½	7. 02½	31½	15½	43½	17½	42½	19. 02½	32½
<i>Cuornè</i>	partenza	43	3	32	16	44	18	43	3	33
	arrivo	49½	09½	38½	22½	50½	24½	49½	09½	39½
<i>Campore</i>	partenza	50	10	39	23	51	25	50	10	40
	arrivo	5. 53	7. 13	8. 42	13. 26	14. 54	16. 28	17. 53	19. 13	20. 43

tracce orarie dall'orario di inizio servizio della linea sia del DM stazione Rivarolo sia del DCO

Intervallo per manutenzione infrastruttura del Gestore tratta Rivarolo - Pont dalle 09:20 alle ore 12:45.

		0002	0004	0006	0008	0010	0012	0014	0016	0018
<i>Pont</i>	partenza	06. 06	07. 36	08. 47	13. 35	15. 10	16. 45	18. 05	19. 30	21. 00
	arrivo	08½	38½	49½	37½	12½	47½	07½	32½	02½
<i>Campore</i>	partenza	09	39	50	38	13	48	08	33	03
	arrivo	15	45	56	44	19	54	14	39	09
<i>Cuornè</i>	partenza	15½	45½	56½	44½	19½	54½	14½	39½	09½
	arrivo	19½	49½	09. 00½	48½	23½	58½	18½	43½	13½
<i>Valperga</i>	partenza	20	50	01	49	24	59	19	44	14
	arrivo	24	54	05	53	28	17. 03	23	48	18
<i>Salassa</i>	partenza	24½	54½	05½	53½	28½	03½	23½	48½	18½
	arrivo	27	57	08	56	31	06	26	51	21
<i>Favria</i>	partenza	27½	57½	08½	56½	31½	06½	26½	51½	21½
	arrivo	6. 33	8. 03	9. 14	14. 02	15. 37	17. 12	18. 32	19. 57	21. 27
RIVAROLO										

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 46 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

4. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE

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

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

1. Il processo di assegnazione della capacità d'infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente". L'Allocation body è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura in concessione a GTT Infrastruttura; il ruolo dell'Allocation Body sarà svolto da RFI che utilizzerà a questo fine gli strumenti a propria disposizione specificatamente richiamati nel testo (ad esempio piattaforme informatiche, sito web).
2. La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, alle IF o ad altro richiedente, per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità. L'assegnazione e 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.
3. La capacità dell'infrastruttura, in termini di tracce orarie, può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, esclusivamente alle IF che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con GTT Infrastruttura.
4. l'allocation body, annualmente e in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio e a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
5. l'IF deve presentare le richieste di tracce e servizi attraverso la piattaforma di comunicazione IF – GI denominata ASTROIF disponibile all'interno della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario ovvero tramite PICWEB per le richieste formulate in Gestione operativa. Le IF possono richiedere le credenziali di accesso alle piattaforme ai seguenti indirizzi email: astroif@rfi.it; rfi-dce-dco@pec.rfi.it
6. l'allocation body, previo esame delle richieste, procede all'assegnazione della capacità applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di armonizzazione, di coordinamento e i criteri di priorità indicati nel seguito, e comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.
7. È compito dell'allocation body evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

4.3 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE

4.3.1 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE E SERVIZI PER L'ORARIO 12 DICEMBRE 2021 – 10 DICEMBRE 2022

~~14~~**12 aprile 2021** – Scadenza per la presentazione della richiesta di tracce e dei servizi da parte delle IF.

~~12~~**16 giugno 2021** – Entro questa data l'Allocation Body delibera sulle richieste.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 47 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

05 luglio 2021 – L'Allocation Body elabora il progetto orario e avvia se necessario il processo di coordinamento.

06 agosto 2021 – Scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario da parte delle IF.

06 settembre 2021 – scadenza della presentazione delle richieste di servizi

30 settembre 2021 – RFI termina l'eventuale procedura di coordinamento.

15 novembre 2021 – RFI predispone e comunica il progetto orario definitivo.

12 dicembre 2021 – Attivazione del nuovo orario di servizio.

4.3.1.1 Tempistica per le richieste tardive

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.3.1 saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico. Le richieste di tracce pervenute dal 13/04/2021 al 18/10/2021 (cd. Richieste tardive) saranno secondo la seguente tempistica:

13 aprile 2021: avvio presentazione delle c.d. richieste tardive da parte delle IF

15 ottobre 2021: scadenza per la presentazione delle c.d. richieste tardive da parte delle IF

15 novembre 2021: entro questa data RFI delibera sulle richieste, predispone e comunica il progetto orario definitivo relativo alle richieste tardive

12 dicembre 2021: attivazione del nuovo orario di servizio

Le richieste di tracce pervenute a partire dal 19/10/2021 saranno trattate dal sedicesimo giorno dopo l'attivazione dell'orario, come richieste in corso d'orario.

4.3.2 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO

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

TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE E SERVIZI PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO DELL'ORARIO IN VIGORE DAL 12 DICEMBRE 2021 AL 10 DICEMBRE 2022

~~14-11~~ **14-11 febbraio 2022** - Scadenza per la presentazione di richiesta tracce da parte delle IF.

~~14-11~~ **14-11 marzo 2022** – RFI propone una bozza del progetto orario.

~~29-25~~ **29-25 marzo 2022** – Scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario da parte delle IF.

~~14-12~~ **14-12 aprile 2022** – RFI predispone e trasmette il progetto orario definitivo.

~~14-12~~ **14-12 giugno 2022**–Adeguamento intermedio.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 48 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

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

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

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

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

4.3.3 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO

Richieste in programmazione oraria

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

- di almeno 30 giorni solari rispetto alla data di effettuazione del servizio per richieste con più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà entro 15 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- di almeno 10 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), ovvero per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea, e sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi. In questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte di GI avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi già assegnate/i.

Richieste in gestione operativa

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace e 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 dell'allocation body, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:

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

La risposta dell'allocation body avverrà rispettando la seguente tempistica:

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

tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 49 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

4.3.4 VARIAZIONE AL PROGRAMMA GIORNALIERO

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

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

4.3.5 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE

1. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro la scadenza, vengono trattate dall'allocation body a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa
2. Le richieste presentate successivamente alla scadenza di cui sopra sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, solo dopo la definizione di tutte le richieste presentate nel rispetto della scadenza stessa
3. Le richieste in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione. Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.3.6 EFFETTUAZIONE DI UN NUOVO SERVIZIO PASSEGGERI (NON DISCIPLINATO DA CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO)

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

4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE


4.4.1 PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE

1. l'allocation body al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi, elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di:
 - a) ± 15 minuti per i servizi passeggeri lunga percorrenza;
 - b) ± 15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
 - c) I margini di flessibilità riportati nelle lettere precedenti sono ridotti a ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi.
2. Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al punto 1 del presente paragrafo, l'allocation body nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.4.3.2.
3. E' facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dall'allocation body.

4.4.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.4.1, l'allocation body 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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 50 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Amministrazioni pubbliche committenti. Durante la fase di consultazione l'allocation body trasmette, alle parti interessate, le seguenti informazioni:

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

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

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

Le IF potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro il 3 dicembre 2020, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario. In assenza di osservazioni le proposte saranno ritenute accettate. In presenza di osservazioni L'allocation body le valuterà congiuntamente ai soggetti interessati, garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella determinazione finale dell'offerta di tracce. La procedura di coordinamento si concluderà al più tardi entro il 4 dicembre 2020.

4.4.3 LINEE SATURE


4.4.3.1 DICHIARAZIONE DI SATURAZIONE

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alle fattispecie del par. 4.4.1 n.1 lett. a) e b), formulata dall'allocation body 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 dall'allocation body, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Nel caso che l'allocation body dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura 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 4.4.3.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.4.3.2 CRITERI DI PRIORITÀ

- 1) Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio, l'allocation body dà priorità nell'ordine:
 - a) ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio;
 - b) nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate ai punti precedenti, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di tr*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
 - c) qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
- 2) Nell'assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
- 3) Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 51 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

4.4.3.3 ANALISI DI CAPACITÀ E PIANO DI POTENZIAMENTO

- 1) Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, GTT Infrastruttura congiuntamente all'allocation body esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.
- 2) 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 d'infrastruttura. Potranno essere adottate 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.
- 3) Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità GTT Infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità. Il piano di potenziamento della capacità, elaborato previa consultazione delle IF che utilizzano l'infrastruttura satura, deve indicare:
 - a) i motivi della saturazione;
 - b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
 - c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
 - d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità.

Oltre a quanto sopra previsto, il piano di potenziamento determina, in base ad un'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.

4.4.4 PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI

Ogni Richiedente ha comunque il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto o di discriminazioni per decisioni prese dall'allocation body.

4.4.5 ESITO DELLE RICHIESTE E STIPULAZIONE CONTRATTO

Al termine del processo di allocazione, l'allocation body comunica il dettaglio delle tracce orarie alle IF e a GTT Infrastruttura, l'assegnazione formale delle quali avverrà con la stipula del Contratto tra le IF e GTT Infrastruttura.

Le richieste rifiutate per insufficiente capacità saranno riesaminate in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Fanno eccezione le richieste presentate in gestione operativa, per le quali la risposta è da considerarsi definitiva.

4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolve di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee (indicato al capitolo 3.5).

È facoltà di GTT Infrastruttura, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione all'allocation body e alle IF nei tempi indicati in capitolo 2.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 52 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

4.6 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/ UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.6.1 MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE NON IF E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA

- 1) Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere all'allocation body 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'infra-struttura.
- 2) 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 (nelle ipotesi di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3) sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

4.6.2 MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

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

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

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

4.6.3 FRANCHIGIA DELLE PENALI DI CUI AL par. 4.6.2

Per tutti i Contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si osservano le seguenti ulteriori disposizioni, finalizzate alla consuntivazione dei dati economici:

All'atto della stipula viene calcolata, a favore dell'IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio contrattualizzato, con esclusione dell'eventuale energia, commisurata alla tipologia di traffico indicata in contratto e pari al:

- 20% per traffico merci;
- 10% per traffico viaggiatori.

In caso di disdetta tracce, formalizzata ai sensi del precedente paragrafo, le somme imputate verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da GTT Infrastruttura alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa. Le somme imputate per soppressioni di fatto (senza disdetta) non rientrano nella franchigia e pertanto dovranno essere corrisposte interamente da IF.

Il valore della franchigia viene adeguato, a semplice richiesta di una delle parti, al verificarsi di significative variazioni ai programmi in corso d'orario

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 53 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

La franchigia si estingue alla scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme a qualsiasi altro titolo dovute.

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

4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Ove la richiesta di tracce sia destinata al trasporto di merci pericolose, classificate come tali ai sensi della normativa vigente e del paragrafo 3.4.1, IF è obbligata a comunicarlo all'allocation body all'atto della richiesta medesima.

L'allocation body girerà la richiesta a GTT Infrastruttura che si farà carico di verificare la fattibilità del trasporto richiesto in ragione delle caratteristiche della stazione origine/destino del servizio e delle necessarie interlocuzioni con l'impianto di terminalizzazione in ordine al ricevimento del traffico programmato.

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 54 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

5. SERVIZI

5.1 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, 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 comma 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.

5.1.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- Diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi, e raccordi;
- Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

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

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

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria (es. TVM) ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Aree di composizione treni, ivi comprese le aree di manovra;
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile;
- Piazzale di manovra e ricovero a Rivarolo. Fornita infrastruttura per effettuare operazioni di lavaggio, pulizia, scarico reflui;
- Aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile (Rivarolo C.se).

5.1.3 SERVIZI COMPLEMENTARI

GTT Infrastruttura fornisce, a richiesta di IF a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, sulle linee e negli impianti specificatamente indicati in capitolo 3:


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

Attività soggetta ad accordi specifici:

- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;

5.1.4 SERVIZI AUSILIARI

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 55 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- Fornitura di informazioni complementari;
- Studi di fattibilità di tracce orarie;
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate oltre gli orari indicati in capitolo 3.

5.2 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti

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.

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

Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

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

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

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

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

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

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni, limitazioni di velocità, etc.);
- il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.

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;

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 56 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria.

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

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

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

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

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

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

Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

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

- la pulizia degli spazi comuni non commerciali in ambito stazione, finalizzati all'accessibilità al servizio ferroviario quali ad esempio atri, accessi, sottopassi e servizi igienici ove fruibili;
- l'adeguata informazione al pubblico in merito ai programmi di esercizio su tutta la linea e al reale andamento della circolazione ferroviaria esclusivamente sulla tratta Settimo – Rivarolo, le informazioni sono rese in conformità al Regolamento (CE) 1371/2007 e alla Delibera dell'Autorità n. 106/2018., con riferimento a quanto riportato al paragrafo 2.3.1.8.
- la messa a disposizione di IF, su richiesta di quest'ultima, di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service, obliterate nonché, ove disponibili, locali di stazione per servizi di biglietteria, accoglienza, assistenza, e locali tecnici per attività funzionali all'esercizio ferroviario.
- L'efficienza e la funzionalità delle infrastrutture e delle attrezzature dedicate all'accessibilità al servizio ferroviario di persone a ridotta mobilità (PRM).

Aree ed impianti di smistamento e composizione treni

La composizione treni è prevista nella stazione di Rivarolo, sul piazzale di servizio in base alla disponibilità effettiva.

Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; aree per approvvigionamento di combustibile

Il servizio si concretizza nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a GTT Infrastruttura per l'effettuazione delle seguenti operazioni:

- a) ricovero: intesa come sosta inferiore alle 24 ore, legata di regola alla turnazione del materiale rotabile, effettuata spostando il materiale medesimo in binari dedicati allo scopo specifico, in ogni

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 57 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi, salvo autorizzazione in deroga di GTT Infrastruttura;

- b) deposito: inteso come sosta di durata normalmente superiore alle 24 ore che viene effettuata spostando i materiali in binari dedicati allo scopo in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi;
- c) approvvigionamento di combustibile: le attività relative restano responsabilità esclusiva di IF.

Il servizio, che comprende la predisposizione dell'instradamento e la regolazione della circolazione per il trasferimento del materiale rotabile dai binari di ricevimento ai binari attrezzati per le operazioni di cui ai punti a) e b), è garantito da GTT Infrastruttura nella sola stazione di Rivarolo. Le informazioni relative al numero dei binari e al limite temporale per la singola attività oggetto del servizio sono riportate al Capitolo 3.

Ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore a quello di cui al Capitolo 3, e da ciò possa derivare pregiudizio all'utilizzo dell'impianto, GTT Infrastruttura può, a spese dell'IF, far rimuovere il materiale e trasferirlo ove vi sia capacità disponibile, in analogia a quanto previsto per lo sgombero dell'infrastruttura.

Altra infrastruttura tecnica

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

5.4 DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI

Dietro richiesta di IF, da presentarsi all'atto della domanda di tracce, ovvero almeno due mesi prima dell'erogazione se trattasi di servizi relativi a tracce già assegnate, GTT Infrastruttura fornisce, ove disponibili, i seguenti servizi:

- **Energia elettrica di trazione**

Comprende la fornitura di energia elettrica per trazione, nella qualità e nella quantità necessaria per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Si intende ricompresa anche l'energia necessaria per alimentare le apparecchiature di bordo, in marcia, nelle soste di turno e nei 40' antecedenti la partenza programmata. Le linee elettrificate sono indicate nel Capitolo 3.

- **Energia elettrica a bassa tensione**

La prestazione consiste nella fornitura, nelle località di servizio viaggiatori, di energia elettrica a bassa tensione per l'utilizzazione di apparecchiature strumentali allo svolgimento del servizio ferroviario, fra le quali le macchine per l'emissione e la validazione dei titoli di viaggio.

- **Rifornimento idrico**

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

- **Servizi di manovra**

Il servizio è svolto dal gestore dell'infrastruttura ed esclusivamente presso la stazione di Rivarolo Canavese.

Nel caso in cui il servizio venga svolto in autoproduzione dall'IF, le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti, sono riportate in Appendice 6.

La richiesta del servizio deve essere presentata a GTT Infrastruttura contestualmente alla richiesta di tracce orarie. La disponibilità dell'impianto per il servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 58 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata. In allegato al contratto sarà indicato l'importo secondo quanto specificato al cap. 6.

5.5 DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI

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

- **Fornitura di informazioni complementari**

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

- **Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate**

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

- **Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM)**

La descrizione del servizio è riportata nel paragrafo seguente.

5.5.1 ASSISTENZA A PERSONE A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM) DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N.1371/2007

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza, negli impianti indicati nella Carta dei Servizi nel sito WEB di GTT l'assistenza sino al binario di partenza e viceversa; l'assistenza nella salita e discesa dal treno.

GTT Infrastruttura fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PRM attraverso il sito internet di GTT alla Carta dei Servizi

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PRM all'Impresa Ferroviaria con un tempo di anticipo minimo stabilito dalle procedure operative, coerenti con quanto fissato dal Reg. CE 1371/2007, consultabili sul sito di GTT all'interno della Carta dei Servizi.

L'IF deve comunicare la prenotazione del servizio ricevuto dalla PRM a GTT/GI, chiamando il numero telefonico 011-2165352 dal lunedì al sabato dalle 8:00 alle 17:00 secondo le indicazioni delle procedure operative. GTT/GI fornirà la conferma all'IF del servizio di assistenza al PRM o dell'eventuale motivato diniego.

La richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria deve essere effettuata con un preavviso di almeno 48 ore prima della partenza del treno, pur essendo gestibili preavvisi di 24 ore per i viaggi dal martedì al sabato.

Diritti e obblighi di GI e IF

Il GTT/GI monitora detto indice attraverso indagini di Customer Satisfaction in stazione.

Per poter beneficiare compiutamente delle prestazioni di assistenza GTT/GI suggerisce come regola di buona norma di raggiungere la stazione almeno 15 minuti prima dell'orario previsto di partenza.

Se durante il viaggio preventivamente organizzato si verificassero estemporanee occasionali imprevedibili situazioni di disservizio, o indisponibilità conseguenti a eventi improvvisi, il personale di assistenza già

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 59 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

preventivamente allertato della presenza di una o più persona a mobilità ridotta o con disabilità si occuperà in tempo reale della situazione, in accordo con l'IF, per permettere il completamento del viaggio prenotato.

L'azienda GTT incarica dal 2012 un proprio referente per la mobilità dei disabili (Disability Manager) di coordinare i molteplici aspetti dell'accessibilità e recepire le diversificate istanze dell'associazionismo delle persone con disabilità, rappresentando così un facilitatore delle relazioni tra gli interlocutori esterni e le diverse funzioni aziendali coinvolte.

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 chiamando il numero telefonico 011-2165352 dal lunedì al sabato dalle 8:00 alle 17:00 al competente entro i tempi di seguito specificati:

- servizi con preavviso - entro 150 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno
- servizi con preavviso - nel caso di impedimenti dovuti al materiale rotabile entro 60 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno.

In caso contrario, i servizi saranno considerati resi

Formalizzazione

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 60 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

6. TARIFFE E PERFORMANCE REGIME

6.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo GTT Infrastruttura è tenuta a fornire ad IF le prestazioni indicate al paragrafo 5.1.1 e descritte analiticamente al paragrafo 5.2

Il metodo adottato per la definizione della tariffa media unitaria segue i seguenti criteri:

- Per il segmento dei servizi regionali viene utilizzato l'importo medio unitario scaturente dalla gara per l'affidamento del servizio del trasporto ferroviario a seguito di analisi di sostenibilità;
- per il solo servizio merci pericolose i costi che concorrono alla valorizzazione del servizio di trasporto merci pericolose sono:
 - a) Costi operativi

In considerazione dell'attuale attrezzaggio tecnologico della tratta, ai fini dell'effettuazione di una coppia di treni che avviene normalmente nella stessa notte (treno loc. isolata e treno carri vuoti oppure treno carri pieni e treno loc. isolata), è impegnato nelle ore notturne, per 4 h ciascuno, il seguente personale:

- 1 DCO
- 1 DM
- 1 Manovratore
- 2 IE

b) Costi di gestione


Ai fini dell'effettuazione del servizio di trasporto merci pericolose, GTT Infrastruttura sostiene in particolare i costi relativi a:

- Implementazione e mantenimento Sistema di Gestione della Sicurezza per il trasporto merci (procedure, valutazione dei rischi, ...);
- Formazione e mantenimento delle competenze del personale per lo svolgimento dell'attività specifica (in particolare con riferimento al trasporto merci pericolose);
- Adempimenti rispetto agli enti di controllo (ANSF) specifici per il trasporto merci pericolose;
- **Altri costi : assicurazione, costi non ricorrenti**
- Attività di monitoraggio;

Per gli altri segmenti a mercato il pedaggio sarà determinato a seguito di consultazione pubblica con gli stakeholders atta a valorizzare la disponibilità a pagare da parte delle IF.

I valori della tariffa media unitaria per l'anno 2021, per tipologie di servizio sono indicati nelle tabelle seguenti:

Tipologia Servizio	Regionale/A mercato	Merchi pericolose
Settimo T.se – Rivarolo C.se	3,51 €/km	1000 €/treno. *

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 61 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Rivarolo – Pont Canavese	3,51 €/km	---
--------------------------	------------------	-----

* il servizio merci pericolose è regolato da un accordo commerciale che ha avuto inizio nei primi anni '90 e che, nel tempo, ha regolato sia la gestione operativa che i rapporti economici. Al momento tale accordo è oggetto di revisione come adeguamento alle osservazioni poste da ANSF.

6.3.4 Canoni

Tale valore di natura provvisoria sarà aggiornato/confermato a seguito delle attività in capo all'Allocation Body (RFI) individuato per lo svolgimento delle Funzioni Essenziali.

Inoltre valori dei canoni e dei corrispettivi ivi esposti saranno oggetto di rideterminazione e riarticolazione nel corso dell'anno 2021 sulla base di criteri che l'Autorità si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2022.

Il canone è relativo alla sola rete GTT Infrastruttura, non comprende quindi il canone per l'uso delle stazioni/tratte di collegamento reti RFI.

L'esito dei lavori del tavolo dedicato al pedaggio e servizi accessori potrebbero portare ad un'inclusione dei servizi di studio di fattibilità delle tracce e di ampliamento dell'orario di apertura di una linea all'interno dei costi della traccia e, dunque, remunerati con il pedaggio secondo le possibilità concesse dal Regolamento d'esecuzione 2015/909, articolo 3, paragrafo 4, lettere a) e c).

Qualora dovesse verificarsi tale ultima ipotesi sarà onere e cura di GTT Infrastruttura provvedere ad un aggiornamento straordinario del PIR.

6.2 TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Per i servizi non ricompresi nel Pacchetto Minimo d'Accesso erogati da GTT Infrastruttura a richiesta di IF, il corrispettivo, ove non fosse indicato nei paragrafi a seguire (vedi paragrafo 6.2.2.), saranno comunicati ai soggetti interessati all'esito dell'istruttoria e validazione dell'ART della proposta di GTT Infrastruttura avanzata in aderenza al quadro regolatorio vigente.


L'esito dei lavori del tavolo dedicato al pedaggio e servizi accessori potrebbero portare ad un'inclusione dei servizi di studio di fattibilità delle tracce e di ampliamento dell'orario di apertura di una linea all'interno dei costi della traccia e, dunque, remunerati con il pedaggio secondo le possibilità concesse dal Regolamento d'esecuzione 2015/909, articolo 3, paragrafo 4, lettere a) e c).

Qualora dovesse verificarsi tale ultima ipotesi sarà onere e cura di GTT Infrastruttura provvedere ad un aggiornamento straordinario del PIR.

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

- **Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi**

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 62 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Per l'eventuale messa a disposizione di IF di spazi di stazione si veda il paragrafo 6.2.

- **Aree ed impianti di smistamento e composizione treni**
Si veda paragrafo 6.2.
- **Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci e approvvigionamento di combustibile**
Si veda paragrafo 6.2.
- **Altra infrastruttura tecnica**
Si veda paragrafo 6.2.

6.2.2 SERVIZI COMPLEMENTARI

- **Energia elettrica di trazione**
Il corrispettivo sarà commisurato ai costi di approvvigionamento, documentati, sostenuti da GTT Infrastruttura. I rapporti fra GTT Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie sono regolati nel dettaglio dai singoli Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura. I costi sostenuti per l'energia elettrica di trazione, soggetti a conguaglio, vengono stimati forfettariamente per il 2021 pari a 0,162 Euro/kWh. Sulla base dei costi di approvvigionamento effettivamente sostenuti da parte di GTT, in caso di più imprese ferroviarie circolanti, i costi saranno attribuiti a ciascuna impresa proporzionalmente alle relative percorrenze chilometriche.
- **Controllo dei trasporti di merci pericolose**
Si veda paragrafo 6.2
- **Assistenza alla circolazione di treni speciali**
Si veda paragrafo 6.2
- **Servizi di manovra**
Si veda paragrafo 6.2.

6.2.3 SERVIZI AUSILIARI

- **Fornitura di informazioni complementari**
Si veda paragrafo 6.2.
- **Apertura /abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate**
Si veda il paragrafo 6.2.
- **Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM)**

I corrispettivi per i servizi di assistenza a persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) erogati da GTT/GI negli impianti indicati nella Carta dei Servizi, sia con proprio personale abilitato al servizio che con personale della ditta appaltatrice sono di seguito esplicitati:

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 63 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Linea	Periodo	Orari	Costo ad Intervento
Settimo Torinese – Rivarolo Torinese	Lunedì - Sabato	05.19 - 21.39	5 €
Rivarolo Canavese – Pont Canavese	Lunedì -Venerdì	06.45 - 15.37	5 €

L'orario di inizio prestazione è precedente di 15 minuti l'ora di partenza/arrivo programmata del treno

Tale valore di natura provvisoria sarà aggiornato/confermato a seguito delle attività in capo all'Allocation Body (RFI) individuato per lo svolgimento delle Funzioni Essenziali.

6.2.4 TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

Si veda paragrafo 6.2

6.3 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

GTT Infrastruttura provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione.

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

- **Pacchetto minimo di accesso (tracce)**

Verranno emesse:

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

- **Energia elettrica di trazione**

Verranno emesse:

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

- **Altri servizi:**

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

Tempi di pagamento:

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

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 64 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

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

6.4 PERFORMANCE REGIME

GTT, in previsione di un prossimo passaggio di gestione dell'infrastruttura a RFI, non disponendo allo stato di "un sistema di rilevamento automatico delle performance della rete", provvederà a perfezionare specifici accordi per l'utilizzo di specifica piattaforma (PIC) e dei relativi adeguamenti tecnologici.

Anche in aderenza con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2020 del 16/07/2020, Allegato A, prescrizione 6.3.5, il sistema di Performance Reigime sarà disciplinato entro il 5 marzo 2021 e sarà reso operativo a valle del completamento degli strumenti informatici per il calcolo delle performance e delle relative penali.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 65 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

APPENDICI

APPENDICE 1 PIR CONTRATTO DI UTILIZZO

CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TRA

GTT Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., Divisione GTT Infrastruttura, con sede in Torino, C.so Turati 19/6 -Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Torino _____, R.E.A. n. _____/ _____, rappresentata da..... nato/a..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep....., di seguito denominato GTT Infrastruttura

E

La "....." -di seguito denominata IF con sede in, iscritta al n. del Registro delle Imprese di, R.E.A. n., cod. fiscale....., partita IVA rappresentata da nato/a a in qualità di, in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep.....

PREMESSO

- a) che è stata affidata a GTT Infrastruttura, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale, e in tale qualità espleta le funzioni di cui al D.lgs. 112/2015;
- b) che IF in possesso di licenza n....., rilasciata da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- c) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio rilasciato dain data *[solo qualora il possesso di tale titolo sia richiesto dalla normativa vigente];*
- d) che IF è in possesso di certificato di sicurezza n. Rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza in data
- e) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Piemonte al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- f) che in data.... IF ha presentato a GTT Infrastruttura richiesta di tracce; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- g) che in dataGTT Infrastruttura ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- h) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- i) che IF, ha presentato un piano di pagamento delle fatture scadute in data odierna per un importo di € (€...../00) - interamente garantito da fideiussione bancaria o assicurativa *[solo qualora ricorra tale ipotesi];*
- j) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente - obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi- quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR), aggiornamento dicembre 2016.

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1

Premesse e allegati

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR), le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie - Sintesi Economica – Importo stimato del contratto

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 66 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- Allegato 2 – Servizi richiesti ex art 13 D.lgs. 112/2015
- Allegato 3 – Elenchi referenti di GTT Infrastruttura ed IF;

ARTICOLO 2

Oggetto

- 1) L'utilizzo delle tracce orarie elencate nell'Allegato 1 e dei servizi elencati nell'Allegato 2, nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 3, costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GTT Infrastruttura -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto dell'Allegato 1. Quest'ultimo allegato, previo accordo tra le Parti, potrà essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato dell'allegato 1 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.
- 2) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di(internazionale merci /internazionale passeggeri/ nazionale passeggeri lunga percorrenza/ nazionale passeggeri breve percorrenza /nazionale merci)
- 3) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, potrà avanzare, durante il corso di validità del presente contratto, richieste di variazioni del programma giornaliero rispetto all'Allegato 1 o richieste di fornitura di servizi aggiuntivi rispetto all'Allegato 2; esse saranno trattate secondo le procedure, i termini e le condizioni indicate in proposito dal PIR. GTT Infrastruttura, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate nell'Allegato 1 o assegnate a IF secondo le procedure, i termini, le condizioni indicate in proposito dal PIR.

ARTICOLO 3

Corrispettivi e modalità di pagamento

IF dovrà corrispondere a GTT Infrastruttura i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto con le modalità di pagamento, le penalità per disdette e per soppressioni, secondo quanto indicato nel PIR.

ARTICOLO 4

Certificato di sicurezza, Licenza e Titolo Autorizzatorio

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza, IF è tenuta ad informare tempestivamente GTT Infrastruttura, secondo quanto indicato in PIR.

ARTICOLO 5

Assicurazione e Garanzia

- 1) IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore, senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto, le polizze assicurative previste dal PIR sottoscritte in dataacquisita agli atti di GTT Infrastruttura.
- 2) IF è tenuta ad informare tempestivamente GTT Infrastruttura del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle sopra citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR.
- 3) IF si impegna a prestare la garanzia prescritta dal PIR -ai fini, entro i termini e con tutti gli altri requisiti ivi previsti- per un importo di €.....[in lettere] pari al 40% dell'importo presunto del presente contratto, calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2.

ARTICOLO 6

Referenti

I Referenti delle parti sono elencati in Allegato 3; le parti si impegnano a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni.

Ciascuna delle parti supporterà i propri costi circa le comunicazioni.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 67 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

ARTICOLO 7

Responsabilità

- 1) Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, GTT Infrastruttura ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR
- 2) IF si impegna a sollevare e tenere indenne GTT Infrastruttura da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 8

Durata del Contratto - Risoluzione

Il presente contratto decorre dal(giorno di utilizzo della prima traccia) sino al.....(ultimo giorno dell'orario).

Il contratto si intende risolto di diritto in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR

ARTICOLO 9

Foro competente – Legislazione applicabile

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente in via esclusiva il foro di Torino.

Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 10

Cessione del Contratto

- 1) È fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto.
- 2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza, oltre alla risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR, l'esclusione di IF da una nuova assegnazione di capacità nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo.
- 3) Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D.Lgs. n. 112/2015.

ARTICOLO 11

Spese del Contratto

La presente scrittura privata, avendo per oggetto prestazioni di servizio soggette all'imposta sul valore aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R. 26 aprile 1986, n°131 e s.m.i.. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

ARTICOLO 12

Disposizioni finali

- 1) Nel caso in cui una o più disposizioni del presente contratto dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale del contratto stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
- 2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.
- 3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.
- 4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Nell'ipotesi in cui, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui all'articolo 13 comma 13 del D.lgs. 112/2015, o altri provvedimenti normativi/regolamentari, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di GTT Infrastruttura oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il GTT Infrastruttura procederà

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 68 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.

Torino,

Firma

Allegato 1 (Appendice 1 PIR) – Parte A - Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA (Cod. Cliente -)

Orario.....

Riferimento Programma del
PEDAGGIO + Servizi

Tr*km programmati intero periodo				
		Totali	Acconto mensile	
A	Pedaggio su programmato (escluso energia)			Acconto 85% di 1/12 del totale
B	Energia Elettrica per trazione su Programmato			Acconto 85% di 1/12 del totale

SERVIZI ex art 13 D.lgs. 112/2015			
C	TOTALI SERVIZI		

D	Importo Stimato contratto A+B+C		
	Importo garanzia a contratto % D		
	Tetto franchigia % A		

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 70 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

APPENDICE 2 PIR COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.

COORDINAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

La circolazione dei treni viene monitorata dalla sala di circolazione DCO (CO.DCO).

La CO.DCO, interfacciandosi con il regolatore di RFI per il Nodo di Torino, concorre all'ottimizzazione del servizio, operando le scelte di circolazione.

Le Imprese Ferroviarie e le Sale Operative delle IF devono inviare le richieste di effettuazione/soppressione treni alla CO.DCO entro le 24 h antecedenti tramite e-mail.

La CO.DCO accetta le richieste, compatibilmente con i limiti individuati in sede di attivazione dell'Orario di Servizio, di interruzione alla circolazione ferroviaria per permettere i lavori di manutenzione ed i lavori di potenziamento delle infrastrutture, l'effettuazione di treni straordinari per esigenze logistiche, per istruzione o per viaggiatori.

Le richieste accettate sono programmate dalla CO.DCO e comunicate ai DM interessati.

Limitatamente alla tratta Volpiano-Rivarolo, gli eventuali ritardi dei treni in circolazione sono comunicati alla clientela dal sistema automatico IAP, dalla consolle manuale IAP ed eventualmente dagli operatori della circolazione. L'informazione al personale viaggiante per ogni evento che comporti ritardi alla circolazione treni oppure che richieda modifiche ai turni di personale e di macchina è invece demandata alle sale operative delle Imprese Ferroviarie.

La CO.DCO è presenziata nelle fasce orarie di erogazione del servizio.

Contatti: canavese.d@gtt.to.it

GESTIONE CIRCOLAZIONE TRENI

La circolazione dei treni è gestita dalla Struttura Organizzativa Movimento.

Per tutte le operazioni riguardanti il servizio in tempo reale, le Sale Operative delle Imprese Ferroviarie faranno richiesta tramite e-mail al CO.DCO.

Il CO.DCO, compatibilmente con i vincoli di circolazione e di programmazione delle interruzioni, accetterà con e-mail.

La stessa procedura dovrà essere seguita, anche negli orari di impresenziamento della CO.DCO.

Contatti: canavese.d@gtt.to.it

GESTIONE OPERATIVA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

La gestione e la regolazione della circolazione ferroviaria viene effettuata nel rispetto delle normative, dei regolamenti aziendali e delle disposizioni di esercizio vigenti dai Dirigenti Movimento nell'ambito dell'impianto di propria competenza e dai Dirigenti Centrali Operativi in telecomando per tutti gli impianti in giurisdizione.

Qualora non vi siano anomalie, la circolazione ferroviaria viene gestita secondo la programmazione predefinita. In caso di perturbazione della circolazione ferroviaria, il DM interagisce con la CO.DCO, fornendo le informazioni richieste sulla situazione del proprio impianto/tratta ed attuando le azioni disposte dallo stesso al fine di erogare comunque all'utenza il massimo livello di servizio possibile, garantendo il mantenimento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 71 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

APPENDICE 3 PIR

PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

PREAVVISO DI RICHIESTA DI SOCCORSO

Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al regolatore della circolazione, fornendo tutte le informazioni necessarie.

COMUNICAZIONE TRA GTT INFRASTRUTTURA E IF

Il Regolatore di circolazione che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al CO.DCO, che comunica il preavviso di richiesta al referente dell'IF e attua le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

COMPITI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

Il personale di condotta, che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro 15'; in caso contrario, deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, [*Treno (numero), ton. (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di.....).*]. Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: *carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.*), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente al Regolatore della circolazione.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio dell'operatore di circolazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

COMPITI DI GTT INFRASTRUTTURA

Il regolatore della circolazione che riceve la domanda di soccorso deve darne immediato avviso al CO.DCO, che assumerà il coordinamento dell'emergenza, comunicandogli tutti i dati necessari, [*TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM -CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.)*] e concordando con lo stesso le modalità più idonee della gestione dell'emergenza; sarà cura del CO.DCO perfezionare immediatamente la richiesta del soccorso, con le modalità concordate con l'operatore della circolazione, al referente dell'IF.

COMPITI DELL'IF

Il referente dell'IF che riceve la richiesta di soccorso deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione di GTT Infrastruttura, secondo le modalità concordate, il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e comunque non oltre 30', per successivo sollecito trasferimento verso la stazione che delimita la tratta interrotta.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 72 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO

L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve effettuarsi soltanto dopo l'autorizzazione del CO.DCO al Regolatore della circolazione a cui è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale d'arresto posto dal personale del treno soccorso, prima di accostarsi al treno.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 73 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

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

DOCUMENTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

In applicazione delle norme a riferimento, i soggetti titolati ad inoltrare le richieste di circolabilità sono:

- IF con CdS, rilasciato da ANSF, che le autorizza ad effettuare servizi commerciali di trasporto;
- IF incaricate di effettuare corse prova di compatibilità/funzionamento in linea.

Nel rispetto del Decreto ANSF 4/2012, per i casi non contemplati dalla presente Procedura, la circolazione sulle linee gestite da GTT Infrastruttura può avvenire esclusivamente in regime di binario libero da treni, secondo quanto previsto dall'art. 4.32 dell'allegato B al suddetto Decreto ANSF o come Trasporto Eccezionale.

GTT Infrastruttura rilascia la circolabilità ai veicoli, attribuendo le relative condizioni di circolazione nei casi di seguito elencati:

- a) veicolo a cui sia stata rilasciata l'AMIS, sia stato attribuito il NIE e il NEV e registrato nel RIN;
- b) veicoli dotati di AMIS temporanea per prove.

La richiesta di circolabilità dovrà essere trasmessa dal Richiedente a mezzo PEC.

Alla richiesta dovrà essere allegata la documentazione specificata nella Procedura di Interfaccia 03 "Determinazione Circolabilità dei veicoli".

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 74 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

APPENDICE 5 PIR PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

REQUISITI DEL PERSONALE

L'IF deve garantire che il personale utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, preparazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atte ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GTT Infrastruttura, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità.

Nel caso in cui l'IF necessiti di acquisire competenze relative all'infrastruttura (esempio: estensione del Certificato di sicurezza, modifiche infrastrutturali o altro), GTT Infrastruttura provvede ad erogare la formazione con i propri Istruttori oppure, ove possibile, avvalendosi della collaborazione di altre IF già in possesso del Certificato di Sicurezza sull'infrastruttura oggetto della formazione.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 75 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

APPENDICE 6 PIR

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

Laddove le operazioni di manovra venissero effettuate in autoproduzione dalle IF, le stesse sono regolamentate dalla presente Appendice. Sono oggetto delle presenti linee guida le operazioni di manovra che vengono effettuate successivamente all'arrivo del treno oppure prima della partenza dello stesso, ed interessano, in entrambi i casi i binari:

- di ricevimento/stazionamento che costituiscono termine/origine delle tracce orarie assegnate;
- secondari adibiti al carico/scarico e ad altre operazioni terminali.

Diritti, obblighi e responsabilità

1. È obbligo di GTT Infrastruttura mettere a disposizione dell'IF il documento attestante la valutazione dei rischi connessi all'utilizzo dell'impianto e, nell'eventuale caso, di rischi interferenti;
2. le IF devono fornire a GTT Infrastruttura le comunicazioni giornaliere attinenti al programma di manovra;
3. il personale dell'IF che opera nell'impianto deve conoscere l'organizzazione del Servizio di Manovra per la parte di propria di competenza.
4. le IF sono responsabili degli accertamenti previsti dalla vigente normativa per il personale addetto alla manovra;
5. ciascuna IF è responsabile di tutti gli accertamenti relativi al materiale rotabile e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da fornire al treno, nonché delle informazioni da fornire a GTT Infrastruttura per il corretto svolgimento delle operazioni di competenza;
6. negli impianti dove il Servizio di Manovra è svolto contestualmente in regime di autoproduzione da più IF, il coordinamento della gestione dei piani di movimentazione, previsto dall'appendice 8 del PIR, è affidato a GTT Infrastruttura;

Criteri di carattere generale

I binari secondari sui quali avvengono le operazioni di composizione, scomposizione e riordino sono, in linea di principio, indipendenti dai binari di circolazione.

Per tutte le operazioni che impegnano binari di circolazione e secondari non indipendenti da quelli di circolazione, il coordinamento della gestione delle operazioni di manovra è di competenza di GTT Infrastruttura.

Operazioni e competenza

Le operazioni di manovra si svolgono nella successione stabilita nei punti successivi per ognuno dei quali viene indicato il soggetto competente ad effettuarle.

1 Per i treni in arrivo

- Sgancio di veicoli dal treno e rimozione della segnalazione di coda (competenza di IF);
- Spostamento di veicoli dal binario di ricevimento del treno al binario individuato per lo stazionamento all'interno della stazione o inoltra verso il deposito;
- Predisposizione ed autorizzazione dell'istadamento competenza di:
 - GTT Infrastruttura per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatori;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione

La manovra dei deviatori "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza di GTT Infrastruttura, salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni di GTT Infrastruttura;

- Esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF);
- Arrivo del mezzo di trazione per l'effettuazione della manovra (competenza di IF);
- Aggancio del mezzo di trazione ed operazioni conseguenti (competenza di IF).

2 Trasferimento dei veicoli ai binari di destinazione e relative manovre di composizione e scomposizione:

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 76 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

- Predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
 - GTT Infrastruttura per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoi;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione.
 La manovra dei deviatoi "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza di GTT Infrastruttura salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni di GTT Infrastruttura;
- Esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF);

3 Per i treni in partenza la successione delle operazioni è inversa a quella sopra descritta per i treni in arrivo.

I deviatoi in linea manovrati a mano che immettono nel Raccordo ENI – la cui chiave è custodita e bloccata nei dispositivi descritti nelle Istruzioni di servizio – sono manovrati da GTT Infrastruttura.

IF, mantenendone comunque la responsabilità, può effettuare le operazioni di sua competenza, anche attraverso altra IF o soggetto terzo dei quali sia stata certificata la sicurezza attenendosi alla normativa vigente

GTT Infrastruttura può effettuare, dietro richiesta di IF, alcune delle operazioni di competenza di quest'ultima, come prestazioni non comprese nel pedaggio, e dietro pagamento di corrispettivo determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti da GTT Infrastruttura per la fornitura dei servizi stessi.

Nelle linee esercitate in telecomando:

- in assenza dei dispositivi previsti dalle istruzioni/disposizioni di servizio le stazioni devono essere presenziate da personale di GTT Infrastruttura;
- le operazioni diverse dall'autorizzazione della manovra sono in ogni caso competenza di IF;
- qualora le stazioni delle suddette linee vengano utilizzate da diverse IF, esse devono in ogni caso essere presenziate da GTT Infrastruttura a meno che le operazioni di manovra non siano previste in periodi non concomitanti ed autorizzate di volta in volta da GTT Infrastruttura.

Il Programma di Manovra; Disciplina dei rapporti GTT Infrastruttura. - IF o con pluralità di IF

Il dettaglio delle operazioni da svolgere per tutti i treni che interessano l'impianto si realizza con un programma che viene definito in occasione dell'attivazione di ciascun orario, denominato "Programma di Manovra", che viene aggiornato in corrispondenza di variazioni in corso di orario.

Programmazione dell'orario

GTT Infrastruttura definisce le specifiche generali affinché la movimentazione avvenga in sicurezza e con regolarità e si realizzi la migliore utilizzazione della capacità della stazione, nonché le specifiche di utilizzazione tipiche della stessa, e ne dà comunicazione alle IF che hanno richiesto tracce ivi facenti capo, almeno 4 mesi prima dell'attivazione dell'orario.

Il "Programma di Manovra" viene predisposto da IF, in coerenza con le specifiche fornite da GTT Infrastruttura, almeno 30 giorni prima di ogni cambio d'orario e viene sottoposto all'approvazione da parte di GTT Infrastruttura. Il "Programma di Manovra" è costituito da un unico documento anche laddove nella stazione operino più IF assegnatarie di tracce che devono, quindi, prendere i necessari accordi per rendere compatibili le reciproche esigenze.

In assenza di accordo fra le IF, il Programma di Manovra è definito da GTT Infrastruttura, che risolve i conflitti secondo le priorità di seguito indicate per ordine di applicazione:

- i movimenti di manovra per/da settori di infrastruttura destinati ad uso pubblico hanno priorità su quelli per/da settori di infrastruttura privati o in uso esclusivo di una sola IF;
- i movimenti di manovra per il materiale dei treni in arrivo hanno priorità su quelli per il materiale dei treni in partenza, salvo il caso di dichiarata saturazione dell'impianto;
- fra movimenti di manovra in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione temporale delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute dall'IF titolare delle tracce qualora l'incompatibilità si verifici fra tracce della stessa IF e sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

L'approvazione formale, da parte di GTT Infrastruttura, del Programma di Manovra rende lo stesso esecutivo.

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 77 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

Variazioni in corso d'orario

In occasione di variazioni delle tracce in corso d'orario, il Programma di Manovra sarà aggiornato seguendo la procedura indicata al punto precedente, in particolare in caso di ingresso all'impianto di una nuova IF.

Gestione ordinaria

Fermo rimanendo che ciascuna delle operazioni elementari viene svolta secondo le indicazioni del punto "operazioni e competenze", la responsabilità di coordinare la gestione del programma di manovra e delle sue variazioni in gestione operativa è affidata ad un soggetto unico per ciascun impianto, o sua parte in caso di impianti complessi.

Negli impianti che sono impegnati da più IF, il soggetto è nominato al proprio interno da GTT Infrastruttura, che dà comunicazione a IF dei nominativi del personale destinato a svolgere tale attività. Nella risoluzione dei conflitti fra manovre in caso di circolazione perturbata vengono adottate di norma le stesse regole di priorità già indicate per la fase di programmazione.

Gestione delle emergenze

Qualora si verificano situazioni di emergenza all'interno dell'impianto, la relativa gestione è di competenza del soggetto unico citato al punto precedente, che è tenuto a darne sollecita comunicazione a GTT Infrastruttura.

Qualora si verificano situazioni di emergenza al di fuori dell'impianto, che provochino forti perturbazioni della circolazione, ed il piano delle tracce subisca modifiche rispetto alla situazione normale (soppressioni, ecc.), il programma di manovra viene conseguentemente adeguato da parte del soggetto unico, seguendo in linea di massima le regole di priorità indicate nel punto "operazioni e competenze".

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 78 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

ALLEGATI

ALLEGATO 1 PIR INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA E/O INTERVENTI TECNOLOGICI

Orario

12 / 12 / 2021

10 / 12 / 2022

#	Linea	Tratta/località	Attivazione
1	Settimo T.se -Rivarolo C.se	===	Attrezzaggio con RTB
2	Rivarolo C.se – Pont C.se	===	Sistema di controllo della marcia del treno (SCMT) di terra Posa Cavo Fibra Ottica (dal 09/22)
3	Rivarolo C.se – Pont C.se	===	Attrezzaggio con RTB

**ALLEGATO 2 PIR
RIDUZIONE DI CAPACITA' DELL'INFRASTRUTTURA**

**INTERVENTI CHE PRODUCONO RIDUZIONI DELLA CAPACITA'
DELL'INFRASTRUTTURA**

Orario _ / _ / ___ _ / _ / ___

Orario _ / _ / ___ _ / _ / ___

#	Linea	Tratta/località	Progetto di riferimento	Periodo orientativo effettuazione lavori (inizio – fine)		Indisponibilità tipo	Durata indisponibilità
				Dal	Al		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							

	GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	Pagina 80 di 88
	PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (P.I.R. - 2022)	

ALLEGATO 3 PIR CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERMATE

E' riportata di seguito la caratterizzazione delle stazioni e fermate suddivise per linea:

- Settimo Torinese – Rivarolo Canavese
- Rivarolo Canavese – Pont Canavese.

Legenda:

NA Non Applicabile
NDS Nulla da segnalare

Linea Settimo - Rivarolo

	Settimo (*)	Volpiano	S. Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
Località di servizio						
Distanza dal centro (km)	0,5	0,4	0,8	0,3	0,3	0,7
Stazione con Servizio di assistenza PRM	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Coordinate (Indirizzo)	P.za Pagliero 8	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	stazione
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, GTT)	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT
1. Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	SI	SI
1.1. taxi	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.2. autobus	SI	SI	SI	SI	SI	SI
1.3. tram	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.4. metropolitana	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.5. schemi delle reti di trasporto connesse alla stazione	NO	NO	NO	NO	NO	SI
1.6. car sharing	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.7. bike sharing	NO	NO	NO	NO	NO	SI
1.a Fermate di altre modalità di trasporto in prossimità della stazione e loro distanza						
2. Parcheggi per autoveicoli	SI	NO	SI	NO	NO	SI
2.1. posti riservati PRM	SI	SI	SI	NO	NO	SI
2.2. stalli bici	SI	SI	SI	SI	SI	SI
2.3. deposito bici	NO	NO	NO	NO	NO	NO
3. Sale di attesa	SI	SI	SI	SI	SI	SI
3.1. aperte al pubblico	NA	SI	SI	SI	SI	SI
4. Esistono locali commerciali	NO	NO	SI	NO	NO	SI
4.1. bar	NA	NA	SI	NA	NA	SI
4.2. ristorante	NA	NA	NA	NA	NA	SI
4.3. altre tipologie	NA	NA	NA	NA	NA	SI
4.4. ci sono i locali ma l'attività è cessata e sono in affitto	NA	NA	NA	NA	NA	NO
5. Esiste un percorso privo di ostacoli	SI	SI	SI	SI	NO	SI
<i>che collega</i>						
5.1. fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	NA	SI
5.2. parcheggi per autoveicoli	SI	SI	SI	SI	NA	SI
5.3. ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	SI	NA	SI
5.4. uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	NA	NO
5.5. sistemi informativi visivi e sonori	SI	NO	SI	NO	NA	SI
5.6. biglietterie	NO	SI	NO	NO	NA	SI
5.7. punti di assistenza ai passeggeri	NO	NO	NO	NO	NA	NO
5.8. sale di attesa	SI	SI	NO	NO	NA	SI
5.9. servizi igienici	NO	NO	SI	NO	NA	SI
5.10. marciapiedi	SI	NO	NO	NO	NA	SI
<i>Il percorso</i>						
5.11. è privo di gradini (ascensore o rampa)	SI	NO	NO	NO	NA	SI
5.12. la larghezza delle scale è a norma (min 160 fra corrimano)	SI	NA	NA	NA	NA	NA
5.13. il primo e l'ultimo gradino sono indicati con fascia di contrasto	SI	NA	NA	NA	NA	NA
5.14. ci sono indicatori tattili davanti al primo gradino	SI	NA	NA	NA	NA	NA
5.15. le scale e le rampe sono dotate di corrimano su entrambi i lati e su due livelli	SI	NA	NA	NA	NA	NA
5.16. ha attraversamenti a livello dei binari	NO	SI	SI	SI	NA	SI
5.17. è chiaramente identificato mediante informazioni visive	SI	NO	NO	NO	NA	SI
5.18. ha indicatori tattili ed a contrasto sulla superficie di passaggio	SI	NO	NO	NO	NA	NO
5.19. ci sono corrimano o pareti con le relative informazioni sintetiche (per esempio il numero del marciapiede o informazioni sulla direzione) in codice Braille o in lettere.	NO	NO	NO	NO	NA	NO
6. Ci sono porte e accessi						
6.1. la larghezza è a norma (min 120)	SI	SI	SI	SI	SI	SI
6.2. i dispositivi di apertura delle porte sono posti ad un'altezza compresa fra 80 cm e 110 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7. I pavimenti sono rivestiti	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7.1. i rivestimenti dei pavimenti e le superfici dei gradini sono antiscivolo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7.2. all'interno degli edifici delle stazioni le irregolarità della pavimentazione non sono superiori ai 0,5 cm	SI	SI	SI	SI	SI	SI
8. Vi è l'evidenziazione degli ostacoli trasparenti	NA	NA	NA	NA	NA	NA
8.1. Le porte a vetro o pareti trasparenti sono segnalate	NA	NA	NA	NA	NA	NA
9. Sono presenti i servizi igienici	SI	SI	SI	SI	SI	SI
9.1. sono accessibili a PRM;	NO	NO	NO	NO	NO	SI
9.2. la nursery è accessibile a uomini e donne	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Linea Settimo - Rivarolo

Località di servizio	Settimo (*)	Volpiano	S. Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
10. Ci sono elementi d'arredo isolati						
10.1. tutti gli elementi dell'arredo e gli elementi isolati nelle stazioni risaltano rispetto allo sfondo e avere bordi arrotondati.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
10.2. su tutti i marciapiedi dove i passeggeri possono attendere i treni e in ogni area di attesa, è presente almeno una zona provvista di sedili e uno spazio per una sedia a rotelle.	SI	SI	SI	SI	NO	SI
10.3. se è protetta dalle intemperie, quest'area è accessibile a una persona su sedia a rotelle.	SI	SI	SI	SI	NA	SI
10.4. Presenza di sottopasso	SI	NO	NO	NO	NO	NO
11. Biglietterie	NO	SI	NO	NO	NO	SI
Uffici informazioni	NA	SI	NA	NA	NA	SI
Punti assistenza passeggeri	NA	SI	NA	NA	NA	SI
Sportelli vendita	NA	SI	NA	NA	NA	SI
11.1. almeno una postazione è accessibile a una persona su sedia a rotelle e alle persone di bassa statura e almeno una postazione è dotata di un sistema a circuito induttivo per l'ausilio all'ascolto.	NA	NO	NA	NA	NA	SI
11.2 Presenza elimina code	NA	NO	NA	NA	NA	NO
11.3 orario e giorni apertura	NA	L/S 5:40-10:00 e 12:05-20:10 D 12:40-15:30 e 15:50-19:20	NA	NA	NA	L/S 5:15-19:20 D 6:10-19:00
11.4 Presenza di Rivendita esterna/in prossimità	SI	SI	SI	SI	SI	SI
12. Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	NO	NO	NO	NO	SI
12.1. numero TVM	2	NA	NA	NA	NA	1
12.2. vendita biglietto cartaceo o elettronico	SI	NA	NA	NA	NA	SI
12.1. almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	SI	NA	NA	NA	NA	SI
13. Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI	SI
13.1. posizione (marciapiedi/biglietteria)	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	ingresso, sala d'attesa e marciapiedi
13.2. 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
13.3. 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
14. Sono installati tornelli	NO	NO	NO	NO	NO	NO
14.1 tipologia passaggio tornello (lettore biglietto magnetico - elettronico - QR code/lettore ottico)	NA	NA	NA	NA	NA	NA
14.1. è presente un accesso privo di tornelli, utilizzabile dalle persone con disabilità e dalle persone a mobilità ridotta, in ogni momento operativo.	NA	NA	NA	NA	NA	NA
15. Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.1. ci sono «informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.2. sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.3. sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.4. sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.5. i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.6. 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
15.7. 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
15.8. tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.9. ci sono targhette tattili	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.9.1. nei servizi igienici, per fornire istruzioni e per le richieste di soccorso, ove opportuno	NA	NA	NA	NA	NA	NA
15.9.2. negli ascensori	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Linea Settimo - Rivarolo

Località di servizio	Settimo (*)	Volpiano	S. Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
<i>I seguenti specifici simboli grafici e pittogrammi sono muniti del simbolo di una sedia a rotelle</i>						
15.10. informazioni direzionali per i percorsi specifici per sedie a rotelle;	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.11. indicazione dei servizi igienici	NO	NO	NO	NO	NO	SI
15.12. se sui marciapiedi sono presenti pannelli indicatori della composizione dei treni, indicazione del punto di accesso al treno per i passeggeri su sedia a rotelle.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.13. nei servizi igienici accessibili su sedia a rotelle, dotati di corrimano incernierati, è presente un simbolo grafico rappresentante il corrimano in posizione alzata e abbassata.	NA	NA	NA	NA	NA	NO
16. Display	SI	NO	SI	NO	NO	SI
16.1. 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.	SI	NA	SI	NA	NA	SI
16.1.1. mostrano orario tempo pianificato	SI	NA	SI	NA	NA	SI
16.1.2. mostrano orario tempo reale	SI	NA	SI	NA	NA	NO
16.1.3. mostrano info altre modalità trasporto	NO	NA	NO	NA	NA	NO
16.2. i display sono installati lungo i marciapiedi	SI	NA	SI	NA	NA	SI
16.3. i display sono installati nelle sale d'attesa	SI	NA	NO	NA	NA	NO
16.4. i display sono installati in prossimità degli sportelli di vendita /TVM	SI	NA	NA	NA	NA	NO
17. Sono presenti informazioni sonore	SI	SI	SI	SI	SI	SI
18. Connettività	NO	NO	NO	NO	NO	NO
18.1 presenza wi-fi gratuita /sottoscrizione	NO	NO	NO	NO	NO	NO
19. Pubblicità /Comunicazione						
19.1 presenza co-marketing (pubblicità operatore stazione + altri operatori)	NO	NO	NO	NO	NO	NO
19.2 Mappa rete ferroviaria	SI	NO	NO	NO	NO	SI
20. Marciapiedi	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.1. numero di marciapiedi utilizzati	2	2	2	2	2	3
<i>marciapiede N. 1</i>						
20.2. lunghezza (m)	110/46	186	150	161	180	210
20.3. altezza (cm)	55/25	25	25	25	25	60
20.4. larghezza media del marciapiede (m)	5,20	2,30	2,50	3,00	2,60	5,20
20.5. il limite dell'area di pericolo, più lontano dal bordo del marciapiede accanto al binario, è contrassegnato con segnaletica visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
20.6. la segnaletica visiva è costituita da una linea di avvertimento, antiscivolo, di colore contrastante, larga almeno 10 cm	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.7. il materiale lungo il bordo del marciapiede accanto al binario deve contrastare rispetto all'oscurità del divario.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.8. l'estremità del marciapiede è dotata di una barriera che impedisce l'accesso del pubblico o deve essere contrassegnata da una marcatura visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio con uno schema di avvertimento che indica un pericolo.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
<i>marciapiede N. 2</i>						
20.9. lunghezza (m)	110/46	184	150	161	132	187
20.10. altezza (cm)	55/25	25	25	25	25	60
20.11. larghezza media del marciapiede (m)	5,20	2,00	3,00	34,00	3,30	5,20
20.12. il limite dell'area di pericolo, più lontano dal bordo del marciapiede accanto al binario, è contrassegnato con segnaletica visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio.	NO	NO	NO	NO	NO	NO
20.13. la segnaletica visiva è costituita da una linea di avvertimento, antiscivolo, di colore contrastante, larga almeno 10 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.14. il materiale lungo il bordo del marciapiede accanto al binario deve contrastare rispetto all'oscurità del divario.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.15. l'estremità del marciapiede è dotata di una barriera che impedisce l'accesso del pubblico o deve essere contrassegnata da una marcatura visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio con uno schema di avvertimento che indica un pericolo.	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Linea Settimo - Rivarolo

Località di servizio	Settimo (*)	Volpiano	S. Benigno	Bosconero	Feletto	Rivarolo
marciapiede N. 3 e N.4						
20.16. lunghezza (m)	NA	NA	NA	NA	NA	187
20.17. altezza (cm)	NA	NA	NA	NA	NA	60
20.18. larghezza media del marciapiede (m)	NA	NA	NA	NA	NA	5,20
20.19. il limite dell'area di pericolo, più lontano dal bordo del marciapiede accanto al binario, è contrassegnato con segnaletica visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio.	NA	NA	NA	NA	NA	NO
20.20. la segnaletica visiva è costituita da una linea di avvertimento, anticivolo, di colore contrastante, larga almeno 10 cm.	NA	NA	NA	NA	NA	SI
20.21. il materiale lungo il bordo del marciapiede accanto al binario deve contrastare rispetto all'oscurità del divario.	NA	NA	NA	NA	NA	SI
20.22. l'estremità del marciapiede è dotata di una barriera che impedisce l'accesso del pubblico o deve essere contrassegnata da una marcatura visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio con uno schema di avvertimento che indica un pericolo.	NA	NA	NA	NA	NA	NO
21. Numero di binari						
21.1. numero di binari a servizio dei viaggiatori	1	2	2	2	2	4
21.2. numero di binari non elettrificati	0	0	0	0	0	0
21.3. numero di binari tronchi	0	0	0	0	0	4
21.4. binario movimento	0	0	0	0	0	1
21.5. capacità delle tratte più critiche	Viste le attuali condizioni di circolazione, la capacità massima teorica della tratta Settimo - Rivarolo è pari a 4 treni all'ora e della tratta Rivarolo - Pont è pari a 2 treni all'ora.					
22. Impianti						
22.1. impianti idonei alla retrocessione e modalità richieste per la manovra	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard
22.2. impianti idonei agli incroci (itinerari indipendenti o no)	NA	NO	NO	NO	NO	NO
22.3. eventuali aspetti particolari del piano del ferro e degli impianti di segnalamento	NDS	NDS	NDS	NDS	NDS	NDS
23. Località di servizio presenziate	SI	SI	NO	NO	NO	SI

Linea Rivarolo - Pont

	Rivarolo	Favria	Salassa	Valperga	Cuorgnè	Campore	Pont Canavese
Località di servizio							
Distanza dal centro (km)	0,7	0,7	1,3	0,3	0,5	0,1	0,7
Stazione con Servizio di assistenza PRM	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Coordinate (Indirizzo)	P.za Zanotti 1	Via Francesca Romana	Via della Stazione 67	P.za Savino 4	Via Torino 37	fraczione Campore	Via Roma 44
Classificazione della località di servizio (stazione / fermata)	stazione	fermata	fermata	fermata	fermata	fermata	fermata
Proprietà della stazione/gestore (RFI, Centostazioni, GTT)	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT	Regione / GTT
1. Fermate di altre modalità di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
1.1. taxi	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.2. autobus	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
1.3. tram	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.4. metropolitana	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.5. schemi delle reti di trasporto connesse alla stazione	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
1.6. car sharing	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.7. bike sharing	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1.a Fermate di altre modalità di trasporto in prossimità della stazione e loro distanza							
2. Parcheggi per autoveicoli	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2.1. posti riservati PRM	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
2.2. stalli bici	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
2.3. deposito bici	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
3. Sale di attesa	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI
3.1. aperte al pubblico	SI	SI	NA	SI	NO	NA	SI
4. Esistono locali commerciali	SI	NO	NO	SI	SI	NO	SI
4.1. bar	SI	NA	NA	SI	SI	NA	SI
4.2. ristorante	SI	NA	NA	NO	NO	NA	NO
4.3. altre tipologie	SI	NA	NA	NO	NO	NA	NO
4.4. ci sono i locali ma l'attività è cessata e sono in affitto	NO	NA	NA	NO	NO	NA	NO
5. Esiste un percorso privo di ostacoli	SI	SI	SI	SI	NO	NO	SI
<i>che collega</i>							
5.1. fermate di altre modalità connesse di trasporto nel perimetro della stazione	SI	SI	SI	SI	NA	SI	SI
5.2. parcheggi per autoveicoli	SI	SI	SI	SI	NA	SI	SI
5.3. ingressi e uscite accessibili	SI	SI	SI	SI	NA	SI	SI
5.4. uffici informazioni	NO	NO	NO	NO	NA	NO	NO
5.5. sistemi informativi visivi e sonori	SI	NO	NO	NO	NA	NO	NO
5.6. biglietterie	SI	NO	NO	NO	NA	NO	NO
5.7. punti di assistenza ai passeggeri	NO	NO	NO	NO	NA	NO	NO
5.8. sale di attesa	SI	SI	NO	NO	NA	NA	SI
5.9. servizi igienici	SI	NO	NO	NO	NA	NO	NO
5.10. marciapiedi	SI	NO	NO	NO	NA	NO	SI
<i>Il percorso</i>							
5.11. è privo di gradini (ascensore o rampa)	SI	SI	SI	SI	NO	NA	SI
5.12. la larghezza delle scale è a norma (min 160 fra corrimano)	NA	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.13. il primo e l'ultimo gradino sono indicati con fascia di contrasto	NA	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.14. ci sono indicatori tattili davanti al primo gradino	NA	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.15. le scale e le rampe sono dotate di corrimano su entrambi i lati e su due livelli	NA	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.16. ha attraversamenti a livello dei binari	SI	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.17. è chiaramente identificato mediante informazioni visive	SI	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.18. ha indicatori tattili ed a contrasto sulla superficie di passaggio	NO	NA	NA	NA	NO	NA	NA
5.19. ci sono corrimano o pareti con le relative informazioni sintetiche (per esempio il numero del marciapiede o informazioni sulla direzione) in codice Braille o in lettere.	NO	NO	NO	NO	NO	NA	NO
6. Ci sono porte e accessi							
6.1. la larghezza è a norma (min 120)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
6.2. i dispositivi di apertura delle porte sono posti ad un'altezza compresa fra 80 cm e 110 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7. I pavimenti sono rivestiti	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7.1. i rivestimenti dei pavimenti e le superfici dei gradini sono antiscivolo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
7.2. all'interno degli edifici delle stazioni le irregolarità della pavimentazione non sono superiori ai 0,5 cm	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
8. Vi è l'evidenziazione degli ostacoli trasparenti	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
8.1. Le porte a vetro o pareti trasparenti sono segnalate	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
9. Sono presenti i servizi igienici	SI	NA	NA	SI	SI	NO	SI
9.1. sono accessibili a PRM;	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
9.2. la nursery è accessibile a uomini e donne	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Linea Rivarolo - Pont

Località di servizio	Rivarolo	Favria	Salassa	Valperga	Cuornè	Campore	Pont Canavese
10. Ci sono elementi d'arredo isolati							
10.1. tutti gli elementi dell'arredo e gli elementi isolati nelle stazioni risaltano rispetto allo sfondo e avere bordi arrotondati.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
10.2. su tutti i marciapiedi dove i passeggeri possono attendere i treni e in ogni area di attesa, è presente almeno una zona provvista di sedili e uno spazio per una sedia a rotelle.	SI	NO	NO	SI	NO	NO	SI
10.3. se è protetta dalle intemperie, quest'area è accessibile a una persona su sedia a rotelle.	SI	NO	NO	NO	NA	NA	SI
10.4. Presenza di sottopasso	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
11. Biglietterie	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Uffici informazioni	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Punti assistenza passeggeri	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Sportelli vendita	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
11.1. almeno una postazione è accessibile a una persona su sedia a rotelle e alle persone di bassa statura e almeno una postazione è dotata di un sistema a circuito induttivo per l'ausilio all'ascolto.	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
11.2 Presenza elimina code	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
11.3 orario e giorni apertura	L/S 5:15-19:20 D 6:10-19:00	NA	NA	NA	NA	NA	NA
11.4 Presenza di Rivendita esterna/in prossimità	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI
12. Sono presenti distributori automatici di biglietti per il treno/bus	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
12.1. numero TVM	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA
12.2. vendita biglietto cartaceo o elettronico	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
12.1. almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
13. Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
13.1. posizione (marciapiedi/biglietteria)	ingresso, sala d'attesa e marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi
13.2. 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
13.3. 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
14. Sono installati tornelli	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
14.1 tipologia passaggio tornello (lettore biglietto magnetico - elettronico - QR code/lettore ottico)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
14.1. è presente un accesso privo di tornelli, utilizzabile dalle persone con disabilità e dalle persone a mobilità ridotta, in ogni momento operativo.	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
15. Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.1. ci sono «informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.2. sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.3. sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.4. sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.5. i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.6. 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	NO
15.7. 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
15.8. tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
15.9. ci sono targhette tattili	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.9.1. nei servizi igienici, per fornire istruzioni e per le richieste di soccorso, ove opportuno	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
15.9.2. negli ascensori	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Linea Rivarolo - Pont

Località di servizio	Rivarolo	Favria	Salassa	Valperga	Cuorgnè	Campore	Pont Canavese
<i>I seguenti specifici simboli grafici e pittogrammi sono muniti del simbolo di una sedia a rotelle</i>							
15.10. informazioni direzionali per i percorsi specifici per sedie a rotelle;	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.11. indicazione dei servizi igienici	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.12. se sui marciapiedi sono presenti pannelli indicatori della composizione dei treni, indicazione del punto di accesso al treno per i passeggeri su sedia a rotelle.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
15.13. nei servizi igienici accessibili su sedia a rotelle, dotati di corrimano incernierati, è presente un simbolo grafico rappresentante il corrimano in posizione alzata e abbassata.	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16. Display	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
16.1. 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.	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16.1.1. mostrano orario tempo pianificato	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16.1.2. mostrano orario tempo reale	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16.1.3. mostrano info altre modalità trasporto	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16.2. i display sono installati lungo i marciapiedi	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16.3. i display sono installati nelle sale d'attesa	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
16.4. i display sono installati in prossimità degli sportelli di vendita /TVM	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
17. Sono presenti informazioni sonore	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
18. Connettività	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
18.1 presenza wi-fi gratuita /sottoscrizione	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
19. Pubblicità /Comunicazione							
19.1 presenza co-marketing (pubblicità operatore stazione + altri operatori)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
19.2 Mappa rete ferroviaria	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
20. Marciapiedi	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.1. numero di marciapiedi utilizzati	3	1	1	1	1	1	1
<i>marciapiede N. 1</i>							
20.2. lunghezza (m)	210	138	150	142	150	63	150
20.3. altezza (cm)	60	25	55	25	25	55	55
20.4. larghezza media del marciapiede (m)	5,20	4,00	2,50	3,00	3,75	2,50	4,40
20.5. il limite dell'area di pericolo, più lontano dal bordo del marciapiede accanto al binario, è contrassegnato con segnaletica visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
20.6. la segnaletica visiva è costituita da una linea di avvertimento, antiscivolo, di colore contrastante, larga almeno 10 cm	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.7. il materiale lungo il bordo del marciapiede accanto al binario deve contrastare rispetto all'oscurità del divario.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.8. l'estremità del marciapiede è dotata di una barriera che impedisce l'accesso del pubblico o deve essere contrassegnata da una marcatura visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio con uno schema di avvertimento che indica un pericolo.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
<i>marciapiede N. 2</i>							
20.9. lunghezza (m)	187	135	NA	NA	147	NA	150
20.10. altezza (cm)	60	25	NA	NA	25	NA	55
20.11. larghezza media del marciapiede (m)	5,20	3,50	NA	NA	4,00	NA	3,10
20.12. il limite dell'area di pericolo, più lontano dal bordo del marciapiede accanto al binario, è contrassegnato con segnaletica visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
20.13. la segnaletica visiva è costituita da una linea di avvertimento, antiscivolo, di colore contrastante, larga almeno 10 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.14. il materiale lungo il bordo del marciapiede accanto al binario deve contrastare rispetto all'oscurità del divario.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
20.15. l'estremità del marciapiede è dotata di una barriera che impedisce l'accesso del pubblico o deve essere contrassegnata da una marcatura visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio con uno schema di avvertimento che indica un pericolo.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Linea Rivarolo - Pont

Località di servizio	Rivarolo	Favria	Salassa	Valperga	Cuorgnè	Campore	Pont Canavese
<i>marciapiede N. 3 e N.4</i>							
20.16. lunghezza (m)	187	NA	NA	NA	NA	NA	NA
20.17. altezza (cm)	60	NA	NA	NA	NA	NA	NA
20.18. larghezza media del marciapiede (m)	5,20	NA	NA	NA	NA	NA	NA
20.19. il limite dell'area di pericolo, più lontano dal bordo del marciapiede accanto al binario, è contrassegnato con segnaletica visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio.	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
20.20. la segnaletica visiva è costituita da una linea di avvertimento, antiscivolo, di colore contrastante, larga almeno 10 cm.	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
20.21. il materiale lungo il bordo del marciapiede accanto al binario deve contrastare rispetto all'oscurità del divario.	SI	NA	NA	NA	NA	NA	NA
20.22. l'estremità del marciapiede è dotata di una barriera che impedisce l'accesso del pubblico o deve essere contrassegnata da una marcatura visiva e indicatori tattili sulla superficie di passaggio con uno schema di avvertimento che indica un pericolo.	NO	NA	NA	NA	NA	NA	NA
21. Numero di binari							
21.1. numero di binari a servizio dei viaggiatori	4	1	1	1	1	1	1
21.2. numero di binari non elettrificati	0	1	1	1	1	1	1
21.3. numero di binari tronchi	4	0	0	0	0	0	1
21.4. binario movimento	1	0	0	0	0	0	0
21.5. capacità delle tratte più critiche	Viste le attuali condizioni di circolazione, la capacità massima teorica della tratta Settimo - Rivarolo è pari a 4 treni all'ora e della tratta Rivarolo - Pont è pari a 2 treni all'ora.						
22. Impianti							
22.1. impianti idonei alla retrocessione e modalità richieste per la manovra	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard	modalità standard
22.2. impianti idonei agli incroci (itinerari indipendenti o no)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
22.3. eventuali aspetti particolari del piano del ferro e degli impianti di segnalamento	NDS	NDS	NDS	NDS	NDS	NDS	NDS
23. Località di servizio presenziate	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO