

ACCORDO QUADRO

RFI – REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – “Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell’art. 2497 sexies cod.civ. e del D.Lgs n.112/2015” - di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1 – cap 00161, codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n.758300, partita IVA 01008081000, rappresentata dall’Ing. Maurizio Gentile nato a Sulmona (AQ) il 16 settembre 1955 in qualità di Amministratore Delegato della RFI, in virtù dei poteri attribuitigli

E

Regione Autonoma Valle d'Aosta, con sede in piazza Deffeyes 1 - Aosta, rappresentata da Aurelio Marguerettaz nato il 22.08.1963 a Aosta, in qualità di Assessore regionale al turismo, sport, commercio e trasporti in virtù dei poteri attribuitigli dalla Delibera della Giunta Regionale n. 1709 del 4 dicembre 2017, di seguito denominata “Richiedente”;

PREMESSO

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

che con il D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 è stata affidata a R.F.I. S.p.A. la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

che con d.lgs. 194/2010 sono state trasferite alla Regione autonoma Valle d’Aosta le funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale;

che con decreto-legge 19 giugno 2015, n. 78, convertito in legge 6 agosto 2015, n. 125, è stata data concreta attuazione al suddetto trasferimento, attraverso il subentro della Regione allo Stato nel Contratto di Servizio pubblico 2004-2005 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Trenitalia S.p.A. – ricognizione dei servizi prestati nel 2002 e 2003;

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

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

che il presente Accordo Quadro nell’impianto normativo nazionale, oltre ad essere uno strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione delle richieste pluriennali di capacità da parte di tutti i richiedenti, assume un ruolo fondamentale per definire la programmazione dei necessari investimenti da parte di GI sull’infrastruttura, sulla base delle esigenze del Richiedente;

che nelle more dell’individuazione dell’IF che gestirà in futuro il servizio ferroviario, lo stesso è esercitato, alla data di definizione del presente Accordo Quadro, da Trenitalia S.p.A. nell’ambito del Contratto di Servizio pubblico 2004-2005, sopra richiamato;

che la legge regionale 25 novembre 2016, n. 22, prevede specifiche iniziative per potenziare e promuovere il trasporto ferroviario e, tra queste, la predisposizione di un "Programma strategico di interventi" finalizzato al potenziamento del trasporto pubblico e all'efficace inserimento della ferrovia valdostana nel contesto nazionale ed internazionale dei trasporti;

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

DATO ATTO

che il servizio di trasporto ferroviario regionale sulla direttrice Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino è attualmente svolto attraverso, con riferimento ai giorni lavorativi, 12 treni Torino-Ivrea e 13 treni Ivrea-Torino, 21 treni Aosta-Ivrea e 20 treni Ivrea-Aosta, mentre il servizio sulla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier è sospeso dal dicembre 2015;

che la L. R. n. 22/2016 ha previsto, ai fini del potenziamento del servizio ferroviario, l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta e la riapertura della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier;

che l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta è stata esplicitamente prevista dall'Accordo di Programma Quadro Interregionale per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino, sottoscritto nell'aprile 2008 da Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture, Rete Ferroviaria Italia, Regione autonoma Valle d'Aosta e Regione Piemonte;

che il "Potenziamento e la modernizzazione della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso" e l'"Adeguamento e il miglioramento ferroviario Aosta-Pré-Saint-Didier" sono due punti specificatamente indicati nella "Intesa Generale Quadro", stipulata il 9 luglio 2010 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione autonoma Valle d'Aosta;

che GI e il Richiedente stanno collaborando fattivamente per definire in modo ottimale e condiviso il Programma Strategico di cui in premessa;

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1

Premesse

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

ARTICOLO 2

Oggetto

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

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

VII. Definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamento e coincidenze, in una logica di integrazione delle diverse modalità di trasporto.

GI, rebus sic stantibus e nel rispetto di quanto stabilito dal P.I.R. (cfr. paragrafo 4.4.3 punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente secondo quanto stabilito al successivo art. 3. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

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

Il GI, in conformità a quanto stabilito nel paragrafo 2.4.2 del P.I.R., è tenuto ad estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità, dovute sia a lavori di "maggiore rilevanza" -desumibili dal P.I.R. WEB- che a lavori di "minore rilevanza", al fine di consentire un'eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto.

Il GI si impegna inoltre a fornire all'IF che effettuerà i servizi per conto del Richiedente su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel P.I.R. come obbligatorie o complementari, quali risultano dall'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel P.I.R. vigente al momento della richiesta di tali prestazioni.

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

ARTICOLO 3

Durata dell'Accordo e disponibilità della capacità

Il presente Accordo ha validità di 5 anni, pari a 5 orari di servizio decorrenti dal giorno di sottoscrizione ed è rinnovabile, salvo motivata disdetta di una delle parti, per ulteriori 5 anni.

Resta inteso che la disponibilità della capacità oggetto del presente Accordo, è assicurata per il periodo di vigenza del medesimo Accordo a decorrere dal "primo orario di servizio utile" (9 dicembre 2018).

ARTICOLO 4

Obblighi del richiedente

Il Richiedente si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dall'IF alla quale affiderà l'effettuazione del servizio di trasporto ferroviario regionale.

Il Richiedente si impegna a designare formalmente al GI entro il 28 febbraio 2018 l'IF avente titolo ad utilizzare - in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo a decorrere dal mese di dicembre 2018 e a confermare formalmente al GI tale nominativo, ovvero comunicarne formalmente la variazione, almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.

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

1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'Allegato A nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto al paragrafo 2.3.1 del P.I.R. e fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 8 nonché i servizi di cui all'All. B;
2. successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce comunicate dal GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.4.6 del P.I.R., purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto del presente Accordo nonché i servizi di cui al richiamato All. B dei quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.

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

Nel caso di eventuali richieste di capacità di futuri nuovi entranti interessanti tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse (secondo quanto pubblicizzato nella piattaforma informativa PIRWEB con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF e il GI si atterrano a quanto indicato al paragrafo 4.4.1.2 del PIR.

ARTICOLO 5

Key Performance Index del GI

GI si impegna a garantire, quale indice di qualità del servizio (KPI) di Trasporto Pubblico Locale, il rispetto della velocità commerciale media indicata in Allegato F, relativa all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'AQ medesimo.

Il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media, risultante dal progetto orario definitivo, non risulti essere inferiore al 2% rispetto alla velocità commerciale indicata nell'AQ, 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, RFI corrisponderà al Richiedente, tramite l'IF, una somma pari al 2 per mille del valore del pedaggio dell'anno di riferimento.

ARTICOLO 6

Informazioni e Riservatezza dei dati

Il GI assicura al Richiedente per tutto il periodo di validità dell'Accordo e ad ogni cambio orario la fornitura su supporto informatico dell'orario e del canone di accesso relativi ai servizi ferroviari che utilizzeranno la capacità oggetto del presente Accordo, per esclusivo uso di pianificazione e controllo.

GI concede al Richiedente l'accesso, con riferimento ai treni di competenza, al sistema informativo del GI PICWEB-IF, o prodotto equivalente.

Il GI dichiara in ogni caso che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo che verrà stipulato – secondo quanto disciplinato al successivo art. 8 – dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso.

Il Richiedente ed il GI, fermo quanto disposto dall'art. 23, comma 9, del D.Lgs. n. 112/15, si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati, informazioni, documenti e

studi di cui vengano a conoscenza in relazione alla conclusione ed all'esecuzione dell'Accordo, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

ARTICOLO 7

Riduzione temporanea della capacità

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

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

ARTICOLO 8

Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente dal GI, in termini di tracce orarie, all'IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste nel P.I.R., capitolo 4.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, l'IF designata potrà presentare al GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel P.I.R., richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A di norma nei limiti del $\pm 10\%$ dei tr*km, fatto salvo quanto previsto nel P.I.R., paragrafo 2.3.1, lett. c). Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 9

Risoluzione

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del Codice civile, in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 2.3.1.3 del P.I.R., edizione vigente, Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R. o tramite indirizzo PEC.

ARTICOLO 10

Disposizioni finali

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

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

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

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

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto nel P.I.R., edizione vigente, pubblicato dal GI, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato. A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto - laddove richiesto dalla materia trattata - di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare al P.I.R. modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del P.I.R., previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.

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

ARTICOLO 11
Foro competente

Per ogni controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente Accordo resta fissata la giurisdizione ordinaria presso il Tribunale territorialmente e funzionalmente competente.

ARTICOLO 12
Spese dell'Accordo

Le spese di stipula e scritturazione del presente Accordo e delle copie occorrenti nonché, se dovute, quelle di bollo sono a totale carico del Richiedente. L'IVA se dovuta sarà a carico del Richiedente. I tributi fiscali inerenti e conseguenti al presente Accordo sono a carico delle parti contraenti secondo le disposizioni di legge.

Il presente Accordo consta di 6 pagine.

ARTICOLO 13
Allegati

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

Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura

Allegato B – Servizi forniti da GI su richiesta di IF

Allegato C – Stima pedaggi medi

Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Allegato E – Localizzazione di impianti e servizi correlato alla produzione della capacità assegnata

Allegato F – Velocità commerciale media di riferimento

Pollein li, 20.12.2017

Per Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.)

Ing. Maurizio GENTILE

Per il Richiedente

dott. Aurelio MARGUERETTAZ

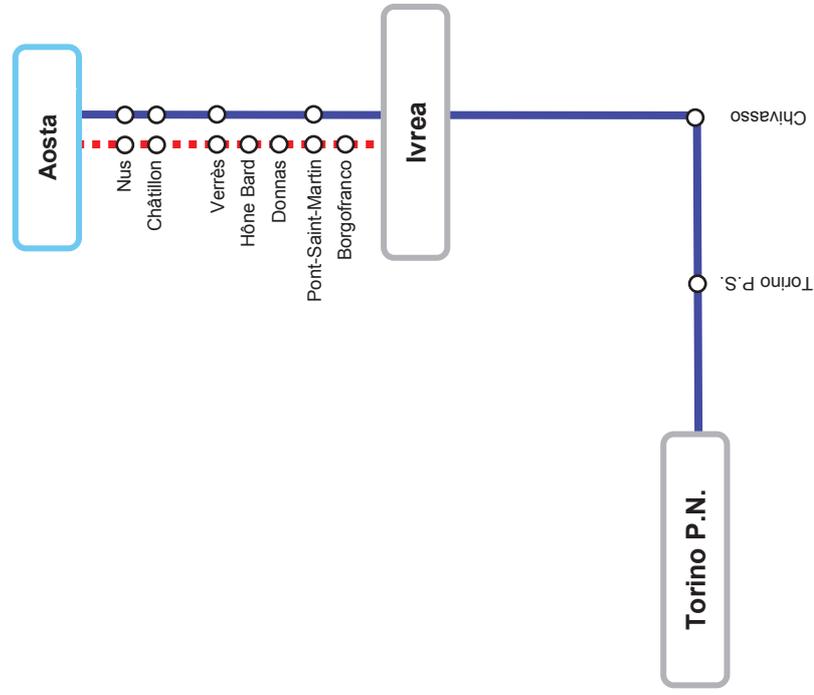


Accordo Quadro RFI - Regione Valle d'Aosta

Allegati Tecnici: A-B-C-D-E-F



Schema dei servizi Valle d'Aosta



	Attestamento dei servizi
	Attestamento dei servizi esterno alla Valle d'Aosta

LEGENDA

	Reg. Aosta - Ivrea non cadenzato
	Reg. Aosta - Torino P. N. freq. 60'

Caratteristiche dei materiali

La tabella seguente espone le caratteristiche dei materiali che dovranno essere assicurate per poter utilizzare la capacità oggetto del presente Accordo Quadro, in modo diversificato per categoria di treno e per direttrice/linea di impiego.

CATEGORIA	TRAZIONE	VELOCITÀ MEZZI [km/h]	POSTI OFFERTI (a sedere)	LUNGHEZZA [m]	MATERIALE ROTABILE (tipologia)	REVERSIBILITÀ	IMPIEGO (servizi su cui utilizzare i mezzi)
R	TD	130	>140	50/140	DMU*	Si	IVREA-AOSTA AOSTA-IVREA
R	TD/TE (Materiale bimodale)	130	>160	50/140	BMU*	Si	AOSTA-TORINO PORTA NUOVA TORINO PORTA NUOVA-AOSTA

* L'effettiva definizione delle caratteristiche tecniche avverrà solo ad avvenuta aggiudicazione della gara per l'affidamento del servizio ferroviario.

Ove si evidenziassero degli scostamenti delle suddette caratteristiche tecniche rispetto ai parametri attuali utilizzati per la progettazione si procederebbe con la revisione delle tracce in coerenza con le esigenze di linea e di impianto.

Capacità Assegnata

Allegato A - Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura – 3/4

Direttrice	Relazioni	Fermate Intermedie	Frequenza di base [min]	Tracce/giorno			Vel. Comm. [km/h]	Totale [treni/anno]	Tr.km/anno
				Circola sempre	Feriale	Festivo			
AOSTA - TORINO P.N.	AOSTA - IVREA	Nus - Châtillon Saint Vincent - Verrès - Hône Bard - Donnas - Pont-Saint-Martin - Borgofranco	Non cadenzato	0	9	5	56	3.024	200.064
	IVREA - AOSTA	Borgofranco - Pont-Saint-Martin - Donnas - Hône Bard - Verrès - Châtillon Saint Vincent - Nus	Non cadenzato	0	9	5	56	3.024	200.064
	AOSTA - TO.P.N.	Nus - Châtillon Saint Vincent - Verrès - Pont-Saint-Martin - Ivrea - Chivasso - Torino Porta Susa	60'	0	12	0	60	3.612	458.587
	TO.P.N. - AOSTA	Torino Porta Susa - Chivasso - Ivrea - Pont-Saint-Martin - Verrès - Châtillon - Nus	60'	0	12	0	65	3.612	458.587
	AOSTA - TO.P.N.	Nus - Châtillon Saint Vincent - Verrès - Hône Bard - Pont-Saint-Martin - Ivrea - Chivasso - Torino Porta Susa	60'	0	0	12	58	756	95.983
	TO.P.N. - AOSTA	Torino Porta Susa - Chivasso - Ivrea - Pont-Saint-Martin - Hône Bard - Verrès - Châtillon - Nus	60'	0	0	12	60	756	95.983

Capacità Assegnata

Servizi e Relazioni	Fascia oraria (ora di partenza dalla stazione d'origine o iniziale del tratto)																			
	04.00	05.00	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
	04.59	05.59	06.59	07.59	08.59	09.59	10.59	11.59	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59	20.59	21.59	22.59	23.59
TORINO PN - AOSTA		1		1	1	1		1		1	1		1	1	1		1		1	
	REG - FER																			
	REG - FEST	1			1	1		1		1	1		1	1	1		1		1	
AOSTA-TORINO PN		1	1	1	1		1		1		1	1		1	1	1	1			
	REG - FER																			
	REG - FEST	1	1	1	1		1		1		1	1		1	1	1	1			
IVREA-AOSTA			1	1	1		1		1		1			1		1		1		
	REG - FER																			
	REG - FEST			1					1			1				1				
AOSTA-IVREA			1	1		1		1	1	1			1		1			1	1	
	REG - FER																			
	REG - FEST							1	1	1			1		1			1	1	

Servizi forniti da GI su richiesta di IF (art 13 DLGS 112/15)

Corrente di trazione

Fornitura di energia elettrica per trazione, nella qualità e nella quantità necessaria per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

Fornitura di energia elettrica per le attività di preriscaldamento e climatizzazione nelle stazioni dove il servizio è disponibile come riportato in PIRWEB (edizione vigente).

Rifornimento idrico

Fornitura di acqua per le attività di rifornimento idrico nelle stazioni dove il servizio è disponibile come riportato in PIRWEB (edizione vigente).

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007 PIRWEB (edizione vigente).

Fornitura di informazioni complementari

Come da paragrafo 5.2.6 del PIR (edizione vigente).

Valore economico dell'Accordo Quadro

Il pedaggio sarà determinato sulla base della normativa vigente in ciascuno degli anni di validità del presente Accordo Quadro.

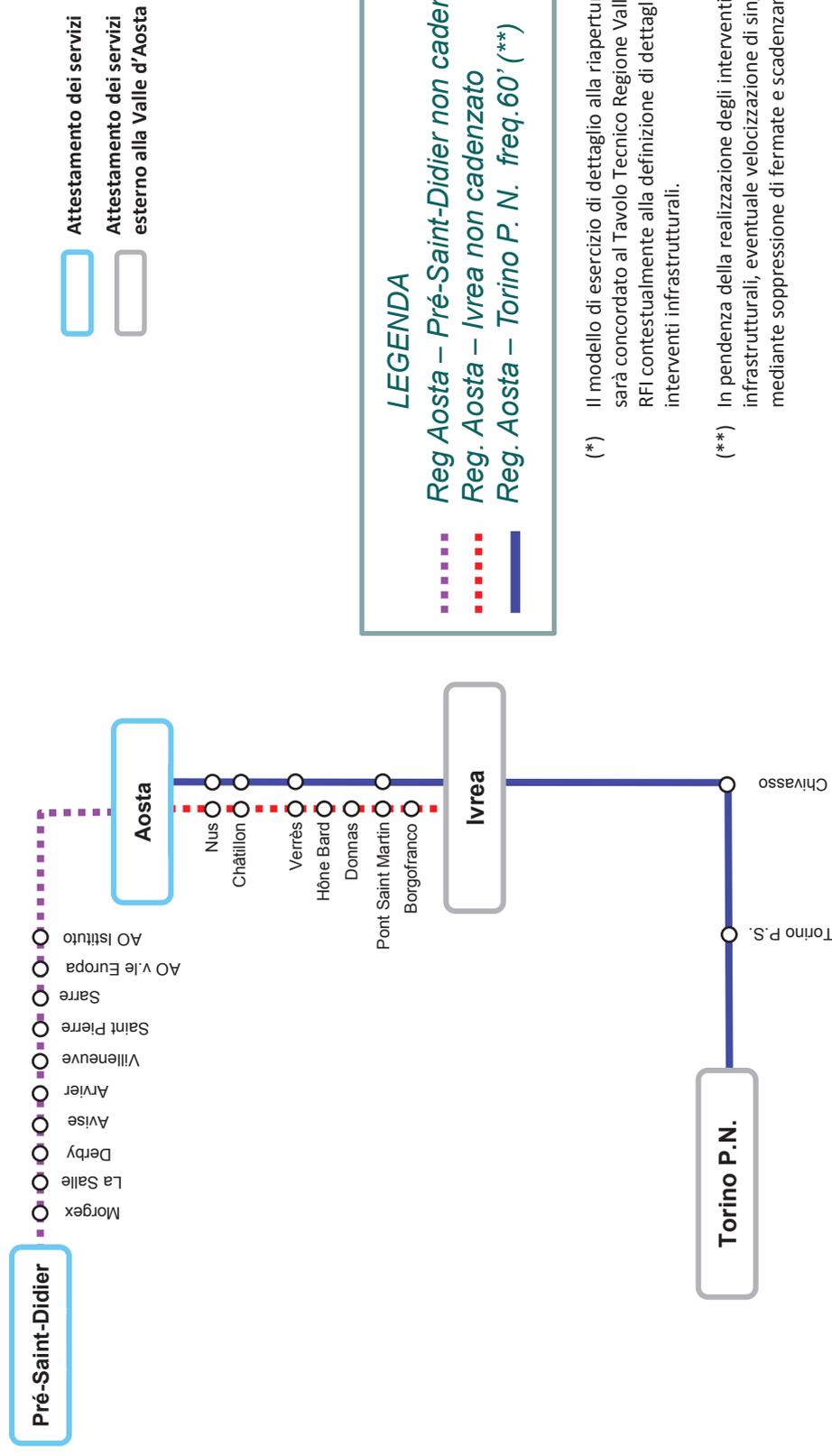
A puro titolo orientativo e in base alla normativa vigente, alla data di sottoscrizione del presente Accordo Quadro, viene riportata una stima del pedaggio totale e del pedaggio medio per il primo anno di validità dell'Accordo calcolato in fascia oraria diurna e notturna, al netto dell'energia elettrica e dell'1% di cui all'art.26 del D.lgs. N.162/2007 per funzionamento Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria.

Ir*km/anno 1.509.269 : Pedaggio Totale/anno 4.043.651,49 Pedaggio Medio Unitario: 2,68

Le modalità, le regole e convenzioni per l'applicazione dell'algoritmo di calcolo sono riportate nel PIRWEB (edizione vigente).

Scenari di sviluppo del servizio a infrastruttura invariata e subordinata a interventi infrastrutturali e tecnologici

Servizi Valle d'Aosta



Scenari di sviluppo del servizio a infrastruttura invariata e subordinate a interventi infrastrutturali e tecnologici

Servizi Valle d'Aosta

Il Tavolo Tecnico Regione Valle d'Aosta - RFI, istituito contestualmente alla firma del presente Accordo Quadro, definirà modello di esercizio obiettivo ed interventi infrastrutturali specificamente connessi, compresa la loro temporizzazione, in coerenza con il seguente schema di riferimento:

Linea	Servizio d'offerta	Upgrade infrastrutturale necessario
Aosta – Ivrea – Torino	Upgrade del servizio RE Aosta - Torino	Elettrificazione della tratta Ivrea - Aosta (definizione delle modalità e della tempistica per la progettazione entro 90 gg dalla firma dell'AQ)
Aosta – Pré-Saint-Didier *	Ripristino del servizio R Aosta – Pré-Saint-Didier non cadenzato	Velocizzazione della tratta Ivrea - Aosta attraverso interventi sull'armamento, elevazione a rango C ed interventi tecnologici. Fornitura di energia elettrica per le attività di preriscaldamento e climatizzazione nella stazione di Aosta
		Studio di riclassificazione della linea Aosta Pré-Saint-Didier a 18 t/asse (entro le tempistiche specificate dal protocollo)
		Realizzazione di lavori di manutenzione straordinaria finalizzati al ripristino
		Riclassificazione della linea Aosta Pré-Saint-Didier a 18 t/asse in relazione alle risultanze dello studio di cui sopra

* I servizi TPL di adduzione alla linea Aosta – Pré-Saint-Didier saranno riorganizzati in funzione ai servizi regionali su ferro a seguito della riapertura della linea.

Impianti e servizi

Il GI si impegna a fornire all'impresa ferroviaria affidataria del servizio ferroviario regionale della Regione Valle d'Aosta i seguenti servizi come da PIRWEB edizione vigente all'atto della sottoscrizione.

Eventuali successive modifiche, che non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto, dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero al soggetto da esso delegato.

Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

1. Accesso e utilizzo di tutte le stazioni e fermate servite da relazioni di cui all'Allegato A del presente accordo quadro;
2. Locali, ove disponibili, da destinare ad attività di biglietteria ovvero spazi per biglietterie self service nelle stazioni interessate dai servizi ferroviari.

Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci

Servizi di sosta breve, lunga/ricovero e deposito negli impianti e nei tempi indicati in PIRWEB (edizione vigente).

Accesso ad impianti con servizi industriali (o aree disponibili per l'attrezzaggio)

Velocità Commerciale media

Il relazione a quanto previsto all'Art. 5 del presente Accordo Quadro si evidenzia la velocità commerciale media relativa all'insieme delle relazioni rientranti in Allegato A

Velocità media di riferimento 60,0 Km/h