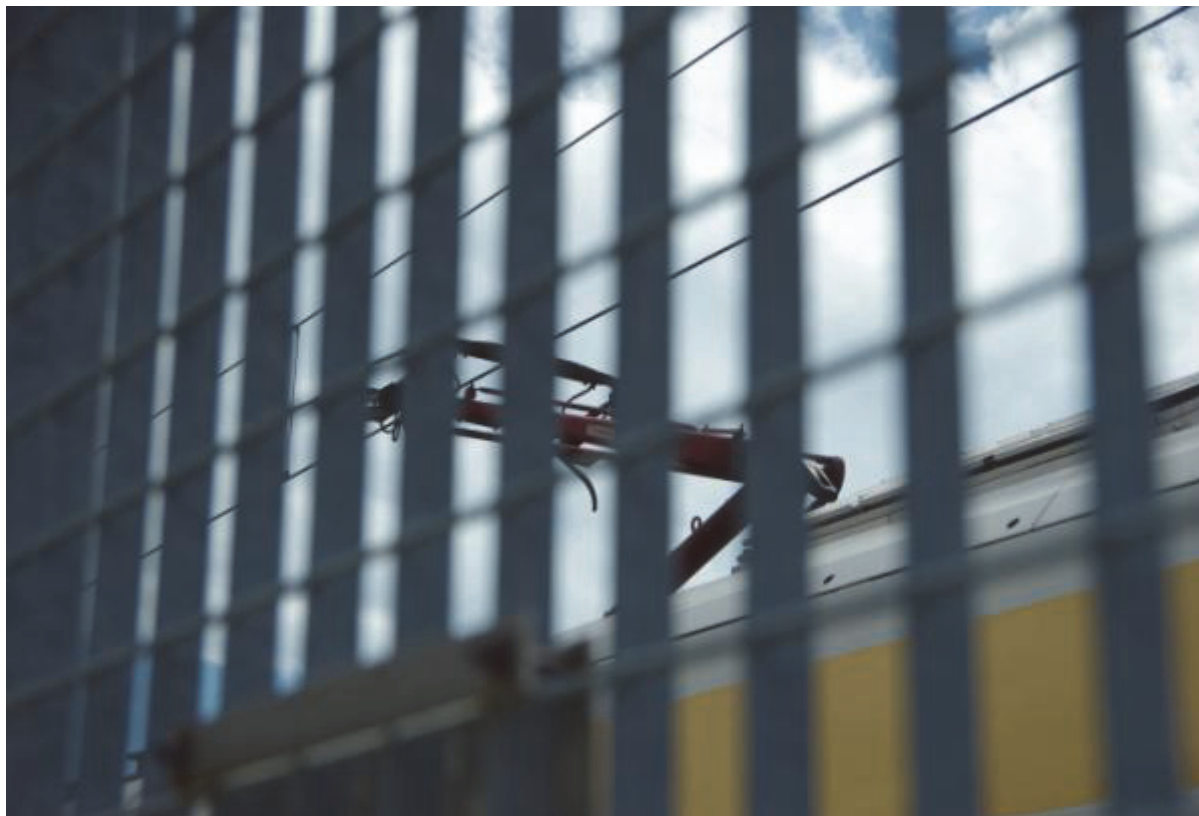


PROSPETTO INFORMATIVO RETE



2025



Pagina 2 lasciata intenzionalmente bianca

Avvertenza importante

Il presente PIR 2025 comprende tutte le informazioni pubblicate nella edizione straordinaria PIR 2024 – giugno 2023 e le tempistiche per la programmazione dell'orario 2024-2025.

Tuttavia è importante sottolineare che è attivo e operativo un percorso di subentro da parte del gestore nazionale RFI presumibilmente entro dicembre 2023 nella gestione della rete ferroviaria regionale di proprietà della Regione Piemonte di cui alla 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 Regione Piemonte in data 23 gennaio 2023 ha presentato al Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per la linea Torino-Ceres richiesta di modifica dell'allegato A al D.M. 5 agosto 2016 per l'inserimento della stessa tra le linee interconnesse alla rete RFI; è quindi imminente un aggiornamento di tale Decreto Ministeriale.

Il presente PIR 2025, pertanto, è stato predisposto e pubblicato in ottemperanza alla vigente normativa, ma, per quanto sopra riporto, è plausibile che informazioni, obblighi e condizioni contenute in esso dovranno diventare oggetto di edizione straordinaria del PIR di altro Gestore dell'Infrastruttura, anche precedentemente alle scadenze di richiesta tracce e altri servizi.

Modifiche

Il presente **PIR 2025 –bozza finale** deriva dall'aggiornamento della pubblicazione del PIR 2024 edizione straordinaria - giugno 2023 e recepisce quanto riportato nella avvertenza importante di apertura documento.

Nel seguito sono indicate le modifiche di maggiore importanza ed elencate le restanti modifiche minori.

Nel testo paragrafi o frasi oggetto di significativa Integrazioni o evoluzione dai precedenti PIR sono evidenziate da fondo giallo o ~~cancellazione evidente~~.

Rispetto alla edizione "PIR 2025 Prima Bozza – 30 giugno 2023" non sono presenti modifiche nel testo e negli allegati.

0-1 Elenco modifiche di maggiore importanza

Modifica	Contenuto
Aggiornamento date, scadenze, impegni	Il prospetto è adeguato al periodo di applicazione. Fa riferimento all'orario di servizio valido dal 15 dicembre 2024 al 13 dicembre 2025. Di conseguenza tutte le scadenze sono state corrispondentemente adeguate
Aggiornamento Tariffe del PMdA e dei servizi extra-PMda	Vengono aggiornate le tariffe del PMdA e dei servizi extra-PMdA tenuto conto che per i Gestori delle Infrastrutture ferroviarie regionali la Delibera ART 95/2023 – Misura 52.1 Allegato A – posticipa di 1 anno l'applicazione dei singoli periodi rilevanti di cui alla Misura 4.2 della Delibera medesima. Le tariffe di riferimento sono quelle dell'orario di servizio 2023-2024 (PIR 2024 ed. straordinaria – giugno 2023) incrementate del tasso di inflazione programmato di cui al DEF 2023 pari al 2,10%

0-2 Elenco modifiche rispetto alla precedente versione PIR 2024 edizione straordinaria giugno 2023

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

Capitolo / Paragrafo		Descrizione
1.3.1.2	I	Inserimento nuova Delibera Autorità Regolazione dei Trasporti
1.6.1	M	Adeguamento periodo di validità
4.3.1	M	Tempistiche per richiedere tracce e servizi per l'orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025
4.3.1.1	M	Tempistiche richieste tardive
4.3.2	M	Tempistiche per richiedere tracce per adeguamento tardivo
6.1	M/I	Metodologia definizione tariffe PMdA e extra-PMdA
6.1.1	M	Aggiornamento tariffe servizi Passeggeri incrementata dell'inflazione programmata

<i>Capitolo / Paragrafo</i>		<i>Descrizione</i>
6.2	M	Aggiornamento tariffe per i servizi non inclusi nel pacchetto minimo di accesso
6.2.1.1	M	Aggiornamento tariffe stazioni
6.2.1.3	M	Aggiornamento tariffa Area impianti e edifici destinati alla sosta
6.2.2.2	M	Aggiornamento tariffa di rifornimento idrico dei treni
6.2.2.5	M	Aggiornamento tariffa servizi di manovra

Indice

1	Informazioni generali	12
1.1	Introduzione	12
1.2	Obiettivo	14
1.3	Quadro giuridico	14
1.3.1	Riferimenti legislativi e normativi	14
1.4	Status giuridico	19
1.4.1	Ricorso all'Organismo di regolazione	19
1.5	Struttura del PIR	19
1.6	Validità, modalità di aggiornamento, distribuzione e prezzo	20
1.6.1	Periodo di validità	20
1.6.2	Procedura di aggiornamento del PIR	20
1.6.3	Diffusione	21
1.7	Definizioni	21
2	Condizioni di accesso all'infrastruttura	28
2.1	Introduzione	28
2.2	Condizioni generali di accesso	28
2.2.1	Chi può richiedere l'accesso	28
2.2.2	Requisiti per richiedere tracce orarie	28
2.2.3	Licenza	29
2.2.4	Certificato unico di sicurezza	29
2.3	Condizioni di accesso commerciali	29
2.3.1	Contratto di utilizzo dell'infrastruttura	29
2.4	Obblighi di GTT infrastruttura e delle IF in fase di esecuzione del contratto	38
2.4.1	Obblighi comuni	38
2.4.2	Obblighi di GTT infrastruttura	39
2.4.3	Obblighi di IF	41
2.4.4	Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione	43
2.4.5	Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità	44
2.4.6	Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI	47
2.4.7	Sciopero	47
2.5	Regole di esercizio	48
2.5.1	Informazione e cooperazione con GTT	48
2.5.2	Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario	48
2.5.3	Regole di gestione	49

2.5.4	Gestione della circolazione perturbata	49
2.5.5	Accertamenti sugli incidenti / inconvenienti d'esercizio.....	50
2.6	Sgombero dell'infrastruttura	51
2.7	Merci pericolose	52
2.8	Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati.....	52
2.9	Processo di accettazione del personale	53
3	Caratteristiche dell'infrastruttura	54
3.1	Introduzione	54
3.2	Estensione della rete	54
3.2.1	Estensione	54
3.2.2	Stazioni/località di collegamento	59
3.3	Descrizione della rete	59
3.3.1	Dati geografici.....	59
3.3.2	CARATTERISTICHE DELLE LINEE	61
3.3.3	Sistemi di sicurezza e sistemi di circolazione	65
3.4	Restrizioni di traffico	65
3.4.1	Merci pericolose	65
3.4.2	Restrizioni trasporto combinato.....	65
3.4.3	Altre restrizioni.....	66
3.5	Orario di esercizio.....	66
3.6	Stazioni passeggeri ed impianti merci.....	66
	Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese	67
3.7	Strutture atte a servizi.....	70
3.7.1	Rifornimento Carburante	70
3.7.2	Terminalizzazione.....	70
3.7.3	Rifornimento idrico e preriscaldamento/climatizzazione	70
3.7.4	Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)	71
3.7.5	Modello standard RNE per la descrizione di impianti di servizio	71
3.8	Informazioni sui cambiamenti futuri.....	71
3.9	Utilizzazione delle linee	71
4	Allocazione della capacità	74
4.1	Introduzione	74
4.2	Descrizione del processo	74
4.2.1	Effettuazione di un nuovo servizio passeggeri (non disciplinato da contratto di servizio pubblico).....	75
4.3	Tempistica per le richieste.....	75
4.3.1	Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025	75
4.3.2	Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio	76

4.3.3	Tempistica per richieste in corso d'orario	77
4.3.4	Variazione al programma giornaliero.....	79
4.3.5	Ordine di trattazione delle richieste	79
4.4	Processo di allocazione	79
4.4.1	Processo di armonizzazione.....	79
4.4.2	Processo di coordinamento	80
4.4.3	Linee sature	80
4.4.4	Processo di risoluzione dei conflitti.....	81
4.4.5	Esito delle richieste e stipulazione contratto.....	82
4.5	Allocazione di capacità per manutenzione dell'infrastruttura	82
4.6	Regole per la mancata designazione/ utilizzazione della capacità	82
4.6.1	Mancata designazione della IF da parte del richiedente non IF e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata	82
4.6.2	Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate	83
4.6.3	Franchigia delle penali di cui al par. 4.6.2	83
4.7	Trasporto merci pericolose	84
5	SERVIZI.....	85
5.1	Classificazione dei servizi.....	85
5.1.1	Pacchetto minimo di accesso	85
5.1.2	Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito	85
5.1.3	Servizi complementari	85
5.1.4	Servizi ausiliari.....	86
5.2	Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso	86
5.2.1	Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti.....	86
5.2.2	Diritto di utilizzo della capacità assegnata – Uso dell'infrastruttura compresi scambi e raccordi.....	87
5.2.3	Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione	87
5.2.4	Altre informazioni	88
5.3	Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito	88
5.3.1	Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi.....	88
5.3.2	Aree ed impianti di smistamento e composizione/scomposizione treni	89
5.3.3	Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; aree per approvvigionamento di combustibile.....	89
5.3.4	Altra infrastruttura tecnica.....	89
5.4	Descrizione dei servizi complementari	90
5.4.1	Energia elettrica di trazione	90
5.4.2	Energia elettrica a bassa tensione	90

5.4.3	Rifornimento idrico.....	90
5.4.4	Servizi di manovra	90
5.5	Descrizione dei servizi ausiliari	91
5.5.1	Fornitura di informazioni complementari	91
5.5.2	Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate.....	91
5.6	Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM)	91
5.6.1	Descrizione del servizio.....	91
5.6.2	Modalità e tempistiche per richiedere il servizio.....	91
5.6.3	Diritti e obblighi di GI e IF	92
5.6.4	Formalizzazione	92
6	Tariffe e performance regime.....	93
6.1	Pacchetto minimo di accesso.....	93
6.1.1	Servizi passeggeri	94
6.2	Tariffe per i servizi non inclusi nel pacchetto minimo di accesso.....	96
6.2.1	Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito	96
6.2.2	Servizi complementari	98
6.2.3	Servizi ausiliari.....	99
6.2.4	Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura	100
6.3	Rendicontazione, fatturazione e pagamento.....	100
6.3.1	Pacchetto minimo di accesso (tracce).....	101
6.3.2	Energia elettrica di trazione	101
6.3.3	Altri servizi:	101
6.3.4	Tempi di pagamento:.....	101
6.4	Performance regime	102

Indice delle figure

Figura 3-1: - Linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese e Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese.....	57
Figura 3-2: - Linea Torino - Ceres	58
Figura 4-1- Tempistica per la programmazione dell'orario 2024 – 2025 linea Settimo-Rivarolo	75
Figura 4-2 – Tempistica “richieste tardive”	76
Figura 4-3 – Tempistica “richieste di orario intermedio”	77

Indice delle tabelle

0-1 Elenco modifiche di maggiore importanza	4
0-2 Elenco modifiche rispetto alla precedente versione PIR 2024 edizione straordinaria giugno 2023	4
Tabella 1-1 - Struttura del PIR.....	19
Tabella 1-2 - Definizioni	21
Tabella 2-1- Tipologia interventi di pulizia delle stazioni	36
Tabella 2-2 - PRM Linea SettimoTorinese - Rivarolo Canavese	37
Tabella 2-3 - PRM Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese	37
Tabella 2-4 - PRM Linea (To Rebaudengo RFI) - Germagnano	37
Tabella 2-5 - PRM Linea Germagnano - Ceres.....	38
Tabella 3-1 - Dati geografici linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese.....	60
Tabella 3-2 - Dati geografici linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese per i treni diretti allo stabilimento ENI.....	60
Tabella 3-3 - Dati geografici linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese	60
Tabella 3-4 - Dati geografici linea (To Rebaudengo RFI) – Germagnano	60
Tabella 3-5 - Dati geografici linea Germagnano - Ceres.....	61
Tabella 3-6 - Caratteristiche linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese.....	62
Tabella 3-7 - Caratteristiche linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese.....	62
Tabella 3-8 - Caratteristiche linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese	62
Tabella 3-9 - Caratteristiche linea (TO Rebaudengo RFI) - Germagnano	64
Tabella 3-10 - Caratteristiche linea Gemagnano - Ceres.....	64
Tabella 3-11 - Stazioni linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese	67
Tabella 3-12 - Stazioni linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese.....	68
Tabella 3-13 - Stazioni linea (To-Rebaudengo RFI) - Germagnano	68
Tabella 3-14 - Stazioni linea Germagnano - Ceres	70
Tabella 3-15 - Capacità delle linee -DATI GIORNALIERI	72
Tabella 3-16 - Capacità delle linee -DATI GIORNALIERI	72
Tabella 4-1 -Percentuali del canone da corrispondere al GI	83
Tabella 6-1- Tariffa trasporto merci pericolose.....	94
Tabella 6-2 - Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio	94
Tabella 6-3 - Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio	94
Tabella 6-4 - Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia	94
Tabella 6-5 - Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO.....	95
Tabella 6-6 - Segmenti di mercato	95
Tabella 6-7 - Segmenti di mercato	95
Tabella 6-8 - Descrizione dei segmenti di mercato	95
Tabella 6-9 - Descrizione dei segmenti di mercato	96

Tabella 6-10 - Descrizione classifica metallica stazioni passeggeri	96
Tabella 6-11 - Sosta	97
Tabella 6-12 - Sosta	98
Tabella 6-13 – Rifornimento idrico	98
Tabella 6-14 – Rifornimento idrico	98
6-15 - Servizio di manovra	99
6-16 - Servizio di manovra	99
6-17 - Bacheche informative	100
Tabella 6-18 - Tariffe gestione PRM	100

Indice degli allegati

Allegato 1 – (appendice 1) – PARTE A – Sintesi economica	110
Allegato 2- INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA E/O INTERVENTI TECNOLOGICI	121
Allegato 3 - RIDUZIONE DI CAPACITA' DELL'INFRASTRUTTURA	122
Allegato 4 - CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERMATE	123
Allegato 5 – IMPIANTI – CARATTERIZZAZIONE	137
Allegato 6 - MEMORANDUM E ACCORDO TRA REGIONE PIEMONTE, GTT E RFI PER L'AFFIDAMENTO DELLE FUNZIONI ESSENZIALI	143
Allegato 7 - PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITA' E PERFORMANCE REGIME	158
Allegato 8 - CONTRATTO tipo di messa in DISPONIBILITÀ DI LOCALI	159
Allegato 9 - CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O OBLITERATRICI	168

Indice delle appendici

Appendice 1 - CONTRATTO DI UTILIZZO (FAC-SIMILE)	106
Appendice 2 - COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA	111
Appendice 3 - PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA	113
Appendice 4 - PROCESSO DI VERIFICA COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI	115
Appendice 5 - PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	116
Appendice 6 - PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF	117

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 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. (riportato in allegato 5)
- in attuazione di quanto previsto dal Memorandum di cui sopra, nel mese di settembre 2020 è stato sottoscritto un accordo tra GTT, RFI e Regione Piemonte per l'affidamento a RFI S.p.A. dello svolgimento delle funzioni essenziali di cui all'art. 3 del D. Lgs. 112/2015; la piena operatività di RFI nelle dette funzioni ha avuto decorrenza dal primo ottobre 2020.

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

SFM1 - Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese,

SFMA - Torino – Ceres.

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 da parte di GTT, in qualità di impresa ferroviaria:

SFM1 subentro di Trenitalia - consuntivo dal 01/01/2021

SFMA subentro di Trenitalia - previsto a partire dal 09/12/2023.

Linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Si evidenzia che l'esercizio ferroviario sulla linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese è sospeso dall'1 gennaio 2021 in considerazione dell'assenza di richieste tracce da parte di imprese ferroviarie; su tale linea l'esercizio continuerà ad essere sospeso al permanere dell'assenza di richiesta tracce. Inoltre, su tale linea è in corso lo studio di fattibilità finalizzato

alla realizzazione dell'elettificazione; la pianificazione di tali lavori è attualmente in fase di definizione.

In concomitanza con l'attivazione dell'ACC di RFI presso la stazione di Settimo T.se, avvenuta nel dicembre 2021 è stata effettuata la ripermimetrazione della concessione regionale di GTT e il passaggio dell'intera stazione di Settimo T.se nella rete RFI.

Il nuovo punto di confine tra i due Gestori è posto al km 0+879 della linea Settimo T.se – Rivarolo

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.

1.3 Quadro giuridico

1.3.1 Riferimenti legislativi e normativi

1.3.1.1 Fonti comunitarie:

1. Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
2. Direttiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
3. 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;
4. Direttiva 2007/59/CE: "Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità"

5. 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
6. Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
7. Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (cd “Recast”);
8. Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le PMR.
9. Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014. Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
10. 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
11. Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea
12. Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie
13. Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria
14. Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari
15. 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.
16. 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.
17. Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le PMR
18. Regolamento UE 2021/782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)

1.3.1.2 Fonti nazionali:

19. Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) “Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge
20. D.M. Trasporti n. 4946 del 21/1/1959 per la ferrovia “Canavesana”, connessa alla rete RFI;

21. 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”;
22. 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”
23. D.P.C.M. 16 novembre 2000 “Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l’esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
24. Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 “Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari”;
25. D.M. 28 ottobre 2005 “Sicurezza gallerie ferroviarie”, limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
26. D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;
27. D.Lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 “Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo”;
28. D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
29. Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche e integrazioni) “attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”.
30. 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”
31. D.M 2 febbraio 2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
32. D.lgs 43 del 24 marzo 2011 “Attuazione della Dir.2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
33. Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici”(art. 37);
34. Legge n. 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (artt. 36 e 37);
35. D.P.R. 9 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;
36. D.M. 5 aprile 2013 “Definizione delle imprese a forte consumo di energia” (G.U. 18 aprile 2013);
37. D.Lgs n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
38. D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
39. 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”.

40. D.Lgs. 175/2016 – “Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.”
41. 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”
42. 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;
43. Legge 20 novembre 2017 n. 167 “Disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione Europea”;
44. DM 16/4/2018, “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”;
45. D.Lgs 16 novembre 2018, n. 130, recante: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze"
46. 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
47. 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
48. D.M. 28/03/2022 n.75 “Approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidente”.
49. 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
50. 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
51. 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”;
52. 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.
53. 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.
54. 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.
55. Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 98/2018 dell’11 ottobre 2018 recante “procedimento volto a definire misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”.

56. 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.
57. Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della “Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione».
58. Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 194/2020 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi” del 04/12/2020.
59. Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 28/2021 recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”.
60. Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 164/2021 del 1° dicembre 2021 “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023 presentato da Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi per l'orario di servizio 2021-2022 e successivo”;
61. Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 141/2022 “Adeguamenti tariffari relativi all'orario di servizio 2022-2023 per l'accesso alle infrastrutture delle reti ferroviarie regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati”.
62. ANSF nota 9956/2016 del 16/09/2016 “Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al decreto 5 agosto del 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”
63. Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 95/2023 “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”. All. A.

1.3.1.3 Fonti regionali

64. Atto di Concessione dell'infrastruttura ferroviaria DGR n. 8-5131 del 28.12.2012 della Regione Piemonte
65. L.R. Piemonte 1/2000 – “Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.”
66. Atto di modifica della concessione al Gruppo Torinese Trasporti s.p.a. della Ferrovia Canavesana finalizzato al contestuale subentro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'art. 47 c. 4 del decreto legge 50/2017, come convertito dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, per la gestione unitaria della stazione ferroviaria di Settimo Torinese, in relazione alla messa in servizio del nuovo Apparato Centrale Computerizzato del 07/12/2021

1.4 Status giuridico

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

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

Tabella 1-1 - Struttura del PIR

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.

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 Validità, modalità di aggiornamento, distribuzione e prezzo

1.6.1 Periodo di validità

La validità del presente documento decorre:

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

1.6.2 Procedura di aggiornamento del PIR

Procedura di aggiornamento ordinario

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:

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

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

Procedura di aggiornamento straordinario

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità 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.

1.6.3 Diffusione

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

Tabella 1-2 - Definizioni

Definizione	Descrizione
Agenzia della mobilità piemontese (AMP)	Ente concedente / appaltante i servizi di trasporto ferroviario
Allocation body (AB)	soggetto terzo indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie affidatario delle funzioni essenziali
ANSFISA	Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali Ex ANSF
Aree di deposito	aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari fra un impiego e l'altro

Definizione	Descrizione
Assegnazione di capacità	il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura;
Autorità di regolazione dei trasporti (ART)	-
Autorità preposta al rilascio delle licenze	organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'organismo incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano
Binari di circolazione	sono definiti tali quelli di arrivo, partenza e transito dei treni
Binari secondari	sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni
Canone di utilizzo (pedaggio)	il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi ("pacchetto minimo di accesso");
Capacità di infrastruttura	il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura in un certo periodo;
Capacità riservata ai servizi regionali	quota parte della capacità che la Regione Piemonte riserva all'espletamento dei servizi pubblici locali oggetto di contratto di servizio con la/le impresa/e ferroviaria/e affidataria/e
Carta dei servizi (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'ANSFISA o dall'European Railway Agency (ERA);
Composizione normale dei treni	la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario utilizzata
Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	di seguito anche il Contratto, accordo concluso fra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie a fronte del pagamento del canone di cui all'art 17 del D.lgs. 112/2015;
Contratto di raccordo	atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo
Coordinamento	la procedura in base alla quale GTT Infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti

Definizione	Descrizione
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 <i>allocation body</i> , presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura
Gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria (GI)	(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.
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (GTT)	-
Impianto di servizio	impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 del D.lgs. 112/2015;
Impianto raccordato	impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura ove si svolgono attività industriali e logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo
Impresa ferroviaria (IF)	qualsiasi impresa titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione
Infrastruttura ferroviaria	gli elementi indicati nell'allegato 1 del D.lgs. 112/2015
Infrastruttura ferroviaria regionale	insieme delle linee ed impianti 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

Definizione	Descrizione
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
Modulo della linea	la massima lunghezza di un convoglio consentita in funzione degli incroci e delle precedenza nei binari di circolazione delle località di servizio
Normativa di esercizio vigente	l'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete 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
Pacchetto minimo di accesso (PDMA)	-
Persone con disabilità o a ridotta mobilità (PMR)	-
Piano di potenziamento della capacità	una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura "infrastruttura saturata";

Definizione	Descrizione
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
RFI	Rete ferroviaria italiana S.p.A. (GI) (Gruppo FS)
Richiedente	un'IF, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le province autonome, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario
Richiesta in corso d'orario	richiesta di tracce orarie riferita all'orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell'orario successivo
Richiesta in gestione operativa	richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato
Richiesta per orario	richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce;
Richiesta per un adeguamento intermedio	richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità;

Definizione	Descrizione
Rigetto	provvedimento formalizzato dall' <i>allocation body</i> che attesta l'impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate
SCR	Società di Committenza Regionale, stazione appaltante delle opere di interconnessione della linea SFMA
Servizi regionali	i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, disciplinati da specifici Contratti di Servizio
Servizio di trasporto passante	servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l'infrastruttura regionale e quella nazionale
SFM1	Nome commerciale del servizio passeggeri sulla linea (Chieri – Torino) – Settimo – Rivarolo
SFMA	Nome commerciale del servizio passeggeri sulla linea Torino – Aeroporto – Ciriè – Germagnano – Ceres)
Sistema di controllo delle prestazioni	sistema di monitoraggio delle prestazioni di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura gestita da GTT Infrastruttura
Sistema gestione sicurezza (SGS)	l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell'Infrastruttura o da una Impresa Ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni
Soppressione	provvedimento che limita totalmente o parzialmente l'uso della traccia (limitazioni spazio/tempo);
Sportello Unico – One stop shop (OSS)	sistema di informazione e comunicazione istituito e gestito dall'ERA ai sensi dell'art. 12 del Regolamento UE 2016/796
Stazionamento	il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati;
Stazione di collegamento reti	la stazione nella quale s'individua il limite di giurisdizione tra la rete 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 autorizzativo	il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287
Traccia oraria / Traccia	la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale

Definizione	Descrizione
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'inoltro dei trasporti eccezionali
Velocità di marcia	rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza netto senza soste intermedie espresso in ore
Velocità commerciale	la velocità commerciale riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo comprensivo delle soste comprese tra l'ora di partenza e l'ora di arrivo del treno. Essa è riferita all'intero percorso del treno

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.
- Requisiti per richiedere capacità pluriennale

Al momento il GI/GTT non intende, stante le attuali interlocuzioni con il Gestore Nazionale, sottoscrivere Accordi Quadro per l'allocazione della capacità pluriennale.

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:

1. essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
2. essere in possesso del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo sia richiesto dalla normativa vigente;
3. essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del Certificato di Sicurezza Unico. Qualora sia necessaria l'estensione del certificato di sicurezza unico l'IF è tenuta a produrlo. Il certificato di sicurezza deve essere comunque presentato al GI entro i termini di cui al par. 2.3.1.

Nel caso di richiesta presentate in corso d'orario, l'IF deve - pena l'irricevibilità della richiesta medesima - essere in possesso della documentazione di cui ai

precedenti punti 1 e 2, nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

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

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

dtg.dgtfe@mit.gov.it

2.2.4 Certificato unico di sicurezza

Il Certificato di Sicurezza Unico è rilasciato:

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

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

2.3 Condizioni di accesso commerciali

2.3.1 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

All'atto del subentro di RFI quale Gestore dell'infrastruttura delle linee: Settimo Torinese - Rivarolo Canavese, Rivarolo Canavese - Pont Canavese, Torino – Germagnano - Ceres, il Contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà sottoscritto dalle IF richiedenti capacità con RFI, secondo i requisiti e alle condizioni, fatte salve quelle economiche per cui trovano applicazioni le previsioni contenute nel presente documento, previste nel PIR pubblicato da RFI quale GI dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

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.

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 ANSFISA / ERA e a produrre la seguente documentazione:

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

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

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

A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, 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 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

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

Se nel periodo di validità della fideiussione si verifichi un "downgrading" dell'istituto fideiubente, l'IF, entro 60 giorni dalla richiesta 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:

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

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte 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:

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

- di essere a conoscenza del presente articolo;
- che le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in PIR.

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

- essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
- fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
- in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 15 giorni dalla richiesta della Compagnia;
- prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza sottenda la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti; la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite da GTT Infrastruttura fino alle predette stazioni;
- prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice Civile, verso le persone delle quali le parti (GTT e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

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:

1. violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
2. mancato versamento, anche parziale, di due rate mensili dei corrispettivi dovuti a GTT Infrastruttura;
3. mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo specifico;

4. mancata presentazione delle polizze assicurative di cui al paragrafo specifico;
5. violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;
6. revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
7. modifiche della licenza o del certificato di sicurezza, nonché di quando richiesto del titolo autorizzatorio, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione 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.

2.3.1.8 Key Performance Index e standard minimi di qualità del GI

La velocità commerciale del treno è calcolata con la seguente formula:

$$\text{Velocità comm} = \text{Lunghezza percorso} / \text{Tempo di percorrenza}$$

GI si impegna a garantire, quale indice di qualità del servizio (KPI) di Trasporto Pubblico, il rispetto della velocità commerciale media risultante dal progetto orario definitivo che verrà comunicata alla consegna dello stesso e relativa all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio previsto nel contratto.

Il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media, consuntivata al termine dell'orario di servizio di riferimento, non risulti essere inferiore al 2% rispetto alla velocità commerciale come sopra definita, 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 a IF per mezzo dell'*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

Tabella 2-1- Tipologia interventi di pulizia delle stazioni

Tipo	Descrizione	Frequenza
Pulizia sommaria	scopatura, svuotamento cestini, pulizia servizi igienico-sanitari	Giornaliera
Pulizia ordinaria	pulizia sommaria+lavatura pavimenti, disinfezione servizi igienico-sanitari	Settimanale
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 UE 2021/782 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 4 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.

Nelle tabelle seguenti si sintetizza quanto il Gestore dell'Infrastruttura si impegna a garantire.

Con riferimento alle Linee To Rebaudengo RFI) - Germagnano e Germagnano - Ceres si rappresenta che il perimetro e le modalità di erogazione del servizio, come anche rappresentato al par. 5.6.2, potranno subire variazione a fronte del previsto subentro nella gestione della rete da parte di RFI.

Tabella 2-2 - PRM Linea SettimoTorinese - Rivarolo Canavese

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
Volpiano	No	Si
San Benigno	Si	Si
Bosconero	No	Si
Feletto	Si	Si
Rivarolo	Si	Si

Tabella 2-3 - PRM Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese

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
Rivarolo	Si	Si
Favria	No	Si
Favria	No	Si
Salassa	Si	Si
Valperga	Si	Si
Cuorgnè	No	Si
Campore	No	Si
Pont	No	Si

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

Tabella 2-4 - PRM Linea (To Rebaudengo RFI) - Germagnano

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
TO Grosseto	si	Si
TO Rigola	no	Si
Venaria	no	Si
Borgaro	no	Si
Caselle	si	Si
Aeroporto	si	Si

<i>Località di servizio</i>	<i>Percorso senza barriere fino a treno in piano o con rampa o con ascensore per tutti i marciapiedi di stazione</i>	<i>*Con assistenza previa prenotazione</i>
San Maurizio	no	Si
Cirié	no	Si
Nole	no	Si
Villanova Grosso	no	Si
Mathi	no	Si
Balangero	no	Si
Lanzo	no	Si
Germagnano	no	Si

Tabella 2-5 - PRM Linea Germagnano - Ceres

<i>Località di servizio</i>	<i>Percorso senza barriere fino a treno in piano o con rampa o con ascensore per tutti i marciapiedi di stazione</i>	<i>*Con assistenza previa prenotazione</i>
Germagnano	no	si
Funghera	no	si
Traves	no	si
Losa	no	si
Pessinetto	no	si
Mezenile	no	si
Ceres	no	si

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.

Il GI e le IF si impegnano ad adempiere a quanto previsto dagli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri, in riferimento alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2021/782 e della Delibera ART n. 106/2018.

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

Il medesimo obbligo è previsto nel caso in cui sia IF a respingere un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di GI. Per tale ultimo caso sarà il GI a fornire risposta all'utente.

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

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

2.4.2 Obblighi di GTT infrastruttura

È obbligo di GTT Infrastruttura:

1. 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 0 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;
2. assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea e negli spazi necessari allo svolgimento del servizio, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;

3. 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;
4. 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.
5. 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;
6. rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSFISA e dall'ART;
7. disporre di un sistema di gestione della sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

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

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 con RFI 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 partire dall'adozione della piattaforma PIC.

2.4.2.1 Obbligo Monitoraggio

Nel documento di attribuzione delle cause di ritardo inviato all'ART in data 31/03/2021 e riportato in Allegato 7, 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.

2.4.2.2 KPI Monitorati

I principali KPI monitorati sono:

1. 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 $N_p/N_c \cdot 100$);
2. 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 $(N_c - N_{gi})/N_c \cdot 100$); tale KPI è calcolato con cadenza mensile e per segmento di mercato;
3. 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 Nif il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con Ncif è il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a $(Ncif-Nif)/NciP100$).

4. Consuntivazione dei **treni arrivati oltre soglia** per cause esterne al GI, indicatore Ne.

2.4.2.3 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%) sono pubblicati, entro e non oltre il 31 marzo di ogni anno solare sul sito GTT .

I dati di performance al valore obiettivo e consuntivo "Puntualità GI" di cui al paragrafo 2.4.2.2 sono pubblicati entro e non oltre il 31 marzo di ogni anno solare sul sito GTT.

Il consuntivo consolidato da AMP relativo all'anno 2021 sulla tratta Settimo – Rivarolo è (tutte le cause):

- Indicatore %OS (0-5) pari al 89,12%
- Indicatore % OS (0-15) pari a 96,30%

Per l'anno 2024, in attesa di ulteriori formalizzazioni da parte di AMP per la gestione della linea SFM1 per la tratta Settimo – Rivarolo, si assumono i seguenti valori obiettivo:

- Indicatore obiettivo 2024 %OS (0-5) : 83%
- Indicatore obiettivo 2024 % OS (0-15) : 95%

I valori obiettivo sopra riportati tengono conto dell'avanzamento delle modifiche infrastrutturali alla linea che, per il momento non consentono aumenti della performance di linea, anche in considerazione dei vincoli di ingresso dei treni nel passante ferroviario di Torino. Tali valori obiettivo sono non inferiori a quelli degli anni precedenti.

2.4.3 Obblighi di IF

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

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

Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a

conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti.

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

1. rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da GTT Infrastruttura, dall'ANSFISA e dall'ART;
2. svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di GTT nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza;
3. disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
4. garantire che il personale utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento e preparazione treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GTT Infrastruttura, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
5. assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito ai veicoli utilizzati, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
6. mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del Certificato di Sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
7. comunicare 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;
8. ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GTT Infrastruttura all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
9. in caso di anormalità nel servizio ferroviario che prevedono dei fermi del materiale rotabile con l'esigenza di trasbordo in linea o in stazione dei passeggeri, IF ha l'obbligo di comunicare la presenza e il numero dei PRM da assistere, con specificazione del tipo di assistenza che riterrà necessaria.
10. fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
11. utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:
 - 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
12. assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti ai veicoli, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di GTT Infrastruttura;
13. 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.
14. Fornire informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con autobus o di protezione su altro treno;
15. Comunicare al GI ogni informazione utile al GI medesimo e ai passeggeri in caso di sciopero e provvedere alla affissione di appositi avvisi informativi nelle bacheche richieste e messe a disposizione dal GI.

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:

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

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

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.
2. La definizione dei programmi di esercizio conseguenti a **indisponibilità infrastrutturali**, 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. Gli elaborati relativi alla definizione dei programmi di esercizio trasmessi alle IF secondo la tempistica di cui al punto 4.3.1 sono vidimati sia dal GI sia dall'allocation body. Inoltre, tutti gli elaborati relativi alla programmazione dei lavori di manutenzione/delle indisponibilità, definiti dal GI, sono 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, 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.

3. Entro **12 mesi** prima dell'entrata in vigore dell'orario, GTT Infrastruttura, tramite apposita documentazione:
 - provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 2.4.5, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti;
 - pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;

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.

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

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

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

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.

5. 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.
6. 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).
7. I lavori rientranti nelle fattispecie di cui al punto 3, per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione con un anticipo di almeno 6 mesi prima rispetto all'avvio dell'orario di servizio, saranno resi noti da GTT Infrastruttura ai Richiedenti e all'allocation body con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.
8. 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;

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

9. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dall'allocation body:

- Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni viaggiatori;
- Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni merci e per la circolazione di treni di servizio;

10. Entro 10 giorni dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche all'allocation body qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione come previsto al punto 8 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.

11. 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.

12. 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 9, nei seguenti casi:

LP diurni

ritardi > 30' sull'intera traccia;

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

LP notturni

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

Regionali

ritardi > 30' sull'intera traccia;

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

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

13. È facoltà 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.

14. 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 8 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;

15. 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.
16. 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.

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 30% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

1. nel caso in cui GTT Infrastruttura non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 2.4.5 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce.
2. 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 sopra indicati la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata da 4 giorni fino all'ora di partenza del treno, la penale a carico di GTT Infrastruttura sarà pari al 60% 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 paragrafo 2.4.5, 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'IF garantisce la produzione e affissione di appositi avvisi informanti delle condizioni e possibili conseguenze dei propri scioperi per i passeggeri nelle bacheche richieste e messe a disposizione dal GI.

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

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

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

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]

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:

1. la marcia dei treni;
2. le anomalie di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
3. le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
4. il ripristino della potenzialità delle linee in relazione all'eventuale ingombro dei binari di precedenza per treni accantonati;
5. l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
6. 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:

1. da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni la regolarità dei turni e dei giri dei materiali, l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
2. da avere l'autorità di presentare le richieste di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate, e le richieste di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
3. da assicurare azioni di minimizzazione degli effetti in caso di situazioni anomale.

L'interfaccia di un IF con le figure di coordinamento 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.

2.5.4 Gestione della circolazione perturbata

[Vedere anche Appendice 2]

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.

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

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]

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.

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

La disponibilità delle risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero è disciplinata in modo differente a seconda che l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile o meno con traino e/o spinta del treno che ne è l'artefice.

La IF titolare è tenuta a rendere disponibili a 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.

In caso di "service", il contratto dovrà specificare i seguenti contenuti minimi:

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;

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;

autocertificazione dell'IF fornitrice che le risorse umane dedicate al servizio di sgombero sono abilitate ad operare sulla rete GTT Infrastruttura;

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 1, 2, 3.

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

L'organizzazione della IF per lo sgombero ove si attui la fornitura diretta delle risorse tecniche e umane, ovvero l'accordo consortile fra IF ovvero il contratto di "service" stipulato con altra IF, devono essere presentati 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 precedenti.

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

Le IF che effettuano servizi viaggiatori hanno la completa ed esclusiva responsabilità dell'assistenza dei passeggeri ivi comprese le eventuali operazioni di trasbordo che decidessero di espletare.

In caso di ingombro delle linee dovuto a eventi eccezionali, in particolare per cause naturali, è fatto obbligo a tutte le IF che utilizzano la rete regionale di impegnare, sotto il coordinamento di GTT Infrastruttura, tutte le risorse disponibili per ripristinare nel minore tempo possibile la regolarità del servizio.

2.7 Merci pericolose

[Vedere anche successivi punti 3.4.1 e 4.6]

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

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

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

[Vedere anche Appendice 4 - PROCESSO DI VERIFICA COMPATIBILITA' TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI]

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

1. il veicolo si stato autorizzato all'immissione sul mercato e sia registrato;

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

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 ANSFISA 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:

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

3 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

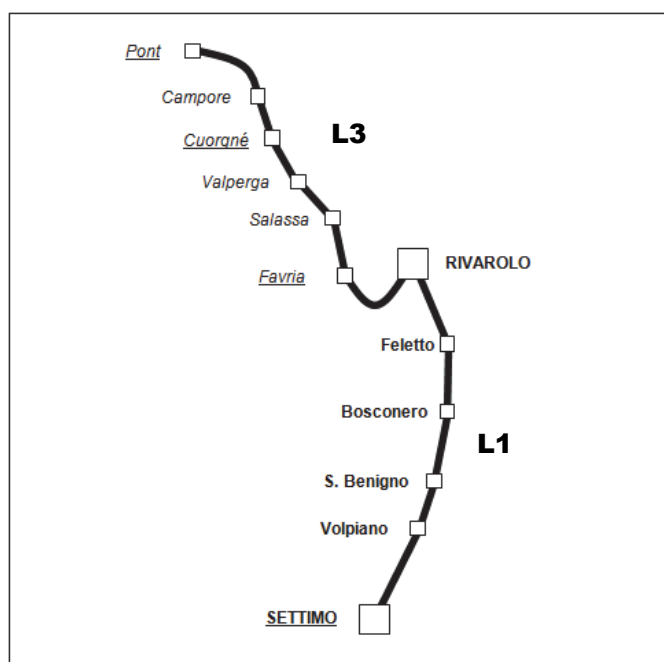
www.gtt.to.it

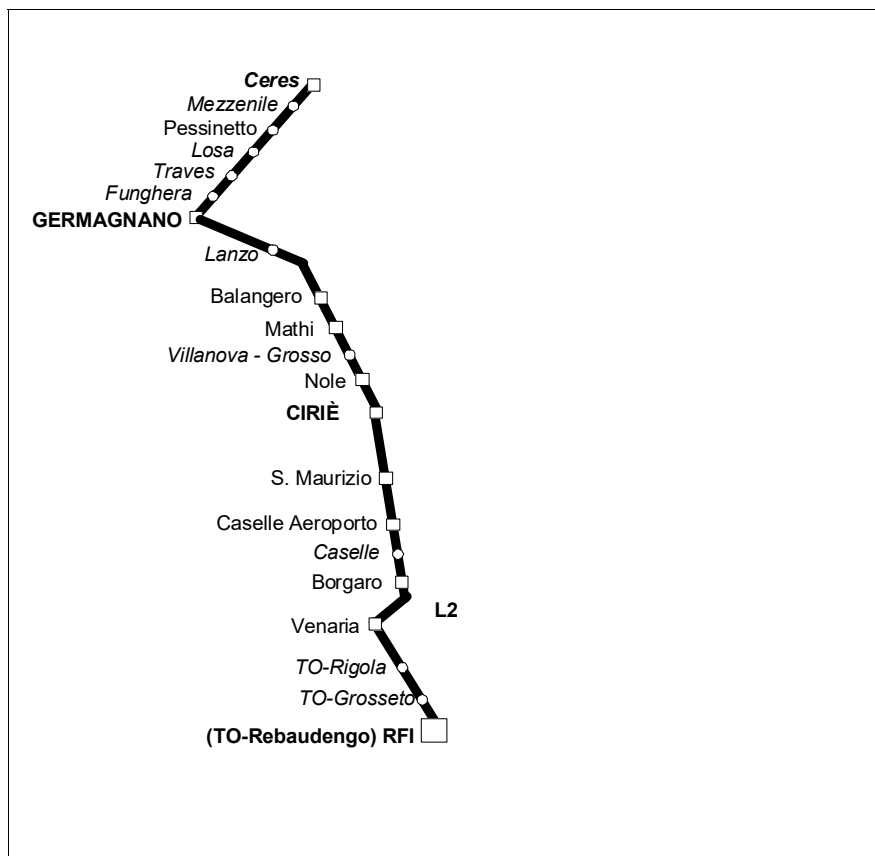
3.2 Estensione della rete

3.2.1 Estensione

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

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





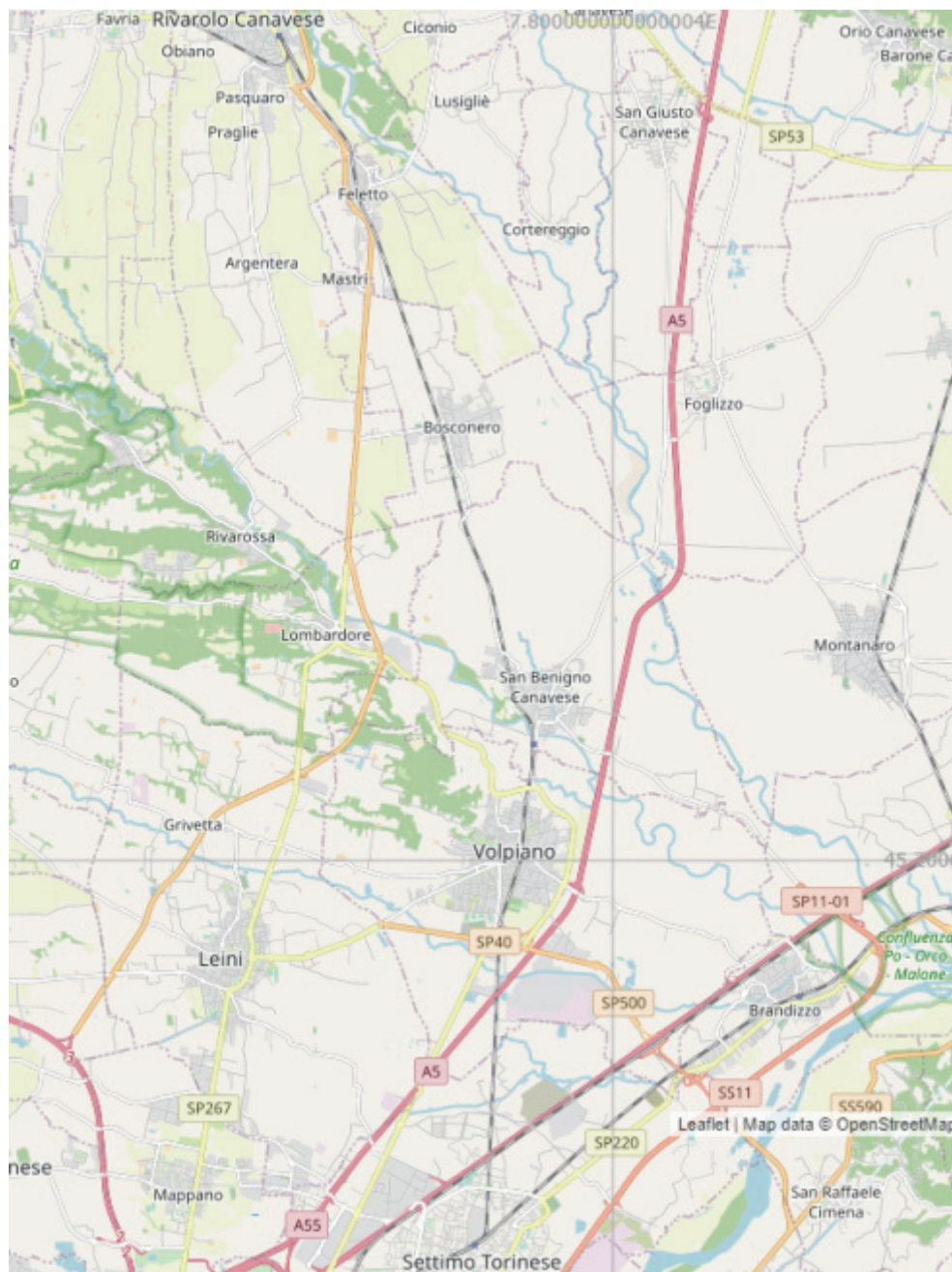




Figura 3-1: - Linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese e Linea Rivarolo Canavese - Pont Canavese

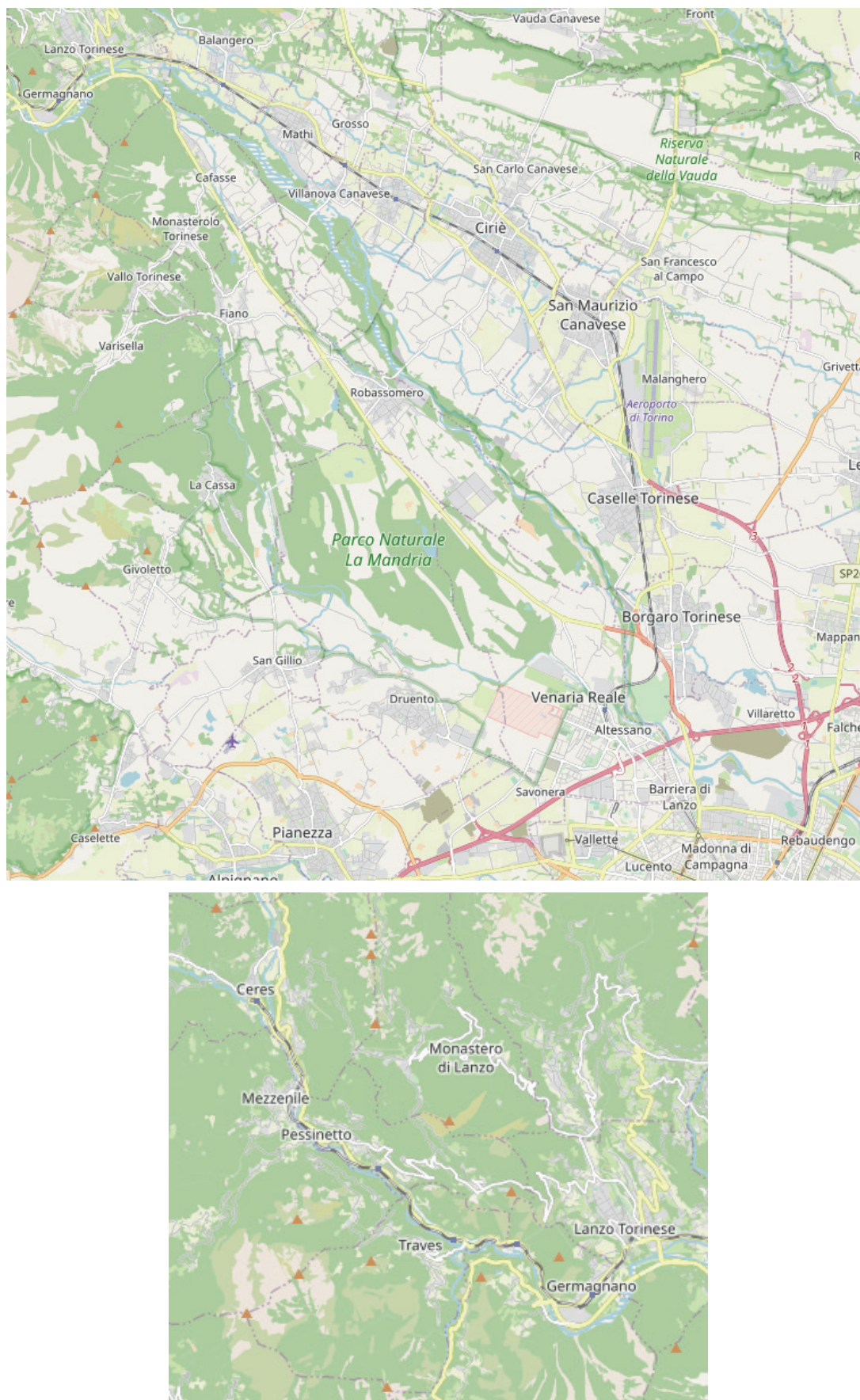


Figura 3-2: - Linea Torino - Ceres

3.2.2 Stazioni/località di collegamento

Relativamente alla linea Torino – Rivarolo, 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.

Dal 20 Dicembre 2021 la stazione di Settimo Torinese è in carico ad RFI ed è stato definito dalla Regione Piemonte il passaggio di competenze/proprietà dal Gestore Infrastruttura GTT al Gestore Nazionale RFI. Sono state inoltre definiti i nuovi confini tra GTT e RFI: fino al segnale di protezione della stazione di Settimo Torinese è competenza del Gestore tre Nazionale RFI, dal segnale di protezione in poi la competenza della linea è in carico al Gestore GTT.

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

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

Relativamente alla linea Torino – Ceres, la stazione di interconnessione tra l'infrastruttura nazionale gestita da RFI e quella regionale gestita da GTT Infrastruttura è quella di TO Rebaudengo Fossata, interamente in gestione RFI.

3.3 Descrizione della rete

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

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

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

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 3-1 - Dati geografici linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese

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

Tabella 3-2 - Dati geografici linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese per i treni diretti allo stabilimento ENI

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

*località di servizio posta sulla tratta Settimo Torinese – Volpiano

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

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

Tabella 3-4 - Dati geografici linea (To Rebaudengo RFI) – Germagnano

Tratta	Lunghezza [m]	Numero binari
(TO Rebaudengo RFI) – TO Grosseto	2286	2
TO Grosseto – TO Rigola	2030	2
TO Rigola – Venaria	2050	2
Venaria – Borgaro	3080	2

<i>Tratta</i>	<i>Lunghezza [m]</i>	<i>Numero binari</i>
Borgaro - Caselle Città	2555	2
Caselle Città – Caselle Aeroporto	1715	2
Caselle Aeroporto – San Maurizio	3076	2
San Maurizio – Cirie'	2670	2
Cirie' – Nole	2734	1
Nole – Villanova Grosso	1435	1
Villanova Grosso – Mathi	1442	1
Mathi – Balangero	2024	1
Balangero – Lanzo	3238	1
Lanzo – Germagnano	1490	1

Tabella 3-5 - Dati geografici linea Germagnano - Ceres

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

3.3.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE

(Settimo torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese)

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 3-6 - Caratteristiche linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima	Rango		Categoria *	Ascesa [‰]	Modulo [m]
			A	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 3-7 - Caratteristiche linea Settimo Torinese – Rivarolo Canavese

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima	Rango		Categoria *	Ascesa [‰]
			A	B		
Settimo – Raccordo ENI	TE	85	90	C ₃	5	
Raccordo ENI – Volpiano	TE	85	90	C ₂	3	
Volpiano – S. Benigno	TE	60	65	C ₂	7	
S. Benigno - Bosconero	TE	60	65	C ₂	10	
Bosconero – Feletto	TE	100	105	C ₂	11	
Feletto - Rivarolo	TE	100	105	C ₂	12	

Tabella 3-8 - Caratteristiche linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima	Categoria *	Ascesa [‰]
		Rango A		
Rivarolo – Favria	TD	50	A	16
Favria – Salassa	TD			19
Salassa – Valperga	TD			16
Valperga – Cuorgnè	TD			24
Cuorgnè – Campore	TD			20
Campore – Pont	TD			20

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

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

(To-Rebaudengo RFI) – Germagnano e Germagnano – Ceres)

Le caratteristiche delle linee sono deducibili dalle Tabelle seguenti.

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

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;
- il modulo della linea rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato), con riferimento ai treni passeggeri.

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

Tabella 3-9 - Caratteristiche linea (TO Rebaudengo RFI) - Germagnano

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima	Rango		Categoria *	Ascesa [‰]
			A	B		
(TO Rebaudengo RFI) – TO Grosseto	TE	50	55		C3	5
TO Grosseto – TO Rigola	TE	60	65		B2*	5
TO Rigola – Venaria	TE	60	65		B2*	5
Venaria – Borgaro	TE	80	90		B2*	4
Borgaro - Caselle Città	TE	110	120		B2*	10
Caselle Città – Caselle Aeroporto	TE	110	120		B2*	10
Caselle Aeroporto – San Maurizio	TE	110	120		B2*	9
San Maurizio – Cirie'	TE	110	120		B2*	10
Cirie' – Nole	TE	110	120		B2*	11
Nole – Villanova Grosso	TE	80	85		B2*	13
Villanova Grosso – Mathi	TE	110	120		B2*	13
Mathi – Balangero	TE	110	120		B2*	11
Balangero – Lanzo	TE	55	60		B2*	13
Lanzo – Germagnano	TE	55	60		B2*	13

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

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

Tabella 3-10 - Caratteristiche linea Gemagnano - Ceres

Tratta	Sistema trazione	Velocità massima	Rango		Categoria *	Ascesa [‰]
			A			
Germagnano – Funghera	TE	55			B2*	27
Funghera – Traves	TE	55			B2*	21
Traves – Losa	TE	55			B2*	27

<i>Tratta</i>	<i>Sistema trazione</i>	<i>Velocità massima</i>	<i>Categoria *</i>	<i>Ascesa [%]</i>
Losa – Pessinetto	TE	55	B2*	32
Pessinetto – Mezenile	TE	55	B2*	35
Mezenile - Ceres	TE	55	B2*	37

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

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

3.3.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di circolazione

Sulle linee Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Torino - Ceres, il sistema di esercizio utilizzato è Dirigente Centrale Operativo (sede posto centrale Torino Dora per Settimo Rivarolo e a TO Rebaudengo per Torino - Ceres), in regime di Blocco Conta Assi. Le stazioni di Settimo Torinese e Rivarolo Canavese sono presenziate permanentemente; le altre stazioni sono impresenziate e telecomandate dal DCO.

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

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

3.4 Restrizioni di traffico

3.4.1 Merci pericolose

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

3.4.1.1 Principali caratteristiche del trasporto

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

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.

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

Lunedì – sabato: 5:19 – 21:39

Festivi: 6:19 – 21:39

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

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

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

Lunedì – venerdì: 6:45 – 15:37

Sabato e festivi: non utilizzato

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

Lunedì – sabato: 6.14 – 20.39

Festivi: 7.44 – 20.39

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

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

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.

Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese

Tabella 3-11 - Stazioni linea Settimo Torinese - Rivarolo Canavese

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal p.f.	Sottopasso
		Reale		Per incrocio			
		Tr.pari	Tr.disp ari	Tr.pari	Tr.disp ari	[cm]	
Volpiano	I	157,00	160,00	157,00	160,00	25	No
	II	171.00	171.00	167.40	167.40	25	
San Benigno	I	148.00	123	139	123	25	No
	II	158.00	158,00	158,00	158,00	25	
Bosconero	I	122	143	122	143.00	25	No
	II	152.30	162.40	141.00	143.00	25	
Feletto	I	179.70	179.70	168	168	25	Mp
	II	133.90	133.90	129	129	25	
Rivarolo	I	201	201	===	===	60	** No
	II	171	171	===	===	60	
	III	181	181	===	===	60	
	IV	164	164	===	===	60	

(**) Stazione di testa

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

Tabella 3-12 - Stazioni linea Rivarolo Canavese – Pont Canavese

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

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

Non sono presenti impianti merci.

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

Linea Torino - Ceres

Tabella 3-13 - Stazioni linea (To-Rebaudengo RFI) - Germagnano

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede				Altezza marciapiedi dal p.f.	Sottopasso/Sovrappasso
		Reale		Per incrocio			
		Tr.pari	Tr.dispari	Tr.pari	Tr.dispari	[cm]	
TO Grosseto	I	202	-	-	-	55	SI
	II	-	202	-	-	55	SI
TO Rigola	I	176		-	-	55	NO
	II		195	-	-	55	NO
Venaria	I	187		-	-	25	*SI

Stazione	Binario	Lunghezza marciapiede [m]				Altezza marciapiedi dal p.f.	Sottopasso/Sovrappas- so
	II		181	-	-	25	*SI
	III	172	183	-	-	25	*SI
Borgaro	I	172		-	-	55	SI
	II		181	-	-	55	SI
Caselle Città	I	184		-	-	55	*SI
	II		184	-	-	55	*SI
Caselle Aeroporto	I	180		-	-	55	SI
	II		180	-	-	25	SI
	III	169	169	-	-	25	**SI
	IV	169	169	-	-	25	**SI
San Maurizio	I	180	-	-	-	25	SI
	II	-	171	-	-	25	SI
	III	180	180	-	-	25	SI
Cirie'	I	123	-	-	-	25	SI
	II	172	172	-	-	25	SI
	III	175	173	-	-	25	SI
Nole	I	153	148	124	124	25	NO
	II	150	150	150	150	25	NO
Villanova Grosso	I	164	164	-	-	25	-
Mathi	I	185	185	153	153	25	NO
	II	182	182	177	177	25	NO
Balangero	I	181	181	181	181	25	SI
	II	181	181	181	181	25	SI
Lanzo	I	177	177	-	-	25	-
Germagnano	I	121	121	72	72	25	NO
	II	170	170	160	160	25	NO
	III	117	117	117	117	25	NO

(*) Disponibile sovrappasso

(**) Binari tronchi accessibili

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

Tabella 3-14 - Stazioni linea Germagnano - Ceres

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

Non sono presenti impianti merci gestiti da GTT Infrastruttura.

3.7 Strutture atte a servizi

3.7.1 Rifornimento Carburante

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

3.7.2 Terminalizzazione

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

3.7.3 Rifornimento idrico e preriscaldamento/climatizzazione

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

Operazioni di rifornimento idrico delle carrozze è possibile presso Germagnano.

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

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

3.7.4 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 4 unitamente alle informazioni di caratterizzazione di stazioni e fermate.

3.7.5 Modello standard RNE per la descrizione di impianti di servizio

Il modello è reperibile sul sito aziendale - www.gtt.to.it - nella sezione: area-pubblica-ferrovie.

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 3).

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

3.9 Utilizzazione delle linee

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

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

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

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

Tabella 3-15 - Capacità delle linee -DATI GIORNALIERI

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

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

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

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

Tabella 3-16 - Capacità delle linee -DATI GIORNALIERI

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



Ceres - Germagnano	-	-	-	-
Germagnano - Ceres	-	-	-	-

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).

I contenuti relativi al presente capitolo sono formulati, per le parti di competenza, da RFI Spa, nelle sue funzioni di *Allocation body*.

4.2 Descrizione del processo

Il presente paragrafo sarà soggetto a revisione a seguito del subentro nella gestione delle linee da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

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).

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.

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.

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.

L'IF deve presentare le richieste di tracce e servizi extra PMdA attraverso la piattaforma di comunicazione IF – *Allocation body* 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

Le richieste per la fruizione dei servizi extra PMdA vengono inviate al GI per la trattazione e verifica di fattibilità.

l'*Allocation body*, previo esame delle richieste di tracce e ottenuto il nulla osta dal GI per l'assegnazione dei servizi extra PMdA correlati, 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.

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.

Nel caso di restrizioni ai programmi di capacità programmate questi sono definiti e condivisi dal GI e dall'*Allocation body* ognuno nell'esercizio delle proprie funzioni, nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075.

4.2.1 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, l'*Allocation body* e l'Autorità relativamente a tal nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

4.3 Tempistica per le richieste

4.3.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025

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



Il GI, in coordinamento con l'*allocation body* potrebbe effettuare modifiche minime alle predette date che saranno oggetto di revisione straordinaria del presente PIR e, comunque, non oltre il dicembre 2023.

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.

Il GI confrontatosi con l'*allocation body* può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata del richiedente al quale era stata assegnata la traccia".

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

Figura 4-2 – Tempistica “richieste tardive”



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

Il GI, in coordinamento con l'*allocation body* potrebbe effettuare modifiche minime alle predette date che saranno oggetto di revisione straordinaria del presente PIR e, comunque, non oltre il dicembre 2024.

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:

Figura 4-3 – Tempistica “richieste di orario intermedio”



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.

Il GI, in coordinamento con l'*allocation body* potrebbe effettuare modifiche minime alle predette date che saranno oggetto di revisione straordinaria del presente PIR.

4.3.3 Tempistica per richieste in corso d'orario

4.3.3.1 Richieste in programmazione oraria

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

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

l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte dell'*allocation body* avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;

- di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi già assegnate/i.

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

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

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

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

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

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

4.3.3.2 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*, previa verifica di fattibilità e nulla osta da parte del GI, 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.

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

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

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

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

4.4 Processo di allocazione

4.4.1 Processo di armonizzazione

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.

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 confliggenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.4.3.2.

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 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 5 agosto 2024 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 30 settembre 2024.

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 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

Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio, l'*allocation body* dà priorità nell'ordine:

1. ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio;
2. nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate ai punti precedenti, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di tr*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
3. qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

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

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

4.4.3.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

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.

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.

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:

- i motivi della saturazione;
- il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- le opzioni e i costi del potenziamento della capacità.

Oltre a quanto sopra previsto, il piano di potenziamento determina, in base ad 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 assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee (indicato al paragrafo 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 nel capitolo 2.

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

È compito esclusivo dell'*Allocation body* definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità ed il GI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi rimosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.

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

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.

Tabella 4-1 -Percentuali del canone da corrispondere al GI

Mancata designazione della IF da parte del richiedente non IF e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata	30% del canone dei primi 60 gg
	Se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30 gg
Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate	0% del canone per disdetta entro 5 gg
	30% del canone per disdetta entro 4 gg
	100% del canone in caso di mancata formalizzazione della disdetta

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

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.

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/Germagnano. Fornita infrastruttura per effettuare operazioni di pulizia a bordo;
- Aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile (Rivarolo Canavese).

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:

- Fornitura di informazioni complementari:
 - Il servizio consiste nella fornitura, a richiesta di IF, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso, offerti dalle IF ai propri clienti. La richiesta dovrà essere presentata a GTT con anticipo di almeno 30 giorni sulla data di avvio del servizio.
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate oltre gli orari indicati nel capitolo 3:
 - A richiesta di IF, GTT 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 ne derivano.

5.2 Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso

5.2.1 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.
- Per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in Gestione Operativa,

l'informazione è erogata sulla base dei dati resi disponibili dalla IF e di sua stretta pertinenza attraverso le modalità definite dal GI.

5.2.2 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.

5.2.3 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:

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

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

Comprende l'utilizzazione di:

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

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

5.2.4 Altre informazioni

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

Comprendono le seguenti informazioni che 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.

L'aggiornamento delle informazioni relative agli impianti di servizio (i.e. Rivarolo), meglio dettagliate nell'Allegato 5, avviene unitamente all'aggiornamento del PIR ad ogni cambio orario.

5.3.1 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 (UE) 2021/782 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).

5.3.2 Aree ed impianti di smistamento e composizione/scomposizione treni

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

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

5.3.3 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 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 nel 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.

5.3.4 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:

5.4.1 Energia elettrica di trazione

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

5.4.2 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.

5.4.3 Rifornimento idrico

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

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

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

Nel caso della richiesta da parte dell'IF per affidare lo svolgimento del servizio al gestore dell'infrastruttura, nelle stazioni di Rivarolo tale richiesta sarà oggetto di accordo specifico.

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

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.

5.5.1 Fornitura di informazioni complementari

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

5.5.2 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.

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

5.6 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM)

5.6.1 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.

Conformemente a quanto indicato nella Carta dei Servizi ai capitoli 3.1 e 4 saranno trattate le modalità di indennizzo per le PMR, come ai sensi della Misura 5.2 della delibera n. 106/2018.

5.6.2 Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

L'offerta del servizio come di seguito descritto sarà oggetto di revisione a seguito del subentro nella gestione delle linee da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

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 Regolamento UE 2021/782 consultabili sul sito di GTT all'interno della Carta dei Servizi.

Secondo le indicazioni delle procedure operative. GTT/GI fornirà la conferma all'IF del servizio di assistenza al PRM o dell'eventuale motivato diniego.

5.6.3 Diritti e obblighi di GI e IF

Il GTT/GI monitora con l'indice di soddisfazione per il servizio effettuato il servizio richiesto dalle persone con disabilità, attraverso apposito survey.

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 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 5764 249 oppure all'indirizzo email urc.ferrovia@gtt.to.it 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.

GTT/GI potrà aggiornare le modalità operative di contatto a tale scopo in relazione alla organizzazione che sarà posta in essere, dandone tempestiva e adeguata informativa alle imprese ferroviarie e agli utenti

5.6.4 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.

6 Tariffe e performance regime

6.1 Pacchetto minimo di accesso

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

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

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

$PEDAGGIO = A + B$

la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);

la componente B legata all'ability to pay dei segmenti di mercato.

Il metodo adottato per la definizione della tariffa media unitaria segue i criteri indicati nel seguito, tenuto conto che per i Gestori delle Infrastrutture ferroviarie regionali la Delibera ART 95/2023 – Misura 52.1 Allegato A – posticipa di 1 anno l'applicazione dei singoli periodi rilevanti di cui alla Misura 4.2 della medesima Delibera.

Merci pericolose

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 (ANSFISA) specifici per il trasporto merci pericolose;
- Altri costi : assicurazione, costi non ricorrenti
- Attività di monitoraggio.

La **tariffa applicata al trasporto merci pericolose** (tratta Settimo Torinese– deposito ENI) è **pari a 1.000€/treno** ed è in funzione della tariffa del pedaggio e dei costi sostenuti come precedentemente descritto.

Tabella 6-1- Tariffa trasporto merci pericolose

Servizio	Tariffa [€]
Treno Settimo Torinese – deposito ENI o vv.	1000,00

6.1.1 Servizi passeggeri

Per i servizi passeggeri il pedaggio viene calcolato sulla base della componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto), **incrementate del tasso di inflazione programmato di cui al DEF 2023 pari al 2,10%**

Tabella 6-2 - Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

Classe di peso	T_{A1} [€/km]
0 - 500 t	0,133
500 -1000 t	0,387
1000-1500 t	0,641
≥ 1500 t	0,896

Tabella 6-3 - Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

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

Tabella 6-4 - Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia

Classe di velocità	T_{A2} [€/km]
0 – 100 km/h	0,122

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

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

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

Tabella 6-5 - Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

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

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

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

$B = TB \cdot km$

Tabella 6-6 - Segmenti di mercato

Segmenti di mercato	TB (€/km)
OSP Regionali - Nodo Ring	2,897
OSP Regionali - Nodo Ring - HOLY	2,584
Open Access – Nazionali - Basic	3,554
Tecnici	1,414

Tabella 6-7 - Segmenti di mercato

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

Tabella 6-8 - Descrizione dei segmenti di mercato

Segmenti di mercato	Descrizione
OSP Regionali	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori REGIONALI
Open Access – Nazionali - Basic	Treno non in regime di OSP che accede alla rete

Segmenti di mercato	Descrizione
Tecnici	Treni NON COMMERCIALI: invio materiale, Locomotore isolato, Corsetta Personale, Tradotte (eccetto tradotta merci con finalità commerciali)

Tabella 6-9 - Descrizione dei segmenti di mercato

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

6.2 Tariffe per i servizi non inclusi nel pacchetto minimo di accesso

Per i Servizi alle imprese ferroviarie Extra-PMdA (partitamente per ciascun servizio offerto) - Ovvero dei servizi di cui all'art. 13, commi 2, 9, 11 del d.lgs. 112/2015.

Per i servizi erogati da GTT, a richiesta dell' IF, il corrispettivo, ove non fosse indicato nei paragrafi a seguire, sarà determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti da GTT per la fornitura dei servizi stessi.

La Delibera ART 95/2023 – Misura 52.1 Allegato A – per i Gestori delle Infrastrutture ferroviarie regionali posticipa di 1 anno l'applicazione dei singoli periodi rilevanti di cui alla Misura 4.2 della medesima Delibera. Pertanto, le tariffe previste dei servizi erogati sono state incrementate del tasso di inflazione programmato di cui al DEF 2023 pari al 2,10%.

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

6.2.1.1 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.

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

Tabella 6-10 - Descrizione classifica metallica stazioni passeggeri

<i>Stazioni passeggeri classifica metallica</i>	<i>Corrispettivo unitario (€/m2)</i>	<i>BSS (biglietterie Self Service) e Desk-Stazione passeggeri (€/postazione)</i>	<i>Obliteratrici (€/postazione)</i>
Bronze	67,60	256,89	24,34
Bronze	69,024	256,89	24,34

Silver: categoria che comprende impianti caratterizzati da dimensioni medio/piccole con consistenti o elevate frequentazioni nei casi di metropolitana urbana (in alcuni casi > 4.000 frequentatori medi/giorno) spesso impresenziate e prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani, ovvero stazioni e fermate medio/piccole caratterizzate da frequentazioni consistenti (> 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza;

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

6.2.1.2 Aree ed impianti di composizione e scomposizione treni

€ 57,99 / accesso

6.2.1.3 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile

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

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

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

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

Orario diurno 06:00 – 22:00

Orario notturno 22:00 – 06:00

Tabella 6-11 - Sosta

<i>Tipologia servizio</i>	<i>Corrispettivo unitario (€/minuto)</i>
Tariffa viaggiatori diurna	0,074
Tariffa viaggiatori notturna	0,072

Tabella 6-12 - Sosta

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

6.2.2 Servizi complementari

6.2.2.1 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, sulla base dei dati disponibili relativi al primo quadrimestre 2023 vengono stimati forfettariamente per il 2025 pari a 0,25 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.

6.2.2.2 Servizio di rifornimento idrico dei treni

Tabella 6-13 – Rifornimento idrico

Tariffa unitaria per treno regionale	€ 3,37
Tariffa per treno*km regionale	€ 0,0045

Tabella 6-14 – Rifornimento idrico

Tariffa unitaria per treno regionale	€ 3,45
Tariffa per treno*km regionale	€ 0,0046

6.2.2.3 Controllo dei trasporti di merci pericolose

Tariffa e modalità del Servizio Merci Pericolose sono reperibili al punto 0. La tariffa ivi indicata è comprensiva del “servizio di controllo dei trasporto” di merci pericolose.

6.2.2.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

6.2.2.5 Servizi di manovra

Il servizio di manovra è fornito nella stazione di Rivarolo.

Il gestore dell'infrastruttura, per proprie cause tecniche, potrà indicare il termine di disponibilità del servizio di manovra, prima della scadenza dell'orario di servizio **2024-2025**, preavvisandone le imprese usufruenti almeno 60 giorni prima.

6-15 - Servizio di manovra

<i>Tipologia servizio</i>	<i>Corrispettivo unitario (€/manovra)</i>
Aggancio/sgancio locomotore	€ 14,97
Applicazione/rimozione segnali di coda e staffe	€ 11,22
Pilotaggio locomotore o treno	€ 23,38

6-16 - Servizio di manovra

<i>Tipologia servizio</i>	<i>Corrispettivo unitario (€/manovra)</i>
Aggancio/sgancio locomotore	€ 15,279
Applicazione/rimozione segnali di coda e staffe	€ 11,459
Pilotaggio locomotore o treno	€ 23,871

6.2.3 Servizi ausiliari

Attività commerciali, che concorrono alla valutazione delle eccedenze di cui alla Misura n. 6 approvata con delibera ART n. 96/2015.

6.2.3.1 Fornitura di informazioni complementari**Bacheche**

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri di bacheche di dimensioni 102,5 x 76 cm con un'area visiva di 8 moduli A4 che sono affisse da personale GTT Infrastruttura negli spazi di stazione individuati congiuntamente con il personale dell'Impresa IF.

Ciascuna bacheca è concessa ad una sola Impresa Ferroviaria che può affiggere autonomamente i propri annunci.

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

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

- Fornitura bacheche di dimensioni 102,5 x 76 cm con un'area visiva di 8 moduli A4
- Installazione bacheca
- Manutenzione e pulizia della bacheca.

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

6-17 - Bacheche informative

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

6.2.3.2 Apertura /abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

6.2.3.3 Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM)

Il servizio di assistenza PRM viene erogato dal GI negli impianti indicati presenti nella carta dei Servizi , sia con personale proprio sia con personale di ditta esterna.

Le condizioni sono riportate della tabella seguente.

Tabella 6-18 - Tariffe gestione PRM

Stazioni previste in Carta dei servizi	Fascia oraria	Tariffa unitaria (€/intervento)
Assistenza fornita senza carrello	Lunedì – sabato : 5.19 – 21.39	5,00
	Festivi : 6.19 – 21.39	
Assistenza fornita con carrello	Lunedì – sabato : 5.19 – 21.39	17,00
	Festivi : 6.19 – 21.39	

6.2.4 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura

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

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

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

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

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:

6.3.1 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.

6.3.2 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.

6.3.3 Altri servizi:

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

6.3.4 Tempi di pagamento:

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

In caso di ritardo nei pagamenti, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002, IF è tenuta a corrispondere a 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.

L'implementazione del sistema di monitoraggio della circolazione dei treni non può prescindere dall'esplicitazione e determinazione dei dati della regolarità e della puntualità, anche ai sensi della delibera dell'Autorità n. 16/2018, per i servizi gravati da obblighi di servizio pubblico.

In seguito alla Delibera 194/20 da parte dell'autorità, il presente PIR comprende la descrizione:

1. delle modalità di attribuzione delle cause di ritardo,
2. delle modalità di determinazione della puntualità,
3. di un sistema di monitoraggio della circolazione,
4. di un sistema di Performance Regime, ai sensi dell'articolo 21 del d.lgs. 112/2015,

Nella implementazione del sistema di monitoraggio della circolazione il GI terrà conto:

della valorizzazione degli indicatori di puntualità e di regolarità di cui alla delibera dell'Autorità n. 16/2018, per i servizi regolati da CdS, oltre che di eventuali altri indicatori di puntualità definiti dal GI medesimo;

di consentire l'accesso al sistema oltre che da parte delle IF, da parte degli Enti affidanti Contratti di Servizio.

In Allegato 7 è riportata la procedura di attribuzione delle cause di ritardo e determinazione della Puntualità e Performance Regime.

In ottemperanza con quanto disposto dal DLgs 112/2015, di recepimento delle Direttiva UE 34/2012, e dalla Delibera ART 194/2020, il GI adotta un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato “Performance Regime”. Il sistema è stato sperimentato nel corso del 2021 con il pieno coinvolgimento delle IF interessate. La rendicontazione dei valori economici scaturenti dal Performance Regime sarà possibile solo a seguito dell'effettivo utilizzo della Piattaforma Integrata di Circolazione (PIC), comune a IF e GI.

Gli scostamenti che il treno subirà per cause del GI (attribuiti quindi con codice del GI) verranno valorizzati e sommati, generando un flusso economico dal GI all'IF.

Gli scostamenti che il treno subirà per cause dell'IF proprietaria del treno (attribuiti quindi con codice dell'IF proprietaria del treno) verranno valorizzati e sommati, generando un flusso economico dall'IF al GI.

Flussi IF - GI e viceversa

1 Flusso dal GI all'IF

$$PF_1 = P_u * \left[\sum (MGI * C_t * C_{cat} * C_{rit}) + \sum (MNG * C_{cat} * C_{rit}) \right]$$

2 Flusso dall'IF al GI

$$PF_1 = P_u * \sum (MIF * C_t * C_s * C_{cat} * C_{rit})$$

Dove

PF_1 è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF.

PF_2 è il flusso che IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF.

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

MGI sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t = Coefficiente di tratta

C_{cat} = Coefficiente di categoria di servizio

C_s = Coefficiente di tipologia di servizio (definito sulla base della tipologia di servizio effettuato dall'IF proprietaria del treno)

MNG = Minuti non giustificati = Ritardo massimo in una località commerciale (con servizio viaggiatori) – totale scostamenti attribuiti considerati (scostamenti legati ad anomalie e scostamenti > 2')

MIF = Scostamenti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno

I valori dei coefficienti sono riportati di seguito:

Coefficiente di tratta

$$C_t = 1,00$$

Coefficiente di categoria

Treni programmati d'orario: $C_{cat} = 1$

Treni effettuati in gestione operativa: $C_{cat} = 0.5$

Altre circolazioni (invii, materiali vuoti, locomotori isolati, tradotte, etc) sia programmati che effettuati in gestione operativa: $C_{cat} = 0.25$

Coefficiente di servizio

IF che effettuano servizio trasporto regionale e speciale: $C_s = 1$

Flussi economici GI – IF

Il flusso economico annuo tra GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 2% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

L'eventuale saldo a favore del GI verrà così ripartito:

50% per alimentare sistema premiante per le imprese che migliorano le proprie performance

50% verrà utilizzato per investimenti sull'infrastruttura, funzionali al miglioramento delle performance di puntualità.

Performance Regime tra IF (non attivo)

Ciascuna IF corrisponderà ad ogni altra IF tramite il GI le penali corrispondenti alla somma del valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per gli scostamenti attribuiti - validi ai fini del Performance Regime- maturati, e ascritti a responsabilità di IF stessa, subiti da treni dell'altra IF, nonché al numero di treni soppressi per responsabilità di altre IF, per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

3 Flusso tra IF e IF

$$PF_3 = P_u * \sum (MAB * C_t * C_{cat})$$

dove:

PF_3 è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF.

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

MAB sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime.

C_t = Coefficiente di tratta

C_{cat} = Coefficiente di categoria

Flussi economici tra IF

Al termine di ogni anno il GI calcolerà il saldo della situazione crediti/debiti tra le varie IF e provvederà a comunicare il saldo per ogni IF, ricevendo i pagamenti dalle IF con saldo negativo per poi provvedere al saldo delle IF con saldo positivo.

Sistema premiante

La redistribuzione del 50% del saldo favorevole al GI, verrà effettuato in base alla % dei treni*km sviluppati in puntualità.

Per ogni IF verranno considerati i treni*km commerciali in puntualità (standard IF) dell'anno X, aumentati di un bonus variabile in base all'eventuale incremento delle prestazioni (aumento percentuale dei treni*km in puntualità nell'anno X rispetto ai treni*km in puntualità dell'anno X-1) e dello standard di puntualità IF nell'anno X.

Ogni IF riceverà una parte del sistema premiante in base alla propria percentuale di treni*km commerciali sviluppati in puntualità (implementate in caso di raggiungimento del bonus), rispetto al monte complessivo dei treni*km sviluppati in puntualità da tutte le imprese ferroviarie.

Di seguito è riportato il sistema premiante:

Per ogni IF vengono considerati i treni*km in puntualità dell'anno X, moltiplicati per un Coefficiente di premio.

$$\text{Treni*km in puntualità effettivi (IF A – anno X)} = \text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X)} * C_{\text{premio}}$$

Il C_{premio} viene calcolato nel seguente modo:

$$C_{\text{premio}} = C_{\text{base}} + C_{\text{correttivo}}$$

Coefficiente di base:

$$C_{\text{base}} = 0,005 * \text{Var} + 1$$

Ogni variazione percentuale Var verrà moltiplicata linearmente per la costante 0,005 che rappresenta la premialità aggiuntiva al valore minimo del C_{base} che corrisponde all'unità.

dove:

Var = è la variazione percentuale dei treni*km in puntualità dell'anno X rispetto all'anno X-1, calcolata secondo la formula:

$$\% \text{ Variazione treni*km} = [\text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X)} - \text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X-1)}] / \text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X-1)} * 100$$

Se:

Var $\leq 0\%$ il C_{base} sarà posto uguale a 1;

Var $\geq 100\%$ il C_{base} sarà posto uguale a 1,50.

Coefficiente correttivo:

$$C_{\text{correttivo}} = 0,05 * (P_{\text{unIF-A}} - 83)$$

Ogni variazione percentuale della puntualità IF A ottenuta nell'anno di riferimento rispetto alla puntualità minima IF (83%) per beneficiare del correttivo, sarà moltiplicata linearmente per la costante 0,05 che rappresenta la premialità riferita al livello della puntualità ottenuta nell'anno.

dove:

$P_{\text{unIF-A}}$ = la puntualità della IF A nell'anno X.

Se:

$P_{\text{unIF-A}} \leq 83\%$ il $C_{\text{correttivo}}$ sarà posto uguale a 0;

Per ogni IF la percentuale del fondo da ridistribuire sarà:

$$\text{Treni*km in puntualità effettivi (IF A – anno X)} / (\text{treni*km in puntualità effettivi (IF tutte – anno X)})$$

Per la puntualità verrà utilizzato il valore della puntualità IF.

Appendice 1 - CONTRATTO DI UTILIZZO (FAC-SIMILE)

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 ANSFISA in data
- e) che IF è in possesso di certificato di sicurezza n. Rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) in data __/__/____;
- f) 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]
- g) che in data.... IF ha presentato a GTT Infrastruttura richiesta di tracce; [solo qualora ne ricorra il caso]
- h) che in dataGTT Infrastruttura ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- i) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- j) che IF, ha presentato un piano di pagamento delle fatture scadute in data odierna per un importo di € (€...../00) - interamente garantito da fidejussione bancaria o assicurativa [solo qualora ricorra tale ipotesi];
- k) 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 20__.

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
- 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 sopporterà i propri costi circa le comunicazioni.

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 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) – PARTE A – Sintesi economica

IMPRESA FERROVIARIA _____ Codice Cliente _____

ORARIO _____ PROGRAMMA _____

Treni*km programmati intero periodo				
		Totali	Acconto mensile	
A	Pedaggio su programmato (escluso corrente di trazione)			Acconto 85% di 1/12 del totale
B	Corrente di trazione su programmato			Acconto 85% di 1/12 del totale

SERVIZI (ex art. 13 DLGS 112/2015)			
C	TOTALE SERVIZI		

D	IMPORTO STIMATO CONTRATTO A+B+C		
Importo garanzia contratto (% D)			
Tetto franchigia (% A)			

Appendice 2 - 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.

Relativamente alla linea Torino - Ceres, 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 (già operativo fino a Ciriè e in realizzazione a cura di SCR nella restante linea (dicembre 2023)). 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 e dco.torinoceres@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 e dco.torinoceres@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.

Appendice 3 - 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 intesa 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.

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.

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

Dal 16 giugno 2019 sono pienamente applicabili alle reti ferroviarie rientranti nel campo di applicazione del d.lgs. 57/2019 la sezione 4.2.2.5 e l'appendice D1 dell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario dell'Unione europea che abroga la decisione 2012/757/UE (nel seguito anche STI OPE).

I sopra citati punti della STI OPE sono finalizzati a disciplinare e armonizzare a livello europeo il processo attraverso il quale l'impresa ferroviaria garantisce che tutti i veicoli che compongono il treno siano compatibili con la tratta o le tratte previste (compatibilità del veicolo e del treno con il percorso previsto).

In applicazione delle norme a riferimento, i soggetti titolati sono:

1. IF con CdS, rilasciato da /ANSFISA, che le autorizza ad effettuare servizi commerciali di trasporto;
2. 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.

Tutte le Imprese Ferroviarie attualmente operanti sulle reti rientranti nel campo di applicazione del d.lgs. 57/2019 e quindi dotate di Certificato di Sicurezza con area di esercizio Italia devono dare piena attuazione alle verifiche della compatibilità del veicolo e del treno con il percorso previsto

Dal 1 settembre 2022 Gestore dell'Infrastruttura GTT rilascia provvedimenti (come, ad esempio, la circolabilità) sostitutivi o integrativi delle verifiche di compatibilità del veicolo e del treno con il percorso previsto che devono essere effettuate a cura delle IF.

Appendice 5 - 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.

Appendice 6 - 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

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;

- 1) le IF devono fornire a GTT Infrastruttura le comunicazioni giornaliere attinenti al programma di manovra;
- 2) il personale dell'IF che opera nell'impianto deve conoscere l'organizzazione del Servizio di Manovra per la parte di propria di competenza.
- 3) le IF sono responsabili degli accertamenti previsti dalla vigente normativa per il personale addetto alla manovra;
- 4) 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;
- 5) 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 inoltrare 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:
- 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 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);
- 3) Per i treni in partenza la successione delle operazioni è inversa a quella sopra descritta per i treni in arrivo.

I deviatori 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 verifichi 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.

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 verifichino 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 verifichino 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".



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

Orario 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025

N.	Linea	Tratta / Località	Attivazione

Allegato 3 - 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							

Allegato 4 - CARATTERIZZAZIONE DI STAZIONI E FERME

LINEA (SETTIMO) VOLPIANO – RIVAROLO

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

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

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

* Gestione con prenotazione come indicato al punto 5.6.2

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

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

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

LINEA RIVAROLO – PONT

Linea sospesa dal 1° gennaio 2021

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Località di servizio	Ciriè	Nole	Villanova Grossa	Mathi	Balangero	Lanzo	Germagnano
numero TVM	1	1	-	-	-	1	-
vendita biglietto cartaceo o elettronico	SI	SI	NA	NA	NA	SI	NA
Almeno uno di questi ha un'interfaccia raggiungibile da una persona su sedia a rotelle e da persone di bassa statura.	SI	SI	NA	NA	NA	SI	NA
Sono installate le obliterate	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Posizione (marciapiedi/biglietteria)	Sala attesa e marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi	marciapiedi
tipo obliterate (classica cartaceo magnetico / contactless)	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP	cartaceo magnetico e contactless BIP
Almeno una di queste ha un passaggio libero largo almeno 90 cm e deve permettere di accogliere una sedia a rotelle occupata lunga fino a 1 250 mm. In caso di rinnovo o ristrutturazione, è consentita una larghezza minima di 80 cm.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ci sono informazioni visive tipo segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
ci sono «informazioni di sicurezza» e «istruzioni di sicurezza»;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti segnali di avvertimento, divieto e obbligo;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono presenti informazioni riguardanti la partenza dei treni;	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
sono identificati i servizi di stazione, ove presenti, e delle relative vie di accesso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
i caratteri, i simboli e i pittogrammi usati per le informazioni visive contrastano rispetto allo sfondo.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
la segnaletica è disposta in tutti i punti in cui i passeggeri devono decidere quale direzione seguire e a intervalli lungo il percorso.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Le informazioni concernenti la partenza dei treni (compresi destinazione, fermate intermedie, numero di marciapiede e orario) sono disponibili a un'altezza massima di 160 cm, in almeno un punto della stazione.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
tutti i segnali di sicurezza, di avvertimento, di obbligo e di divieto includono pittogrammi.	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Monitor	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Monitor /display hanno dimensioni tali da mostrare i singoli nomi delle singole stazioni o le parole dei messaggi. Ogni nome di stazione, o parola di messaggio, è visualizzato per almeno 2 secondi.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI



Legenda:

N.A.: non applicabile

NDS : nulla da segnalare

Gestione con prenotazione come da paragrafo dedicato.

LINEA TORINO – CERES

Tratta Germagnano – Ceres

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

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

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

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

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

Legenda:

N.A.:non applicabile

NDS : nulla da segnalare

Gestione con prenotazione come da paragrafo dedicato.

Allegato 5 – IMPIANTI – CARATTERIZZAZIONE

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

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

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

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

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

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

Il recapito del GI GTT per gli eventuali chiarimenti sugli Impianti di Servizio è:

GTT Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Divisione GTT Infrastruttura

C.so Turati 19/6 10128 Torino

PEC: Sgs-gi@pec.gtt.to.it

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

IMPIANTO RIVAROLO – CARATTERIZZAZIONE

1. Informazioni generali		
N. par.	Titolo	Note di compilazione
	Versione	Vers. 1 del 10/12/2020
1.1	Introduzione	- Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019; - GI GTT ha redatto questo documento in conformità con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 (di seguito "Regolamento"); - Il piazzale officina di Rivarolo è un impianto adibito alla manutenzione, al lavaggio esterno ed interno, ai rifornimenti, allo scarico reflui, alla composizione e allo stazionamento dei veicoli ferroviari; - Il presente documento è pubblicato sul sito web di GTT (www.gtt.to.it).
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	GI GTT è l'unico operatore di impianto ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera "n" del d.lgs. n. 112/2015. Contatti: GTT Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. GTT Infrastruttura C.so Turati 19/6 10128 Torino PEC: Sgs-gi@pec.gtt.to.it
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	Il presente documento è aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche alle caratteristiche dell'impianto di servizio o alle condizioni di accesso allo stesso.

2. Servizi		
2.1	Denominazione del servizio	Accesso alle aree Impianto per smistamento e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile ovvero l'utilizzo di binari attivi, elettrificati e non, sui piazzali degli impianti, ai fini della sosta, della Pulizia, del rifornimento e di altre attività "leggere" di manutenzione dei veicoli.

3. Descrizione dell'impianto di servizio		
3.1	Elenco degli impianti/ servizi	All'interno dell'impianto di Rivarolo i servizi di accesso che possono essere usufruiti dalle Imprese Ferroviarie richiedenti sono: 1) Aree d'Impianto per smistamento e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile.
3.1.1	Posizione	- Coordinate GPS: 45.330244, 7.719292; - Accesso su strada da Piazza Zanotti 1, 10186 Rivarolo; - L'impianto è raccordato alla stazione di Rivarolo.
3.1.2	Orari di apertura	L'impianto è aperto 365 giorni all'anno, dalle 5.05 – 21.45 nei giorni feriali e dalle 06.05 alle 21.45 nei giorni festivi..
3.1.3	Caratteristiche tecniche	- Area totale: 6411 mq ; - Totale binari: 6 (per un totale di 1314 m); - Aree di piazzale con binari non elettrificati.

3. Descrizione dell'impianto di servizio

3.1.4	Variazioni programmate alle caratteristiche tecniche	No.
-------	--	-----

4. Tariffe

4.1	Informazioni sulle tariffe	• Utilizzo binari di piazzale: si veda par. 6.2; • Utilizzo binari di manutenzione e impianti: si veda par. 6.2.
4.2	Informazioni su sconti	N.A.

5. Condizioni di accesso

5.1	Requisiti legali	Contratto fornitura servizi di accesso agli impianti manutentivi - PIR - APPENDICE 1 e 6
5.2	Condizioni tecniche	Nessuna limitazione per accedere all'impianto.
5.3	Autoproduzione dei servizi	Tutti i servizi sono ammessi in autoproduzione nei limiti della capacità disponibile e nel rispetto delle condizioni di sicurezza stabilite dall'operatore di impianto.
5.4	Sistemi IT	Non sono previsti specifici sistemi IT per l'accesso all'impianto (al netto dei requisiti per la circolazione dei veicoli sulla rete ferroviaria).

6. Allocazione della capacità

6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	Le richieste di accesso devono essere inviate tramite PEC a Sgs-gi@pec.gtt.to.it I limiti di tempo per il trattamento di tali richieste sono descritti nel successivo punto 6.2.
6.2	Risposta alle richieste	Ai sensi della misura 7.2 della Delibera ART n. 130/2019, la risposta alle richieste verrà data senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando: a) entro 30 giorni dalla ricezione, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; b) entro 45 giorni dalla ricezione, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; c) entro 90 giorni dalla ricezione, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.

IMPIANTO GERMAGNANO – CARATTERIZZAZIONE

1. Informazioni generali		
N. par.	Titolo	Note di compilazione
	Versione	Vers. 1 Giugno 2023
1.1	Introduzione	- Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019; - GI GTT ha redatto questo documento in conformità con quanto previsto dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 (di seguito "Regolamento"); - Il piazzale di Germagnano è un impianto adibito ai rifornimenti, allo scarico reflui, alla composizione e allo stazionamento dei veicoli ferroviari; - Il presente documento è pubblicato sul sito web di GTT (www.gtt.to.it).
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	GI GTT è l'unico operatore di impianto ai sensi dell'art. 3 comma 1, lettera "n" del d.lgs. n. 112/2015. Contatti: GTT Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. GTT Infrastruttura C.so Turati 19/6 10128 Torino PEC: Sgs-gi@pec.gtt.to.it
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	Il presente documento è aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche alle caratteristiche dell'impianto di servizio o alle condizioni di accesso allo stesso.

2. Servizi		
2.1	Denominazione del servizio	Accesso alle aree Impianto per scomposizione e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile ovvero l'utilizzo di binari attivi, elettrificati e non, sui piazzali degli impianti, ai fini della sosta, della pulizia e del rifornimento

3. Descrizione dell'impianto di servizio		
3.1	Elenco degli impianti/ servizi	All'interno dell'impianto di Germagnano i servizi di accesso che possono essere usufruiti dalle Imprese Ferroviarie richiedenti sono: 1) Aree d'Impianto per smistamento e composizione treni, destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e approvvigionamento di combustibile.
3.1.1	Posizione	Coordinate GPS: 45°15' 45" N – 7° 28' 12" E Accesso su via Miglietti n. 45 – Germagnano L'impianto è raccordato alla stazione di Germagnano
3.1.2	Orari di apertura	L'impianto è aperto 365 giorni all'anno, dalle 5:20 alle ore 20:50 nei giorni feriali e dalle 6:50 alle 20:45 nei giorni festivi.
3.1.3	Caratteristiche tecniche	- Area totale: 13600 mq; - Totale binari: 2046 m; - Aree di piazzale con binari non elettrificati: 554 mq.

3. Descrizione dell'impianto di servizio

3.1.4	Variazioni programmate alle caratteristiche tecniche	NO
-------	--	----

4. Tariffe

4.1	Informazioni sulle tariffe	• Utilizzo binari di piazzale: si veda par. 6.2; • Utilizzo binari di manutenzione e impianti: si veda par. 6.2.
4.2	Informazioni su sconti	N.A.

5. Condizioni di accesso

5.1	Requisiti legali	Contratto fornitura servizi di accesso agli impianti manutentivi - PIR - APPENDICE 1 e 6
5.2	Condizioni tecniche	Nessuna limitazione per accedere all'impianto.
5.3	Autoproduzione dei servizi	Tutti i servizi sono ammessi in autoproduzione nei limiti della capacità disponibile e nel rispetto delle condizioni di sicurezza stabilite dall'operatore di impianto.
5.4	Sistemi IT	Non sono previsti specifici sistemi IT per l'accesso all'impianto (al netto dei requisiti per la circolazione dei veicoli sulla rete ferroviaria).

6. Allocazione della capacità

6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	Le richieste di accesso devono essere inviate tramite PEC a Sgs-gi@pec.gtt.to.it I limiti di tempo per il trattamento di tali richieste sono descritti nel successivo unto 6.2.
6.2	Risposta alle richieste	Ai sensi della misura 7.2 della Delibera ART n. 130/2019, la risposta alle richieste verrà data senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando: a) entro 30 giorni dalla ricezione, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; b) entro 45 giorni dalla ricezione, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; c) entro 90 giorni dalla ricezione, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.

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

Si riportano di seguito il Memorandum di intesa e l'accordo tra Regione Piemonte, GTT e RFI finalizzati all'affidamento a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. lo svolgimento delle funzioni essenziali relativamente alle linee Settimo Torinese – Rivarolo Canavese e Rivarolo Canavese – Pont Canavese.



MEMORANDUM

TRA

LA REGIONE PIEMONTE

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

E

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

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.



- Regione Piemonte, codice fiscale 80087670016, rappresentata da Marco Gabusi, nato a Canelli il 26/9/1980 in qualità di Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Personale e Organizzazione, giusta delega conferita con D.G.R. n. 8-1092 del 6 marzo 2020;
- Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. codice fiscale 01585570581, rappresentata da Maurizio Gentile, nato a Sulmona (AQ) il 16 settembre 1955, in qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale;
- Società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. codice fiscale 08555280018, rappresentata da Giovanni Foti, nato a Torino il 2/9/1953, in qualità di Amministratore Delegato;

di seguito congiuntamente definite anche come le “Parti”.

PREMESSO che

- A. in data 21/1/1959 con D.M. Trasporti n. 4946 è stato rilasciato dal Ministero alla società SATTI ora Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. l’atto di Concessione per la gestione dell’infrastruttura della ferrovia Canavesana;
- B. con il D.Lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni la Regione Piemonte ha assunto le funzioni ed i compiti in materia di trasporto pubblico regionale e locale e che il medesimo D.Lgs. ha previsto che le Regioni subentrino allo Stato, quale concedente delle ferrovie in Gestione Commissariale Governativa, sulla base dell’Accordo di Programma del 20/12/1999 sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte;
- C. ai sensi del succitato Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte sono state definite le modalità per “il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche relative ai servizi in concessione a SATTI S.p.A.” incluso il trasferimento a titolo gratuito della proprietà dell’infrastruttura ferroviaria e dei beni e degli impianti necessari all’esercizio della stessa rete ferroviaria;
- D. in data 1/1/2003 è stata costituita la società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito GTT), a seguito di fusione fra ATM S.p.A. e SATTI S.p.A.;



- E. in data 14/12/2006 è stato sottoscritto, tra Agenzia della Mobilità Piemontese e GTT, un Contratto di Servizio per disciplinare gli oneri di gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale che ricomprende, oltre a quelle inerenti la gestione, anche la disciplina delle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e rinnovi;
- F. come da verbale del 26/4/2012 le proprietà ferroviarie della linea Canavesana sono state oggetto di trasferimento definitivo del vincolo di reversibilità dallo Stato alla Regione Piemonte;
- G. con deliberazione 8-5131 del 28/12/2012 la Regione Piemonte ha prorogato a GTT la concessione delle Infrastrutture delle ferrovie Torino – Ceres e Canavesana fino all'ingresso della Regione Piemonte nella società Infra.TO S.r.l. ovvero fino alla costituzione di una Società delle infrastrutture regionale;
- H. con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006 nonché nel Contratto di Programma;

CONSIDERATO che

- I. il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i. all'art. 3, comma 1, lett. b) individua il gestore dell'infrastruttura quale qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;
- J. l'art. 3, comma 1, lett. b-septies) del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, individua le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ovvero l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole



- tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione;
- K. l'art. 11, comma 11, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i., prevede che i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali nel caso in cui entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto [ovvero entro il 18/12/2019] non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedano, entro i successivi novanta giorni [ovvero entro il 17/03/2020] ad affidare le funzioni essenziali di cui alla precedente lettera J ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da apposito accordo tra le parti;
- L. l'art. 11-ter, comma 1, lett. a), del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i., prevede che il gestore dell'infrastruttura possa delegare funzioni o parti di esse a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, non controlli un'impresa ferroviaria o non sia da questa controllata;
- M. sulla ferrovia Canavesana GTT svolge, nella sua veste di impresa integrata, contemporaneamente il duplice ruolo di gestore di infrastruttura e di impresa ferroviaria esercente i servizi di trasporto ferroviario;
- N. con la deliberazione n. 12-8165 del 20/12/2018, la precedente Amministrazione 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 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;
- O. 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;
- P. con nota prot. 15205/2019 del 22/11/2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha invitato tutti i soggetti gestori di reti regionali individuate nell'elenco di cui al D.M. MIT 5 agosto 2016, e quindi ricadenti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo del 15 luglio 2015, n.112 (tra cui la stessa GTT) - qualora non abbiano optato per la suddetta separazione societaria nel termine previsto dall'art. 11, comma 11, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i.- *“di provvedere a porre in atto, di concerto con le Amministrazioni regionali di riferimento, le iniziative necessarie all'individuazione del soggetto terzo a cui affidare lo svolgimento delle funzioni essenziali”* da perfezionarsi entro il 17 marzo 2020;
- Q. la ferrovia Canavesana è ricompresa nell'elenco di cui al D.M. MIT 5 agosto 2016 ed è pertanto soggetta agli adempimenti connessi all'attuazione dall'art. 11, comma 11, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i., come indicato nella nota ART menzionata nella precedente premessa P.

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

Le Parti, in considerazione delle possibilità offerte dal vigente quadro normativo di settore, confermano la volontà di concludere entro il 30/09/2020 il percorso finalizzato ad affidare a RFI lo svolgimento delle funzioni essenziali riguardanti la ferrovia Canavesana, segnatamente l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie e all'imposizione dei conseguenti canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, impegnandosi a porre in atto le azioni tecniche ed amministrative necessarie a tale scopo.

Il presente memorandum sarà trasmesso a cura di GTT all'Autorità di Regolazione dei Trasporti affinché la stessa acquisisca piena conoscenza del contenuto, ottemperando così a quanto prescritto nella nota di cui alla precedente premessa P.

per la Regione Piemonte

(firmato digitalmente)
Marco Gabusi
Assessore Regionale



per la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

(firmato digitalmente)
Maurizio Gentile
Amministratore Delegato

per la Società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

(firmato digitalmente)
Giovanni Foti
Amministratore Delegato



ACCORDO

TRA

GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.A.

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

LA REGIONE PIEMONTE

per l'affidamento a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. -ai sensi dell'art. 11 comma 11 del D.Lgs. 112/2015- dello 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.



I seguenti soggetti, d'ora in poi congiuntamente definiti anche come le "Parti":

- in rappresentanza della Regione Piemonte, codice fiscale 80087670016, l'Arch. Salvatore Martino Femia, nato a Grotteria (RC) il 10 novembre 1957, in qualità di Direttore Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica;
- in rappresentanza della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. codice fiscale 01585570581, l'Ing. Maurizio Gentile, nato a Sulmona (AQ) il 16 settembre 1955, in qualità di Amministratore Delegato e Direttore Generale;
- in rappresentanza della Società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. codice fiscale 08555280018, rappresentata da Giovanni Foti, nato a Torino il 2/9/1953, in qualità di Amministratore Delegato.

PREMESSO che

- A. in data 21/1/1959 con D.M. Trasporti n. 4946 è stato rilasciato dal Ministero alla società SATTI ora Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. l'atto di Concessione per la gestione dell'infrastruttura della ferrovia Canavesana;
- B. con il D.Lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni sono state conferite alla Regione Piemonte le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione, ai sensi dell'art. 8 dello stesso decreto, relativamente alle ferrovie Canavesana (Settimo T.se-Rivarolo C.se e Rivarolo C.se-Pont C.se) e Torino-Ceres; il medesimo D.Lgs. ha previsto che le Regioni subentrino allo Stato, quale concedente delle due ferrovie, sulla base dell'Accordo di Programma del 20/12/1999 sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte;
- C. ai sensi del succitato Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte sono state definite le modalità per "il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche relative ai servizi in concessione a SATTI S.p.A." incluso il trasferimento a titolo gratuito della proprietà dell'infrastruttura ferroviaria e dei beni e degli impianti necessari all'esercizio della stessa rete ferroviaria;
- D. con DPCM 16/11/2000 si è data applicazione, a decorrere dal 1° gennaio 2001, all'Accordo di Programma del 20/12/1999 ed in particolare al conferimento dei beni ferroviari che deve avvenire attraverso specifici verbali di trasferimento con l'individuazione dell'Agenzia del Demanio in qualità di ufficiale rogante;
- E. in data 1/1/2003 è stata costituita la società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito GTT), a seguito di fusione fra ATM S.p.A. e SATTI S.p.A.;
- F. in data 14/12/2006 è stato sottoscritto, tra Agenzia della Mobilità Piemontese e GTT, un Contratto di Servizio che comprende sia la disciplina del trasporto ferroviario, sia la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale, che disciplina anche le attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e rinnovi, ed i relativi oneri;



- G. come da verbale del 26/4/2012 le proprietà ferroviarie della linea Canavesana sono state oggetto di trasferimento definitivo del vincolo di reversibilità dallo Stato alla Regione Piemonte;
- H. con deliberazione 8-5131 del 28/12/2012 la Regione Piemonte ha prorogato a GTT la concessione delle Infrastrutture delle ferrovie Torino – Ceres e Canavesana fino all'ingresso della Regione Piemonte nella società Infra.TO S.r.l ovvero fino alla costituzione di una Società delle infrastrutture regionale;
- I. con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006 nonché nel Contratto di Programma;

CONSIDERATO che

- J. il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i. all'art. 3, comma 1, lett. b) individua il gestore dell'infrastruttura quale qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;
- K. l'art. 3, comma 1, lett. b-septies) del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, individua le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ovvero l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione;
- L. l'art. 11, comma 11, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i., prevede che i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali nel caso in cui entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto [ovvero entro il 18/12/2019] non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedano, entro i successivi novanta giorni [ovvero entro il 17/03/2020] ad affidare le funzioni essenziali di cui alla precedente lettera K ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da apposito accordo tra le parti;
- M. l'art. 11-ter, comma 1, lett. a), del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i., prevede che il gestore dell'infrastruttura possa delegare funzioni o parti di esse a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, non controlli un'impresa ferroviaria o non sia da questa controllata;
- N. sulla ferrovia Canavesana GTT ad oggi svolge, nella sua veste di impresa integrata, contemporaneamente il duplice ruolo di gestore di infrastruttura e di impresa ferroviaria esercente i servizi di trasporto ferroviario;



- O. con la deliberazione n. 12-8165 del 20/12/2018, l'Amministrazione Regionale pro tempore 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 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;
- P. 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;
- Q. con nota prot. 15205/2019 del 22/11/2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha invitato tutti i soggetti gestori di reti regionali individuate nell'elenco di cui al D.M. MIT 5 agosto 2016, e quindi ricadenti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo del 15 luglio 2015, n.112 (tra cui la Società GTT per quanto riguarda la ferrovia Canavesana) - qualora non abbiano optato per la suddetta separazione societaria nel termine previsto dall'art. 11, comma 11, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i.- *"di provvedere a porre in atto, di concerto con le Amministrazioni regionali di riferimento, le iniziative necessarie all'individuazione del soggetto terzo a cui affidare lo svolgimento delle funzioni essenziali"* da perfezionarsi entro il 17 marzo 2020;
- R. la ferrovia Canavesana è ricompresa nell'elenco di cui al D.M. MIT 5 agosto 2016 ed è pertanto soggetta agli adempimenti connessi all'attuazione dall'art. 11, comma 11, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 s.m.i., come indicato nella nota ART menzionata nella precedente premessa Q
- S. in data 16/03/2020 è stato sottoscritto tra Regione Piemonte, GTT e RFI il 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."*;
- T. con nota prot. n. 16880 del 02-04-2020, la Regione ha confermato, ai soggetti sottoscrittori, l'impegno alla copertura degli oneri di gestione dell'infrastruttura che non troveranno ristoro dai pedaggi definiti con il PIR in corso di adozione, ivi compresi quelli relativi all'esercizio delle funzioni essenziali, nei limiti delle risorse già disponibili;
- U. con la deliberazione n. 30-1596 del 26/06/2020, la Giunta Regionale ha deliberato di dare mandato alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica di adottare gli atti ed i provvedimenti per l'attuazione dell'art. 47, comma 4, del D.L. 50/2017 e di attivare, di concerto con la parte politica e con la Direzione Risorse Finanziarie e Patrimonio, il processo di confronto con il MIT finalizzato a verificare le condizioni tecniche ed amministrative per la retrocessione allo Stato delle ferrovie Canavesana e Torino-Ceres in conformità all'art. 47, comma 5, del D.L. 50/2017.;
- V. l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nell'Allegato A alla Delibera n. 120/2020 del 16 luglio 2020, ha rilevato come il subentro dell'impresa ferroviaria Trenitalia, in sostituzione di GTT nello svolgimento del servizio di trasporto pubblico sulla ferrovia Canavesana (in base alla Determinazione del Direttore Generale dell'Agenzia della Mobilità Piemontese n.



524 del 18 settembre 2019 e che presumibilmente avrà luogo entro la fine del 2020) *“comporti il decadimento dell’obbligo di affidamento delle funzioni essenziali del gestore dell’infrastruttura ad un soggetto distinto da GTT”*;

W. in data 10/07/2020 è stato sottoscritto tra Regione Piemonte, GTT e RFI l’Accordo per *“l’attuazione dell’articolo 47 del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 come convertito dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017 in funzione del subentro della stessa Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale piemontese.”*

X. la Società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. interviene nel presente atto in qualità di gestore dell’infrastruttura regionale non giuridicamente distinto dall’impresa ferroviaria che svolge prestazioni di servizio di trasporto sulla rete gestita;

Y. la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. interviene nel presente atto in qualità di soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie.

**TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO,
LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE**

Articolo 1 Premesse ed allegato

1. Le Premesse, i Considerato e gli Allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Articolo 2 Definizioni

1. In aggiunta ai termini definiti in altre clausole del presente Accordo, i seguenti termini e definizioni avranno il significato qui di seguito attribuito a ciascuno di essi:
 - a. **Rete**: è la linea ferroviaria Settimo Torinese-Rivarolo Canavese/Rivarolo Canavese-Pont Canavese (di seguito Canavesana) di proprietà della Regione Piemonte compresi i raccordi e gli impianti relativi alla suddetta tratta ferroviaria o necessari alla sua gestione;
 - b. **IFN** (Infrastruttura Ferrovia Nazionale): la Infrastruttura così come definita dall’articolo 3, lettera c del D.Lgs. 112/2015 ed in concessione a RFI ai sensi del DM 138-T/2000;
 - c. **Gestore dell’Infrastruttura (GI)**: la Società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.;
 - d. **Allocation Body (AB)**: la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
 - e. **Funzioni essenziali**: le due funzioni essenziali di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112, segnatamente *“l’adozione di decisioni relative all’assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l’assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l’adozione di decisioni relative all’imposizione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall’organismo di regolazione, ai sensi, in particolare, degli articoli 17 e 26 del presente decreto”*.



Articolo 3 **Oggetto**

1. Il presente Accordo disciplina il complesso dei rispettivi obblighi relativi alla Rete riguardo all'affidamento e svolgimento delle Funzioni essenziali a cura dell'AB.

Articolo 4 **Adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie**

1. Il processo di assegnazione si compone delle seguenti fasi:
 - a. modellizzazione dell'infrastruttura e determinazione delle percorrenze;
 - b. acquisizione e istruzione di eventuali richieste di un accordo giuridicamente vincolante, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;
 - c. acquisizione della richiesta delle tracce;
 - d. elaborazione della bozza di Progetto Orario (fase dell'armonizzazione e eventuale processo di coordinamento);
 - e. ricevimento delle osservazioni da parte dei Richiedenti e trattazione delle stesse da parte dell'AB;
 - f. rilascio del Progetto Orario definitivo a conclusione del processo di coordinamento e in funzione dei criteri di priorità definiti dal GI nel Prospetto Informativo della Rete;
 - g. assegnazione delle tracce in corso d'orario (VCO) in base alle tempistiche e ai criteri definiti nel Prospetto Informativo della Rete redatto dal GI;
 - h. assegnazione delle tracce in corso d'orario (gestione operativa) in base alle tempistiche e ai criteri definiti nel Prospetto Informativo della Rete redatto dal GI;
 - i. variazioni alle tracce derivanti da interventi infrastrutturali definiti dal GI e comunicati dallo stesso ai titolari di Contratto di Utilizzo e all'AB per svolgere le funzioni essenziali.
2. Le suddette fasi del processo di assegnazione sopra descritto saranno svolte a cura di RFI, nel ruolo di AB, a partire dal 1° ottobre 2020 sulla base delle regole contenute nella pertinente edizione del Prospetto Informativo della Rete (PIR).

Articolo 5 **Adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura**

1. Il processo di imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura si struttura nelle seguenti fasi:
 - a. determinazione del pedaggio (sulla base della contabilità regolatoria redatta dal GI secondo i criteri regolatori di cui alla Delibera ART n.96/2015 e s.m.i. e certificata da apposito soggetto all'uopo identificato);
 - b. rendicontazione (sulla base delle tracce oggetto del contratto di utilizzo sottoscritto tra il GI e Impresa Ferroviaria);
 - c. determinazione degli importi da fatturare, in acconto e a conguaglio, da parte del GI (sulla base delle tracce oggetto del contratto di utilizzo sottoscritto tra il GI e Impresa Ferroviaria).



2. Le suddette fasi del processo di imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura saranno svolte a cura di RFI a partire dal 1° ottobre 2020 sulla base delle regole contenute nella pertinente edizione del Prospetto Informativo della Rete (PIR).
3. Ai fini dell'esercizio delle attività relative alla determinazione del pedaggio, in coerenza con la tempistica di cui al precedente comma, RFI procederà, su specifica richiesta da parte della Regione e del GI e a fronte della previa messa in disponibilità di tutti i dati all'uopo necessari, a porre in essere tutte le attività propedeutiche connesse all'elaborazione di un sistema di *pricing* in linea con il quadro normativo/regolatorio vigente.

Articolo 6

Durata ed efficacia

1. Il presente Accordo cesserà di produrre effetti al venir meno dell'efficacia dell'Atto di Concessione di cui alla premessa H.
2. Nelle more del completamento del percorso di subentro avviato con la sottoscrizione dell'Accordo di cui alla precedente premessa W, il presente Accordo, su comune volontà delle Parti, continuerà a produrre effetti nonostante il verificarsi dell'ipotesi descritta alla precedente premessa V.
3. Le Parti prendono atto che il realizzarsi, in costanza del presente Accordo, rispettivamente, dell'ipotesi prevista al secondo periodo dell'art. 47 comma 4, del DL 50/2017, o di quella descritta al comma 5 del medesimo articolo, ne comporta la cessazione immediata dei relativi effetti.

Articolo 7

Corrispettivo

1. Per lo svolgimento delle attività oggetto del presente Accordo il GI corrisponderà a RFI un importo annuo onnicomprensivo pari a 57.676,00 € (oltre IVA ad aliquota ordinaria) oppure 55.753,00 € (oltre IVA ad aliquota ordinaria) senza la tratta Rivarolo Canavese-Pont Canavese, il cui dettaglio è riportato nell'allegato 1.
2. Gli importi sopra riportati saranno fatturati da RFI semestralmente, rispettivamente a giugno e a dicembre di ciascun anno di competenza. Con riferimento al primo anno di validità del presente accordo, i corrispettivi saranno fatturati a dicembre e l'importo sarà calcolato in proporzione alle mensilità di competenza delle attività svolte dal GI.
3. Le attività di adeguamento dei sistemi informativi di RFI, funzionali allo svolgimento delle attività previste nel presente Accordo, nonché i relativi costi, troveranno disciplina nell'ambito di specifici accordi tra le Parti da sottoscrivere presumibilmente entro il 31 dicembre 2020.

Articolo 8

Clausola risolutiva espressa

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art.1456 c.c., fatto salvo il diritto al maggior danno, il presente Accordo potrà essere risolto dalla Parte adempiente attraverso comunicazione scritta a mezzo PEC o raccomandata con ricevuta di ritorno inviata all'altra Parte, nelle seguenti ipotesi:



- a. inadempimento da parte del GI dell'obbligo di cui all'articolo 7;
- b. rilevanti e ripetuti inadempimenti da parte di RFI degli obblighi di cui agli articoli 4 e 5;
- c. eventuali determinazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in merito all'efficacia e/o contenuto dell'Accordo.

Articolo 9

Comunicazione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti

1. Il presente Accordo sarà trasmesso a cura del GI all'Autorità di Regolazione dei Trasporti affinché la stessa acquisisca piena conoscenza del contenuto, ottemperando così a quanto prescritto nella nota di cui alla precedente premessa Q.

- per la Regione Piemonte (firmato digitalmente)
Salvatore Martino Femia
Direttore Regionale
- per la Società Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (firmato digitalmente)
Giovanni Foti
Amministratore Delegato
- per la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (firmato digitalmente)
Maurizio Gentile
Amministratore Delegato

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

La procedura riportata di seguito è pubblicata sul sito internet GTT alla pagina:
<https://www.gtt.to.it/cms/area-pubblica-ferrovie>.

Allegato 8 - CONTRATTO tipo di messa in DISPONIBILITÀ DI LOCALI

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

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.....

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

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) IF e GTT hanno sottoscritto in data ... il contratto di utilizzo avente per oggetto l'utilizzo di infrastruttura ferroviaria con validità fino al ... [oppure IF con nota del [...] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR
- c) IF ha espresso a GTT la necessità di utilizzare dei locali situati all'interno delle stazioni e al fine di al fine di adibirli ad attività di erogazione di servizi di biglietteria [e/o assistenza/accoglienza alla clientela e/o altri usi], funzionali e necessariamente collegati all'attività di trasporto, come da tabella seguente;
- d) GTT è concessionario e gestore commerciale delle suddette stazioni ferroviarie
- e) le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità dell'IF [];
- f) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d'Uso (di seguito il “Contratto”) con il quale GTT concede a IF quanto meglio individuato nell'oggetto del presente contratto;
- g) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso dei locali è destinato ad un'attività connessa e dipendente all'attività di trasporto.

Tutto ciò premesso, le parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1

VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

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

Articolo 2

OGGETTO DEL CONTRATTO

GTT concede in uso a IF, che accetta, i locali ubicati nelle stazioni di cui al seguente elenco

meglio descritti nella planimetria di cui all'allegato 1 del presente contratto (di seguito più brevemente "Immobile").

L'immobile viene accettato da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trova e riconosciuto idoneo all'uso pattuito.

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

Caratteristiche degli immobili oggetto di contratto

id	Stazione	Catasto di	Foglio	Particella	Particella	Metri quadri

al fine di adibirlo ad uso di biglietteria e/o [assistenza/accoglienza alla clientela].

Articolo 3

VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data [] e avrà scadenza il [].

Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in continuità con il precedente.

Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a GTT, a mezzo di Raccomandata A/ R., o a mezzo PEC, almeno 4 mesi prima della scadenza l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto.

In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.

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

Articolo 4

DESTINAZIONE DELL'IMMOBILE -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE

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

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

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

Articolo 5

CESSIONE DEL CONTRATTO

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

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

Articolo 6

CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ DI PAGAMENTO

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

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

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

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

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

Articolo 7

RESTITUZIONE DELL'IMMOBILE - MIGLIORIE E ADDIZIONI

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

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

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

GTT, entro e non oltre i 60 giorni successivi alla ricezione della richiesta. Resta onere di GTT realizzare, ove possibile, gli eventuali interventi strutturali necessari alla rimodulazione degli spazi nonché provvedere alla fornitura delle dotazioni minime.

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

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

Articolo 8

RECESSO

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

Articolo 9

ISPEZIONE

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

Articolo 10

DIVIETO DI PUBBLICITA'

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

Articolo 11

MANUTENZIONE

L'Immobile è concesso in uso nello stato di fatto in cui si trova.

Relativamente alle dotazioni minime, gli interventi di adeguamento alla normativa vigente e di manutenzione sia ordinaria che straordinaria sono in ogni caso a totale cura e spese di GTT. Resta a carico di GTT la manutenzione straordinaria delle parti strutturali dell'edificio, fatta eccezione per quella relativa alle eventuali modifiche apportate o richieste dall'IF, per proprie specifiche esigenze.

L'Immobile deve essere mantenuto con cura e diligenza dall'IF che ne deve garantire a propria cura e spese la funzionalità, il decoro, e le riparazioni di piccola manutenzione di cui all'articolo 1609 c.c.

Devono essere eseguite a cura e spese dell'IF, e la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni mobili di proprietà di quest'ultima.

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

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

Articolo 12

SOSTITUZIONE DELL'IMMOBILE IN CONCESSIONE

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

Nei casi di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione che prevedano sostituzioni provvisorie, l'IF accetta che GTT possa sostituire il locale, in tutto o in parte, a proprie cura e spese, con altro locale ritenuto dalla medesima GTT idoneo e funzionale per l'attività per cui è stato concesso nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili. In particolare il locale sarà dotato di impianto elettrico (illuminazione/forza motrice) e impianto di trasmissione dati.

Anche in questo caso resta convenuto che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero sostenute per la riallocazione di attrezzature o arredi.

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

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

Articolo 13

ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli oneri relativi alle forniture dei servizi (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale ha sede l'Immobile. IF, ove richiesto da GTT, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da GTT, il sezionamento degli impianti relativi

ai servizi sopra citati (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.

Fanno eccezione a ciò, i servizi elencati nella seguente tabella, eserciti o forniti o messi a disposizione da GTT a IF con il corrispettivo ivi indicato.

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

Articolo 14

GARANZIA FIDEIUSSORIA

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

Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale. In tal caso la fidejussione deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito.

L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubente, deve comunicarlo a GTT e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.

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

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

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

Articolo 15

OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere l'Immobile in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando GTT da ogni responsabilità ad essa non riconducibile.

Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di GTT.

Articolo 16

OBBLIGHI DI GTT

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

Articolo 17

RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

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

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

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

polizza incendio a copertura dei beni immobili oggetto dell'attività svolta, ubicati in ambito stazione, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati all'Immobile e a GTT per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione].....(euro/00) e a quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ [da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione] (euro/00);

polizza di responsabilità civile per danni a terzi R. C. T., che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).

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

Articolo 18

RISOLUZIONE

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

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso dell'Immobile;
- violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 10, 14, 17 e 22 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 14 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della
- normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..

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

Articolo 19

FORO

Resta convenuto tra le Parti che eventuali vertenze giudiziarie, comunque derivanti dal presente Contratto, saranno deferite in via esclusiva alla cognizione del Foro di Torino.

Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

Articolo 20

DOMICILIO

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

GTT S.p.A. in:

IF in:

Articolo 21

SPESE DI STIPULAZIONE

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

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

Articolo 22

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

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

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

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

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

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

Articolo 24

ALLEGATI

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

...

Torino

Firma

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

**CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI
ALL'INSTALLAZIONE DI
EMTTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI
MOBILI E/O E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E/O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE
FERROVIARIA DI....**

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.....

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

Premesso che:

- 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) IF e GTT hanno sottoscritto in data ... il contratto di utilizzo avente per oggetto l'utilizzo di infrastruttura ferroviaria con validità fino al ... [oppure IF con nota del [...] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR
- c) IF ha espresso a GTT la necessità di utilizzare dei locali situati all'interno delle stazioni e al fine di adibirli ad attività di [bigliettazione ferroviaria e/o desk informativi mobili e/o oblitteratrici] funzionali e necessariamente collegati all'attività di trasporto, come da tabella.....;
- d) GTT è concessionario e gestore commerciale delle stazioni ferroviarie.....
- e) le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità dell'IF [];
- f) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d'Uso (di seguito il “Contratto”) con il quale GTT concede a IF quanto meglio individuato nell'oggetto del presente contratto;
- g) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso dei locali è destinato ad un'attività connessa e dipendente all'attività di trasporto.

tutto ciò premesso

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

Articolo 1

VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

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

Articolo 2

OGGETTO DEL CONTRATTO

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

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

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

Le caratteristiche tecniche delle Emettrici/dei Desk/delle Obliteratrici, oggetto del presente Contratto, sono descritte nell’allegato 2 al Contratto, elaborato a cura o da ditta specializzata per conto di IF. Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l’attività di trasporto svolta da IF.

Articolo 3

VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data [] ed avrà scadenza il [].

Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Contratto di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, in continuità con il precedente.

Il rinnovo non avrà luogo nell’ipotesi in cui IF comunichi a GTT, a mezzo di Raccomandata A/R., o a mezzo PEC, almeno 4 mesi prima della scadenza l’intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.

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

Articolo 4

DESTINAZIONE DEGLI SPAZI -DIVIETO DI

SUBCONCESSIONE

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

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

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

Articolo 5

CESSIONE DEL CONTRATTO

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

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

Articolo 6

CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO

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

€[...] per Emettitrice;

€ [...] per Desk

€ [...] per Obliteratrice.

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

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

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

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

Articolo 7

RESTITUZIONE DEGLI SPAZI - MIGLIORIE E ADDIZIONI

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

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

Per tutte le eventuali opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di GTT, quest'ultima, al termine del rapporto di

concessione, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino degli Spazi ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.

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

Articolo 8

RECESSO

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

Articolo 9

ISPEZIONE

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

Articolo 10

ALLESTIMENTO DELL'AREA E MANUTENZIONE

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

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

Articolo 11

SOSTITUZIONE O MODIFICHE DEGLI SPAZI IN CONCESSIONE

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

L'IF, consapevole della particolare destinazione degli Spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito entro 15 giorni dalla richiesta di GTT. In questi casi GTT comunica all'IF i tempi di inattività e/o l'eventuale nuova collocazione delle Emettrici/Desk/Obliteratrici. Saranno a cura

e a carico di GTT lo spostamento e il ripristino della funzionalità nei nuovi Spazi (lo spostamento potrà essere curato dall'IF, laddove questa lo richieda).

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

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

Inoltre, GTT potrà richiedere all'IF, senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, di rimodulare, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori e della Procedura, la collocazione delle Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici qualora lo spostamento si renda necessario per effetto di una diversa allocazione degli spazi di stazioni funzionali al posizionamento delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici.

GTT, al fine di soddisfare eventuali richieste di altri operatori ferroviari e nel rispetto della....., potrà inoltre procedere, anche nel corso di esecuzione del Contratto, alla riduzione degli Spazi senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, fatto salvo l'adeguamento del corrispettivo.

Resta inteso che in caso di modifiche definitive al perimetro degli Spazi, le Parti procederanno a modificare e sostituire di comune

accordo l'allegato 1 al Contratto (planimetria)

Articolo 12

ONERI ACCESSORI E SERVIZI

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

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

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

Articolo 13

GARANZIA FIDEIUSSORIA O DEPOSITO CAUZIONALE

Entro 30 (trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, a garanzia di tutti gli obblighi con lo stesso assunti, ivi incluso il pagamento delle penali previste nel presente Contratto, IF costituisce e presenta una fidejussione bancaria o assicurativa di importo pari ad € ... (euro .../00) [parametrato al valore di un trimestre contrattuale comprensivo di IVA], con escussione a prima richiesta,

senza eccezioni e condizioni, stipulata con primario Istituto di Credito di gradimento di GTT, vincolata ed incondizionata a favore di GTT e valida fino al 180° giorno successivo alla data di scadenza del Contratto, con esplicita rinuncia del fidejussore ad avvalersi dei commi 2 e 3 dell'art. 1957 c.c. e con espressa deroga degli artt. 1944, comma 2, e 1945 c.c.

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

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

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

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

In luogo della costituzione di una fidejussione bancaria o assicurativa IF, a garanzia di tutti gli obblighi assunti con il Contratto, ha la facoltà di scegliere il versamento una somma pari a tre mensilità del canone annuo compresa IVA, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Contratto, a titolo di deposito cauzionale (di seguito Deposito). Il Deposito dovrà essere versato da IF a GTT a mezzo di bonifico bancario al seguente IBAN _____.

GTT, con la sottoscrizione del Contratto, provvederà a rilasciare a IF quietanza del Deposito dalla stessa ricevuto.

GTT ha diritto di valersi di volta in volta del Deposito per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuto incameramento, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione del Deposito.

GTT, alla cessazione del Contratto per qualsivoglia motivo salvi i casi di cui al successivo art. 17 (Risoluzione), sarà tenuta a restituire ad IF la somma depositata a titolo cauzionale entro e non oltre 30 (trenta) giorni.

Articolo 14

OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere gli Spazi in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando GTT da ogni responsabilità ad

essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di GTT.

In caso di sostituzioni o rimozioni di una o più Emettitori/Desk/Obliteratrici, IF si obbliga a darne comunicazione scritta a GTT con un preavviso non inferiore a 30 giorni.

Il corrispettivo complessivo del Contratto verrà adeguato da GTT con la fatturazione del trimestre successivo con decorrenza dall'effettiva modifica del numero degli Spazi.

Articolo 15

OBBLIGHI DI GTT

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

Articolo 16

RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati agli Spazi o all'area ove sono posizionate le Emettitori

e/o Desk e/o Obliteratrici. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.

IF solleva GTT da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta negli Spazi. IF è

responsabile sia verso GTT S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso degli Spazi e dei suoi impianti.

GTT non assume alcun obbligo di custodia relativamente alle Emettitori e/o Desk e/o Obliteratrici installate/i da IF negli Spazi, né assume alcuna responsabilità per danni occorsi alle stesse o ad altri impianti di IF dipendenti da atti vandalici, sabotaggi, furti o qualsiasi altra azione da parte di terzi.

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

a) polizza incendio a copertura dei beni mobili oggetto dell'attività svolta, ubicati negli Spazi in uso, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati agli Spazi e a GTT

per un massimale per sinistro di €[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione].....(euro/00) e quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione] (euro/00);

b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di(euro

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

Articolo 17

RISOLUZIONE

Fermo quanto previsto dalle disposizioni generali del codice civile (art. 1453 e ss. c.c.) o da altre disposizioni contrattuali, e salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del danno, GTT si riserva la facoltà di dichiarare la risoluzione di tutto o parte del presente Contratto,

ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., senza necessità di preventiva diffida e messa in mora e con semplice lettera A/R, in ciascuno dei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso degli Spazi, violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 13, 16 e 21 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 13 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..

In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, gli Spazi oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di GTT di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa.

In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Articolo 18

FORO

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

Articolo 19

DOMICILIO

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

GTT in:

IF in:

Articolo 20

SPESE DI STIPULAZIONE

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

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

Articolo 21

Articolo 22

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

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

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

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

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

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

Articolo 23

ALLEGATI

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

N. 1 – Descrizione Spazi e Planimetria;

N. 2 – Caratteristiche tecniche delle Emettitori/Desk/Obliteratrici

N. 3 - [...].

Torino,

Firma