

CONTRATTO DI SERVIZIO DI MANOVRA FERROVIARIA

TRA

Terminali Italia S.r.l., Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di RFI S.p.a., Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con sede legale in Piazza della Croce Rossa n. 1, 00161 – Roma; capitale sociale euro 7.345.686,00 i.v., iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma), Codice Fiscale e Partita I.V.A. n. 06204310962–R.E.A. 1206926, nel presente Contratto rappresentata da Giuseppe Acquaro, nella sua qualità di Legale Rappresentante pro-tempore domiciliato per la carica presso la sede legale della società (di seguito denominata “**TMI**”).

E

_____ (C.F. /P..IVA _____),
con sede in _____,
ivi rappresentata da _____ nella sua qualità
di _____
(di seguito denominata “**IF**”)

Premesso che:

- La Direttiva 2012/34 UE del 21 novembre 2012, recepita in Italia con il D.lgs. 112/2015 del 15 luglio 2015 e ulteriormente specificata dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 del 22 novembre 2017 – ha introdotto le figure dell'*impianto di servizio* e dell'*operatore dell'impianto di servizio*, intendendosi come tale “*un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie [...]*”;
- Il D.lgs. 112/2015 ex art 13 impone agli operatori degli impianti di servizio di garantire l'accesso a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti agli impianti di servizio ed ai servizi prestati in tali impianti;
- La Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie, recepita nell'ordinamento italiano con D.lgs. n. 50 del 14 maggio 2019 ha stabilito disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari;
- TMI è una società interamente controllata da Rete Ferroviaria Italiana, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, soggetta alla sua attività di direzione e coordinamento costituita allo scopo di assumere la gestione di impianti di servizio intermodali presso i quali realizzare trasporto combinato ferroviario, fornire servizi di carico-scarico e movimentazione delle unità di trasporto intermodale (di seguito brevemente Handling), nonché, ove previsto, i servizi di manovra ferroviaria e altre attività accessorie e funzionali al sistema di trasporto combinato, come ad esempio, la gestione delle soste tecniche e la riparazione delle unità di trasporto intermodale;
- TMI offre i Servizi di manovra ferroviaria presso gli impianti di servizio di Bari Lamasinata, Bologna Interporto, Marzaglia e Verona Quadrante Europa;
- La Delibera n. 130/2019/ART ha definito le misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza dei servizi di manovra ferroviaria erogati in taluni impianti di servizio;
- L'IF richiedente è in possesso del certificato di sicurezza o del certificato di sicurezza unico rilasciato ai sensi e per gli effetti della vigente normativa in materia;





Tutto ciò premesso, le Parti come sopra individuate e rappresentate, convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1

Premesse ed allegati

1. Le premesse e gli allegati al presente Contratto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale.
2. Sono allegati al presente Contratto:
 - a) Documento d'identità del firmatario per IF;
 - b) Visura camerale IF;
 - c) Nota RFI-DPR/A0011/P/2013/0008493 del 20/11/2013 e s.m.i.;
 - d) Estratto Documento di Programmazione per gli impianti utilizzati dal Cliente;
 - e) Documento Organizzativo (DOM) per gli impianti utilizzati dal Cliente;
 - f) Elenco Riferimenti per gli impianti utilizzati dal Cliente;
 - g) Elenco Riferimenti Cliente per gli impianti utilizzati;
 - h) Procedura d'interfaccia per risarcimento danni.

ARTICOLO 2

Definizioni

Ai fini del presente documento, s'intende per:

- a. **ART (ovvero Autorità):** Autorità di Regolazione dei Trasporti istituita ai sensi del D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011 n. 214;
- b. **Assemblea Comprensoriale:** organo permanente, composto da tutti gli operatori comprensoriali, deputato a deliberare ai fini del Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria;
- c. **Autoproduzione:** produzione, da parte di una società, di beni e servizi per uso proprio, della società controllante e delle società controllate, ai sensi degli artt. 7 e 9 della L. 10 ottobre 1990 n. 287;
- d. **Binari del fascio base:** i binari di circolazione a termine dell'art. 4 Regolamento circolazione treni;
- e. **Compensorio Ferroviario:** insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti interconnessi e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento;
- f. **Corrispettivo, tariffa e/o prezzo:** gli importi dovuti da IF per la fruizione di servizi erogati da parte di TMI;
- g. **Destinatario delle merci:** proprietario delle merci a destino;
- h. **Disposizioni di esercizio:** disposizioni che regolamentano la sicurezza ferroviaria in applicazione delle norme nazionali di sicurezza;
- i. **Documento di Programmazione:** (ex misura 12.2 lett. a) dell'allegato A della delibera 130/2019) è il documento redatto ed aggiornato dall'operatore del servizio di manovra, in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI e gli eventuali altri operatori d'impianto, in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, ivi inclusi l'avvio e la conclusione del servizio di manovra con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità e le finestre temporali per lo scarico/carico dei convogli;
- j. **Documento Organizzativo (DOM):** è il documento sottoscritto dal Gestore della manovra, dal Cliente e dal GI, che descrive l'organizzazione adottata da parte del Gestore del servizio di manovra in ogni impianto;
- k. **Entrata merci:** documento con cui viene attestata dal cliente la regolare esecuzione della prestazione a fronte della quale il fornitore procede ad emettere la fattura. Per i clienti che adottano SAP si tratta di un riferimento informatico qualificato a certificare, mediante la sua rilevazione a sistema, l'avvenuta consegna dei beni e/o il ricevimento della prestazione e la conseguente registrazione del costo;
- l. **Gestore dell'Infrastruttura (GI)** o Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI): il soggetto definito ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. b) Decreto Legislativo n. 112/2015 s.m.i.;
- m. **Gestore del servizio:** soggetto deputato alla gestione di uno o più servizi previsti dall'art 13 della Direttiva 2012/34/UE s.m.i. recepita in Italia dal D. Lgs. n. 112/2015 s.m.i., fatti salvi i casi di autoproduzione negli impianti;
- n. **Gestore del Terminal:** l'operatore dell'impianto di servizio che gestisce le attività di manovra e di handling del terminal;
- o. **Gestore Unico:** l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del



- comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a beneficio di più di un operatore comprensoriale, fatto salvo quanto previsto in materia di prestazione in proprio di servizi e autoproduzione;
- p. **Handling:** le operazioni terminalistiche che consistono nella movimentazione, carico e scarico delle UTI dai veicoli stradali e/o ferroviari e sui piazzali;
 - q. **Impianto di Servizio:** l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11, del D.Lgs. 112/2015, ivi comprese le infrastrutture portuali marittime collegate ai servizi ferroviari;
 - r. **Impianto ferroviario:** l'impianto di servizio, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, utilizzato da TMI per assicurare l'arrivo e la partenza dei treni nonché, ove previsto e/o necessario, le operazioni di composizione degli stessi nonché il loro stazionamento;
 - s. **Impianto Raccordato:** impianto, di proprietà di soggetto diverso dal GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;
 - t. **Impianto Interconnesso:** l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss);
 - u. **Impresa Ferroviaria:** qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una 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 la trazione;
 - v. **Mod. 6a:** modulo cartaceo o informatico di "messa a disposizione" (allegato 6/a nota RFI-DPR/A0011/P/2013/0008493 del 20/11/2013) mediante il quale l'IF certifica l'orario di avvenuta messa a disposizione del materiale alla manovra, sia nel caso di materiale in partenza che nel caso di materiale in arrivo;
 - w. **Mod. 6b:** modulo cartaceo o informatico di "consegna IF" (allegato 6/b nota RFI-DPR/A0011/P/2013/0008493 del 20/11/2013) mediante il quale l'Operatore di Manovra certifica l'orario di avvenuta consegna del materiale all'IF per materiale in partenza e l'orario di consegna al gestore dell'area di destinazione del materiale in arrivo;
 - x. **MTO:** il soggetto che prende in carico una determinata merce in un determinato luogo (anche diverso da un porto, aeroporto o stazione ferroviaria) impegnandosi a trasportarla al luogo di destinazione (anche diverso da un porto, aeroporto o stazione ferroviaria). L' MTO, sia che esegua il trasporto con propri mezzi, sia che provveda a farlo eseguire da altri, è garante della buona esecuzione del trasporto ed è responsabile di ogni perdita o danno che le merci subiscono dal momento della presa in carico fino a quello della consegna;
 - y. **Norme nazionali di sicurezza:** tutte le norme e standard nazionali contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, applicabili ad uno o più gestori dell'infrastruttura ed a più di una impresa ferroviaria;
 - z. **Operatore Comprensoriale:** soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal Regolamento Comprensoriale stesso;
 - aa. **Operatore del Servizio di Manovra (ODM):** operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;
 - bb. **Operatore del Servizio di Manovra Incaricato (ODMI):** soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;
 - cc. **Prospetto Informativo della Rete (P.I.R.):** il documento che contiene le principali caratteristiche delle linee e degli impianti ferroviari in concessione a RFI e regola i rapporti con tutti i soggetti interessati a richiedere capacità e servizi;
 - dd. **Prestazione in Proprio di Servizi:** una situazione in cui un'impresa ferroviaria presta essa stessa un servizio ferroviario sul sito di un operatore dell'impianto di servizio, a condizione che l'accesso all'impianto e l'utilizzo dello stesso da parte dell'impresa ferroviaria per la prestazione in proprio di servizi siano giuridicamente e tecnicamente fattibili e non compromettano la sicurezza delle operazioni e che l'operatore dell'impianto di servizio in questione offra tale possibilità;



- ee. **Punto o Binario di Presa e Consegna:** indica il tratto di binario dell'impianto ferroviario nel quale il Mittente mette a disposizione le merci per il trasporto o restituisce i carri resi vuoti, o il Vettore consegna le merci al termine del trasporto o mette a disposizione i carri vuoti per il carico;
- ff. **Rappresentante del Compensorio:** soggetto deputato a rappresentare gli Operatori Compensoriali nei rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Nel caso in cui venga individuato come Gestore Unico un soggetto diverso dagli Operatori Compensoriali, il Rappresentante, è tenuto ad operare in nome e per conto degli Operatori Compensoriali nelle attività concernenti la manovra ferroviaria nonché ad espletare le procedure per l'individuazione del Gestore Unico. In particolare, rappresenta i suddetti Operatori nei rapporti con il Gestore Unico e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- gg. **Regolamento Compensoriale della Manovra Ferroviaria (ovvero ReCoMaF):** documento che disciplina le modalità di individuazione del Gestore Unico o dell'Operatore di Servizio Incaricato, le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria. Nonché disciplina i diritti e gli obblighi che gravano in capo al Gestore Unico, agli Operatori Compensoriali e agli eventuali Operatori di Manovra;
- hh. **Referenti TMI ed IF** soggetti individuati e incaricati da TMI e da IF cui spetta il compito di interfacciarsi per la gestione della procedura relativa alle contestazioni per ritardi e disservizi, ex art. 8 del presente Contratto;
- ii. **Referente di manovra di IF:** soggetto individuato e incaricato da IF cui spetta il compito di interfacciarsi con il Referente di manovra di TMI per la gestione operativa giornaliera, così come meglio specificato in allegato f);
- jj. **Referente di manovra di TMI:** soggetto individuato e incaricato da TMI cui spetta il compito di interfacciarsi con l'IF per la gestione operativa giornaliera, così come meglio specificato in allegato f);
- kk. **Registro Disposizioni di Servizio:** documento emanato, per ogni impianto di servizio, dalle unità periferiche interessate del Gestore dell'Infrastruttura;
- ll. **Responsabili del Contratto:** figure individuate dalle Parti cui è attribuita la responsabilità della gestione operativa del Contratto;
- mm. **Rendiconto dei servizi resi:** il dettaglio mensile dei servizi di manovra forniti da Terminali Italia;
- nn. **Servizio di manovra ferroviaria:** trasferimento dei convogli, comprese le operazioni di composizione/scomposizione funzionali alla terminalizzazione del treno, dai binari di ricevimento del Fascio Arrivi e Partenze ai binari degli impianti di servizio e/o aree raccordate e viceversa;
- oo. **Servizio di manovra accessoria:** prestazioni accessorie eseguite nell'ambito del fascio arrivi e partenze, dei binari secondari di stazione e all'interno degli impianti di servizio e aree raccordate (aggancio e sgancio locomotive, regolarizzazione segnali di coda, composizione e scomposizione convogli, scarto veicoli, traslazione veicoli);
- pp. **Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS):** l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un operatore ferroviario (RFI, IF, società di manovra, ecc.) al fine di mantenere e migliorare il livello di sicurezza in essere, anche mediante un sistema di monitoraggio per la misura del livello di applicazione delle norme;
- qq. **Slot di manovra:** tempo necessario per l'esecuzione di una operazione di manovra compreso, in genere, tra l'avvio e la conclusione dello stesso. Gli slot di manovra per le attività pianificate sono definiti nel Documento di Programmazione ex misura 12.2 delibera ART 130/2019; gli slot di manovra riferiti ad attività non comprese in pianificazione vengono assegnati dall'operatore del servizio di manovra in base all'organizzazione dell'impianto;
- rr. **Slot terminal:** tempo necessario per l'esecuzione delle attività di scarico e/o carico di un convoglio (handling). La delimitazione degli slot terminal per le attività pianificate è definita nel Documento di Programmazione ex misura 12.2 delibera ART 130/2019; gli slot terminal riferiti ad attività non comprese in pianificazione vengono assegnati dall'operatore del servizio di manovra in base all'organizzazione dell'impianto;
- ss. **Terminale Merci:** insieme di installazioni funzionali al trasporto merci interconnesse alle reti ferroviarie e riconducibili agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, lettere b), c) d), e g), del D.Lgs. 112/2015;
- tt. **Treno:** qualsiasi mezzo di trazione con veicoli (carri) che viaggia da una località di servizio (impianto) ad un'altra oppure che parte da una località di servizio per disimpegnare un servizio lungo la linea e fare ritorno nella località stessa;



- uu. **UTI:** Unità di Trasporto Intermodale quali casse mobili, semirimorchi, container, cisterne, ecc. abilitati al trasporto ferroviario predisposti con sistemi di aggancio per la loro movimentazione a mezzo gru semovente o a portale.

ARTICOLO 3

Oggetto del contratto

TMI si obbliga verso IF all'espletamento del Servizio di Manovra Ferroviaria dei treni di IF in arrivo e in partenza dalla/e stazione/i alle condizioni e modalità previste nel presente Contratto e nei suoi allegati.

ARTICOLO 4

Modalità di esecuzione del servizio

L'erogazione dei servizi di cui al presente Contratto, avverrà con le modalità descritte nel DOM d'Impianto.

ARTICOLO 5

Obblighi di TMI

1. TMI si impegna ad analizzare tutte le richieste di Servizi di Manovra Ferroviaria secondo quanto stabilito in merito dalla Delibera ART n. 130/2019 e Regolamento di esecuzione n. 2177/2017 e s.m.i. in tema di accesso agli impianti di servizio.
2. TMI si impegna ad erogare i Servizi di Manovra Ferroviaria per i volumi comunicati nei termini previsti dal Documento di Programmazione per ogni singolo impianto allegato al presente.

ARTICOLO 6

Obblighi di IF

- 1 IF si impegna a rispettare quanto previsto a suo carico nel presente contratto e nei suoi allegati.
- 2 IF, in virtù del possesso del Certificato di Sicurezza ottenuto ai sensi del D. Lgs. 50/2017, è responsabile della propria parte di sistema così come disciplinato nel complesso di norme e standard tecnici correlato al citato decreto legislativo: pertanto IF si impegna a verificare lo stato dei treni in partenza ed è l'unico garante nei confronti di TMI e di terzi dello stato di efficienza e di sicurezza degli stessi.
- 3 IF si impegna altresì a rispettare le disposizioni contenute nella nota RFI-DPR/A0011/P/2013/0008493 del 20/11/2013 e s.m.i. emessa dal GI al fine di permettere un corretto svolgimento del Servizio di Manovra.
- 4 IF si impegna a comunicare a TMI entro i termini previsti al successivo art 8. l'eventuale disdetta degli Slot di Manovra contrattualizzati.

ARTICOLO 7

Obblighi di garanzia dei livelli di qualità del servizio

1. Il documento di riferimento per la valutazione dei livelli di qualità dei servizi di manovra è il Documento di Programmazione. Tale documento, ex misura 12.2 dell'allegato A) della Delibera 130/2019, è redatto e sottoscritto da TMI (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, ed eventuali altri operatori di impianto) in occasione di ogni cambio orario – e comunque prima dell'avvio del servizio – ed è aggiornato in tutti i casi di variazioni che abbiano un impatto significativo sull'organizzazione degli impianti di servizio.
2. Nel Documento di Programmazione sono riportati:
 - a. gli orari di arrivo e partenza dei treni;
 - b. le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi;
 - c. gli orari di avvio e conclusione del servizio di manovra e i relativi ambiti di responsabilità operativi;
 - d. le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli (veicoli ferroviari del treno).
3. TMI pubblica sul proprio sito internet gli standard di qualità del servizio e le relative penali.
4. In ottemperanza a quanto previsto dalla misura 12.2 dell'allegato A) della Delibera 130/2019 dell'ART, Terminali Italia si obbliga a garantire:
 - a) l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione entro un tempo massimo di 15':
 - rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione, in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;
 - rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione o, nel caso l'arrivo reale del treno sia successivo al già menzionato orario indicato nel documento di programmazione, rispetto all'orario di arrivo reale del treno, in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:
 - 15' nelle fasce orarie di punta;
 - 30' nelle fasce orarie medie;



- 60' nelle fasce orarie di morbida

(Le fasce orarie per ogni impianto sono definite nel Documento di Programmazione).

- rispetto all'orario indicato nel Documento di Programmazione, in caso di ritardo superiore alle già menzionate soglie ma tale, comunque, da consentire che il treno sia messo a disposizione dell'Operatore del Servizio di Manovra entro l'orario previsto di avvio del servizio stesso.

Fermi restando i tempi di inizio e termine dell'operazioni di manovra precedentemente concordati e previsti dal Documento di Programmazione, i 15 minuti decorrono dal momento certificato nel Mod.6a emesso da parte dell'IF.

- b) In occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio ferroviario dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, TMI si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione nel rispetto della tempistica definita nel Documento di Programmazione. In tali casi l'orario effettivo di avvio delle operazioni di manovra per il piazzamento in stazione è certificato nel Mod. 6a emesso dall'IF.
 - c) Per gli Slot di Manovra non presenti nel Documento di Programmazione, programmati e concordati in gestione operativa tra le Parti, TMI si obbliga ad effettuare le operazioni di manovra entro un tempo massimo di 60' rispetto a quanto certificato nel Mod.6a (messa a disposizione materiale).
5. TMI si impegna ad informare tempestivamente IF di eventuali scioperi programmati e a garantire comunque e per tutta la loro durata la messa in sicurezza di eventuali merci pericolose.

ARTICOLO 8

Penali

1. In conformità con quanto previsto dalla misura 12.2 dell'allegato A) della Delibera 130/2019 dell'ART, la mancata ottemperanza agli obblighi previsti ai precedenti commi 7.4a, 7.4b e 7.4c comporta per TMI una corresponsione all'IF, a titolo di penale, di una somma pari al 10% del corrispettivo relativo al Servizio di Manovra Ferroviaria come definito nel tariffario pubblicato.
2. Nessun addebito può essere imputato a TMI nel caso di ritardi in arrivo del materiale rotabile da manovrare nella stazione di destinazione superiori ai ritardi indicati all'art 7.4 a) e nel caso di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'Impianto, ed in ogni caso in cui TMI dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili alla sua responsabilità.
3. Le Parti convengono che l'applicazione delle penali per eventuali ritardi provocati da TMI nell'ambito delle attività di erogazione del Servizio di Manovra potrà aver luogo solo dopo avere esperito i seguenti passaggi formali:
 - a) contestazione scritta e circostanziata a cura dell'IF entro e non oltre 1 giorno lavorativo dall'evento, da formalizzare mediante posta elettronica certificata all'indirizzo produzione@pec.terminalitalia.it, mettendo in conoscenza il Referente di TMI (così come individuato nell'allegato f). La contestazione deve contenere anche il nome del Referente IF (così come individuato nell'allegato g) per l'analisi dell'evento nonché dell'indirizzo di posta elettronica certificata che deve essere utilizzato da TMI per le successive e conseguenti comunicazioni;
 - b) entro tre giorni lavorativi dal ricevimento della contestazione di cui al precedente punto a), il Referente di TMI convoca il Referente IF per l'analisi e la condivisione della dinamica degli eventi e delle circostanze che hanno determinato il disservizio contestato;
 - c) di quanto emerso in sede di analisi congiunta di cui al precedente punto b), viene redatto con le modalità previste al successivo punto f) un verbale di constatazione del ritardo. In esso, le Parti terranno conto della situazione operativa in essere quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, ritardi treni in arrivo, effettuazione di treni straordinari, livello di occupazione dei binari del fascio base e dei terminal, indisponibilità del locomotore di manovra per cause non addebitabili a TMI, etc...;
 - d) nel caso in cui le cause che hanno generato i ritardi oggetto di contestazione non siano riconducibili alle attività proprie di TMI, queste devono essere chiaramente descritte nel verbale di cui al precedente punto c);
 - e) in caso di ritardo in arrivo del treno nella stazione, oltre le soglie temporali stabilite nelle fasce di cui all'art. 7.4, il verbale di cui al precedente punto c) dovrà chiaramente esplicitare tale circostanza;
 - f) il verbale di cui al precedente punto c), condiviso nei contenuti dai rispettivi Referenti, deve essere redatto a cura del Referente TMI e da questi sottoscritto e quindi trasmesso al Referente IF a mezzo di posta elettronica certificata entro il termine massimo di 10 giorni lavorativi a decorrere dalla data di ricezione della pec di cui al punto a); ricevuto il verbale, il Referente IF provvede a inviare entro 2 giorni lavorativi – sempre a mezzo pec – al Referente TMI il verbale sottoscritto;

- g) Nel caso in cui il Referente IF non condivida i contenuti e/o le conclusioni del verbale di cui al precedente punto c), provvede entro il termine di due giorni lavorativi a fornire a mezzo pec adeguata motivazione sulla non condivisione, argomentando nello specifico gli aspetti non condivisi. Ove il referente TMI non condivida le osservazioni, entro i successivi due giorni lavorativi i due Referenti redigono una dichiarazione di mancato accordo nella quale sono esplicitate le rispettive posizioni.
4. Le Parti concordano che, oltre a quanto previsto al precedente art. 8.2, TMI non sarà ritenuta responsabile di ritardi o delle soppressioni dovuti a cause non direttamente imputabili ad essa di cui ai precedenti artt. 8.3.d e 8.3.e. In tali casi nessun addebito potrà essere imputato a TMI.
5. Le Parti concordano altresì che TMI non sarà comunque ritenuta responsabile di ritardi o soppressioni ove essi dipendano da responsabilità di terze parti (quali ad esempio: l'impresa ferroviaria di trazione o il Gestore dell'Infrastruttura etc.) ovvero, nei casi accertati di "forza maggiore", indipendenti dalla capacità operativa di TMI, (quali ad esempio a titolo esemplificativo e non esaustivo: calamità naturali, eventi bellici, moti e/o manifestazioni pubbliche, scioperi nazionali o locali o aziendali, interruzione della circolazione o dei binari raccordati, etc etc).
6. Le Parti concordano che TMI provvederà a corrispondere a IF un corrispettivo per penale, per ritardi e/o soppressioni solo nei casi in cui il verbale di constatazione del ritardo di cui al precedente comma 3.c attesti che la relativa causa sia direttamente imputabile alle attività di TMI ovvero nei casi in cui TMI non proceda a quanto previsto al precedente comma 3.b nei tempi ivi stabiliti.
7. Le Parti concordano che il pagamento delle penali per ritardi e/o soppressioni avvenuti per cause riconosciute dalle Parti - e con le modalità cui sopra - quali riconducibili alla responsabilità di TMI, avverrà tramite nota di debito da inviare a mezzo pec all'indirizzo amministrazione@pec.terminalitalia.it, unitamente al verbale di cui al precedente comma 3.c sottoscritto dalle Parti. In mancanza dell'invio del verbale da parte di IF nelle modalità e tempistiche di cui al precedente comma 3.f, TMI non darà corso al pagamento della nota di debito.
8. In caso di ritardi e/o soppressioni, qualora a valle dell'analisi delle cause comunque effettuate da TMI, emergessero responsabilità imputabili all'IF o ad un suo fornitore o dante causa, TMI provvederà a contestare gli eventi a mezzo pec, riservandosi il diritto richiedere a IF il rimborso di eventuali extra-costi sostenuti (come ad esempio: prestazioni straordinarie da parte del personale di TMI o di terzi derivanti dal ritardo, costi diretti e/o indiretti derivanti da penali per ritardi e/o soppressioni e contestati a TMI da parte di altre IF, ecc...).
9. In considerazione di quanto previsto dall'art. 9.8 del Regolamento di Esecuzione (Ue) 2017/2177¹, nel caso in cui IF:
- a) non formalizza a TMI, con un preavviso di almeno 24 ore, il mancato utilizzo del servizio per non effettuazione di un treno, per causa ad essa non imputabile, sarà tenuta al pagamento di una penale, pari al 10% dei Servizi di Manovra contrattualizzati e non utilizzati, valorizzati secondo quanto stabilito dalle Condizioni Economiche pubblicate sul sito internet della società;
 - b) intenda sospendere una relazione - per motivi non dipendenti da problematiche inerenti all'infrastruttura ferroviaria - per un periodo superiore a 4 settimane consecutive, essa si obbliga a informare TMI con un preavviso di almeno 30 giorni, comunicando anche la data di riattivazione del servizio. In caso di mancato o tardivo preavviso è facoltà potestativa di TMI assegnare definitivamente gli slot di servizio non utilizzati ad altro operatore richiedente senza che l'IF abbia nulla a pretendere da parte di TMI;
 - c) in caso di sospensione di una relazione per un periodo superiore a 6 settimane consecutive, indipendentemente dall'obbligo di comunicazione da parte dell'IF, è comunque facoltà potestativa di TMI assegnare definitivamente gli slot di servizio non utilizzati ad altro operatore richiedente senza che l'IF abbia nulla a pretendere da parte di TMI;
 - d) in tutti i casi di mancato utilizzo da parte dell'IF, è facoltà potestativa di TMI l'utilizzo temporaneo degli slot di manovra in gestione operativa.

ARTICOLO 9

Orario di servizio

1. L'orario di servizio è quello stabilito del Documento di Programmazione di cui al precedente articolo 7.
2. Fatti salvi i casi previsti nel Documento di Programmazione di ogni singolo impianto, il servizio di manovra non è fornito nei giorni festivi: 1° gennaio, 6 gennaio, domenica e lunedì di Pasqua, 25 aprile, 1° maggio, 2 giugno, 15 agosto, 1° novembre, 8 dicembre, 25 e 26 dicembre.
3. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti 9.1 e 9.2 ulteriori periodi di sospensione dell'attività saranno comunicati da TMI ad IF con almeno 24 ore di anticipo.

¹ il "richiedente" che non intenda usufruire del servizio "ne informa senza indugio l'Operatore interessato".



4. Per esigenze straordinarie, IF può richiedere all'indirizzo di posta elettronica certificata produzione@pec.terminalitalia.it e con un anticipo di almeno tre giorni lavorativi, servizi di manovra in giorni o fasce orarie non previste dal Documento di Programmazione. TMI, verificata la fattibilità delle richieste, fornisce risposta alla richiesta a mezzo pec entro 1 giorno lavorativo dalla richiesta. In caso di risposta positiva circa la fattibilità, l'IF s'impegna a riconoscere a TMI, per ogni singola prestazione, una maggiorazione pari al 75% rispetto a quanto stabilito per la prestazione richiesta dalle Condizioni Economiche pubblicate sul sito internet di TMI.

ARTICOLO 10

Durata del contratto - recesso - risoluzione espressa - sospensione temporanea del servizio

1. Il Contratto ha durata sino al cambio orario di dicembre dell'anno successivo alla data di sottoscrizione dello stesso ovvero del medesimo anno se sottoscritto entro il 30 giugno. Alla data di scadenza del Contratto è previsto il rinnovo tacito per ulteriori periodi di 12 mesi ciascuno, salvo comunicazione contraria da trasmettere a mezzo pec alla controparte con 120 giorni di preavviso rispetto alla data di scadenza.
2. L'IF può recedere anticipatamente dal Contratto in corso d'opera con un preavviso di almeno 120 giorni da comunicarsi a mezzo pec. Nel caso in cui l'IF receda anticipatamente dal Contratto con un preavviso inferiore a 120 giorni, essa rimane obbligata a corrispondere a TMI, a titolo di penale, un corrispettivo corrispondente ai servizi di manovra programmati fino al decorrere dei 120 giorni dalla data di comunicazione del recesso anticipato ovvero fino alla scadenza del Contratto ove la durata residua dello stesso fosse inferiore a 120 giorni.
3. TMI avrà la facoltà di avvalersi della risoluzione espressa del Contratto (art. 1456 c.c.) nei seguenti casi:
 - a) fallimento, concordato preventivo o altra procedura concorsuale alla quale venga sottoposta IF;
 - b) cessazione dell'attività da parte di IF;
 - c) perdita da parte di TMI del titolo autorizzativo a fornire i servizi ovvero il venir meno delle condizioni che consentono l'erogazione dei servizi negli impianti e/o nei comprensori in cui TMI eroga il servizio di cui al presente Contratto;
 - d) cessazione per qualsiasi motivo del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria stipulato tra IF e il GI;
 - e) per violazione di quanto previsto agli artt. 16, 17.2 e 19.2.
4. In caso di mancato pagamento anche di una sola fattura emessa da TMI, non contestata o infondatamente contestata da IF, TMI provvederà a trasmettere a IF, tramite PEC/raccomandata A.R., specifica diffida ad adempiere ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1454 c.c. Decorso 20 giorni lavorativi dalla ricezione di questa comunicazione senza che IF abbia motivato o sanato l'inadempimento, il Contratto si intenderà risolto.
5. Oltre a quanto previsto al successivo art. 11.8, il Contratto s'intenderà sospeso automaticamente senza penali, qualora TMI, per cause non dipendenti dalla stessa, non possa disporre dei binari necessari all'espletamento del servizio per manutenzioni ordinarie/straordinarie all'armamento o al piazzale e nei casi di lavori di ammodernamento o rifacimento degli stessi. Eventuali sospensioni del servizio verranno prontamente comunicate all'IF.

ARTICOLO 11

Corrispettivi e Pagamenti

1. I corrispettivi dovuti da IF a TMI per le prestazioni dei Servizi di Manovra Ferroviaria sono pubblicati sul sito internet di TMI in ottemperanza a quanto specificato dalla delibera 130/19 ART.
2. Per i Servizi di Manovra richiesti per esigenze straordinarie si rinvia a quanto previsto all'art. 9.4.
3. TMI si impegna a trasmettere all'IF il Rendiconto dei Servizi resi nei primi 15 giorni del mese successivo a quello cui si riferiscono le prestazioni.
4. IF si obbliga a verificare e condividere il Rendiconto dei Servizi resi da TMI, comunicando il numero di Entrata Merce entro la fine del mese successivo a quello a cui si riferiscono le prestazioni. Le osservazioni al Rendiconto dei Servizi resi di cui al precedente 11.3 sono formulate dalla IF entro 15 giorni dalla sua ricezione. La definizione di eventuali controversie sui contenuti è comunque definita entro e non oltre 10 giorni dalla data di ricevimento delle osservazioni. Il mancato riscontro da parte di IF entro i 15 giorni dalla data di ricezione del Rendiconto dei Servizi resi è considerato quale accettazione dello stesso da parte dell'IF.
5. TMI trasmette a IF fattura delle prestazioni rese a seguito del ricevimento del numero di Entrata Merce di cui al punto precedente.
6. Le fatture dovranno essere saldate dall'IF a mezzo bonifico bancario sul conto corrente indicato in fattura entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data della stessa. Il suddetto termine di 60 (sessanta) giorni deve intendersi espressamente convenuto tra le Parti ai sensi dell'art. 4, comma 3, 1° periodo, D.lgs. 231/2002, come modificato dal D.lgs. 192/2012.



7. In caso di ritardo nei pagamenti saranno dovuti interessi moratori nella misura stabilita dall'art. 5, comma 1, 2° periodo, D.lgs. n. 231/2002, come modificato dal D.lgs. n. 192/2012 e s.m.i.
8. In caso di ritardo superiore a 60 (sessanta) giorni nel pagamento dei corrispettivi dovuti, TMI, fermo restando il suo diritto di avvalersi della clausola risolutiva espressa ex art. 10 del presente Contratto, avrà facoltà di sospendere (fino all'effettivo pagamento ex art. 1460 c.c.) l'esecuzione dei servizi oggetto del Contratto, fatto salvo il diritto alla corresponsione di quanto dovuto per le prestazioni eseguite e dei relativi interessi di mora.
9. In funzione della regolarità dei pagamenti, delle verifiche di affidabilità finanziaria dell'IF, Terminali Italia si riserva il diritto di richiedere all'IF stipula di una fideiussione emessa da istituto finanziario o assicurativo di gradimento di TMI, per un importo pari a 2 mensilità di fatturato stimato sul valore presuntivo/dichiarato dei traffici previsti. In questi casi l'IF, pena la sospensione dell'erogazione dei servizi, si impegna a consegnare la fideiussione a Terminali Italia entro due mesi dalla richiesta. Per la verifica dell'affidamento TMI si avvale di banche dati di terzi, con accesso telematico che permettono diversi livelli di verifica periodica della situazione finanziaria e giuridica dell'IF, ovvero dell'assistenza della Struttura Gestione del Credito in ambito Direzione Centrale Finanza, Investor Relations, Assicurazioni e Patrimonio di Ferrovie dello Stato Italiane e della società Fercredit per ipotesi specifiche e di importo rilevante.
10. Sono esonerate dal prestare la fideiussione le IF che, ancorché non dispongano di un rating di affidabilità finanziaria, abbiano stipulato un contratto di manovra con Terminali Italia per almeno un anno 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.
11. L'erogazione di prestazioni distinte sulla base di singole richieste non fa venir meno l'unicità del rapporto contrattuale e quindi l'espresso riconoscimento della facoltà di TMI di avvalersi dei diritti di cui agli art. 1460 e 2761 c.c. anche con riferimento a servizi diversi da quelli oggetto dei corrispettivi non pagati.
12. Il mancato rispetto dei termini di pagamento accordati per una o più prestazioni comporterà l'applicazione degli interessi di mora nella misura di legge e l'eventuale sospensione dell'erogazione dei servizi in caso di mancato pagamento entro gli eventuali termini temporali successivamente concordati.
13. Eventuali compensazioni finanziarie tra le Parti e nei limiti di quanto previsto all'art. 1241 c.c. sono subordinate al previo accordo sottoscritto tra le Parti, con esclusione di qualsiasi forma di compensazione unilaterale. In ogni caso, le Parti accettano con la sottoscrizione del presente Contratto che non possono essere oggetto di compensazione eventuali fatture in contestazione.

ARTICOLO 12

Aggiornamento dei prezzi

1. Le Parti convengono che gli importi di cui alle condizioni economiche, a prescindere dalla durata delle stesse, a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno sono comunque soggetti a revisione in relazione alla variazione assoluta dell'indice nazionale ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (FOI). La variazione è riferita al mese di dicembre di ogni anno rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.
2. Gli aggiornamenti previsti al precedente punto 1 avverranno a decorrere dal primo gennaio di ogni anno, salvo quanto diversamente previsto dalla normativa in vigore.
3. Fatto salvo quanto previsto al precedente punto 1, in caso di variazioni in aumento delle tariffe, queste saranno comunicate da TMI a IF a mezzo posta elettronica certificata rispettando un preavviso di 120 giorni dalla data di entrata in vigore delle variazioni. Il mancato riscontro della IF entro 30 giorni dalla ricezione della pec cui sopra vale quale tacita accettazione dell'aumento.

ARTICOLO 13

Disposizioni in materia di sicurezza

1. TMI e IF si impegnano, ciascuno per la propria parte di sistema ferroviario, a svolgere le prestazioni oggetto del presente Contratto nel rispetto della legislazione europea e nazionale in materia di sicurezza ferroviaria nonché della normativa di sicurezza nazionale definita dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).
2. TMI e IF si impegnano ad adottare tutte le misure e le cautele previste o prescritte dalla legislazione nazionale nonché da norme, standard tecnici in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro e di tutela ambientale.
3. TMI e IF si impegnano a dare piena attuazione alle disposizioni di cui all'art. 26 del D. Lgs. 81/08 in tema di cooperazione attraverso la redazione del documento unico di valutazione dei rischi da interferenze ed a comunicare tempestivamente a ciascuna Parte interessata i rischi introdotti dalle proprie attività per gli addetti dell'altra Parte e/o suoi partner/fornitori.



4. L'IF, in particolare, si impegna a comunicare tempestivamente eventuali particolari precauzioni che dovessero essere adottate in funzione del contesto di riferimento, della tipologia di merci e di quant'altro necessario e/o opportuno per l'esecuzione del presente Contratto.

ARTICOLO 14

Responsabilità - polizza assicurativa

1. TMI è responsabile nei confronti dell'IF e di terzi per tutti i danni derivanti da propria responsabilità o di suoi terzi fornitori e/o subappaltatori durante il Servizio di Manovra.
2. Ai fini della determinazione dell'eventuale responsabilità di TMI, non troveranno applicazione presunzioni di qualsiasi natura, sicché la responsabilità di TMI per danni o perdite potrà essere attribuita a TMI soltanto laddove IF abbia fornito la prova inconfutabile di inadempienze riconducibili a TMI in ordine agli obblighi contrattuali dalle quali ne siano derivati danni e/o perdite ovvero che i suddetti danni e/o perdite siano comunque riconducibili a cause direttamente riferibili alla responsabilità di TMI.
3. Ai fini dell'attribuzione delle responsabilità dei danni e/o delle perdite di cui al precedente punto 2, le Parti concordano che a valle di ogni evento verrà attuato quanto previsto nella apposita procedura di interfaccia allegata (all. h).
4. Sarà in ogni caso esclusa la responsabilità di TMI per tutti i danni, perdite o avarie laddove le stesse siano in tutto o in parte attribuibili a causa di terzi, a eventi straordinari e/o a causa di forza maggiore per tale intendendosi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, fenomeni atmosferici, calamità naturali, conflitti bellici, moti o manifestazioni di piazza etc.
TMI non risponde in nessun modo di ritardi o soppressioni dovuti alle attività delle imprese ferroviarie relative alla circolazione dei treni né relativi alle attività ordinarie o straordinarie del gestore della rete ferroviaria.
5. Le Parti concordano che in caso di accertata e condivisa responsabilità di TMI, tranne che nei casi di colpa grave o dolo, quest'ultima risponderà dei soli danni derivanti da avaria, danneggiamento o perdita delle merci e/o delle UTI dell'IF sua cliente e/o dei clienti di quest'ultima (danno emergente) e non risponderà in alcun modo degli ulteriori danni (lucro cessante/danni commerciali).
Più in dettaglio, TMI, oltre ai danni diretti alle UTI o carri, derivanti da eventuali errate movimentazioni con locomotori di manovra, risponderà solo per la perdita o avaria delle merci trasportate, alle stesse derivati da cause ad essa direttamente imputabili.
Le Parti concordano altresì che TMI non risarcirà comunque i danni definiti quali "minor damage", ossia danni di tipo puramente estetico che non diminuiscono la capacità delle UTI o dei carri in merito alla quantità di merce trasportabile e/o non impediscano la loro funzionalità.
In caso di danneggiamento o perdita della merce, TMI sarà responsabile nei confronti dell'IF nei casi e nei limiti previsti dalla normativa COTIF-CIM.
6. Ai fini del risarcimento dei danni, TMI si avvarrà dei servizi tecnici e finanziari di compagnia assicurativa di propria fiducia, la quale, in accordo alla procedura di cui al precedente punto 3, sarà l'unico soggetto incaricato di gestire in nome e per conto di TMI le richieste risarcitorie da parte del danneggiato. TMI, pertanto, non verserà mai direttamente al danneggiato alcuna somma a titolo di risarcimento dei danni subiti dall'IF, escludendosi al contempo qualsiasi forma di compensazione con crediti eventualmente scaturenti sia dal medesimo contratto sia da altri rapporti economici tra le Parti.
7. IF è responsabile nei confronti di TMI e di terzi per tutti i danni o costi derivanti da propria responsabilità o di suoi terzi fornitori e/o subappaltatori (come, ad esempio, quelli di manutenzione di veicoli ferroviari necessari a seguito di uno svio).
8. Le Parti dichiarano di essere in possesso di adeguate polizze assicurative per copertura di responsabilità civile verso terzi in corso di validità alla data di sottoscrizione del presente contratto. Le Parti dichiarano altresì che detta polizza sarà efficace per tutto il periodo di durata del contratto, comprese eventuali proroghe, e che essa prevede un massimale non inferiore a € 50.000.000 (cinquanta milioni di euro) per sinistro e per anno. Essa conterrà l'obbligo di tenere indenne la Parte assicurata di quanto questa sia tenuta a pagare, quale civilmente responsabile ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitali, interessi e spese) di danni cagionati a terzi per morte, lesioni personali perdite economiche e per danneggiamenti materiali a beni tangibili, in conseguenza di fatti derivanti da propria responsabilità e/o accidentali nell'ambito delle proprie competenze, verificatisi in relazione allo svolgimento delle attività di cui al presente contratto.
9. Le Parti si obbligano a che la polizza sia stipulata con primaria Compagnia Assicurativa, avente rating non inferiori a uno tra: "Baa3" per Moody's, "BBB-" per Standard & Poor's e per Fitch. Eventuali scoperti e franchigie si intendono a completo carico di ognuna delle Parti assicurate.
10. Le Parti si obbligano a che la polizza preveda con una chiara e specifica clausola che sono considerati terzi anche l'IF, TMI e le altre società del Gruppo FS Italiane ed i propri dipendenti o agenti.



ARTICOLO 15

Comunicazioni e Referenti di Contratto

1. Le Parti concordano che i Referenti di Contratto identificati e comunicati dalle Parti in all. f) e g), sono i soggetti ai quali le Parti assegnano tutti i poteri e le facoltà in capo alle rispettive società per la gestione di tutti gli aspetti previsti dal presente Contratto.
2. Il Referente del Contratto avrà la funzione di coordinare e gestire la corretta esecuzione delle obbligazioni contrattuali e di mantenere i rapporti con l'altra Parte.
3. Eventuali cambiamenti dovranno essere tempestivamente comunicati all'altra Parte mediante PEC (posta elettronica certificata) e diverranno efficaci dal momento del ricevimento di questa.

ARTICOLO 16

Divieto di Cessione

È fatto espresso divieto alle Parti di cedere, in tutto o in parte, il presente Contratto. Il Contratto medesimo, in caso di inosservanza dei divieti di cui al presente comma, si intenderà risolto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., impugnando il diritto della Parte non inadempiente al risarcimento dei danni.

ARTICOLO 17

Codice etico

1. IF dichiara di avere preso visione del Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane pubblicato sul sito internet di TMI, di conoscerne nel dettaglio i contenuti e si impegna, anche per i propri amministratori, dipendenti, collaboratori e sub contraenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1381 c.c., ad attenersi rigorosamente ai principi ivi contenuti.
2. In caso di violazione del suddetto impegno sarà facoltà di TMI risolvere di diritto il presente Contratto, ai sensi dell'art. 1456 c.c., mediante dichiarazione unilaterale di TMI medesima, da eseguirsi con lettera raccomandata A/R, senza bisogno di preavviso o messa in mora, fatto salvo, in ogni caso, il diritto al risarcimento dei danni eventualmente subiti.

ARTICOLO 18

Trattamento dati personali

1. Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse all'affidamento e all'esecuzione del 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.
2. 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 viene assolto da Terminali Italia mediante pubblicazione nella sezione protezione dati personali del sito istituzionale www.terminaliitalia.it e dall'IF secondo le sue procedure.
3. 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 19

Trasparenza dei prezzi

1. Le Parti espressamente ed irrevocabilmente:
 - dichiarano che non vi è stata mediazione od altra opera di terzi per la conclusione del presente Contratto;
 - dichiarano di non aver corrisposto, né promesso di corrispondere ad alcuno direttamente o attraverso società collegate o controllate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto;
 - si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate a facilitare e/o rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del presente Contratto rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.



2. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del comma precedente, ovvero una delle Parti non rispettasse gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del presente Contratto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell' art. 1456 c.c., per fatto e colpa della Parte inadempiente che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione e cancellata dall'albo fiduciario, ove esistente.

ART 20

Lingua Ufficiale – Foro competente

1. La lingua italiana è la unica lingua ufficiale del presente Contratto così come di tutte le sue appendici ed allegati. Qualsiasi versione del Contratto tradotta in altre lingue, anche se sottoscritta dalle Parti, ha il solo scopo informativo. In caso di discrepanze tra la versione in lingua italiana ed una versione in un'altra lingua, si avrà la prevalenza assoluta della versione in lingua italiana.
2. Qualunque contestazione o vertenza tra le Parti sull'interpretazione, esecuzione e risoluzione del presente Contratto, sarà deferita alla competenza esclusiva del foro di Roma.

Data _____

(Timbro e Firma dell'IF)

Terminali Italia S.r.l.

Le Parti, ai sensi e per gli effetti dell'art 1341-1342 C.C., dichiarano di aver preso visione e di approvare specificatamente gli articoli: 2 Definizioni; 5 Obblighi di TMI; 6 Obblighi di IF ; 7 Obblighi di garanzia dei livelli di qualità del servizio; 8 Penali; 9 Orario di servizio; 10 Durata del contratto – Recesso - Risoluzione Espressa - Sospensione temporanea del servizio; 14 Responsabilità - Polizza assicurativa; 16 Divieto di Cessione; 17 Codice etico; 18 Trattamento dati personali; 19 Trasparenza dei prezzi; 20 Lingua Ufficiale- Foro competente;

(Timbro e Firma dell'IF)

Terminali Italia S.r.l.
