

## PROTOCOLLO D'INTESA

### TRA LA REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA E TRENITALIA S.p.A. PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE FERROVIARIO

L'anno 2013, il giorno 16 del mese di ottobre con il presente Protocollo d'Intesa

#### FRA

La Regione Autonoma Valle d'Aosta, di seguito denominata "Regione", codice fiscale n. 80002270074, in persona del Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie dell'Assessorato turismo, sport, commercio e trasporti, Ing. Marco TREVISAN, nato ad Aosta il 08/04/1972,

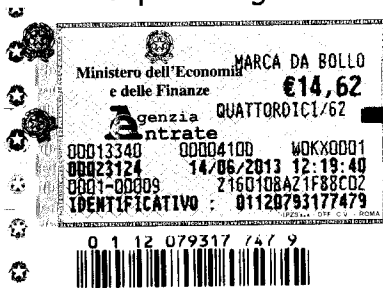
#### E

La società Trenitalia S.p.A., società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., di seguito denominata "Trenitalia", con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa n 1, Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 05403151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, rappresentata dal Ing. Francesco CIOFFI nato a Acerra (NA) il 10/07/1956 nella sua qualità di Direttore della Divisione Passeggeri Regionale in virtù delle facoltà conferitegli da Trenitalia S.p.A.

di seguito congiuntamente "Parti".

#### PREMESSO

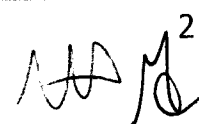
- che è in corso l'iter previsto dal D.Lgs n. 194/2010 per dare attuazione in Valle d'Aosta alla riforma del trasporto pubblico locale così come delineata dal D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i.;
- che Trenitalia, titolare del relativo contratto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è l'impresa ferroviaria che attualmente gestisce il servizio di trasporto regionale sulle tratte Pré-Saint-Didier/Aosta e Aosta/Torino;



*AA M*

- che, con la sottoscrizione, tra Regione e Trenitalia, di un Protocollo di Intesa in data 08/07/2005, la Regione aveva contribuito all'acquisto di nuovo materiale rotabile Minuetto TD, da destinare in modo esclusivo al trasporto regionale;
- che il suddetto Protocollo di Intesa stabiliva, all'art. 5, di impiegare 7 treni Minuetto sulla linea Aosta/Torino ed inoltre, agli articoli 7 e 8, fissava in 20 anni l'orizzonte di utilizzo dei treni ed il relativo piano di ammortamento;
- che l'art. 8 del suddetto Protocollo di Intesa stabiliva che, qualora prima del termine del piano di ammortamento fosse risultata opportuna la sostituzione del materiale rotabile con materiale bimodale diesel/elettrico, le Parti si impegnavano a cofinanziarne l'acquisto secondo quote da concordare;
- che a partire dal mese di marzo 2011 il gestore dell'infrastruttura ferroviaria RFI spa ha vietato l'accesso dei treni diesel nel passante ferroviario di Torino, portando inevitabilmente all'introduzione di una rottura di carico che ha comportato disagi per gli utenti e rilevanti incrementi dei tempi di viaggio;
- che le Parti riconoscono nella situazione venutasi a creare l'opportunità e la necessità di intervenire rapidamente per ripristinare il collegamento ferroviario sulla tratta Aosta/Torino senza rottura di carico;
- che la Regione, per conseguire tale obiettivo, ha optato, attraverso le risoluzioni del Consiglio regionale n. 1914/XIII del 14.07.2012 e n. 2753/XIII del 19.12.2012, per l'acquisto di treni bimodali;
- che il CIPE, con Delibera n. 4/2012, ha invitato a destinare all'acquisto di treni bimodali i 27 milioni di euro definanziati dall'intervento relativo al collegamento diretto della linea Chivasso/Aosta nell'ambito del Contratto di programma fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI 2007-2011;
- che il decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 (decreto del "fare"), convertito in legge con la legge 9 agosto 2013, n. 98, ha previsto la costituzione di un Fondo per finanziare una serie di interventi, tra cui il "collegamento ferroviario funzionale tra la Regione Piemonte e la Valle d'Aosta";
- che la Regione ha avviato le attività per riprogrammare il proprio Programma

---



- Attuativo Regionale (PAR) per l'utilizzo delle risorse FAS 2007/2013, in modo da assegnare ulteriori 23 milioni circa per l'acquisto di treni bimodali;
- che le Parti riconoscono l'efficacia di tale soluzione, da attuarsi sulla base dei fondi che si renderanno via via disponibili, così superando la previsione del cofinanziamento di cui all'art. 8 del sopra citato Protocollo d'Intesa.

## **SI CONVIENE QUANTO SEGUE**

### **Art. 1 - Premesse**

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo d'Intesa.

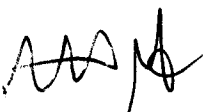
### **Art. 2 - Oggetto e finalità**

1. Il presente Protocollo d'Intesa stabilisce le azioni che le Parti adotteranno per migliorare il servizio di trasporto ferroviario sulla tratta Aosta-Torino attraverso l'acquisto e l'immissione in servizio di materiale rotabile nuovo di tipo bimodale (diesel ed elettrico) da destinare al trasporto pubblico locale ferroviario di interesse della regione Valle d'Aosta su tale tratta.
2. Le Parti si pongono l'obiettivo di arrivare, per poter gestire in modo ottimale il servizio Aosta-Torino e viceversa, ad un parco di 8 treni con capienza pari ad almeno 160 passeggeri seduti cadauno, da acquistarsi, con le modalità previste dal presente Protocollo d'Intesa, man mano che le necessarie risorse si renderanno disponibili, con uno stock iniziale minimo pari a 4 treni.

### **Art. 3 - Durata**

1. Il presente Protocollo di Intesa ha validità dalla data di sottoscrizione fino alla data di eventuale subentro di altra impresa ferroviaria nella titolarità del servizio di trasporto regionale.
2. Nel caso in cui non avvenisse quanto previsto al comma 1, il Protocollo d'Intesa cesserà comunque i suoi effetti il 31.12.2020.
3. Nel caso in cui non si perfezionassero gli iter per il conseguimento dei necessari finanziamenti, il Protocollo d'Intesa cesserà comunque i suoi effetti il 31.12.2015.

---

 3

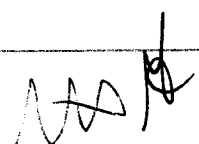
4. Alla scadenza del Protocollo d'Intesa, le Parti potranno negoziarne il rinnovo.

#### **Art. 4 - Impegni della Regione**

1. La Regione si impegna a:

- a)** finanziare integralmente l'acquisto di treni bimodali in numero compatibile con le risorse finanziarie che si renderanno disponibili, con uno stock iniziale minimo pari a 5 treni e fino all'occorrenza del parco treni indicato all'art. 2;
- b)** gestire le procedure di appalto per la fornitura del materiale rotabile, prevedendo, nell'ambito dello stesso, che sia a carico del fornitore l'omologazione e la messa in esercizio dei treni, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria, preventiva e correttiva, degli stessi per tutta la durata del presente accordo;
- c)** consentire, su richiesta di Trenitalia, di nominare un proprio membro nella commissione di gara che valuterà le offerte, senza spese a carico della Regione;
- d)** informare Trenitalia nelle fasi di collaudo dei nuovi treni, consentendo la sua partecipazione alle relative attività, purché senza spese a carico della Regione;
- e)** garantire a Trenitalia, per tutta la durata del presente Protocollo d'Intesa, la possibilità di utilizzare gratuitamente il materiale rotabile oggetto del presente Protocollo, secondo modalità da definire in apposito atto;
- f)** garantire a Trenitalia - in qualità di Soggetto Responsabile della Manutenzione come previsto al successivo art. 5 - che il fornitore quale affidatario delle attività di manutenzione sia in possesso dei requisiti ai sensi della Disposizione 23/2004 del G.I. e del decreto ANSF 4/2012 Allegato C: "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria", nonché delle disposizioni di cui alla vigente C.O.C.S. 30/DT di Trenitalia, attuativa delle suddette norme. A tale riguardo, la Regione si impegna, altresì, a includere necessariamente tra gli atti di

---

 4



gara, con valore contrattuale e da accettare espressamente dal fornitore, la citata C.O.C.S. n. 30/DT di Trenitalia, nell'edizione vigente.

### Art. 5 - Impegni di Trenitalia

1. Nell'ipotesi in cui la Regione finanzia l'acquisto dei nuovi treni ai sensi del precedente art. 4 lett. a), Trenitalia per la durata del presente Protocollo si impegna a:

- a) Collaborare con la Regione, mettendo a disposizione le competenze del proprio personale, per le valutazioni di sostenibilità finanziaria e gestionale propedeutiche all'appalto dei treni; tuttavia la responsabilità relativa alle scelte operate in sede di gara d'appalto resta esclusivamente in capo alla Regione;
- b) collaborare alle procedure di omologazione, fornendo esclusivamente il proprio personale di condotta e l'acquisto delle tracce orarie necessarie all'effettuazione delle procedure stesse, nonché al collaudo e messa in esercizio del materiale rotabile oggetto del Protocollo d'Intesa, il tutto senza oneri per la Regione;
- c) utilizzare, man mano che verrà consegnato dal fornitore, il nuovo materiale rotabile in modo esclusivo per i treni Aosta/Torino e vice versa di interesse della regione Valle d'Aosta, in modo da valorizzarne le caratteristiche e le prestazioni e da evitare il più possibile le operazioni di rottura di carico per i cittadini valdostani;
- d) gestire, con la diligenza del buon padre di famiglia e coerentemente con i manuali d'uso, il nuovo materiale rotabile, assicurandone gli spazi per la sosta e le operazioni di rifornimento ed assumendo il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione come definito dall'ANSF, fermo restando che i costi di gestione e per il mantenimento in efficienza degli impianti di manutenzione a carico di Trenitalia non dovranno eccedere quelli dalla medesima già attualmente sostenuti;

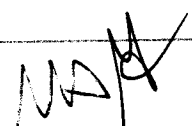


*[Firma]*  
5

- e) mettere a disposizione del fornitore dei treni, attraverso un contratto da stipularsi direttamente tra lo stesso e Trenitalia, spazi adeguati anche non esclusivi per le operazioni di manutenzione dei rotabili, che siano ubicati possibilmente in Valle d'Aosta o comunque ad una distanza non superiore a 200 km da Aosta, senza oneri per la Regione né per il fornitore dei treni, che invece si farà carico degli interventi manutentivi; tale messa a disposizione non dovrà generare costi aggiuntivi per Trenitalia rispetto a quelli attualmente dalla medesima sostenuti; eventuali attrezzaggi specifici, non presenti negli impianti di Trenitalia ma necessari al corretto svolgimento di tutte le operazioni manutentive, non saranno a carico di Trenitalia;
- f) fornire mensilmente alla Regione un report contenente l'elenco di tutte le corse effettuate con i treni oggetto del presente Protocollo d'Intesa, nonché i dati necessari per il controllo degli indici di affidabilità, disponibilità e manutenibilità;
- g) dotarsi di un'adeguata copertura assicurativa per incendi, danneggiamenti, nonché per eventuali danni provocati da incidentalità o altro per tutti i treni oggetto del presente Protocollo d'Intesa e per la durata dello stesso;
- h) man mano che i treni bimodali saranno immessi in esercizio, destinare un numero corrispondente dei 7 treni Minuetto TD cofinanziati dalla Regione ai sensi del Protocollo di Intesa stipulato in data 08/07/2005, alle linee Aosta/Ivrea e viceversa ed Aosta/Chivasso e viceversa, alle condizioni previste dal medesimo Protocollo di Intesa;
- i) collaborare, sulla base delle proprie competenze tecniche, alla eventuale stesura ed attuazione di un Accordo di Programma Quadro per l'acquisizione di treni bimodali, previo consenso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### **Art. 6 – Proprietà dei treni**

1. Le Parti si danno reciprocamente atto che il materiale rotabile oggetto del presente Protocollo d'Intesa resterà di proprietà della Regione.



### **Art. 7 – Impegni programmatici**

1. Le Parti danno atto che, con la progressiva disponibilità delle risorse, si procederà all'acquisto di ulteriori treni bimodali, fino al raggiungimento del parco treni indicato all'art. 2 e che gli stessi verranno messi in esercizio, utilizzati, gestiti e mantenuti secondo le modalità previste dal presente Protocollo d'Intesa.
2. Alla scadenza del Protocollo d'Intesa e dell'atto di cui all'art. 4, comma 1, lett e), Trenitalia si impegna a restituire alla Regione i treni bimodali, assicurando che gli stessi siano in buone condizioni d'uso e corredati di tutta la documentazione tecnica ed amministrativa.

### **Art. 8 – Modifiche e varianti**

1. Le Parti possono, di comune accordo, stabilire eventuali varianti al presente Protocollo d'Intesa.
2. Nell'ambito dell'atto di cui all'art. 4 comma 1 lettera e), Trenitalia si riserva di aggiornare e adeguare - in coerenza con le norme e le procedure operative in vigore a quel momento - le obbligazioni di cui al presente Protocollo .

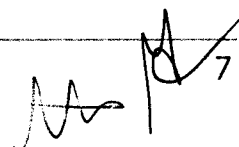
### **Art. 9 - Controlli**

1. Prima dell'immissione in servizio del materiale acquistato, le Parti compileranno e sottoscriveranno apposito verbale di consegna.
2. La Regione ha il diritto di controllare l'utilizzo e le condizioni di utilizzo dei treni oggetto del presente Protocollo d'Intesa in qualsiasi momento.

### **Art. 10 - Codice Etico**

1. La Regione si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", pubblicato sul sito internet: [www.fsitaliane.it](http://www.fsitaliane.it). Detto codice, seppur non allegato al presente Protocollo, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso la Regione dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.
2. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, Trenitalia avrà diritto di risolvere il presente Protocollo, ai sensi e per gli

---



effetti del art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

**Art. 11 - Controversie, Foro competente e diritto applicabile**

1. Non è ammessa la competenza arbitrale. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Roma. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

**Art. 12 - Disposizioni finali**

1. Le spese di stipulazione e di bollo, ove dovute, sono a carico di Trenitalia.

Il presente Protocollo d'Intesa è immediatamente operante per entrambe le parti contraenti e consta di 8 fogli.

Redatto in duplice originale in bollo.

Letto, confermato e sottoscritto.

Aosta, li 16 OTT. 2013

Per la Regione Autonoma Valle d'Aosta

Per Trenitalia S.p.A.

Ing. Marco TREVISAN



Ing. Francesco CIOFFI

