RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Prospetto Informativo

Rete

PIR 2022

PIR 2022

Aggiornato con Disposizione dell'AD n. 14 dell'11 dicembre 2020

Copia conforme all'originale

Elenco delle modifiche al PIR 2022 – edizione dicembre 2020

In considerazione della rivisitazione complessiva della struttura del PIR e della pubblicazione della tabella di traslazione dei paragrafi rispetto alla precedente struttura si riportano di seguito le sole modifiche afferenti il testo del PIR non strettamente correlate alla riorganizzazione del documento.

Modifiche Generali

Rivisitazione struttura capitoli e paragrafi a fronte della nuova struttura comune RNE
Aggiornamento tariffe cap. 5 e cap. 7

Nuovi inserimenti/eliminazioni

Valori di saturazione per linee derivanti da analisi di capacità	App. al cap.2
Modalità di allocazione delle tracce e regole successive all'allocazione della capacità per richiedente non IF	Par 3.3.3
Specificazioni relative al PIR relativamente alle condizioni generali di contratto	Par. 3.3.4
Informazioni relative ai requisiti per richiedere corse prova	Par. 3.4.5
Principi generali relativi alle riduzioni di capacità	Par. 4.3.1
Nuovo paragrafo su richieste tardive	Par. 4.5.2
Rivisitazione generale delle informazioni relative al progetto TTR, tra cui i principali componenti del progetto e le fasi di implementazione fissate da RNE	Par.4.9, 4.9.1, 4.9.2, 4.9.3, 4.9.3.1, 4.9.3.2, 4.9.3.3.
Introduzione paragrafo relativo all'assistenza alle PRM per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM	Par. 5.4.6.1
Descrizione penali per soppressione della traccia da parte di IF a seguito di rigetto del GI della richiesta di variazione di cui al par 4.8.1	Par 5.6.1
Introduzioni di penali in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento reti estere	Par. 5.6.6
Inserimento riferimento al sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi di cui alla mis. 4.2 della del. ART 130/2019	Par 5.10
Inserimento riferimento coordinamento per eventi con impatti rilevanti sul traffico internazionale secondo linee guida ICM	Par 6.2.8
Descrizione degli strumenti di controllo della circolazione del GI	Par. 6.4, 6.4.1, 6.4.2
Descrizione servizio Scarico Reflui	Par 7.3.11 e ss

Modifiche

Riferimenti al Reg. 2020/1429 relativo all'emergenza Covid-19	Par. 1.3.1 e par. 1.5.2
Aggiornamento struttura PIR per nuova Common Structure RNE	Par. 1.4
Aggiornamento informazioni su RNE – sistemi informativi	Par. 1.7.28
Aggiornamento contatti GI Austria – OBB Infrastruktur e SNCF Reseau e su GI regionali, compreso l'ambito di applicazione del DM 5 agosto 2016	Par. 2.2.2
Inserimento riferimento al Testo Normativo "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI" e a e-PODweb	Par. 2.4.2

Inserimento riferimento al Testo Normativo “Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI” e a e-PODweb	Par. 2.4.4
Inserimento riferimento a e-PODweb	Par. 2.4.5
Inserimento riferimento a e-PODweb	Par. 2.4.6
Integrazione informazioni relative al tavolo tecnico e documentazione fornita da RFI	Par. 2.6
Specificazione su appartenenza richieste tracce a medesima ‘missione’	Par. 2.7.1
Utilizzo di valori specifici di linea per calcolo capacità ed esclusione fasce orarie isolate da penali di cui al 5.6.4. Specificazione su dichiarazione di saturazione per tratte con almeno tre fasce orarie sature consecutive e modalità di calcolo penali.	Par. 2.7.2
Esclusione delle cause di forza maggiore per la risoluzione degli AQ	Par.3.3.13
Specificazione esonero corresponsione mensilità anticipate per IF con due CdU precedenti e pagamenti regolari	Par. 3.3.2.2
Aggiornamento dell’articolato relativamente alla normativa privacy e per le spese del contratto	App. 1, 1bis, 1ter,2, 3 al cap.3; App. 1 e 2 al cap.7
Eliminato allegato relativo a tracce IPO	App. 1 al cap. 2
Inserimento riferimento a disposizioni ANSF e listino attività istruttorie per verifiche di compatibilità e/o circolabilità materiale rotabile	Par. 3.4.1
Inserimento riferimento normativo (Decreto ANSF 4/2012, D.lgs. n.57/2019, ‘Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche’)	Par. 3.4.5
Aggiornamento del contratto tipo di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria sulle tratte di confine	App. 1-ter al cap. 3
Inserimento configurazioni standard per connessione impianti raccordati e tariffe per attività svolte da RFI propedeutiche all’allaccio all’IFN dell’impianto raccordato	Par. 4.2
Eliminazione rimando ad allegato IPO in contratto di utilizzo e a ritardi programmati, con specificazione di attribuzione ritardo comunicato in caso di mancata emissione delle VCO	Par. 4.3.2
Aggiornamento processo di coordinamento della capacità quadro e dei relativi criteri adottati dal GI	Par. 4.4.2.2
Eliminata possibilità rimodulazione tempistiche a seguito prescrizione Del.140/17	Par.4.5
Specifica su associazione tra servizio richiesto e treno in arrivo nell’impianto	Par 4.5.1
Richiesta inserimento servizi collegati alla traccia richiesta in gestione operativa	Par. 4.5.3.2
Aggiornamento situazione progetti pilota e inserimento link al sito web RNE con i riferimenti dei progetti attivi	Par. 4.9.3.3
Indicazioni relative alla rivisitazione del sistema tariffario per il nuovo periodo regolatorio 2022-2026	Par. 5.2
Aggiornamento degli impianti in cui RFI fornisce il servizio di manovra individuati secondo le modalità di cui alla Del. ART 130/2019	Par 5.4.5
Modifica delle tipologie di manovre /attività erogate da RFI per il servizio di cui al par. 5.4.5	Par. 5.4.5.1
Introduzione servizio di personalizzazione delle informazioni video	Par. 5.5.2
Aggiornamento descrizione fasi operative e azioni del GI in caso emergenza neve/gelo	App.1 al cap.6
Specificazione relative a informazioni messe a disposizione attraverso ePIR	Par.7.3.2.3
Specificazioni su tariffe stazioni Platinum e sale accoglienza e assistenza passeggeri	Par. 7.3.2.4
Inserimento riferimenti ai piani di utilizzo della stazione	Par. 7.3.2.5
Inserimento riferimenti ai piani di utilizzo della stazione	Par. 7.3.2.6

SOMMARIO

ELENCO DELLE MODIFICHE AL PIR 2022 – EDIZIONE DICEMBRE 2020 3

CAPITOLO 1 INFORMAZIONI GENERALI 8

1.1 INTRODUZIONE 8
1.2 OBIETTIVO 8
1.3 ASPETTI LEGALI [EX PAR. 1.3+1.4] 8
1.4 STRUTTURA DEL PIR [EX. PAR 1.5] 12
1.5 VALIDITA' DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE [EX PAR 1.6 +1.7] 13
1.6 CONTATTI [EX PAR 1.8] 15
1.7 COOPERAZIONE TRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA EUROPEI [PAR 1.9+1.10] 15
1.8 GLOSSARIO DEI TERMINI [EX PAR 1.11] 16

CAPITOLO 2 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA [EX CAP.3] 23

2.1 INTRODUZIONE [EX 3.1] 23
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE [EX 3.2] 23
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE [EX 3.3 E 3.3.1] 25
2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO[EX 3.4] 28
2.5 ORARIO DI ESERCIZIO [EX 3.5] 29
2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020)[EX 3.8] 30
2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE [EX 3.9] 31
2.8 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC [EX 3.10] 33

CAPITOLO 3 CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA [EX CAP.2] 35

3.1 INTRODUZIONE [EX 2.1] 35
3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO[EX 2.2.] 35
3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI [EX 2.3] 38
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA [NUOVO] 49
APPENDICI AL CAPITOLO 3 52
APPENDICE 1 AL CAPITOLO 3 [EX APP. 1 AL CAP.2]
CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*) 52
CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NELLE STAZIONI DI COLLEGAMENTO RETI 59
APPENDICE 1 TER AL CAPITOLO 3
CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA SULLE TRATTE DI CONFINE DI STATO 64
APPENDICE 2 AL CAPITOLO 3
ACCORDO QUADRO TIPO 67
APPENDICE 3 AL CAPITOLO 3 [EX APP.3 AL CAP.2]
ACCORDO QUADRO TIPO PER SERVIZI DI TRASPORTO OSP 72
APPENDICE 4 AL CAPITOLO 3 [EX APP.5 AL CAP.2]
SCHEMA DI FIDEIUSSIONE A GARANZIA DELL'ACCORDO QUADRO E CONTRATTO DI UTILIZZO 77
APPENDICE 5 AL CAPITOLO 3 [EX APP.6 AL CAP.2]
SCHEMA DI FIDEIUSSIONE A GARANZIA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO 78
APPENDICE 6 AL CAPITOLO 3 [EX APP. 7 AL CAP.2]

POLIZZA RESPONSABILITÀ CIVILE TERZI 79

CAPITOLO 4 ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' 80

4.1 INTRODUZIONE 80
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020) 80
4.3 RIDUZIONI DI CAPACITA' [NUOVO] 82
4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO [NUOVO] 85
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI [NUOVO PAR + CONTENUTI EX PAR 4.3] 87
4.6 LINEE SATURE [EX 4.4.5] 93
4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE 96
4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA [NUOVO CHE INCORPORA 4.3.5 E 4.6] 96
4.9 PROGETTO DI 'RIDISEGNAZIONE DEL PROCESSO ORARIO INTERNAZIONALE' (TTR) [NUOVO] 99

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE [INTEGRATO CON CAP. 6) 102

5.1 INTRODUZIONE [INTEGRA EX 6.1] 102
5.2 SISTEMA TARIFFARIO [EX 6.2] 103
5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO [NUOVO] 103
5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI 115
5.5 SERVIZI AUSILIARI 126
5.6 PENALI E INCENTIVI [EX 6.4 INTEGRATO CON 2.3.3.6 +2.4.3.1+4.6.1-4] 131
5.7 PERFORMANCE REGIME (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020) [EX 6.5] 136
5.8 CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE [EX 6.6] 137
5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO [EX 6.7] 137
5.10 SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI (MIS. 4.2 DELIBERA ART N.130/2019) [NUOVO] 138
APPENDICI AL CAPITOLO 5 [EX APPENDICI AL CAPITOLO 6] 139
PEDAGGIO: 140
APPENDICE 5.B
RENDICONTAZIONE 142
APPENDICE 5.C
PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI 144

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO (NUOVO) 150

6.1 INTRODUZIONE 150
6.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO [EX PAR. 2.3.3] 150
6.3 REGOLE DI ESERCIZIO [EX 2.4] 154
6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE [NUOVO] 165
APPENDICE 1 AL CAPITOLO 6 [EX APP.4 AL CAP.2]
PROCEDURA OPERATIVA SUL PROCESSO DI COMUNICAZIONE AL PUBBLICO IN CASO DI EMERGENZA NEVE/GELO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020) 166

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO (NUOVO CAPITOLO) 168

7.1 INTRODUZIONE [NUOVO] 168
7.2 INFORMAZIONI GENERALI [NUOVO + INTEGRATO PAR 5.1+ 3.6] 168
7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO [EX 5.3] 168
7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI NON GESTITE DA RFI [EX PAR. 3.7] 183

APPENDICI AL CAPITOLO 7 [EX APP. AL CAP 3 E APP. AL CAP.5] 185
APPENDICE 1 AL CAPITOLO 7
CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI….. 185
APPENDICE 2 CAPITOLO 7 191
CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI….. 191
APPENDICE 3 AL CAPITOLO 7
PROCEDURA PER IL TRATTAMENTO DELLE RICHIESTE DI INDENNIZZO DELLE PERSONE A RIDOTTA MOBILITÀ AI SENSI DELLA MISURA 5.2 DELLA DELIBERA ART 106/2018 197

CAPITOLO 1
INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod.civ. e del D.Lgs n.112/15, opera in forza dell'Atto di Concessione rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.M. 138/T del 31 ottobre 2000) in qualità di Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

Ai fini della commercializzazione della capacità RFI pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, il presente documento che contiene tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria nazionale e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa RFI.

1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. n. 112/15, che recepisce la Direttiva 2012/34 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, relativa all'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico, il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta da parte degli stessi.

A tal fine, esso contiene un'esposizione:

- delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti da RFI;
- dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi offerti;
- le regole per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi ad essa connessi.

Per le procedure operative adottate da GI, richiamate nel presente documento, si rinvia al sito internet www.rfi.it > Servizi e Mercato > Per Accedere alla rete.

1.3 ASPETTI LEGALI [EX PAR. 1.3+1.4]

1.3.1 Quadro giuridico [ex. par 1.3]

Fonti comunitarie:

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;

- Direttiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (CE) n.1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Regolamento (CE) n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie);
- Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/EU del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario unico;
- Regolamento (UE) N. 1316/2013 Del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
- Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014.
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;
- Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)
- Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- Regolamento (UE) 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento e del Consiglio.

- Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020 che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19.

Fonti nazionali:

- Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge";
- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97;
- D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.M. n. 44/T del 22 marzo 2000 "Criteri per la corresponsione agli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria di uno sconto temporaneo a parziale compensazione dei maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete ferroviaria";
- D.P.C.M. 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
- Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari";
- D.M. 29/T del 15 luglio 2003 "Adeguamento al tasso d'inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- Decreto 24 marzo 2005 "Adeguamento al tasso di inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (G.U. 20 aprile 2005);
- D.M. 28 ottobre 2005 " Sicurezza gallerie ferroviarie", limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
- D.M. 18 agosto 2006 "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale", come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006);
- Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 art. 1 comma 970, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)";
- D.M. n. 92/T dell'11 luglio 2007 "Applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- D.Lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 "Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo";
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.M. 2 aprile 2008 "Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula del pedaggio di accesso/utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009;

- D.M 2 febbraio 2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 “Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Legge n. 148 del 14 settembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 138 del 13 agosto 2011, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari” (art. 8 comma 3bis);
- Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici”(art. 37);
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;
- D.M. 10 settembre 2013 “Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV” (G.U. 19 settembre 2013);
- D.M. 5 aprile 2013 “Definizione delle imprese a forte consumo di energia” (G.U. 18 aprile 2013);
- Delibera dell’Autorità per l’Energia Elettrica ed il Gas e i Servizi Idrici n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013 “Aggiornamento dall’1.1.2014 delle componenti tariffarie destinate a copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas” e atti conseguenti;
- D.Lgs n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- D.L. n. 91 del 24 giugno 2014 (convertito con legge n. 116 dell’11 agosto 2014) “Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l’efficientamento energetico dell’edilizia scolastica e universitaria, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea (art. 29);
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”.
- D.lgs. 112 del 15 luglio 2015 Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Decreto Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 “Modalità di determinazione dei consumi rilevanti ai quali applicare il regime tariffario speciale a favore di RFI – Rete Ferroviaria Italiana”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.75 del 1 luglio 2016 relativa al “Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.80 del 15 luglio 2016 relativa al ‘‘Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015”;
- D.M. 5 agosto 2016 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015. n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione” (G.U. 15 settembre 2016)
- Legge 20 novembre 2017, n. 167 “Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea”
- Legge del 27 dicembre 2017, n. 205 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.16 dell'8 febbraio 2018 recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".
- - D.Lgs. 23 novembre 2018, n. 139, Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria. (18G00166) (GU Serie Generale n.297 del 22-12-2018);
- D.lgs, del 14 maggio 2019, n. 50, Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 relativa a "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 relativa a "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari".

1.3.2 Informazioni generali e valore legale [ex par. 1.4.1+ 1.4.2]

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) viene redatto dal GI ai sensi dell'art. 14 del D.lgs 112/15 previa consultazione delle parti interessate, a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e pubblicato nei termini prescritti dall'art. 14, comma 5 del D.lgs 112/15.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti ed gli obblighi del GI e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti. Il Prospetto Informativo della Rete assume, anche ai fini di quanto previsto dagli artt. 6, comma 1, lett. *c)*, 14 e 25 del D.lgs. 112/15, valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra il GI e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato nel sito internet di RFI e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini, fermo quanto previsto al successivo paragrafo 1.6.2, con la sottoscrizione dei medesimi contratti, il richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.3.3 Ricorso all'Organismo di Regolazione [ex. Par 1.4.3]

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 comma 2, D.lgs. 112/15 e nell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta al seguente indirizzo pec:

pec@pec.autorita-trasporti.it

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

1.4 STRUTTURA DEL PIR [EX. PAR 1.5]

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2 il presente documento è strutturato in sette capitoli così organizzati:

Capitolo 1 – **Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;**

Capitolo 2 – **Caratteristiche dell'infrastruttura**: Illustra le principali caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità, rimandando, per i dettagli, alla consultazione del portale ePIR;

Capitolo 3 – **Condizioni di accesso all'infrastruttura**: descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI;

Capitolo 4 – **Allocazione della capacità**: descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;

Capitolo 5 – **Servizi e tariffe**: descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi, nonché le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

Capitolo 6 – **Esecuzione del contratto:** descrive gli obblighi per IF e GI successivi alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo ai fini dell'utilizzazione della capacità e i criteri relativi alla gestione della circolare, anche perturbata, e di eventuali inconvenienti d'esercizio.

Capitolo 7 – **Impianti di servizio**: descrive i servizi, e le tariffe a questi connesse, relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito di cui all'art. 13, comma 2, del D.lgs. 112/2015.

Il presente Prospetto Informativo della Rete è redatto secondo le indicazioni fornite nella *RNE Network Statement Common Structure*. In tal modo i Richiedenti di diversi paesi possono accedere a documenti simili, trovando ciascuna informazione nella medesima posizione dei rispettivi PIR.

1.5 VALIDITA' DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE [EX PAR 1.6 +1.7]

1.5.1 Periodo di validità (aggiornamento dicembre 2020)[ex par 1.6.1]

Il documento contiene:

- le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa hanno validità a partire dal 12-marzo 2021 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 12 dicembre 2021 – 10 dicembre 2022;
- le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 12 dicembre 2021 – 10 dicembre 2022 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

1.5.2 Procedure di aggiornamento del PIR [ex 1.6.2 + 1.6.3]

Procedura di aggiornamento ordinario

La procedura di aggiornamento ordinario del presente documento, avviene secondo i seguenti obblighi e la seguente tempistica:

a) entro il 30 giugno dell'anno X, il GI predispone e pubblica la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente), comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che prevede come termine ultimo il 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;

b) entro il 20 agosto dell'anno X, il GI pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati;

c) entro il 30 settembre dell'anno X, il GI pubblica ed invia all'ART la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei

soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione;

d) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X, il GI pubblica il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2"

e) Il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1

Gli obblighi di pubblicazione di cui sopra si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito web del GI.

Procedura di aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 12 dicembre 2021 – 10 dicembre 2022, in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento nonché, per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivata, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel PIR 2022. Tali modifiche saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:

- data della modifica;
- data di validità;
- indicazione del paragrafo modificato;
- oggetto della modifica.

Ogni modifica sarà comunicata all'ART e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, ovvero la data di pubblicazione della stessa sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana (www.rfi.it).

Con riferimento particolare all'emergenza sanitaria causata dall'epidemia di Covid-19, secondo quanto previsto dall'art. 3 del Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio, il GI provvede a modificare il PIR in considerazione delle misure adottate dallo Stato membro interessato conformemente all'art. 2 del Regolamento medesimo.

1.5.3 Pubblicazione [ex par 1.7]

Il presente documento è redatto in italiano, pubblicato in italiano ed inglese ed è disponibile in formato elettronico gratuito sul sito Internet di GI: www.rfi.it > Servizi e Mercato >Per accedere alla rete > Prospetto informativo della Rete. In ogni caso di contenzioso o contrasto interpretativo tra le diverse versioni fa fede il testo in italiano.

Le versioni precedenti del PIR (definitive e per consultazione) emesse da RFI a partire dal 2013, nonché i documenti correlati (osservazioni delle parti interessate e controdeduzioni di RFI, etc.) sono disponibili in una apposita sezione del portale ePIR.

La versione in lingua inglese del PIR è pubblicata sul sito web del GI entro e non oltre quindici giorni lavorativi dall'avvenuta pubblicazione della versione definitiva o dell'aggiornamento in lingua italiana.

1.6 CONTATTI [EX PAR 1.8]

Per tutte le informazioni relative all'accesso alla rete è attiva la pagina "Contatti" nel sito internet www.rfi.it > Servizi e Mercato > Per Accedere alla rete.

Per le richieste di tracce che interessano i Rail Freight Corridor (RFC), è possibile richiedere informazioni ai Corridor – One Stop Shop (C-OSS) ai seguenti indirizzi e-mail:

- Corridoio "Reno- Alpi: oss@corridor-rhine-alpine.eu
- Corridoio "Scandinavia – Mediterraneo": c-oss@scanmedfreight.eu
- Corridoio "Baltico – Adriatico": C-OSS@RFC5.eu
- Corridoio "Mediterraneo": OSS@railfreightcorridor6.eu

1.7 COOPERAZIONE TRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA EUROPEI [PAR 1.9+1.10]

1.7.1 Rail Freight Corridors [ex par. 1.9]

Il Regolamento 913/2010/EU relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo è entrato in vigore il 9 novembre 2010. Tale Regolamento ha richiesto agli Stati Membri la creazione di Corridoi Merci Ferroviari (RFC) al fine di:

- Rafforzare i coordinamento tra i Gestori dell'Infrastruttura su aspetti chiave quali l'allocazione delle tracce, lo rafforzamento dell'interoperabilità dei sistemi e lo sviluppo dell'infrastruttura;
- Ottenere un corretto bilanciamento tra i traffici merci e passeggeri lungo i RFC, fornendo capacità d'infrastruttura adeguata per il segmento merci in linea con le esigenze del mercato e contribuendo al raggiungimento degli obiettivi comuni di puntualità;
- Promuovere l'intermodalità tra il settore ferroviario e altre modalità di trasporto con il coinvolgimento dei terminal nel processo di gestione della capacità dei corridoi.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai 4 corridoi merci che interessano l'infrastruttura ferroviaria nazionale:

1. **Corridoio "Reno- Alpi"**: Zeebrugge - Anversa/ Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam - Duisburg-[Basilea]-Milano/Novara - Genova;
2. **Corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"**: Stoccolma/[Oslo]/Trellerborg – Malmö – Copenaghen – Amburgo – Innsbruck – Verona - La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/ - Palermo;
3. **Corridoio "Baltico – Adriatico"**: Swinoujscie/Gdynia – Katowice - Ostrava/Žilina – Bratislava/Vienna /Klagenfurt Udine- Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste;
4. **Corridoio "Mediterraneo"**: Almería - Valencia/Madrid - Saragozza/Barcellona – Marsiglia – Lione - Torino-Milano – Verona - Padova/Venezia - Trieste/Capodistria – Lubiana – Budapest – Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest - Zahony (frontiera ungherese-Ucraina).

Ulteriori informazioni riguardanti i RFCs sono disponibili nei relativi siti internet:

- Corridoio "Reno- Alpi: www.corridor-rhine-alpine.eu
- Corridoio "Scandinavia – Mediterraneo": http://scanmedfreight.eu/
- Corridoio "Baltico – Adriatico": http://rfc5.eu/
- Corridoio "Mediterraneo": www.railfreightcorridor6.eu

o attraverso gli specifici Corridor Information Documents (CIDs) prodotti dai RFCs e disponibili nei siti sopra riportati.

Inoltre si informa che per regolamentare la procedura relativa ai reclami presentati dagli operatori di trasporto avverso decisioni assunte dagli organismi dei RFCs e dal C-OSSs sono stati sottoscritti appositi accordi di cooperazione (Cooperation Agreement), firmati dagli Organismi di regolazione degli Stati interessati dai diversi RFCs. I testi degli accordi di cooperazione possono essere consultati ai seguenti indirizzi web:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2856

A tal riguardo si informa che l'Organismo di Regolazione responsabile per il **RFC "Mediterraneo"** è l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti – Organismo di regolazione italiano). Eventuali reclami dovranno essere inviati, sia in lingua italiana che in lingua inglese o francese, al seguente indirizzo e-mail: rfcmed@autorita-trasporti.it.

Per il **RFC "Reno- Alpi"** l'Organismo di Regolazione responsabile è l' Autorità di Regolazione tedesca *Bundesnetzagentur*: www.bundesnetzagentur.de

Per il **RFC "Scandinavo-Mediterraneo"** l'Organismo di Regolazione responsabile è l' Autorità di Regolazione austriaca *Schienen-Control Kommission*: http://www.schienencontrol.gv.at

Per il **RFC "Baltico-Adriatico"** l'Organismo di Regolazione responsabile è definito dal *Cooperation Agreement* siglato tra gli Organismi di Regolazione del corridoio: http://rfc5.eu/documents/regulary-bodies-cooperation-agreement/

1.7.2 RAIL NET EUROPE (aggiornamento dicembre 2020) [ex par 1.10]

RFI è membro di RailNetEurope (RNE), una organizzazione dei Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria e Organismi di Allocazione (GI/OA) europei. RNE supporta il settore ferroviario internazionale attraverso lo sviluppo di procedure internazionali armonizzate mediante modelli, manuali e linee guida, nonché strumenti di supporto IT.

I principali strumenti informativi di RNE messi a disposizione dei Richiedenti sono:

- **Path Coordination System (PCS)** – Sistema di richiesta delle tracce internazionali (http://pcs.rne.eu);
- **Charging Information System (CIS)** – Sistema informativo di stima dei pedaggi (http://cis.rne.eu/);
- **Train Information System (TIS)** – sistema di supporto alla gestione dei treni internazionali (http://tis.rne.eu);

Ulteriori informazioni relative a RNE sono consultabili al sito http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/.

1.8 GLOSSARIO DEI TERMINI [EX PAR 1.11]

ACCORDO QUADRO

accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio

ACCORDO QUADRO PER SERVIZI CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP)

accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare a servizi di trasporto a committenza pubblica locale o nazionale e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE

AREA DI DEPOSITO

aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro

ARMONIZZAZIONE

processo di lavorazione delle richieste di tracce volto alla compatibilizzazione delle richieste pervenute

ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ

il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del GI

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLE LICENZE

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

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)
il corrispettivo dovuto da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi

CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA
il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo

CAPACITÀ QUADRO
la capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro

CARTA DEI SERVIZI DI RFI S.P.A. (GI)
il documento adottato dalla Società per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico fornisce la prova che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie che può svolgere un'impresa e l'area di esercizio

COMPOSIZIONE NORMALE DEI TRENI
la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario programmata, quale risulta nell'Allegato 1 – Parte A e B, al contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
di seguito anche il Contratto, l'atto in base al quale è concesso a ciascuna IF l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie. I Contratti possono avere una durata inferiore, o uguale all'orario di servizio

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

COORDINAMENTO
la procedura in base alla quale il GI e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti

CORRIDOR ONE STOP SHOP (C-OSS)
organismo che fornisce assistenza ai richiedenti relativamente alla capacità di infrastruttura dedicata ai corridoi merci internazionali (c.d. Rail Freight Corridor definiti dal Regolamento europeo 913/2010), è l'organismo deputato al coordinamento per la definizione della capacità di corridoio nonché organismo deputato alla gestione ed assegnazione di detta capacità

DEVIAZIONE
modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata

DISDETTA
comunicazione formale da parte della IF relativa alla volontà di non utilizzare una traccia precedentemente richiesta ed assegnata

DURATA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

periodo che intercorre fra la data dell'effettuazione della prima traccia e l'ultima ed eventuali servizi a questi connessi

EFFETTUAZIONE

provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate da GI

portale ePIR (ex-PIR WEB)

portale web di RFI che integra il Prospetto Informativo della Rete (disponibile su sito web di RFI) attraverso la pubblicazione di mappe geo referenziate relative alle caratteristiche delle linee, degli impianti e di informazioni di carattere tecnico/commerciale

FASCIA ORARIA

il periodo di tempo specificato in un accordo quadro entro il quale una o più tracce ferroviarie devono essere assegnate nell'ambito della procedura di assegnazione della capacità quadro

GESTIONE OPERATIVA

attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e GI, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura limitata temporalmente da 4 gg. solari sino all'effettuazione del servizio

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (GI)

soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti e nel d.lgs n.112/15

IMPIANTO

struttura funzionale atta ad assicurare l'arrivo e la partenza dei treni e, eventualmente, le operazioni tecnico-commerciali, nonché il loro stazionamento

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 112/15

IMPIANTO RACCORDATO

impianto, di proprietà di soggetto diverso da GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'Infrastruttura Ferroviaria nazionale tramite un raccordo

IMPRESA FERROVIARIA (IF)

qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di licenza**,** la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione

IMPRESE OPERANTI NEI SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI FERROVIARI

imprese ferroviarie che effettuano servizi passeggeri, o imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario avvalendosi, per la trazione, di imprese ferroviarie, o imprese che prestano ai passeggeri del trasporto ferroviario, sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, servizi di informazione e biglietteria

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

infrastruttura definita nell'allegato 1, del d.lgs n.112/15

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA AV/AC

infrastruttura ferroviaria appositamente dedicata a servizi di trasporto ad alta velocità/alta capacità

INFRASTRUTTURA A CAPACITÀ LIMITATA

sezioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che si caratterizzano per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione

INFRASTRUTTURA SPECIALIZZATA
infrastruttura designata dal GI, previa consultazione delle parti interessate, su cui è possibile assegnare capacità in via prioritaria ad una determinata tipologia di traffico

INFRASTRUTTURA SATURATA
una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio

INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)
le finestre temporali nelle quali la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura

LICENZA
l'autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'unione Europea, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa, con cui viene riconosciuta la qualità di IF e viene legittimato l'espletamento di servizi di trasporto ferroviario; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi

LINEA FERROVIARIA
l'infrastruttura che collega almeno due località

MANUTENZIONE PESANTE
l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio

MERCI PERICOLOSE
le materie o le sostanze che possono rappresentare un pericolo per le persone, gli animali e l'ambiente. Il trasporto delle merci pericolose in ferrovia è disciplinato dalla normativa internazionale in materia (RID – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose) che classifica tali sostanze

MODIFICA TRACCE
variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso

MODULO DELLA LINEA
la massima lunghezza di un convoglio in funzione di servizio viaggiatori, incroci e precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio

NORMATIVA D'ESERCIZIO VIGENTE
l'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete del GI

ONE STOP SHOP (OSS)
E' un singolo punto di contatto stabilito dai Gestori dell'Infrastruttura membri di RNE finalizzato a coordinare ed assistere i richiedenti nelle richieste internazionali di tracce

OPERATORE D'IMPIANTO
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 di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 d.lgs 112/15

ORARIO CADENZATO
successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore

ORARIO DI SERVIZIO

i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di GI, durante il suo periodo di validità

ORGANISMO DI REGOLAZIONE

l'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

PERCORSO ALTERNATIVO

un diverso percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione

PERIODO DI CONTROLLO

il periodo di tempo fissato per confrontare le capacità quadro e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile

PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA CAPACITÀ

una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura come infrastruttura saturata

PROFITTO RAGIONEVOLE

tasso di rendimento del proprio capitale~~,~~ che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni

PROGRAMMA DI MANOVRA

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

PROGRAMMA DI STAZIONE

documento definito dal GI che rappresenta l'occupazione dei binari di stazione

PROGRAMMA GIORNALIERO

l'insieme delle tracce acquistate da IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto

PUNTI ORARIO

punti caratteristici della rete dove viene rilevato l'orario di passaggio dei treni

QUADRI ORARIO

Manifesti predisposti dal GI ed affissi in tutte le stazioni/fermate dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che illustrano il programma di arrivi/partenze della stazione/fermata interessata nonché i binari programmati per il ricevimento dei treni

RACCORDATO

impresa titolare del contratto di raccordo

RACCORDO

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

RAIL FREIGHT CORRIDOR

complesso di itinerari (principale ed eventuali alternativi) che collegano due località origine/destinazione per il traffico internazionale merci. Su questi Corridoi ferroviari internazionali il legislatore europeo, con il Regolamento europeo 913/2010, ha stabilito specifiche regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione nonché la

pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi stessi allo scopo di incentivare e favorire un trasporto merci competitivo

RETE
l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura

REFERENTE ACCREDITATO
figura designata dal GI e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento

RICHIEDENTE
un'Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario~~,~~

RICHIESTA IN CORSO D'ORARIO
richiesta di tracce orarie riferita all'orario in corso di validità, indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell'orario successivo

RICHIESTA IN GESTIONE OPERATIVA
richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di GI indicati in contratto

RICHIESTA PER ORARIO
richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce

RICHIESTA PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO
richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità

RICHIESTA PLURIENNALE
richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario, finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro

RIGETTO
provvedimento formalizzato dal GI che attesta l'impossibilità di soddisfare le richiesta di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate

SERVIZI
i servizi forniti dal GI alle IF classificati ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 112/15

SERVIZI REGIONALI
i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materie di trasporto di una o più regioni

SERVIZIO DI TRASPORTO INTERNAZIONALE DI PASSEGGERI
il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito ad altro convoglio e/o anche scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origine e destinazioni diverse, purché le carrozze attraversino almeno una frontiera

SCALO MERCI TERMINALE PER MERCI PERICOLOSE
scali ferroviari ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose

SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI (*Performance Regime*)

meccanismo di monitoraggio delle prestazioni (ex. art. 21, D.Lgs. n.112/15) basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale durante il loro tragitto

SOPPRESSIONE

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

STAZIONAMENTO

il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati

STAZIONE DI COLLEGAMENTO CON RETI ESTERE

la stazione nello Stato territoriale (Stato sul cui territorio è situata la stazione di collegamento reti) nella quale si svolgono le operazioni del servizio di traffico di confine ovvero località di servizio che individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da RFI S.p.A. e quella in concessione ad altri Gestori

TABELLONI ARRIVI E PARTENZE

quadri o monitor che forniscono informazioni, aggiornate in tempo reale, relative all'orario di arrivo/partenza dei treni, al binario di ricevimento e, per i servizi AV, alla composizione dei treni

TIPOLOGIA DI SERVIZIO

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

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

TITOLO AUTORIZZATORIO

il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000 n.388, rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su richiesta delle Imprese Ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento sulla rete infrastrutturale nazionale di servizi a condizioni di reciprocità qualora si tratti di Imprese Ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione Europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287

TRACCIA A LUNGA PERCORRENZA

traccia interessante più giurisdizioni compartimentali o percorrenze superiori ai 250 km totali

TRACCIA DI BREVE PERCORRENZA

traccia interessante una sola giurisdizione compartimentale o percorrenze non superiori ai 250 km totali, per massimo 3 compartimenti

TRACCIA ORARIA o TRACCIA

la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale

TRATTA ELEMENTARE

porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui

TRENO SPECIALE

treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione del GI per l'inoltro dei trasporti eccezionali

VALORE DEL CONTRATTO

il valore del pedaggio, della corrente di trazione e di tutti i servizi valorizzati nell'Allegato 1A del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

CAPITOLO 2 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA [EX CAP.3]

2.1 INTRODUZIONE [EX 3.1]

Il capitolo descrive le principali caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie e i servizi connessi.

Il dettaglio delle informazioni fornite nel capitolo 2, quali ad esempio le caratteristiche delle linee e degli impianti, è contenuto nel portale ePIR che costituisce integrazione del PIR.

Il portale ePIR si basa su mappe geo referenziate (ArcGIS) e grafica tematica interattiva caratterizzata da finestre descrittive di dettaglio. L'applicativo consente, mediante la scelta di opzioni e l'adozione di strumenti disponibili, di selezionare mappe con basi diverse (satellite, topografia, urbana e altre), scegliere il tematismo da rappresentare (es. sistema di esercizio, tipo di codifica per traffico combinato – PC, sistema di controllo marcia treno e altro), selezionare dati aggregati geograficamente (linea commerciale, bacino di traffico) oppure manualmente (punti, linee e aree geometriche) e visualizzare/esportare i dati di dettaglio in formato tabellare, visualizzare le rappresentazioni delle planimetrie di sintesi e delle altre informazioni tecniche

Il portale ePIR è consultabile on line con credenziali di accesso sul portale di RFI: www.rfi.it > Servizi e mercato > Per accedere alla rete > Prospetto informativo della rete o all'indirizzo diretto https://epir.rfi.it

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

RFI S.p.A. - Direzione Commerciale

e-mail: ask-dce@rfi.it

Il portale ePIR sarà aggiornato secondo la seguente tempistica:

- nel mese di dicembre, dell'anno X, il GI fornirà gli scenari infrastrutturali relativi al dicembre dell'anno X e dell'anno X+1, oltre che ai programmi di indisponibilità di cui al punto 2 del par. 4.3.2.2 per l'anno X+2;
- nel mese di giugno, dell'anno X+1, il GI fornirà lo scenario infrastrutturale a quella data ed un aggiornamento dello scenario infrastrutturale del mese di dicembre X+1 e dei programmi di indisponibilità per l'anno X+2.

2.2 ESTENSIONE DELLA RETE [EX 3.2]

2.2.1 Estensione [ex 3.2.1]

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è quella che risulta dal D.M, n. 138T del 31 ottobre 2000.

Ai soli fini delle esigenze connesse alle regole di gestione, l'infrastruttura è suddivisa in nodi, rete fondamentale e rete complementare (a sua volta suddivisa in linee della rete secondaria, linee della rete a scarso traffico, linee a spola).

L'estensione di ciascuna delle componenti della Rete secondo il D.M. richiamato viene riportata nella schermata iniziale del portale ePIR.

2.2.2 Reti Ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale [ex 3.2.2] (aggiornamento dicembre 2020)

Località di collegamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con le reti regionali

Si riportano di seguito le località di servizio di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale con le linee ferroviarie regionali interconnesse unitamente ai gestori di quest'ultime.

Per eventuali richieste di servizi da parte delle Imprese Ferroviarie operanti nelle stazioni di collegamento con Reti regionali, si rinvia a alle modalità e tempistiche di richiesta disciplinate nei successivi capitoli 5 e 7.

Tabella 2.1 –Località di servizio di collegamento reti con le linee ferroviarie regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale

Località di servizio di collegamento reti	Gestori delle reti ferroviarie regionali
Settimo Torinese	Gruppo Trasporti Torinese GTT Spa
Seregno, Milano Lancetti, PM Ghisolfa, Merone, Busto Arsizio, Brescia, Rovato*, Laveno*, Camnago*, Novara Boschetto, Novara*	Ferrovienord Spa
Merano	STA – Strutture Trasporto Alto Adige Spa[1]
Adria, Venezia Mestre[1]	Società Sistemi Territoriali Spa
Udine	Società Ferrovie Udine Cividale srl
S. Giuseppe di Cairo*	Società Funivie (Ferrovia Savona - San Giuseppe)[1]
Ferrara, Poggio Rusco, Suzzara, 2° Bivio/PC Parma Est, Bologna C.le, Portomaggiore, Casalecchio Garibaldi, Modena, Reggio Emilia, Bivio Rivana	Ferrovie Emilia Romagna srl
Arezzo, Sinalunga	La Ferroviaria Toscana SpA
Roma Ostiense*, Fabrica di Roma **	ATAC[1]
Perugia Ponte San Giovanni, Terni	RFI SpA
San Vito Lanciano	Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) Spa
San Severo, Foggia	Ferrovie del Gargano srl
Cancello, Benevento, S.Maria Capua Vetere	Ente Autonomo Volturno E.A.V. srl
Bari C.le*, Taranto, Francavilla F., Lecce	Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl
Bari C.le*	Ferrotramviaria Spa

* Sono ammessi esclusivamente movimenti di manovra tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e la rete regionale
** La linea RFI è temporaneamente chiusa all'esercizio. Eccezionalmente, la circolazione dei rotabili è ammessa soltanto in regime di interruzione.
[1] Gestori di linee non rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 112/15 sulla base del DM. 5 agosto 2016.

I rapporti fra il GI e i Gestori delle infrastrutture ferroviarie elencati nel D.M. 5 agosto 2016 saranno regolati secondo le regole e i principi contenuti nella normativa vigente.

Le linee ferroviarie regionali rientranti nell'ambito di applicazione del D.M. 5 agosto 2016, con l'eccezione di quelle gestite da Ferrotramviaria Spa, risultano attrezzate per l'effettuazione di servizi di trasporto interconnessi con la rete di RFI.
Inoltre, si riportano di seguito le Località di Servizio di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le reti regionali a scartamento ridotto unitamente ai gestori di quest'ultime.

Tabella 2.2 - Località di servizio di collegamento reti a scartamento ridotto

Località di servizio di collegamento reti a scartamento ridotto	Gestori delle reti ferroviarie regionali
Avigliano Lucania, Potenza Superiore, Altamura*	Ferrovie Appulo Lucane
Cagliari, Sassari, Macomer	ARST Spa

* Sono ammessi esclusivamente movimenti di manovra tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e la rete regionale.

Stazioni di collegamento con le reti estere

I rapporti tra Gestori Infrastruttura di reti estere, relativamente alle operazioni del servizio di traffico di confine, sono disciplinati da accordi internazionali stipulati tra gli stessi, la cui normativa è richiamata nei contratti di accesso all'infrastruttura sottoscritti con le Imprese Ferroviarie (*cfr.* cap. 2 - appendice 1 *bis*).

Per eventuali richieste di servizi da parte delle Imprese Ferroviarie operanti nelle stazioni di collegamento con le Reti estere, si rinvia alle modalità e tempistiche di richiesta disciplinate nei successivi capitoli 5 e 6.

Le stazioni di collegamento tra l'infrastruttura nazionale e le reti estere sono:

- per la frontiera Francese: le stazioni di Ventimiglia e Modane;
- per la frontiera Svizzera: le stazioni di Domodossola, Domo II, Luino, Chiasso e linea Arcisate-Stabio;
- per la frontiera Austriaca: le stazioni di Brennero, Tarvisio Boscoverde e S.Candido;
- per la frontiera Slovena: le stazioni di Villa Opicina e Nova Gorica.

Per eventuali contatti con i gestori dell'infrastruttura delle reti confinanti con la rete italiana si faccia riferimento a:

SNCF Réseau, Gestore della rete ferroviaria francese
15 Rue Jean Philippe Remeau
93200 SAINT DENIS
Tel : +33 (0)1 53 94 30 00
Fax : +33 (0)1 53 94 38 00
Sito web: www.sncf-reseau.fr

SBB Infrastructure, Gestore della rete ferroviaria svizzera
Hilfikerstrasse 3
3000 Berna 65
Svizzera
Tel: +41 (0) 79 732 67 73
e-mail: info.nzvp@sbb.ch

ÖBB Infrastruktur AG - Gestore della rete ferroviaria austriaca
A – 1020 Vienna, Praterstern 3
Tel: + 43 664 617 2537
email: oss.austria@oebb.at

Slovenske železnice d.d., Gestore della rete ferroviaria slovena
Kolodvorska ulica 11, SL - 1506 Ljubljana
Tel. (386 1) 29 12 100, (386 1) 29 14 180
Fax (386 6) 29 14 805
Sito web: www.slo-zeleznice.si

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE [EX 3.3 E 3.3.1]

La struttura della rete ferroviaria riportata nel portale ePIR è caratterizzata da una suddivisione in tratte elementari costituiti da archi che si sviluppano tra due estremità rappresentate da impianti della Rete ovvero stazioni e località

di servizio (bivi, posti di comunicazione). E' possibile grazie alla rappresentazione scelta entrare nel dettaglio di tutte le caratteristiche che compongono la tratta elementare e/o l'impianto estremo.

Nel portale ePIR le linee e gli impianti ferroviari sono riportati in un preciso dettaglio geo referenziato. Come punti di riferimento sulle mappe sono riportati i seguenti elementi:

- Località capoluoghi di regione.
- Località principali.
- Altre località.
- Località tecniche.

E' possibile scendere nel dettaglio e collocare le linee e gli impianti ferroviari nel contesto delle altre infrastrutture (ad esempio con la mappa tematica open street map è possibile sovrapporre all'infrastruttura stradale quella ferroviaria).

Dati geografici

2.3.1 Tipologia di binario [ex 3.3.1.1]

Nel portale ePIR sono disponibili le informazioni relative alla lunghezza delle tratte divise per tipologia di binario (singolo binario/doppio binario).

2.3.2 Scartamento [ex 3.3.1.2]

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

2.3.3 Stazioni [ex 3.3.1.3]

Le denominazioni degli impianti e la distanza tra le stazioni sono deducibili dal portale ePIR. Il nome e la posizione geografica delle stazioni di confine sono indicati nel portale ePIR.

Caratteristiche della linea

2.3.4 Sagoma [ex 3.3.2.1]

La codifica delle linee è riportata nelle portale ePIR. Nel caso di trasporti eccedenti sagoma (TES) occorre fare riferimento a quanto riportato al paragrafo 3.4.3.

2.3.5 Limiti di massa [ex 3.3.2.2 e integrazione 3.3.2.7]

Limiti per massa assiale

Per quanto concerne la categoria di massa assiale, nelle caratteristiche delle linee viene evidenziata la presenza di eventuali limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso; queste ultime sono rilevabili all'interno del documento "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI", ed in fase di programmazione saranno comunicate a richiesta alle IF interessate.

I valori corrispondenti alle classifiche delle linee sono:

Tabella 2.3 - Massa per classifica linee

Classifica (categoria)	Massa per asse	Massa per metro corrente
D4	22,5 t	8,0 t/m
C3	20,0 t	7,2 t/m
B2	18,0 t	6,4 t/m
A	16,0 t	5,0 t/m

Nel caso di trasporti eccedenti tali limiti di peso fare riferimento a quanto detto nel paragrafo 3.4.3.

Linee in cui è ammessa la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t

Nel portale ePIR sono deducibili le linee dove è ammessa la circolazione di treni aventi massa superiore alle 1600 t senza la necessità di specifica autorizzazione al trasporto eccedente massa. La circolazione è, in ogni caso, assoggettata al rispetto della specifica normativa di interfaccia emessa dal GI. Il reticolo delle linee potrà essere rivisto, a fronte delle richieste che saranno avanzate al GI dai Richiedenti, e aggiornato, a seguito delle necessarie verifiche tecniche di fattibilità, secondo le tempistiche di rivisitazione della normativa di interfaccia di riferimento.

2.3.6 Pendenza delle linee[ex 3.3.2.3]

La pendenza massima della linea, espressa in‰millesimi, distintamente nei due sensi di marcia della tratta è riportata nel portale ePIR.

2.3.7 Velocità delle linee [ex 3.3.2.4]

Le velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità ed i relativi treni ammessi sono riportati nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario è riportata nel portale ePIR.

2.3.8 Lunghezza massima dei treni [ex 3.3.2.5]

Il modulo della linea, che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni, viaggiatori e merci, che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) è riportata nel portale ePIR.

2.3.9 Sistema di alimentazione [ex 3.3.2.6]

I sistemi di alimentazione presenti sulla rete del Gestore sono:

a) TE a corrente continua a 3000 V sulle linee convenzionali;
b) TE a corrente alternata 25.000 V sulle linee AV/AC;
c) TD, linea non elettrificata (Trazione Diesel).

Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

2.3.10 Sistemi di segnalamento [ex 3.3.3.1]

L'attrezzaggio tecnologico delle linee, compresa l'eventuale ripetizione dei segnali verso il mezzo di trazione, è deducibile dal portale ePIR.

2.3.11 Regimi di circolazione [ex 3.3.3.2]

Il regime di circolazione in uso sulle linee della infrastruttura ferroviaria nazionale è deducibile dal portale ePIR. BAB è da intendersi con Blocco Automatico Banalizzato, BA con Blocco Automatico, BCA con Blocco Conta Assi, BEM con Blocco Elettrico Manuale, ERTMS con European Rail Traffic Management System.

2.3.12 Sistemi di comunicazione [ex 3.3.3.3]

Il sistema di comunicazione terra-treno denominato GSM-Railway è attivo dal 25 ottobre 2004. Da tale data il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale prende in carico direttamente i servizi di comunicazione mobile a supporto dell'esercizio ferroviario, tra i quali le chiamate di emergenza, di gruppo nonché la gestione di chiamate prioritarie.

2.3.13 Sistemi di esercizio e di controllo della marcia [ex 3.3.3.4]

Sistemi di esercizio

Il sistema di esercizio delle linee della infrastruttura ferroviaria italiana è deducibile dal portale ePIR. Con la simbologia utilizzata DC è da intendersi con Dirigente Centrale, CTC con Controllo Centralizzato del Traffico in cui opera il Dirigente Centrale Operativo, SCC con Sistema Comando Controllo, DL con Dirigenza locale, DU con Dirigente Unico; ove sia indicato "Altri" si rinvia alle pubblicazioni di servizio relative alla linea.

Sistemi di controllo della marcia

L'attrezzaggio delle linee della infrastruttura ferroviaria nazionale con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) o con il Sistema di Supporto della Condotta (SSC) o con il sistema ERTMS sulle linee AV è deducibile dal portale ePIR.

Per le caratteristiche e funzionalità del sistema si rinvia alle disposizioni regolamentari disponibili su www.rfi.it

2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO[EX 3.4]

2.4.1 Linee dedicate [ex 3.4.1]

Le linee adattate o specializzate per servizi AV viaggiatori e le linee adattate o specializzate per servizi merci vengono indicate nel portale ePIR dove è anche specificato se l'adattamento/specializzazione sia da intendersi totale o parziale, in questo ultimo caso vengono evidenziati i periodi (ipotesi di parzialità nel tempo) e gli altri servizi ammessi (ipotesi di parzialità nella utilizzazione).

2.4.2 Restrizioni ambientali [ex 3.4.2]

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate nel Testo Normativo del GI "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI". Il documento è disponibile on-line nella banca dati pubblica e-PODweb raggiungibile dal sito istituzionale di questo GI www.rfi.it.

2.4.3 Merci pericolose [ex 3.4.3]

Gli impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione di merci pericolose sono individuati nel portale ePIR. Per il trasporto di merci pericolose valgono le prescrizioni del Regolamento concernente il trasporto Internazionale Ferroviario delle merci pericolose (RID) e quanto detto nei paragrafi 3.4.4 e 4.7.

2.4.4 Restrizioni in galleria [ex 3.4.4]

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate nel Testo Normativo del GI "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI". Il documento è disponibile on-line nella banca dati pubblica e-PODweb raggiungibile dal sito istituzionale di questo GI www.rfi.it.

2.4.5 Restrizioni sui ponti [ex 3.4.5]

Per quanto riguarda le restrizioni di traffico sui ponti della infrastruttura ferroviaria italiana si faccia riferimento al documento "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI", disponibile on-line nella banca dati pubblica e-PODweb raggiungibile dal sito istituzionale di questo GI www.rfi.it.

2.4.6 Altre restrizioni [ex 3.4.6]

Di seguito vengono indicate le caratteristiche di quei mezzi di trazione ai quali, per gli effetti negativi indotti sulla capacità infrastrutturale a causa delle ridotte prestazioni in termini di velocità e potenza continuativa oraria, viene esclusa la circolazione sulle tratte stesse.

Eventuali deroghe alla circolazione dei mezzi in questione verranno valutate di volta in volta su tratte parziali, oltre che in caso di provvedimenti specifici di deviazioni di flussi di traffico per interruzioni di linea.

Tabella 2.4 – Altre restrizioni

Tratta	Velocità massima	Potenza continuativa oraria
[Milano] Milano Rogoredo - Lavino [Bologna]	110 km/h	2 Mw
Modane / Modane FX - Alpignano [Torino]	110 km/h	2 Mw
Brennero-Verona	110 km/h	2 Mw
[Bologna] Bologna S. Ruffillo - Firenze Castello [Firenze]	110 km/h	2 Mw

nota: i mezzi interessati sono quelli che hanno entrambe le caratteristiche

Eventuali ulteriori limitazioni possono essere dichiarate nella documentazione tecnica normativa del GI (Fascicoli Circolazione Linee, nel documento "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI", ecc.), disponibile on-line nella banca dati pubblica e-PODweb raggiungibile dal sito istituzionale di questo GI www.rfi.it.

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO [EX 3.5]

Il periodo di abilitazione delle linee è di regola come da tabella seguente:

Tabella 2.5 – Periodo abilitazione linee

Periodo apertura linee		
Linee AV/AC	24h	per l'elenco cfr. DM 43T e DM-T 18/8/06
Linee fondamentali	24h	per l'elenco cfr. DM 43T e DM-T 18/8/06
Linee nei nodi	24h	per l'elenco cfr. DM 43T e DM-T 18/8/06
Linee Complementari Tipo "A"	24h	elenco deducibile da portale ePIR
Linee Complementari Tipo "B"	17h46'	elenco deducibile da portale ePIR
Linee Complementari Tipo "C"	15h46'	elenco deducibile da portale ePIR
Linee Complementari Tipo "D"	14h24'	elenco deducibile da portale ePIR

Il presenziamento delle linee complementari tipo "B", "C" e "D" all'interno del periodo di apertura previsto nella tabella su riportata, non comporta oneri aggiuntivi. Il presenziamento può essere esteso, oltre le soglie di apertura previste, su richiesta dell'IF e, in ogni caso, previa verifica della disponibilità di personale. Tale richiesta deve essere formalizzata all'atto della presentazione della richiesta di tracce e comunque almeno 30 giorni prima rispetto alla data di avvio del servizio per il quale è richiesta l'estensione del presenziamento.

L'elenco completo delle linee classificate complementari e la loro natura con riferimento al periodo di apertura per l'orario 2020/2021 è deducibile dal portale ePIR. Le ore effettive di inizio e termine del periodo di abilitazione delle linee, sono deducibili dal portale ePIR. Quest'ultimo tiene conto della classificazione delle linee di cui al capoverso precedente e dell'organizzazione industriale di GI derivante dalle richieste di tracce delle IF per l'orario 2021/2022.

Il GI, pertanto, pervenute le richieste di tracce delle IF per l'orario 2021/2022, potrà modificare l'effettivo orario di apertura delle linee, salvaguardando i periodi di apertura di cui alla tabella sopra riportata, al fine di soddisfare le richieste stesse.

L'elenco delle linee con sospensione del servizio commerciale è desumibile dal portale ePIR.

Il periodo di abilitazione degli impianti è deducibile dal portale ePIR. Per quanto riguarda le stazioni di testa di Torino P.N., Milano C.le, Venezia S.L., Trieste C.le, Firenze S.M.N., Roma T.ni, Napoli C.le, Palermo C.le, Cagliari, il

servizio commerciale è sospeso nel periodo notturno per almeno 3 ore, al fine di garantire le attività di manutenzione e pulizia. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo.

Per le stazioni in regime di Telecomando/D.U., le ore indicate si riferiscono all'orario di abilitazione del posto centrale con D.C.O./D.U.

Nelle stazioni rette da Dirigente Movimento (D.M.), sulle linee esercitate a Dirigenza Locale (D.L.), durante il periodo di disabilitazione non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenze.

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020)[EX 3.8]

Nel portale ePIR sono deducibili gli interventi che, nel corso degli orari 2020/2021 e 2021/2022, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura (nuove opere disponibili) o una riduzione di capacità di infrastruttura (interventi sull'infrastruttura che GI si impegna a comunicare alle IF secondo quanto previsto al paragrafo 4.3.2). Nel caso in cui l'intervento comporti un aumento di capacità GI provvederà a richiedere preventivamente all'ANSF se detto intervento determini la necessità dell'acquisizione del relativo Certificato di Sicurezza e, conseguentemente, ad informare le IF interessate.

Per gli interventi di cui sopra è indicata la data di attivazione dell'intervento per le opere di potenziamento dell'infrastruttura e la data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità.

Il GI, ai sensi dell'art. 15 comma 5 del D.Lgs 112/15, adotta il piano commerciale, coerente con le strategie di sviluppo indicate dallo Stato e previa consultazione con i soggetti interessati, contenente i piani per lo sviluppo ottimale ed efficiente dell'infrastruttura.

GI, con cadenza almeno annuale, convocherà, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale – Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e l'Interoperabilità Ferroviaria e l'ART, un tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura con i Richiedenti, al fine di verificarne, in maniera autonoma e d'intesa con la D.G. del MIT, l'eventuale inserimento in CdP. Le eventuali proposte avanzate nell'ambito del suddetto tavolo tecnico dovranno essere supportate da una analisi documentale sugli effettivi vantaggi dell'intervento, sulla sua economicità (costi/benefici) e sul miglioramento qualitativo dell'infrastruttura interessata.

Il GI garantisce l'avvio del tavolo tecnico entro il 30 aprile di ogni anno, comunicando agli stakeholder e rendendo disponibile sul sito web aziendale, in base all'offerta del GI:

- l'elenco e una sintetica descrizione dei propri impianti di servizio o di loro porzioni non utilizzati da almeno due anni (con evidenza di quelli per i quali il GI preveda la dismissione/riconversione);
- l'elenco e una sintetica descrizione dei propri impianti di servizio o di loro porzioni che, pur se utilizzati, il GI intenda dismettere o riconvertire.

Entro 30 giorni dall'avvio del tavolo tecnico i Richiedenti inviano le proprie richieste al GI. Entro il 30 gennaio RFI, tenuto in debito conto e valutate le proposte avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, d'intesa con la D.G. del MIT pubblica sul proprio sito web una relazione conclusiva del procedimento di analisi di tali proposte e contributi, rendendo disponibile la documentazione in parola per i successivi 5 anni.

Qualora uno stakeholder o altro soggetto economico esprima formalmente al GI l'intendimento di prendere in gestione l'impianto di servizio o una sua parte tra quelli pubblicati all'interno dell'elenco degli impianti di servizio in dismissione/riconversione, RFI è tenuto ad informare l'Autorità e prendere in considerazione la proposta secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e dall'articolo 15 del Reg. 2177/2017.

2.6.1 Investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata [ex 3.8.1]

Il GI, al fine di ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra linee AV/AC e linee per il traffico convenzionale, elabora un cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi 5 anni.
Il cronoprogramma degli investimenti è pubblicato in portale ePIR.

I criteri utilizzati per individuare l'ordine di priorità degli investimenti sono i seguenti:

- Regolarità della circolazione in base alla valenza commerciale della linea, in relazione al miglioramento della qualità del servizio ed alle possibilità di regolazione del traffico in caso di perturbazione della circolazione;
- Livello di traffico attuale e programmato, desunto dalla capacità disponibile e il suo grado di impegno, al fine di individuare le criticità connesse ad una possibile saturazione di tratta o di impianto;
- Livello delle tecnologie di impianto e di linea, dando priorità agli impianti e alle tratte con sistemi obsoleti;
- Numero di livelli di velocità presenti in linea, dando priorità alle tratte con presenza di servizi eterotachici;
- Interferenze di taglio in impianto, dando priorità alle stazioni in cui la presenza di interferenze sistematiche provoca, in caso di circolazione perturbata, irregolarità che si ripercuotono sulla stabilità degli orari.

2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE [EX 3.9]

2.7.1 Regole di utilizzo della rete [ex 3.9.1]

Al fine di perseguire una ripartizione della capacità volta a garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, secondo quanto stabilito dall'art. 22, co. 2 lett. b) del D.lgs 112/15, il GI considera determinante il raggiungimento del più alto grado di standardizzazione dell'offerta per i treni viaggiatori e fissa regole di utilizzo delle linee e degli impianti, funzionali alla migliore organizzazione della capacità degli elementi di rete con grado di utilizzazione elevato.

In base agli upgrade tecnologici e/o infrastrutturali pianificati dal GI, tali da incrementare la capacità d'infrastruttura, le regole di utilizzo possono essere suscettibili di modifica nelle successive edizioni del Prospetto Informativo della Rete.

Standardizzazione dell'offerta

Per offerta standardizzata si intende un insieme di tracce, appartenenti alla medesima "missione", che si caratterizza dall'avere tracce:

a) con i medesimi attestamenti in origine/destino;

b) le stesse fermate intermedie;

c) una frequenza di ripetitività nell'arco della giornata.

Si considerano appartenenti ad una medesima "missione" anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino per una quota significativa del percorso le medesime caratteristiche di "missione".

Le richieste di tracce riguardanti l'offerta viaggiatori, pervenute secondo quanto specificato nel par. 4.2, saranno trattate garantendo il rispetto delle caratteristiche di "missione", anche qualora fosse necessario utilizzare i margini di flessibilità di cui al par. 4.5.4.1.

Nelle sezioni di infrastruttura dichiarate sature, anche secondo quanto previsto al successivo par. 2.7.2, tutte le richieste di tracce non rientranti nella fattispecie di cui sopra, saranno valutate nell'ambito del processo di armonizzazione di cui al par.4.5.4.1, a valle di quelle standardizzate ma comunque nel rispetto delle tempistiche definite al par.4.5.1.

Utilizzo efficiente degli impianti nei nodi

In relazione alle interferenze tra itinerari di ingresso e uscita, in corrispondenza delle stazioni di testa, vengono definite regole di utilizzo della stazione, per tutte le tipologie di servizi di trasporto, volte all'ottimizzazione della capacità.

In particolare:

- in corrispondenza del nodo di Milano non sono realizzabili via Milano Centrale i collegamenti diretti sulla direttrice Torino-Venezia, né commercialmente né in termini di allacciamento di materiali;
- in corrispondenza del nodo di Venezia non sono realizzabili via Venezia Santa Lucia i collegamenti diretti sulle direttrici Roma/Milano – Udine/Trieste.

2.7.2 Grado di utilizzo della rete [ex 3.9.2]

Il grado di utilizzo dell'infrastruttura è rappresentato nell'allegato tecnico del portale ePIR "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura".

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è suddivisa in macro-tratte omogenee e, per ciascuna, sono indicati i valori dei seguenti indicatori:

- **carico orario:** numero di tracce che il GI prevede di assegnare per fascia oraria, nel giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base anche agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.
- **carico giornaliero:** numero di tracce che il GI prevede di allocare nell'arco delle 24 ore del giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base anche agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.
- **capacità teorica oraria**: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto omotachico e distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea (D).

Si calcola come rapporto 60/D.

Il valore di capacità teorica, funzione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, tiene conto anche degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali previsti in attivazione per l'orario di riferimento del PIR.

- **capacità commerciale oraria**: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea. Viene calcolato come rapporto tra capacità teorica oraria ed un coefficiente indicativo del livello di eterotachia della linea (K).

La capacità commerciale dipende pertanto dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dal piano di trasporto, con le sue specificità in termini di differenza di velocità commerciale tra i diversi prodotti nonché di struttura dell'orario.

- **capacità commerciale giornaliera** è il prodotto della capacità commerciale oraria per le ore di esercizio della linea, al netto di finestre manutentive e chiusure.
- **soglia di capacità limitata oraria** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità locale del traffico. E' definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC406.
- **soglia di saturazione oraria** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si raggiunge la saturazione della macro-tratta nell'intervallo orario
- **soglia di capacità limitata giornaliera** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità del traffico con ampie e sistematiche ripercussioni. E' definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC406.
- **soglia di saturazione giornaliera** è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale si raggiunge la saturazione della linea.

I valori di riferimento degli indicatori sopra richiamati sono calcolati in base a valori standard di distanziamento, coefficiente K e ore di apertura, distinti per classi di linea riportati in tabella 2.6. In presenza di valori specifici per una linea, ricavati a seguito di analisi di capacità effettuate nell'ultimo triennio per una dichiarazione di saturazione, saranno considerati i valori disponibili per la linea in esame riportati in appendice al presente capitolo.

Tabella 2.6.– Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione

Linea	Tipo	Capacità teorica oraria	Capacità commerciale oraria	Capacità commerciale giornaliera	Soglia capacità limitata oraria	Soglia saturazione oraria	Soglia capacità limitata giornaliera	Soglia saturazione giornaliera
AV	AV	12	11	230	75%	85%	60%	80%
Mixed Traffic - Doppio binario B.A	DB-BA	12	8	160	75%	85%	60%	80%
Mixed Traffic Doppio binario B.C.A	DB-BCA	7	5	100	75%	85%	60%	80%
Mixed Traffic Doppio binario B.E.M	DB-BEM	6	4	80	75%	85%	60%	80%
Semplice binario	SB	4 (nei due sensi)	4 (nei due sensi)	80 (nei due sensi)	100%	100%	90%	100%

Vengono definite *a capacità limitata* ovvero *sature* le macro-tratte per cui il carico giornaliero risulti uguale o maggiore ai corrispondenti valori soglia riportati in tabella 3.7, relativi alla classe di linea di appartenenza. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al par. 5.6.4.-Le stesse trovano applicazione anche per le singole fasce orarie in cui sono raggiunti o superati i valori soglia di capacità limitata di cui alla tabella 3.7.

In caso di raggiungimento della *soglia di capacità limitata oraria o giornaliera* il GI conduce un'analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità.

In caso di raggiungimento della *soglia di saturazione anche in un'unica fascia oraria*, il GI dichiara satura la tratta interessata preventivamente rispetto alle procedure previste al par. 4.6.1 (Dichiarazione di saturazione).

A valle dell'inserimento in allegato tecnico disponibile nel portale ePIR dell'indicazione di linea satura, il GI attiverà le procedure previste al par. 4.6.3 (Analisi di capacità e piano di potenziamento). Il medesimo documento comprende gli eventuali impianti dichiarati saturi ai sensi del par. 4.6.1, a valle della procedura di coordinamento di cui al par. 4.5.5.

Il grado di utilizzo rappresentato nell'allegato tecnico del portale ePIR "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura", è pubblicato preferibilmente entro il 31 gennaio, e comunque non oltre il 28 febbraio di ogni anno a valle dell'effettiva allocazione di tracce e in base alla effettiva disponibilità commerciale degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico precedentemente presi a riferimento. RFI, al termine dell'analisi di capacità di cui al par. 4.6.3, aggiornerà l'allegato "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura" con le tratte risultate effettivamente sature. Detto allegato sarà preso a riferimento da GI per il calcolo delle penali per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate di cui al par. 5.6.4 per l'orario successivo a quello in vigore e costituirà un utile riferimento per la programmazione dei servizi.

2.8 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC [EX 3.10]

Questa parte del documento fornisce alcune indicazioni necessarie alla pianificazione dei servizi di trasporto sulle linee della rete AV/AC.

A tale riguardo, premesso che le nuove linee AV/AC, sono caratterizzate da:

- velocità standard di linea 300 km/h;
- sistema di sicurezza ERTM-S livello 2;
- corrente di trazione 25.000 V corrente alternata;

al fine di non pregiudicare la piena utilizzazione delle prestazioni in qualità e quantità consentite dalle particolari caratteristiche delle linee AV/AC, nel periodo diurno caratteristico delle circolazioni AV, di massima dalle ore 6 alle ore 22, saranno ammesse solamente velocità di almeno 250 km/h. Velocità inferiori potranno essere ammesse solo per tratte di estensione limitate, indicate nel portale ePIR.

Valori di capacità specifici per le linee oggetto di analisi di capacità

Linea		Tipo	Capacità teorica oraria	Capacità commerciale oraria	Capacità commerciale giornaliera	Soglia capacità limitata oraria	Soglia saturazione oraria	Soglia capacità limitata giornaliera	Soglia saturazione giornaliera
DD FI-RM	PM Rovezzano - 1°B.Orte Sud	DD - N	12	11	180	75%	85%	60%	80%
	1°B.Orte Sud - Roma Tiburtina	DD - S	12	11	195	75%	85%	60%	80%
Passante NAPOLI		PAS-NA	12	10	200	85%	95%	70%	90%
Passante MILANO		PAS-MI	15	15	330	85%	95%	70%	90%
TORINO P. SUSA - TORINO STURA (LS)		DB-BA	12	10	210	75%	85%	60%	80%
ToSturaOrig.AV - TORINO STURA		DB-BA	12	10	210	75%	85%	60%	80%
MILANO CENTRALE - MILANO LAMBRATE (BO)		DB-BA	12	10	190	75%	85%	60%	80%
MILANO LAMBRATE - MILANO ROGOREDO (BO)		DB-BA	12	10	200	75%	85%	60%	80%
MILANO ROGOREDO - Bivio/PC Meleg.		DB-BA	12	10	200	75%	85%	60%	80%
Bivio Emilia - FI CASTELLO		AV	12	12	205	75%	85%	60%	80%
Dev.Int. DD/AV - ROMA TIBURTINA (DD)		DB-BA	12	9	170	75%	85%	60%	80%
ROMA TERMINI - Dev.Int. DD/AV (DD)		DB-BA	12	9	165	75%	85%	60%	80%
ROMA PRENESTINA - ROMA TERMINI		DB-BA	12	9	165	75%	85%	60%	80%
Dev.Est. NA C.LE - NAPOLI CENTRALE		DB-BA	12	11	215	75%	85%	60%	80%
Dev.Est. NA C.LE - PM CASORIA		DB-BA	12	11	190	75%	85%	60%	80%
TO.LINGOTTO - D.Estr.Monc.Sang		DB-BA	12	10	185	75%	85%	60%	80%
VARESE - GALLARATE		DB-BCA	4	3	80	75%	85%	60%	80%
MI.P.GARIBALDI - P.M. GHISOLFA (NO)		DB-BA	12	10	205	75%	85%	60%	80%
MILANO LAMBRATE - P.M. Trecca		DB-BA	12	9	200	75%	85%	60%	80%
FIDENZA - Castelguelfo		DB-BA	12	9	190	75%	85%	60%	80%
Castelguelfo - PARMA		DB-BA	12	10	195	75%	85%	60%	80%
REGGIO EMILIA - Rubiera		DB-BA	12	10	200	75%	85%	60%	80%
Rubiera - MODENA		DB-BA	12	9	185	75%	85%	60%	80%
MODENA - Dev.Int.Cast.F.		DB-BA	12	10	185	75%	85%	60%	80%
Dev.Int.Cast.F. - PM LAVINO		DB-BA	12	9	190	75%	85%	60%	80%
Biv. S.Vitale - P.M.MIRANDOLA O.		DB-BA	12	9	185	75%	85%	60%	80%
P.M.MIRANDOLA O. - Imola		DB-BA	12	8	180	75%	85%	60%	80%
Imola - CASTELBOLOGNESE		DB-BA	12	9	205	75%	85%	60%	80%
PIOLTELLO LIM. - MELZO SCALO		DB-BA	11	9	220	75%	85%	60%	80%
MELZO SCALO - Bivio Casirate		DB-BA	10	9	210	75%	85%	60%	80%
Bivio Casirate - P.M. Bivio Adda		DB-BA	9	7	200	75%	85%	60%	80%
ROVATO - BRESCIA EST		DB-BA	8	6	195	75%	85%	60%	80%
BRESCIA EST - BRESCIA		DB-BA	9	7	200	75%	85%	60%	80%
VICENZA - Grisignano Z.		DB-BA	8	6	190	75%	85%	60%	80%
PADOVA - G.S. Mestre		DB-BA	9	7	185	75%	85%	60%	80%
G.S. Mestre - VENEZIA MESTRE		DB-BA	8	6	180	75%	85%	60%	80%
CASTELFRANCO V. - TREVISO C.		DB-BCA	5	4	95	75%	85%	60%	80%
GORIZIA CENTRALE - RONCHI LEG.NORD		DB-BCA	5	4	90	75%	85%	60%	80%
CONEGLIANO - TREVISO C.		DB-BCA	6	5	95	75%	85%	60%	80%
D.E. CONEGLIANO - CONEGLIANO		DB-BCA	4	4	80	75%	85%	60%	80%
SACILE - D.E. CONEGLIANO		DB-BCA	6	5	110	75%	85%	60%	80%
UDINE - Pordenone		DB-BCA	5	4	80	75%	85%	60%	80%
Pordenone - SACILE		DB-BCA	6	5	115	75%	85%	60%	80%
ROMA OSTIENSE - ROMA TUSCOLANA (DD)		DB-BA	12	9	190	75%	85%	60%	80%
ROMA TUSCOLANA - ROMA TERMINI		DB-BA	12	8	175	75%	85%	60%	80%
Torricola - Pomezia		DB-BCA	12	9	180	75%	85%	60%	80%
D.Bivio Maritti. - Napoli S.G.Barra		DB-BA	12	9	200	75%	85%	60%	80%
Napoli Gianturco - D.Bivio Maritti.		DB-BA	12	9	165	75%	85%	60%	80%

CAPITOLO 3
CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA [EX CAP.2]

3.1 INTRODUZIONE [EX 2.1]

Nel presente capitolo sono descritte le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI. Le seguenti condizioni e modalità sono applicabili sia al traffico nazionale che internazionale, nonché ai RFCs che interessano la rete di RFI.

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

3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO[EX 2.2.]

3.2.1 Chi può richiedere l'accesso [ex 2.2.1]

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale possono essere presentate *i)* in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro o *ii)* in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, dai Richiedenti appartenenti ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15, costituiti da:

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

3.2.2 Requisiti per richiedere [ex 2.2.2]

3.2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro [ex 2.2.2.1]

Se il Richiedente è un'IF, all'atto della richiesta di capacità, deve:

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

3.2.2.2 Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura [ex 2.2.2.2]

L'IF è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie e servizi in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 2 del presente documento e nei suoi allegati e per un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio.

1. Se il Richiedente è un'IF all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, presentate entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:

a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare; in caso la licenza risultasse sospesa all'atto della presentazione della richiesta di tracce o durante il processo di allocazione, l'IF dovrà produrre la licenza entro i termini di cui al par. 3.3.2.1.
b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
c) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del certificato di sicurezza. Qualora sia necessaria l'estensione del certificato di sicurezza l'IF è tenuta a produrlo entro i termini di cui al par. 3.3.2.1.

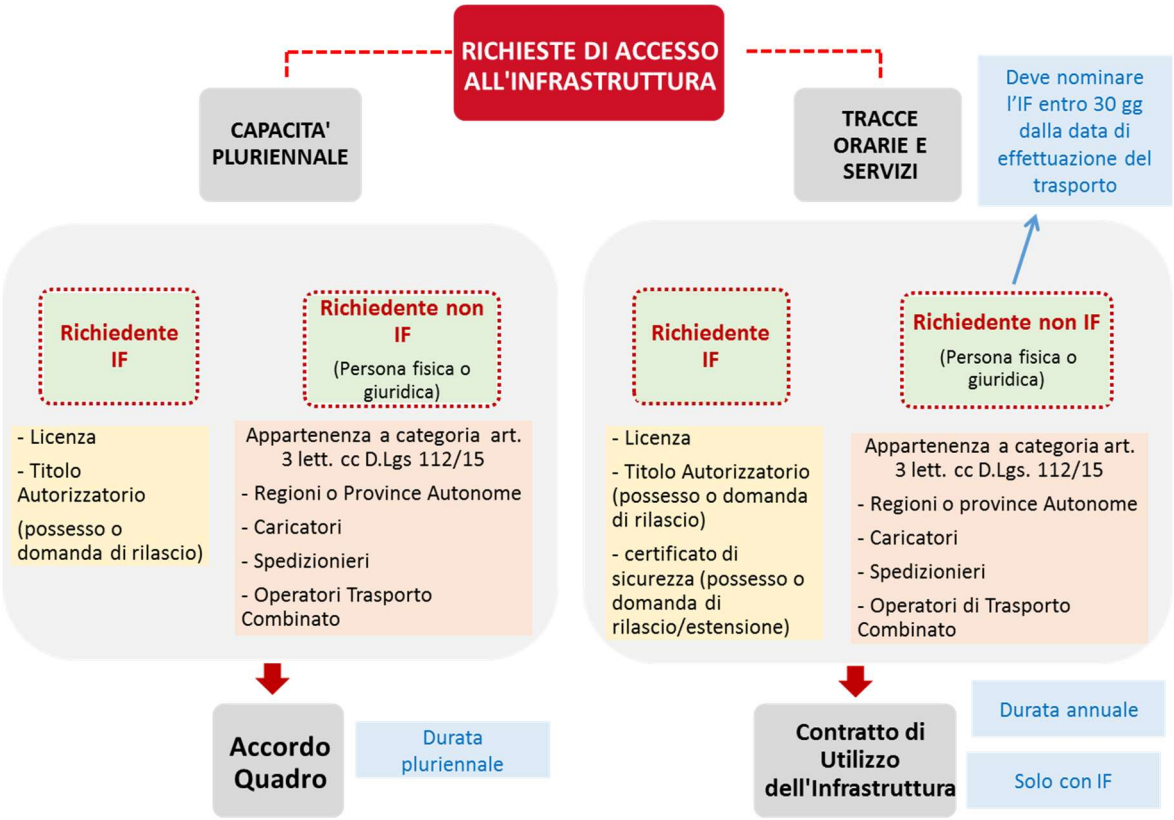
L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro la scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario inviato nel mese di luglio, secondo la tempistica riportata nel par.4.5.1. In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.

Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, l'IF deve -pena l'irricevibilità della richiesta medesima- essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta.

Nel caso di richieste di tracce, sia per l'orario successivo a quello in vigore ovvero per il corso d'orario, che insistono su linee/impianti la cui attivazione, coerentemente con quanto indicato nel portale ePIR, è prevista nel corso dell'orario successivo a quello in vigore, l'IF è tenuta a produrre il certificato di sicurezza entro 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio. Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, il GI fornirà alle IF, anche in formato provvisorio, tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del certificato di sicurezza almeno quattro mesi prima dell'avvio del servizio. Quanto previsto al precedente e al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.

2. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF -ai sensi di quanto previsto al par. 3.2.1- all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.Lgs 112/15.

   Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del certificato di sicurezza, in caso di linee/impianti di futura attivazione riportato al precedente punto 1.



3.2.3 LICENZA [ex 2.2.3]

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.lgs 112/15 art. 3, lett. s).

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36 – ROMA 00157
sito web:
e-mail: dtt.dgtfe@mit.gov.it

3.2.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO [ex 2.2.4]

Il Certificato di Sicurezza Unico è rilasciato:

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

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

3.2.5 OBBLIGHI DI PRESENTAZIONE DI GARANZIA E ASSICURAZIONI [ex 3.2.5]

Gli obblighi in capo ai Richiedenti relativamente alla presentazione di una garanzia nell'ambito della sottoscrizione di un Accordo Quadro, sono disciplinate al par. 3.3.1.1.

Gli obblighi in capo alle Imprese Ferroviarie relativamente alla presentazione di una garanzia, nonché la stipula di una polizza assicurativa, sono rispettivamente disciplinati ai par. 3.3.2.2 e 3.3.2.3.

3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI [EX 2.3]

3.3.1 ACCORDO QUADRO [ex 2.3.1]

a) Contenuti e durata

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi. L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del contratto di utilizzo.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro è 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, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
IV. Individuazione dei binari di ricevimento per i soli servizi AV oggetto di Accordo Quadro;
V. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura.
   Esclusivamente per Accordi Quadro aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance del GI, il cui conseguimento costituisce impegno per il GI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio;
VI. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);
VII. 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).

Potranno essere inoltre oggetto di Accordo Quadro, previa intesa fra Richiedente e Gestore dell'Infrastruttura altri parametri quali i servizi di infrastruttura, la capacità finalizzata a movimenti non commerciali e operazioni tecniche, la disponibilità di binari per ricovero dei materiali, nonché le linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato. Il GI si impegna a fornire all'IF affidataria del servizio ferroviario regionale i servizi contenuti nel PIR, alle condizioni ivi previste. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.

L'Accordo Quadro è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile. In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare la richiesta di capacità per un periodo superiore ai cinque anni deve essere motivata sulla base di quanto previsto all'art. 23, comma 6, del D.lgs. 112/15.

Rientrano in quest'ultima fattispecie sia gli Accordi Quadro con le Regioni e le Province autonome per i servizi di trasporto pubblico locale, sia gli Accordi Quadro con lo Stato per i servizi lunga percorrenza, la cui durata potrà essere commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento degli stessi servizi di trasporto pubblico locale.

Gli Accordi Quadro che hanno per oggetto servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata possono avere un durata di quindici anni. Una durata superiore è possibile nei casi ed alle condizioni stabilite all'art. 23, comma 7, del D.lgs. 112/15.

La quota massima di capacità da assegnare ad un singolo Richiedente per mezzo di un Accordo Quadro avente vigenza superiore ad un orario di servizio non può essere superiore al limite fissato nel paragrafo 4.4.2.1.

Il GI può decidere, su base non discriminatoria e previa approvazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di non offrire accordi quadro su tutte le linee dichiarate sature. Il GI indica tali linee nella dichiarazione di capacità quadro prima dell'avvio del processo di allocazione della capacità quadro. L'approvazione da parte dell'ART è valida per un periodo massimo di due anni, e non è automaticamente rinnovabile.

Tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, un Accordo Quadro è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART; di conseguenza la modifica del termine di scadenza di un Accordo Quadro non è consentita.

***

Il GI trasmette ad ART gli Accordi Quadro e le variazioni di capacità entro un mese dalla sottoscrizione, unitamente ad una tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ in essere, con dettaglio dei soggetti sottoscrittori degli AQ, delle date di sottoscrizione e scadenza originarie, delle eventuali date di modifica della capacità preassegnata, delle eventuali date di rinnovo e di scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità, della percentuale di capacità preassegnata su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione e del contenuto di eventuali clausole penali.

Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 23, comma 9 del d.lgs. 112/2015 nonché dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 2016/545, in merito alla "Dichiarazione della capacità quadro", il GI:

- pubblica, nel portale ePIR, l'allegato tecnico "Capacità assegnata con Accordo Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea" indicante per ogni sezione di linea e per ogni anno, fino alla scadenza degli Accordi Quadro vigenti, le seguenti informazioni: la capacità commerciale oraria, la capacità oraria massima assegnabile con Accordo Quadro, il numero di tracce per fascia oraria assegnato con Accordo Quadro;
- pubblica, nel proprio sito web (sezione "il Prospetto Informativo della Rete"), un documento di riepilogo relativo agli Accordi Quadro in essere e contente, per ogni Accordo Quadro, gli aspetti generali consistenti almeno nei seguenti elementi informativi: data di scadenza, direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità nonché percentuale di capacità preassegnata con l'Accordo Quadro su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, contenuto di eventuali clausole di retrocessione e contenuto di eventuali clausole penali.

Il GI aggiorna l'allegato tecnico e il documento di riepilogo entro 90 giorni dalla stipula di un Accordo Quadro, da una modifica ad esso o dalla sua risoluzione.

b) Sottoscrizione e adempimenti successivi

Accordo Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile

1. Gli Accordi Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, sono richiesti e sottoscritti nel rispetto della tempistica per la richiesta di capacità pluriennale indicata al par. 4.4.1.
2. il GI provvede ad inviare al Richiedente la proposta finale di Accordo Quadro, comunicando contestualmente il termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione, di norma 10 giorni dal ricevimento della proposta. Trascorso detto termine, in caso di mancata accettazione da parte del Richiedente, la capacità richiesta verrà resa disponibile nei confronti di altri Richiedenti;
3. Entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, il Richiedente deve dimostrare l'avvenuta costituzione della garanzia di cui al successivo par. 3.3.1.1, consegnando al GI la relativa documentazione in originale;
4. qualora il Richiedente di un Accordo Quadro non fosse una IF esso dovrà indicare al GI, ogni anno, almeno 1 mese prima dell'avvio del processo di assegnazione delle tracce di cui al paragrafo 4.5.1, l'IF che effettuerà, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso;

5. ovvero, qualora Il Richiedente (non IF) richiedesse le tracce, coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, ogni anno dovrà indicare, entro 30 giorni dalla data di effettuazione del trasporto, l'IF che, al momento della designazione abbia già la piena disponibilità del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio cui l'Accordo Quadro si riferisce, nonché la documentazione di cui al par. 3.2.2.2 punto 1;
6. fatto salvo quanto previsto al punto precedente, il Richiedente (se non IF) o l'IF designata procederanno - almeno 8 mesi prima rispetto al giorno di attivazione dell'orario (scadenza di cui al par 4.5.1)- alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo.

Ulteriori adempimenti in caso di richiesta di stipula di Accordo Quadro con avvio posticipato rispetto al primo orario di servizio utile

7. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), qualora non intenda avvalersi di quanto previsto al precedente punto 5, deve designare, all'atto della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, l'IF che effettuerà per suo conto, almeno per il primo anno di servizio previsto nell'Accordo stesso, l'attività di trasporto relativa alla capacità acquisita, salvo il caso in cui il Richiedente sia un'Autorità competente ai sensi del Reg. 1370/2007, ed intenda assegnare, tramite procedura ad evidenza pubblica, la capacità oggetto dell'Accordo Quadro sottoscritto per servizi di trasporto pubblico.
8. Il Richiedente (se IF) o l'IF designata, in base a quanto previsto al punto precedente, è tenuto a produrre entro 12 mesi dalla sottoscrizione dell'Accordo Quadro, idonea documentazione comprovante l'avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio per i quali è richiesta la capacità di infrastruttura, salvo che non dimostri di avere già la piena disponibilità del materiale rotabile;
9. Il Richiedente (se IF), ovvero l'IF designata ai sensi del precedente punto 7, deve produrre al GI:
    i. Entro il 24esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità di un istruttore abilitato alla guida del materiale rotabile e il relativo piano di formazione;
    ii. Entro il 12esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità del prototipo del materiale rotabile per le prove.

c) Variazioni di capacità

Nel rispetto delle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, possono essere richieste variazioni nei limiti complessivi del ± 10% rispetto alla capacità espressa in trkm indicata nell'Accordo Quadro.

Le variazioni in aumento nella misura sopra indicata possono essere accordate da GI per il primo orario di servizio utile di riferimento previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.2.1.

Per sopravvenute, motivate e documentate esigenze il Richiedente ha facoltà di richiedere riduzioni oltre il limite sopraindicato. Si potrà procedere a siffatta riduzione, solo previo consenso di GI, attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione del GI per il processo di assegnazione annuale della capacità. Qualora il GI non accolga la richiesta presentata dall'IF, e/o quest'ultima presenti richieste di tracce che comportino una riduzione di capacità superiore al 10%, il GI potrà avvalersi di quanto previsto al par. 3.3.1.3.

Per eventuali maggiori esigenze di capacità, superiori rispetto a quella oggetto dell'Accordo Quadro, e oltre la soglia di variazione prevista, il Richiedente dovrà presentare specifica richiesta. In caso di accoglimento della richiesta da parte di GI, nel rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par. 4.4.2.1, si procederà alla modifica della capacità indicata nell'Accordo attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo medesimo che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. Le variazioni di capacità non possono comportare modifiche ai termini temporali di scadenza dell'Accordo Quadro modificato.

Qualora l'Accordo Quadro abbia per oggetto anche servizi accessori alla capacità d'infrastruttura, il Richiedente, per motivate e documentate esigenze, potrà richiederne la modifica anche limitatamente alla parte relativa ai soli servizi.

Un'IF, titolare di Accordo Quadro ovvero indicata da titolare di Accordo Quadro quale impresa che eserciterà per suo conto il traffico, in sede di assegnazione annuale delle tracce potrà richiedere e vedersi assegnata, in assenza di altre richieste, fino al 100% delle tracce disponibili per tratta e fascia oraria.

d) Accesso ai sistemi informativi

E' facoltà dei Richiedenti (non IF) ottenere, su richiesta e con riferimento ai treni di competenza, l'accesso al sistema informativo del GI PICWEB-IF, o prodotto equivalente, (ai fini dell'informazione alla clientela e della gestione dei Contratti in essere fra Richiedente, ove non esso stesso IF, con la/le IF che effettuano le attività di trasporto), tramite i profili definiti in coerenza con le finalità sopraindicate.

L'elenco dei treni interessati sarà fornito dalla/le IF titolare del richiamato relativo contratto di utilizzo dell'Infrastruttura. Nel caso specifico di Regioni e Province Autonome, ai fini di una completa informazione alla clientela, il sistema PICWEB-IF o prodotto equivalente, fornirà indicazioni relativamente ai ritardi di tutti i treni viaggiatori che servono il territorio regionale.

Il costo dell'accesso ai sistemi da parte dei Richiedenti risulta dal successivo paragrafo 5.5.1.2. Il relativo importo sarà corrisposto al GI dalla IF che effettua i trasporti e sarà regolato nell'ambito del contratto di utilizzo ovvero attraverso la sottoscrizione di specifici contratti tra il Richiedente ed il GI.

A richiesta, in occasione dell'attivazione del nuovo orario, il GI consegnerà al Richiedente l'elenco anagrafico dei treni di competenza che fruiscono della capacità oggetto di Accordo Quadro, con l'indicazione del relativo canone di accesso all'infrastruttura (pedaggio). Nel caso particolare di Regioni e Province Autonome, GI consegnerà, inoltre, a richiesta, copia cartacea dell'orario grafico delle linee di interesse comprensivo di tutti i treni su di esse circolanti con l'unica indicazione della relativa tipologia.

3.3.1.1 Garanzia [ex 2.3.1.1]

L'impegno del Richiedente (IF) all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro, nonché al corretto adempimento delle obbligazioni derivanti da ciascun contratto di utilizzo da sottoscrivere per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro medesimo (eccetto i casi di esonero di cui al successivo paragrafo 3.3.2.2), è da garantirsi con la costituzione di una garanzia, bancaria o assicurativa, emanata in favore del GI, da presentare entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro.

La fideiussione è pari al 10% del valore del canone d'uso dell'infrastruttura, da determinarsi sull'anno di maggiori volumi, prendendo a riferimento la tariffa media di ciascun segmento di mercato e, comunque, per un importo massimo di € 20.000.000,00 (Euro ventimilioni/00).

I requisiti (rating) degli istituti fideiubenti sono pubblicati sul sito di RFI alla sezione "Servizi e mercato".

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

La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da GI ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

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

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di GI della garanzia di cui sopra, il Richiedente dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GI la relativa documentazione entro 1 mese dalla data dell'incameramento.

Entro 180 giorni solari dalla data di cessazione degli effetti dell'Accordo Quadro il GI è tenuto a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che, all'atto della cessazione dell'Accordo Quadro, non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di GI.

Il Richiedente può scegliere di corrispondere al GI, in alternativa alla presentazione della fideiussione ai sensi del presente paragrafo, una somma pari all'importo oggetto di garanzia che sarà depositata in un conto dedicato del GI e che, in caso di inadempimento da parte del Richiedente, il GI potrà utilizzare a compensazione totale o parziale del credito.

Le Regioni, le Province autonome, gli Enti e le Autonomie Locali sono esonerati dal prestare la fideiussione nei termini sopra indicati. Nella fase di definizione degli Accordi Quadro, con tali soggetti, saranno comunque disciplinati gli impegni e le responsabilità finalizzati a garantire la corretta esecuzione degli Accordi medesimi.

3.3.1.2 Divieto di cessione [ex 2.3.1.2]

La capacità di infrastruttura assegnata ad un Richiedente con Accordo Quadro non può essere trasferita, anche parzialmente, ad un altro richiedente. L'utilizzo della capacità da parte di un'IF al fine di svolgere attività di trasporto nell'interesse di un richiedente che non è un'IF, non è considerato un trasferimento.

3.3.1.3 Risoluzione [ex 2.3.1.3]

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'Accordo Quadro potrà essere risolto da GI ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod. civ., fatte salve eventuali cause di forza maggiore, nei seguenti casi:

a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
b) mancata designazione dell'IF, secondo quanto previsto al par. 3.3.1 "Sottoscrizione ed adempimenti successivi";
c) mancata richiesta -per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nei termini e secondo le modalità previsti dal paragrafo 4.5.1;
d) mancata stipula da parte del Richiedente (se IF) o dell'IF designata -per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- di un contratto di utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.6.4, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
e) violazione del divieto di trasferimento della capacità di cui al precedente paragrafo 3 ~~2~~.3.1.2;
f) ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro.
g) mancata o tardiva presentazione da parte del Richiedente (se IF), ovvero dell'impresa designata, della documentazione di cui al par. 3.3.1, lett. b), punto 8 e 9;
h) risoluzione del contratto di utilizzo a carico del Richiedente (se IF) o della IF designata.
i) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della Garanzia di cui al paragrafo 3.3.1.1.

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.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, il GI acquisirà l'importo della garanzia prestata ai sensi del par. 3.3.1.1 a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

La capacità oggetto dell'Accordo quadro risolto verrà resa disponibile nei confronti degli altri richiedenti.

3.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura[ex 2.3.2]

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

3.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF [ex 2.3.2.1]

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce e dei servizi, secondo la procedura di cui al Capitolo 4 del presente documento, al fine di stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura, atto formale di assegnazione di tracce orarie e servizi, provvede a produrre la seguente documentazione:

- copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare (o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza), a firma del legale rappresentante;
- copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla C.C.I.A. secondo lo schema che verrà indicato da GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;
- dichiarazione di copertura rilasciata dalla Compagnia assicurativa secondo il format indicato dal GI in appendice 4 al presente capitolo o copia della polizza assicurativa (la copia deve essere accompagnata da attestazione di conformità all'originale) conformi a quanto previsto nel paragrafo 3.3.2.3 del presente documento;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce e servizi, differimento in partenza dei treni, richiesta fermate aggiuntive, variazioni della composizione dei treni rispetto a quelle poste a base delle tracce assegnate, rinuncia a tracce assegnate, notifica di variazione di traccia o soppressione effettuate dal GI, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi informativi, verifiche servizi erogati rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso, secondo quanto previsto dal PIR;

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

a) di almeno 45 giorni solari per contratti relativi al successivo orario di servizio (salvo la fattispecie di IF designata da un richiedente non IF, nel cui caso i documenti andranno presentati entro 20 giorni solari);
b) di almeno 15 giorni solari per contratti in corso di orario.

La documentazione eventualmente mancante dovrà essere presentata entro il termine perentorio di 15 giorni solari antecedenti l'avvio dell'orario di servizio (per contratti di cui alla precedente lettera a), ovvero 12 giorni solari antecedenti l'avvio del servizio di trasporto (per contratti di cui alla precedente lettera b).

GI, acquisita la documentazione completa, provvede ad inviare all'IF la proposta di contratto, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione che dovrà intervenire entro 5 giorni solari prima rispetto all'attivazione del servizio. Per i soli contratti di cui alla precedente lettera b), entro 10 giorni solari dalla data prevista per l'attivazione del servizio il GI provvederà ad inviare all'IF la proposta di contratto.

Se l'IF non provvede ad inviare l'integrale accettazione della proposta di contratto, ovvero a produrre motivate osservazioni entro la data comunicata da GI, quest'ultimo fisserà un termine perentorio entro il quale stipulare il contratto, pena la decadenza dal diritto ad utilizzare la capacità assegnata con il conseguente obbligo per l'IF di corrispondere, entro 15 giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte di GI, gli importi dovuti in caso di mancata contrattualizzazione (cfr. paragrafi 4.6.1 e 4.6.2 5.6.3.1 e 5.6.3.2).

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero la presentazione incompleta o difforme della stessa, nonché in caso di mancata accettazione del contratto entro i termini sopra indicati, può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio, senza che l'IF interessata possa invocare pretese e/o lamentele nei confronti del GI.

3.3.2.1.1 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione [ex 2.3.2.1.1]

L'IF che alla data del 15 novembre di ciascun anno risulti inadempiente rispetto al pagamento di importi scaduti in tale data e riferiti a prestazioni oggetto del contratto di utilizzo (in corso o sottoscritti per gli anni precedenti), è tenuta entro il 30 novembre dello stesso anno:

- a corrispondere l'importo dovuto,

o, alternativamente,

- a presentare un piano di pagamento, interamente garantito da fideiussione bancaria o assicurativa, finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti da corrispondere entro e non oltre la data della prima fatturazione a conguaglio del nuovo contratto e a costituire la fideiussione in occasione della sottoscrizione del contratto relativo all'orario di servizio successivo, ai sensi di quanto previsto al paragrafo 3.3.2.2.

In assenza di tali adempimenti non potrà darsi luogo alla sottoscrizione del contratto di utilizzo valevole per l'orario di servizio successivo, con conseguente applicazione delle regole relative alla mancata contrattualizzazione (cfr. paragrafi 5.6.3.1 e 5.6.3.2).

In caso di mancata contrattualizzazione GI avrà facoltà di allocare la relativa capacità ad altra IF.

3.3.2.2 Garanzia [ex 2.3.2.2] (aggiornamento dicembre 2020)

In aderenza al Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione sono riportati nel sito internet di RFI, nella sezione "Servizi e Mercato" i valori soglia di rating del credito richiesti alle IF.

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

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

Qualora la fideiussione a garanzia del contratto debba essere prestata ai sensi di quanto previsto al precedente paragrafo 3.3.2.1.1., l'importo della stessa deve essere pari al valore di pedaggio e servizi stimato su due mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

Nell'ipotesi in cui l'IF è tenuta alla presentazione della fideiussione, la stessa può scegliere, in alternativa, di corrispondere al GI una somma pari all'importo di pedaggio e servizi stimato su una/due mensilità del programma di esercizio a seconda dei due casi suesposti.

Sono esonerate dal prestare la fideiussione (o a corrispondere una/due mensilità anticipate) le IF che, ancorché non dispongano di un rating, ovvero se il proprio rating sia inferiore alle soglie pubblicate sul sito di RFI, abbiano stipulato un contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per almeno due orari di servizio immediatamente precedenti a quello di riferimento, sempre che risulti regolare il pagamento di tutte le fatture. Sono altresì esonerate dal prestare la garanzia, le IF per cui l'importo della medesima, calcolato come sopra, risulti essere inferiore o uguale a 1.000,00 euro.

Nel caso l'IF sia titolare di Accordo Quadro, la stessa è tenuta a costituire la fideiussione in occasione del contratto di utilizzo per la sola parte eccedente l'importo della fideiussione prevista ai sensi del par. 3.3.1.1 in occasione della sottoscrizione dell'Accordo Quadro.

3.3.2.2.1 Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione [ex 2.3.2.2.1]

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

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

Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da GI ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

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

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di GI della garanzia di cui sopra, IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GI la relativa documentazione entro 30 (trenta) giorni solari dalla data dell'incameramento.

Allo scadere dei 180 (centottanta) giorni solari dalla data di scadenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, GI è tenuto a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di GI.

3.3.2.3 Assicurazioni [ex 2.3.2.3]

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

- **Responsabilità Civile verso terzi**, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale di 300/Mln di Euro per sinistro e per anno.
- **Responsabilità Vettoriale**, da attivare solo qualora venga effettuato in proprio servizio di trasporto merci, anche su tratte limitate, per conto di IF (tradotte) e/o nella sua qualità di vettore marittimo: massimale superiore a 10 / Mln di Euro per sinistro e per anno.

IF si obbliga a stipulare a propria cura e spese, e si impegna a mantenerle operanti, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, le sotto indicate polizze assicurative:

- **Responsabilità Civile verso Terzi**, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale per singola IF di 100 Mln di Euro per sinistro e per anno.

  Sottolimiti ammessi:
  - danni indiretti € 10 Mln;
  - danni a terzi da incendio € 2 Mln;
  - inquinamento accidentale € 2,5Mln. Per le IF il cui certificato di sicurezza consente il trasporto di merci pericolose, esplosivi e/o comunque sostanze chimiche il sottolimite non potrà essere inferiore a € 7,5 Mln.

  Non sono ammessi ulteriori sottolimiti per danni connessi allo svolgimento dell'attività oggetto del contratto.

  I requisiti (rating) delle Compagnie assicuratrici sono pubblicati sul sito di RFI alla sezione "Servizi e mercato".

  Detta polizza dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'IF stessa sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e negli impianti di GI.

  La polizza dovrà:

1. prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;

2. laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, invece della polizza assicurativa completa, si potrà accettare una appendice/dichiarazione della Compagnia che dichiari:
   - la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
   - siamo a conoscenza del presente articolo;
   - le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in PIR.

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

3. essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;

4. fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. 1371/2007) e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;

5. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 5 giorni solari dalla richiesta della Compagnia;

6. prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti, la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite da GI in territorio estero fino alle predette stazioni;

7. prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod.civ. verso le persone delle quali l'Assicurato deve rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;

8. prevedere che la Compagnia si impegni, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata), fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

Quanto previsto ai precedenti punti da 1) a 6) si applica anche alla polizza di Responsabilità Civile verso terzi sottoscritta dal GI.

Ai fini della copertura assicurativa RCT l'IF ha facoltà:

- di sottoscrivere e produrre singolarmente una polizza assicurativa per l'intero importo del massimale richiesto (100 Mln)

o, alternativamente:

- di ripartire su più "livelli" (layer) la quota prevista per il massimale richiesto (100 Mln), con la possibilità di ripartire proporzionalmente tra le polizze la quota prevista per i sottolimiti ammessi. L'IF può presentare anche una o più polizze collettive, sottoscritte con altre IF

- **Responsabilità Civile verso Terzi per contratti di utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria nelle sole stazioni di collegamento Reti** – *Appendice 1 bis al Capitolo 3*

  La polizza di cui sopra potrà avere un massimale ridotto a 20 Mln di Euro per sinistro e per anno. Dovrà invece prevedere le medesime clausole di cui ai suddetti punti 1), 2), 3), 4), 5) e 7); la clausola di cui al punto 8) è facoltativa; l'estensione territoriale di cui al punto 6) dovrà comprendere l'ambito territoriale definito in ogni specifico contratto.

- **Responsabilità Civile verso Terzi per contratti di utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria nelle sole tratte di confine (dal confine di Stato fino alla stazione di collegamento reti)** – *Appendice 1 ter al Capitolo 3*

  A copertura dei possibili danni derivanti dalla responsabilità civile conseguente dalla sola circolazione sulle tratte di confine di Stato è sufficiente l'estensione delle garanzie minime previste dal GI della rete confinante di provenienza anche ai percorsi effettuati in territorio italiano. A dimostrazione della estensione territoriale di tali garanzie l'IF potrà presentare la sola appendice o dichiarazione di validità emessa dall'istituto assicuratore o garante.

  La stipula di tutte le coperture di cui al presente paragrafo non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali minimi indicati. Tale principio si applica indistintamente a tutti i soggetti interessati compreso il GI.

  Eventuali franchigie e/o scoperti previsti nelle polizze rimangono ad esclusivo carico della parte contraente del singolo contratto assicurativo.

  GI ha il diritto in qualsiasi momento di visionare gli originali delle polizze assicurative di IF.

  E' concesso alle IF che lo richiedano di attivare, ove possibile, le procedure interne di GI per il piazzamento sul mercato assicurativo del rischio derivante dall'applicazione del presente contratto ed i relativi premi assicurativi saranno a carico delle IF.

3.3.2.4 Obblighi di IF alla cessazione del contratto [ex 2.3.2.4]

All'atto della cessazione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per compimento del termine finale di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, IF è tenuta ad eseguire le disposizioni di GI in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

Nel caso in cui IF non ottemperi a tali disposizioni, GI è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi di IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti. Per il recupero degli oneri sostenuti GI ha facoltà di utilizzare la garanzia di cui al paragrafo 3.3.2.2.

3.3.2.5 Limitazioni al servizio in caso di morosità [ex 2.3.2.5]

In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 10% del valore del contratto di utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia di cui al par. 2.3.2.2 o da piano di rientro garantito da fideiussione, GI provvederà ad inviare formale diffida ad adempiere assegnando un termine non inferiore a 10 giorni solari. Nel caso di mancato pagamento entro il termine predetto, GI non procederà ad istruire e a rilasciare tracce eventualmente richieste in gestione operativa dall'IF inadempiente.

In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto trova applicazione quanto disciplinato al successivo paragrafo 3.3.2.6 punto b).

Ai fini della determinazione degli importi di cui ai precedenti capoversi saranno prese in considerazione fatture, non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente.

3.3.2.6 Risoluzione del contratto [ex 2.3.2.6]

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

a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;

b) mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto di utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia di cui al par. 3.3.2.2 o da piano di rientro garantito da fideiussione; ai fini della determinazione del predetto importo saranno prese in considerazione fatture, non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o eventualmente al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente;

c) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" i cui al paragrafo 3.3.2.2;

d) rifiuto o mancata presentazione delle polizze, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o la constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste per l' "Assicurazione" di cui al paragrafo 3.3.2.3;

e) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF, ai sensi del paragrafo 6.2.3;

f) violazione grave e reiterata degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 6.3.3.2;

g) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;

h) revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;

i) modifica della licenza o del certificato di sicurezza nonché quando richiesti del titolo tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui la modifica della licenza o del certificato di sicurezza nonché, quando richiesti, del titolo autorizzatorio siano tali da consentire a IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;

j) ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R..

Con specifico riferimento all'ipotesi di risoluzione di cui alla precedente lett.b), GI invierà all'IF interessata formale contestazione del mancato versamento degli importi dovuti, comunicando nella stessa lettera: a) la diffida all'IF ad adempiere entro 30 giorni; b) l'espressa riserva del diritto di dichiarare risolto di diritto il contratto in forza della clausola risolutiva espressa decorso infruttuosamente il termine indicato al precedente punto a).

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, IF sarà tenuta a riconoscere a GI, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a GI fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine GI acquisirà l'importo della garanzia costituita ai sensi del par. 3.3.2.2, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

3.3.2.7 Sospensione dell'efficacia del contratto [ex 2.3.2.7]

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza, viene automaticamente sospesa l'efficacia del contratto di utilizzo con conseguente sospensione da parte di IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere al GI quanto previsto al paragrafo 5.6.4.1 in caso di disdetta comunicata sino a 5 giorni e commisurata al tipo di rete interessata, per ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

Ove, peraltro, alla sospensione della licenza dovesse far seguito la modifica o la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

3.3.3 Contratto con il Richiedente non IF [nuovo]

Il Richiedente non IF ha diritto, in coerenza quanto previsto dal D.lgs. 112/2015, a richiedere capacità d'infrastruttura secondo le regole descritte al capitolo 3 e prende parte al processo di allocazione della capacità descritto al capitolo 4, incluse le regole correlate alle penali di cui al par.5.6.3.1.

RFI non prevede un Contratto per l'allocazione di tracce e servizi con il Richiedente non IF. Le tracce e i servizi consegnati con il progetto orario definitivo da parte del GI al Richiedente non IF costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura dell'IF indicata da quest'ultimo per l'effettuazione del trasporto.

3.3.4 Condizioni Generali di Contratto [nuovo]

Le disposizioni contenute all'interno del PIR costituiscono le condizioni generali di contratto predisposte da RFI, messe a conoscenza degli operatori del settore ferroviario tramite la pubblicazione del presente documento e accettate dalle parti all'atto della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA [NUOVO]

3.4.1 Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati [ex par 2.7]

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

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

b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazioni pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente;

c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto faccia esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui al decreto legislativo sicurezza ferroviaria e della STU concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

Con riferimento al comma b), in via transitoria, tale utilizzo è subordinato al rilascio della circolabilità accordata dal GI (Disposizione di esercizio di RFI n. 27 del 18 dicembre 2013) ovvero alla valutazione da parte del GI delle verifiche di compatibilità treno-tratta effettuate dalle Imprese Ferroviarie (cfr. nota ANSF prot. n. 12004 del 17 giugno 2019).

In coerenza con quanto previsto dalla Disposizione di esercizio di RFI n. 27 del 18 dicembre 2013, si riportano le tariffe (comprensive di IVA) dovuti dalle IF per l'attività istruttoria del GI al fine del rilascio della circolabilità.

Le presenti tariffe, che si applicano anche al caso di benestare del GI sulla valutazione di compatibilità treno tratta presentata dalla IF, come previsto dalla nota ANSF prot.n.12004/2019, si riferiscono a:

1) Esame documentazione

2) Studio delle linee (massa per asse , massa per metro corrente, rispetto sagoma , assorbimenti e STB) in cui il richiedente è in possesso del Certificato di Sicurezza

3) Preparazione nota circolabilità

4) Preparazione nota per inserimento condizioni circolabilità nelle pubblicazioni di servizio

5) Protocollo e archiviazione

VEICOLI	CIRCOLABILITA' COMMERCIALE per veicoli che rispettano fiche 505.1	CIRCOLABILITA' COMMERCIALE per veicoli che non rispettano fiche 505.1	CIRCOLABILITA' PER PROVE per veicoli che rispettano fiche 505.1	CIRCOLABILITA' PER PROVE per veicoli che non rispettano fiche 505.1
Complessi a trazione elettrica o diesel	€ 285,25+ 62,76 (IVA) oltre € 40,75+8,97 (IVA) per DTP	€ 407,50+89,65 (IVA) oltre € 81,50+17,93 (IVA) per DTP	€ 285,25+62,76 (IVA)	€ 407,50+89,65 (IVA)
Locomotive	€ 203,75+44,83 (IVA) Oltre € 40,75+8,97 (IVA) per DTP	€ 305,63+67,24 (IVA) Oltre € 81,50+17,93 (IVA) per DTP	€ 203,75+44,83 (IVA)	€ 305,63+67,24 (IVA)
Carrozze pilota	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 203,75+44,83 (IVA)	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 203,75+44,83 (IVA)

Mezzi d'opera trainati	€ 101,88+22,41 (IVA)	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 101,88+22,41 (IVA)	€ 152,81+33,62 (IVA)
Locomotive da manovra	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 203,75+44,83 (IVA)	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 203,75+44,83 (IVA)
Veicoli per diagnostica infrastruttura	Vedi importi per la categorie di riferimento	Vedi importi per la categorie di riferimento	Vedi importi per la categorie di riferimento	Vedi importi per la categorie di riferimento
Rotabili storici	==========	==========	==========	==========

3.4.2 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE [ex 2.8]

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento e preparazione dei treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto e inserito nelle banche dati di ANSF. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSF preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto delle disposizioni vigenti.

Il personale delle IF è tenuto ad utilizzare nelle comunicazioni con il GI la lingua italiana.

3.4.3 TRASPORTI ECCEZIONALI (Rif. par. 5.4.4) [ex 2.5]

IF, in possesso dei requisiti richiesti, presenta a GI richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali.

A tal fine GI rilascia autorizzazione all'inoltro, la cui validità massima è di 12 mesi.

Durante il periodo di validità possono essere eseguiti più trasporti identici, aventi caratteristiche corrispondenti a quelle del trasporto autorizzato.

L'autorizzazione è valida anche per eseguire trasporti identici aventi origine o destinazione in stazioni intermedie al percorso autorizzato.

3.4.4 TRASPORTI MERCI PERICOLOSE (Rif. par. 4.7, 5.4.3) [ex par 2.6]

IF, in possesso dei requisiti richiesti, a condizione che ciò sia indicato nel certificato di sicurezza e qualora abbia presentato richiesta in conformità a quanto previsto al paragrafo 4.7, può effettuare servizi destinati al trasporto di merci pericolose così come definite dal Regolamento per il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID).

A tal fine IF è responsabile dell'effettuazione del trasporto fino a destino nonché del rispetto delle leggi, normative, disposizioni e prescrizioni vigenti in materia.

3.4.5 CORSE PROVA [NUOVO]

Le corse prova costituiscono un'attività funzionale al processo omologativo di materiali rotabili, software di bordo o di terra (es. SCMT) o delle linee (es. innalzamento di velocità).

Con riferimento all'omologazione dei materiali rotabili, questi devono essere in possesso dell'Autorizzazione per prove in linea rilasciata dall'ANSF nei casi previsti dal quadro regolamentare vigente. Sulla base di tale Autorizzazione l'Ente certificatore emana le indicazioni sul tipo di prove da effettuare (frenatura, velocità, usura linea aerea, impatto sonoro, etc) e la loro successione, nonché la tipologia di linea necessaria ad effettuare detti test (es. AV, convenzionale o linee con particolari caratteristiche plano altimetriche o di raggi di curvatura). Sulla base di dette indicazioni vengono individuate le sedi di prova e la capacità d'infrastruttura eventualmente disponibile.

La Direzione Tecnica rilascia la documentazione relativa all'Autorizzazione a Circolare e le prescrizioni di esercizio per lo svolgimento delle prove. Le IF, nel richiedere corse prova, devono osservare la tempistica di cui al par. 4.5.3.2.

La normativa di riferimento per quanto sopra descritto è contenuta nel Decreto ANSF 4/2012, nel D.lgs. n.57/2019 ed nelle '*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche'* disponibili sul sito dell'ANSF e sulla Gazzetta Ufficiale.

Il processo di omologazione riguardante le linee e i software di sicurezza segue il medesimo iter previsto per l'omologazione dei materia rotabili ad eccezione dell'Autorizzazione a Circolare del materiale (rilasciata dalla Direzione Tecnica di RFI), salvo eventuali alterazioni del materiale rotabile omologato in uso.

APPENDICI AL CAPITOLO 3

Appendice 1 al capitolo 3 [ex app. 1 al cap.2]

Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria (*)
(aggiornamento dicembre 2020)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – "Società con socio unico soggetta all' attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod.civ. e del D.Lgs n.112/15" - di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA n. 01008081000, rappresentata da…… nato / a…… il ……in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Repertorio……Rogito……..

E

La "……." -di seguito denominata IF-, con sede in ……via……, CAP……, iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di ……, R.E.A. n. ……., cod. fiscale……, partita IVA n…….. rappresentata da ……. nato/a …….. in qualità di ……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… come da autocertificazione acquisita agli atti.

PREMESSO

a) che GI, in base a quanto stabilito nel D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000, è concessionario della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/15;

b) che GI ai fini degli usi consentiti dalla "Licenza Individuale per l'installazione e la fornitura di una rete di telecomunicazioni (in tecnica ETSI GSM-R) esclusivamente dedicata al controllo ed all'esercizio del traffico ferroviario" -e successive modificazioni ed integrazioni- fornisce il servizio di telefonia mobile GSM-R;

c) che IF, è in possesso di licenza/e n…… acquisita da GI ai propri atti (prot.n.__) ai fini dell'effettuazione di servizi per ferrovia, rilasciata/e da …… ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;

d) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lettera r) del D.Lgs n. 112/15 (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.__), rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per effettuare i servizi di trasporto ferroviario (specificare tipologia di servizi ove indicata nel titolo autorizzatorio)…… sull'infrastruttura ferroviaria nazionale *[solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente]*;

f) che IF è in possesso di certificato di sicurezza unico parte A n. ……. e parte B n…… rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)/ERA;

g) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto relativo alla capacità resa disponibile con l'Accordo Quadro stipulato in data……, da …….., (richiedente) con GI;

h) che in data…. IF ha presentato al GI richiesta di tracce secondo le modalità e le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR);

h1) che in data ……IF -per il tramite della "RNE One Stop Shop Network"- ha fatto pervenire a GI richiesta di assegnazione di tracce orarie per lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario internazionale;

i) che in data …….GI ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta di cui alla precedente premessa h/h1 ;

j) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce e servizi oggetto dello stesso ed indicate negli Allegati 1, 1bis e 2;

k) che IF, ricorrendo la circostanza di cui al par. 3.3.2.1.1, del PIR; ha presentato un piano di pagamento per un importo di euro_____ - interamente garantito da fideiussione [*bancaria o assicurativa] [qualora ricorra tale ipotesi];*

l) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente -obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi- quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15,

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse e allegati

Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie, tracce ricadenti su rete a capacità limitata/satura e dettaglio pedaggio;
  Allegato 1*bis*: Programma tracce orarie – stazioni di collegamento reti;
- Allegato 2: Servizi;
- Allegato 3: Sintesi economica tracce e servizi;
- Allegato 4 – Elenchi referenti accreditati di GI ed IF;
- Allegato 5 – Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati – (paragrafo 6.3.3.2 del PIR);
- Allegato 6 [*eventuale*] – Accordi specifici tra GI ed altri Gestori di Infrastruttura per la fatturazione di tracce internazionali.

ARTICOLO 2
Oggetto

1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate negli Allegati 1 e 1bis [SPECIFICARE SE SU SUPPORTO INFORMATICO], funzionali all'effettuazione di treni per traffico……. (internazionale merci\internazionale passeggeri\nazionale passeggeri lunga percorrenza\ nazionali passeggeri breve percorrenza\nazionale merci) e dei servizi previsti al capitolo 5 del PIR, di cui l'IF fruirà nel periodo di validità del presente contratto, elencati nell'allegato 2, -nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 2- costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GI -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto degli Allegati 1, 1bis, 2 e 3 questi ultimi allegati, previo accordo tra le Parti, potranno essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato dell'allegato 1 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.

2) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, ovvero per attività strettamente correlate al mantenimento delle competenze legate alla validità del Certificato di Sicurezza, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto:

   a) richieste di assegnazione di ulteriori tracce rispetto a quelle elencate negli Allegati 1 e 1bis, nonché la fornitura di ulteriori servizi, non previsti nell'allegato 2, che GI erogherà secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al Capitolo 5 del PIR. GI darà seguito a tali richieste sulla base della capacità disponibile e secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti dal PIR, dal certificato di sicurezza e dalle ulteriori disposizioni tecniche e regolamentari vigenti;

   b) richieste di variazioni (modifica del percorso e qualsiasi altra variazione consentita al paragrafo 4.8.1.2 del PIR) e/o di disdetta delle tracce elencate in Allegato 1 e 1bis e/o assegnate da GI a seguito delle richieste di IF di cui alla precedente lettera a). GI darà seguito a tali richieste di variazioni e/o disdette secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al paragrafo 4.8.1.2. del PIR, ivi inclusa l'applicazione delle eventuali penalità di cui al paragrafo 2.5.6.1. Rimane ferma l'applicazione di quanto previsto dal paragrafo 4.8 nei casi di mancata utilizzazione delle tracce in assenza di preventiva disdetta.

3) GI, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate negli Allegati 1 e 1bis o assegnate a IF ai sensi del precedente punto 2, lett.a), per esigenze legate alla esecuzione di lavori sull'infrastruttura o alla regolarità della circolazione, secondo le procedure, i termini, le condizioni di cui ai paragrafi 4.3.2 e 6.3.3.1 del PIR.

4) [*eventuale*] Costituiscono oggetto del presente contratto i servizi di traghettamento sullo stretto di Messina e sulla relazione Civitavecchia – Golfo Aranci e v.v di cui all'Allegato 2.

ARTICOLO 3
Corrispettivi e modalità di pagamento

1) IF dovrà corrispondere al GI i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto. Tali canoni e corrispettivi sono stabiliti nel capitolo 5 del PIR o, qualora non determinati, verranno calcolati sulla base delle disposizioni normative e regolamentari, richiamate nel PIR al capitolo 6, e loro successive modifiche ed integrazioni.

2) Le modalità ed i termini di pagamento delle somme di cui al comma 1 sono descritti nel paragrafo 5.9 del PIR (e in Appendice al Capitolo 5).

3) Le penalità per mancata contrattualizzazione da parte della IF, per le disdette -effettuate da IF- ~~e~~ per le soppressioni -operate da GI e per i ritardi causati dallo stesso- delle tracce orarie oggetto del presente contratto nonché quelle relative al Performance Regime, sono regolate ai sensi di quanto stabilito, rispettivamente, ai paragrafi 5.6.2, 4.8.3.2, 4.8.4.1., 5.6.2.2. e nell'Appendice 5 C al Capitolo 5 del PIR.

4) Nel caso in cui le tracce oggetto del presente contratto risultino essere inferiori rispetto a quelle rilasciate con il Progetto Orario definitivo, RFI comunicherà l'importo delle penali ai sensi e per gli effetti del paragrafo 4.8.4.1 del PIR.

ARTICOLO 4
Licenza, Titolo Autorizzatorio e Certificato di sicurezza

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza, IF è tenuta ad informare tempestivamente GI, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 3.3.2.6 del PIR.

[In caso di CdS con scadenza in vigenza di contratto] Nel caso in cui alla scadenza del Certificato di Sicurezza richiamato in premessa, lo stesso non dovesse essere prorogato, ovvero sostituito da altro certificato di sicurezza idoneo all'espletamento dei servizi oggetto del presente contratto, tale ultimo si intenderà, automaticamente e senza alcuna preventiva comunicazione di GI, sospeso sino all'ottenimento della citata proroga (ovvero di un nuovo certificato di sicurezza).

ARTICOLO 5
Assicurazione e Garanzia

1) GI dichiara di avere in corso e si impegna a mantenere l'efficacia delle coperture assicurative di cui al paragrafo 3.3.2.3 del PIR.

2) IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore -senza soluzione di continuità- fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative previste dal paragrafo 3.3.2.3 del PIR, comprensive dei massimali e di tutte le altre condizioni contrattuali ivi indicate. Copia di tale polizza (o di appendice/dichiarazione sottoscritta dalla Compagnia di Assicurazioni che rispetti tutto quanto previsto al paragrafo 3.3.2.3 del PIR per tale tipo di dichiarazione) è già stata trasmessa da IF e acquisita agli atti del GI.

3) Fermo quanto previsto al comma precedente e fermi gli obblighi di comunicazione verso il GI che la Compagnia di Assicurazioni dovrà assumere nella polizza ai sensi di quanto previsto al paragrafo 3.3.2.3 del PIR, IF è tenuta ad informare tempestivamente GI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle su citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 3.3.2.6 del PIR.

4) A) IF si impegna a prestare la garanzia di cui ai paragrafi 3.3.2.2 e 3.3.2.2.1 del PIR, entro i termini e sulla base dei requisiti ivi previsti- per un importo di €…… [in lettere], calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2).

   B) [per tracce AV oggetto di AQ] IF, secondo le modalità previste ai paragrafi 3.3.2.2 e 3.3.2.2.1 del PIR e ad integrazione della fideiussione prodotta in occasione dell'Accordo Quadro del …, si impegna a costituire una garanzia per l'importo complessivo di €…… [in lettere].

5) [in alternativa] IF è esonerata a prestare la garanzia, ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 3.3.2.2 del PIR.

ARTICOLO 6
Utilizzo del servizio GSM-R

1) IF per poter utilizzare le tracce orarie oggetto del presente contratto è tenuta ad avvalersi del servizio GSM-R nei limiti di quanto previsto dalle norme, disposizioni e prescrizioni adottate da GI per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza (cfr. Disposizioni vigenti emanate dalla Direzione Tecnica di RFI).

2) Le "Condizioni generali del servizio GSM-R", ivi incluse le relative tariffe, sono oggetto di autonoma scrittura privata, sottoscritta da IF.

ARTICOLO 7
Referenti

Ciascuna delle parti ha provveduto a nominare propri referenti (elencati in Allegato 4) impegnandosi a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni e a sopportare eventuali osti derivanti da dette comunicazioni.

ARTICOLO 8
Responsabilità e obblighi delle parti

1. Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, GI ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti al precedente articolo 3, comma 3.

2. Nel caso di mancata utilizzazione delle tracce oggetto del presente contratto per motivi imputabili a responsabilità di IF, la stessa è tenuta a corrispondere a GI gli importi previsti al paragrafo 4.8.4.1 del PIR.

3. IF si impegna a sollevare e tenere indenne GI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima, salvo il caso in cui l'evento dannoso sia riconducibile a dolo o colpa grave di GI.

4. IF dichiara – assumendosi ogni responsabilità a riguardo – che utilizzerà le tracce orarie oggetto del presente contratto in conformità al programma di cui all'Allegato 1 e 1bis, al certificato di sicurezza di cui alla lettera f) delle premesse, nonché ad ogni altro provvedimento che dovesse intervenire nel corso di validità dello stesso;

5. IF e GI si impegnano a svolgere periodicamente le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso dei treni di cui al par. 6.3.3.2.1.

ARTICOLO 8 bis (per contratti aventi per oggetto servizi passeggeri)
Key Performance Index del GI

Il GI si impegna a garantire il raggiungimento dei seguenti KPI:

- relativamente al servizio di erogazione delle informazioni al pubblico un livello di gradimento degli utenti utilizzatori delle stazioni interessate dall'attività di trasporto della IF pari ad almeno il:
  - 90% in condizioni di normale circolazione;
  - 80% in condizioni di criticità della circolazione;
- relativamente all'erogazione del servizio di assistenza alle PMR un livello di soddisfazione degli utenti utilizzatori del servizio nelle stazioni interessate dall'attività di trasporto della IF pari ad almeno il 90%.

Il raggiungimento dei KPI sarà valutato attraverso indagini di *customer satisfaction* a cura di una società specializzata individuata da RFI attraverso procedura ad evidenza pubblica.

I KPI, nelle misure sopra indicate, saranno calcolati prendendo in considerazione il valore medio registrato sull'insieme delle stazioni oggetto del programma di esercizio inserito nello specifico contratto di utilizzo della singola IF interessata. L'esito della misurazione dei KPI sarà fornito alle IF interessate entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Nel caso di mancato raggiungimento del valore target relativo al singolo KPI, RFI procederà a destinare la quota parte del residuo penali del Performance Regime, generata dal traffico viaggiatori e attribuite a consuntivo a favore di RFI; prioritariamente a beneficio del miglioramento dei servizi erogati in quelle stazioni rispetto alle quali non è stato conseguito il target contrattualizzato. Gli interventi di miglioramento e l'entità della somma ad essi destinati saranno comunicati all'IF interessata e all'ART entro 30 giorni dall'intervenuta rendicontazione dei KPI.

ARTICOLO 9
Durata del Contratto - Risoluzione

1) Il presente contratto decorre dal …… (giorno di utilizzo della prima traccia) sino al …… (ultimo giorno del programma di esercizio).

2) Il contratto si intende risolto di diritto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.2.6 "Risoluzione del Contratto" del PIR.

ARTICOLO 10
Foro competente – Legislazione applicabile

1) Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il Foro di Roma.

2) Il presente contratto sarà regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 11
Cessione del Contratto

1) E' fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto.

2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza la risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal paragrafo 3.3.2.6. del PIR e l'esclusione di IF da una nuova assegnazione di capacità nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo.

3) Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D.Lgs. n. 112/15.

ARTICOLO 12
Spese del Contratto

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

ARTICOLO 13
Disposizioni finali

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

2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.

3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.

4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR, edizione vigente, e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.

5) 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 contratto, potrà, previa comunicazione a IF ed adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti -ART) o di altre Autorità competenti in materia ove ciò risulti dalle stesse indicazioni/prescrizioni.

6) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), o altri provvedimenti normativi/regolamentari di interesse del GI, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di GI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati nn. 1, 1bis, 2, 3 e, ove necessario, a predisporre un addendum modificativo/integrativo del presente contratto che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, IF dovrà sottoscrivere senza ritardo.

ARTICOLO 14
Trattamento dei dati personali

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:
Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID).

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:

Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it

Per l'Impresa Ferroviaria:

Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Roma,

Firma

(*) (*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita, firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Allegato 3

Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA -- (Cod. Cliente ……)

Orario……

Riferimento Programma del ……

PEDAGGIO + Servizi

Tr*km programmati intero periodo		
Tr*km elettrici programmati intero periodo		
kWh programmati intero periodo		
	Totali	Acconto mensile

A	Pedaggio su programmato (esclusa corrente di trazione)			Acconto 85% Valore mensile
B	Pedaggio collegamento marittimo			Acconto 85% Valore mensile
C	Pedaggio Stazioni di Collegamento con Reti Regionali (programmato)			
D	Pedaggio totale (esclusa corrente di trazione) **A+B+C**			
E	Corrente di trazione su programmato			Acconto 85% Valore mensile

	SERVIZI	Programmato anno	Programmato trimestre da fatturare
F	TOTALE SERVIZI		

G	Importo stimato contratto **D+E+F**		
	Importo garanzia a contratto % **G**		
	Tetto franchigia % **A**		
	Morosità – par.3.3.2.5 PIR % **G**		
	Plafond del credito – lett. b) par. 3.3.2.6 PIR % **G**		

Appendice 1 bis al capitolo 3 [ex app.1 bis al cap.2]

Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nelle stazioni di Collegamento Reti

(aggiornamento dicembre 2020)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni **–** Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – "Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 *sexies* del cod.civ. e del D.Lgs n. 112/15" - di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, CAP 00161 cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da…… nato / a…… il ……in qualità di……., in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Repertorio……Rogito…….

E

La "……." -di seguito denominata IF…….- con sede in ……,via……., CAP……., iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di ……., R.E.A. n. ……., cod. fiscale……, partita IVA ……. rappresentata da …… nato/a a …… il…….. in qualità di ……., in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… come da autocertificazione acquisita agli atti.

PREMESSO

a) che GI, in base a quanto stabilito nel D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000, è concessionario della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D.Lgs. n. 112/15;

b) che GI ai fini degli usi consentiti dalla "Licenza Individuale per l'installazione e la fornitura di una rete di telecomunicazioni (in tecnica ETSI GSM-R) esclusivamente dedicata al controllo ed all'esercizio del traffico ferroviario" - e successive modificazioni ed integrazioni - fornisce il servizio di telefonia mobile GSM-R;

c) che IF è in possesso di licenza/e n…… (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.__) ai fini dell'effettuazione di servizi per ferrovia, rilasciata/e da …… ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;

d) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lettera r) del D.Lgs n. 112/15 (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.__), rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per effettuare i servizi di trasporto ferroviario (specificare tipologia di servizi ove indicata nel titolo autorizzatorio)…… sull'infrastruttura ferroviaria nazionale *[solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente]*;

e) che IF è in possesso di certificato di sicurezza parte A n. …….. e parte B/unico, rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)/ERA;

f) che in data ……..IF ha presentato al GI richiesta di……secondo le modalità e le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR);

g) che il presente contratto costituisce atto formale per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale relativamente all'uso di……..;

h) che IF, ricorrendo la circostanza di cui al par. 3.3.2.1.1. del PIR; ha presentato un piano di pagamento per un importo di euro_____ - interamente garantito da fideiussione [*bancaria o assicurativa] [qualora ricorra tale ipotesi];*

i) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente - obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi – quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art.14 del D.Lgs. n. 112/15;

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse e allegati

Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

Allegato 1 Programma per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria italiana relativamente all'uso di……
Allegato 2 Servizi
Allegato 3 Sintesi economica uso stazioni e servizi
Allegato 4 Elenchi referenti accreditati di GI ed IF

ARTICOLO 2
Oggetto

L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria relativamente all'uso di……. (ai fini dell'esercizio di trasporto ferroviario nazionale……), riportato nell'Allegato 1, e dei servizi previsti al capitolo 5 del PIR – di cui l'IF fruirà nel periodo di validità del presente contratto, elencati nell'Allegato 2 - nonché degli eventuali ulteriori servizi che GI erogherà secondo le procedure, i termini e le condizioni previste al capitolo 5 del PIR**,** costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GI -

in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto degli Allegati 1, 2 e 3 - questi, previo accordo tra le Parti, potranno essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato degli Allegati 1, 2 e 3 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.

ARTICOLO 3
Corrispettivi e modalità di pagamento

1) L'IF dovrà corrispondere al GI i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura relativamente all'uso di…… nonché i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del presente contratto. Tali canoni e corrispettivi sono calcolati secondo i criteri indicati al Capitolo 5 del PIR.

2) Le modalità ed i termini di pagamento delle somme di cui al precedente comma 1 sono così disciplinate: GI emetterà 2 fatture semestrali rispettivamente al 30 giugno e al 31 dicembre, pari ai 1/2 dell'importo contrattuale (Qualora l'IF richieda di corrispondere gli importi del canone relativo alle effettive circolazioni RFI emetterà n. 2 fatture semestrali posticipate, rispettivamente entro il giorno 30 dei mesi di giugno e dicembre, pari ai 1/2 dell'importo stimato contrattuale nonché una fattura a conguaglio entro il 31 marzo dell'anno successivo riferita alla differenza tra l'importo stimato del contratto corrisposto con le prime due fatture e l'importo relativo alle effettive circolazioni espletate).

   La fattura indicherà l'importo ed i riferimenti bancari per il pagamento.

ARTICOLO 4
Licenza, Certificato di sicurezza e Titolo Autorizzatorio

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza IF è tenuta ad informare tempestivamente GI, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 3.3.2.6-del PIR.

[In caso di CdS con scadenza in vigenza di contratto] Nel caso in cui alla scadenza del Certificato di Sicurezza richiamato in premessa, lo stesso non dovesse essere prorogato, ovvero sostituito da altro certificato di sicurezza idoneo all'espletamento dei servizi oggetto del presente contratto, tale ultimo si intenderà, automaticamente e senza alcuna preventiva comunicazione di GI, sospeso sino all'ottenimento della citata proroga (ovvero di un nuovo certificato di sicurezza).

ARTICOLO 5
Assicurazione e Garanzia

1) GI dichiara di avere in corso e si impegna a mantenere l'efficacia delle coperture assicurative di cui al paragrafo 3.3.2.3-del PIR.

2) IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore -senza soluzione di continuità- fino alla scadenza del presente contratto la polizza assicurativa prevista dal paragrafo 3.3.2.3 del PIR, comprensive dei massimali e di tutte le altre condizioni contrattuali ivi indicate. Copia di tale polizza (o di appendice/dichiarazione sottoscritta dalla Compagnia di Assicurazione che rispetti tutto quanto previsto al paragrafo 3.3.2.3 del PIR per tale tipo di dichiarazione) è già stata trasmessa da IF e acquisita agli atti del GI.

3) Fermo quanto previsto al comma precedente e fermi gli obblighi di comunicazione verso il GI. che la Compagnia di Assicurazioni dovrà assumere nella polizza ai sensi di quanto previsto al paragrafo 3.3.2.3 del PIR, IF è tenuta ad informare tempestivamente GI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle su citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 3.3.2.6 del PIR.

4) IF si impegna a prestare la garanzia di cui al paragrafo 3.3.2.2-del PIR, entro i termini e sulla base dei requisiti ivi previsti – per un importo di € ….[….].

5) *[in alternativa]* IF è esonerata a prestare la garanzia, ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 3.3.2.2 del PIR.

ARTICOLO 6
Utilizzo del servizio GSM-R

1) IF per poter utilizzare l'infrastruttura ferroviaria relativamente all'uso di …… è tenuta ad avvalersi del servizio GSM-R nei limiti di quanto previsto dalle norme, disposizioni e prescrizioni adottate da GI per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza (cfr. Disposizioni vigenti emanate dalla Direzione Tecnica di RFI).

2) Le "Condizioni generali del servizio GSM-R", ivi incluse le relative tariffe, sono oggetto di autonoma scrittura privata, sottoscritta da IF.

ARTICOLO 7
Referenti

Ciascuna delle parti ha provveduto a nominare propri referenti (elencati in Allegato 4) impegnandosi a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni ed a sopportare eventuali costi derivanti da dette comunicazioni.

ARTICOLO 8
Responsabilità

Per quanto concerne l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria relativamente all'uso di…… e dei servizi oggetto del presente contratto, riguardo a ritardi e comunque con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo dell'infrastruttura, GI ed IF reciprocamente rispondono nei limiti di quanto previsto nel PIR.

IF si impegna a sollevare e tenere indenne GI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate dalla IF medesima, salvo il caso in cui l'evento dannoso sia riconducibile a dolo o colpa grave di GI.

ARTICOLO 8 bis (per contratti aventi per oggetto servizi passeggeri)
Key Performance Index del GI

Il GI si impegna a garantire il raggiungimento dei seguenti KPI:

- relativamente al servizio di erogazione delle informazioni al pubblico un livello di gradimento degli utenti utilizzatori delle stazioni interessate dall'attività di trasporto della IF pari ad almeno il:
  - 90% in condizioni di normale circolazione;
  - 80% in condizioni di criticità della circolazione;
- relativamente all'erogazione del servizio di assistenza alle PMR un livello di soddisfazione degli utenti utilizzatori del servizio nelle stazioni interessate dall'attività di trasporto della IF pari ad almeno il 90%.

Il raggiungimento dei KPI sarà valutato attraverso indagini di *customer satisfaction* a cura di una società specializzata individuata da RFI attraverso procedura ad evidenza pubblica.

I KPI, nelle misure sopra indicate, saranno calcolati prendendo in considerazione il valore medio registrato sull'insieme delle stazioni oggetto del programma di esercizio inserito nello specifico contratto di utilizzo della singola IF interessata. L'esito della misurazione dei KPI sarà fornito alle IF interessate entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Nel caso di mancato raggiungimento del valore target relativo al singolo KPI, RFI procederà a destinare la quota parte del residuo penali del Performance Regime, generata dal traffico viaggiatori e attribuite a consuntivo a favore di RFI; prioritariamente al benefico del miglioramento dei servizi erogati in quelle stazioni rispetto alle quali non è stato conseguito il target contrattualizzato. Gli interventi di miglioramento e l'entità della somma ad essi destinati saranno comunicati all'IF interessata e all'ART entro 30 giorni dall'intervenuta rendicontazione dei KPI.

ARTICOLO 9
Durata del Contratto - Risoluzione

1) Il presente contratto decorre dal ……(giorno di utilizzo della prima traccia) sino al ……(ultimo giorno del programma di esercizio).
2) Il contratto si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.2.6. "Risoluzione del Contratto" del PIR.

ARTICOLO 10
Foro competente – Legislazione applicabile

1) Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il Foro di Roma.
2) Il presente contratto sarà regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 11
Cessione del Contratto

1) E' fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi oggetto del presente contratto.
2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza la risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal paragrafo 3.3.2.6 del PIR e l'esclusione di IF dall'uso dell'infrastruttura ferroviaria.
3) Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D.Lgs. n. 112/15.

ARTICOLO 12
Spese del Contratto

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

ARTICOLO 13
Disposizioni finali

1) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale del contratto stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.
3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.
4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, secondo quanto dichiarato alla premessa h), si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR edizione vigente, e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
5) 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 contratto, potrà, previa comunicazione a IF ed adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti -ART) o di altre Autorità competenti in materia ove ciò risulti dalle stesse indicazioni/prescrizioni.
6) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), o altri provvedimenti normativi/regolamentari di interesse del GI, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di GI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati nn. 1, 2A, 2B e, ove necessario, a predisporre un addendum modificativo/integrativo del presente contratto che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, IF dovrà sottoscrivere senza ritardo.

ARTICOLO 14
Trattamento dei dati personali

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:
Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID)

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:

Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it

Per l'Impresa Ferroviaria:

Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Roma,

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita~~,~~ firmata dall'IF, in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 1 ter al capitolo 3

Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria sulle tratte di confine di Stato

(aggiornamento dicembre 2020)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni -Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – "Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 *sexies* del cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/15"- di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581 R.E.A. n.758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da……..nato a……. il…….. in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla…… del…… Repertorio…… Rogito…….

E

La "……." -di seguito denominata IF, con sede in……, iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di ……., rappresentata da ……. nato/a a…….. in qualità di ……., in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del……

PREMESSO CHE

a) RFI, in data…., e [*nominativo Gestore confinante],* in data…., hanno sottoscritto il Contratto/Convenzione/Accordo per disciplinare l'esercizio del traffico ferroviario di confine;

b) il Contratto/Convenzione/Accordo di cui sopra, all'art…., attribuisce a [*nominativo Gestore confinante*], in qualità di Gestore confinante, le funzioni di pianificazione ed assegnazione delle tracce orarie sulla linea di confine e a RFI, in qualità di Gestore territoriale, la competenza alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura relativamente al tronco di linea di confine nello Stato territoriale e alla conseguente fatturazione alla IF cliente;

c) RFI, in data…., e IF, in data…, hanno sottoscritto il "Contratto Quadro" *[ove presente]* tra il gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e [*nominativo della IF];*

d) In base a …(Contratto, Accordo Quadro,…) il Gestore confinante ha trasmesso a RFI l'elenco delle tracce orarie assegnate alla IF e delle circolazioni da questa realizzate per l'espletamento del servizio di trasporto sul tronco di linea di confine nello Stato territoriale;

e) IF dichiara di aver preso piena conoscenza e di accettare, limitatamente alle parti applicabili al presente contratto, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), edizione vigente, nonché quanto previsto nel Contratto tra i Gestori di cui alla precedente lettera a) (All. n……) e nel Contratto Quadro di cui alla precedente premessa c) (All. n…..) *[ove presente]*;

f) ai fini della copertura dei possibili danni derivanti dalla responsabilità civile conseguente dalla circolazione, IF ha presentato [l'appendice o dichiarazione di validità emessa dall'istituto assicuratore o garante] comprovante l'estensione delle garanzie minime previste dal GI della rete confinante di provenienza anche ai percorsi effettuati in territorio italiano;

g) le Parti riconoscono che, in conformità a quanto indicato alle precedenti lettere b) e d), all'assegnazione delle tracce orarie alla IF ha già provveduto il Gestore confinante e, pertanto, il presente contratto non costituisce atto formale di assegnazione di capacità.

TANTO PREMESSO, LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE:

Art. 1 Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

Allegato 1/A Sintesi Economica;
Allegato 1/B Programma utilizzo delle tracce/treni, lato Nazione confinante, aventi origine e destino nelle stazioni di collegamento reti indicate all'art.3 – Canoni;
Allegato 2 Programma servizi.

Art. 2 Il presente Contratto decorre dal…….(giorno di utilizzo della prima traccia) sino al……..(ultimo giorno del programma di esercizio) e si intenderà tacitamente rinnovato per ogni orario successivo, salvo disdetta da comunicarsi tramite lettera A/R almeno…….gg. prima dell'ultimo giorno dell'orario _____.

Art. 3 IF dovrà corrispondere a RFI i canoni per l'utilizzo di tracce orarie sul tronco di linea di confine di……..nello Stato territoriale e per l'accesso alla stazione di collegamento reti di……..

Tali canoni sono calcolati secondo i criteri indicati al paragrafo 5.3.2.4.-del PIR e sulla base del Programma annuale di inizio Orario. Resta stabilito che le eventuali variazioni del Programma che dovessero intervenire nel corso dell'anno saranno considerate ai fini dell'importo dovuto da IF (portate in detrazione o in aggiunta) solo ed esclusivamente se tali variazioni dovessero incidere sull'importo complessivo del contratto nella misura del ± 10%.

Per il periodo indicato al precedente articolo 2 l'importo dovuto da IF a RFI è quello indicato nell'Allegato 1/A – Sintesi Economica.

In caso di rinnovo del presente contratto ai sensi di quanto indicato al precedente art. 2, le parti provvederanno ad aggiornare gli Allegati 1/A - 1/B e, conseguentemente, IF dovrà corrispondere a RFI l'importo del canone risultante dagli Allegati aggiornati.

Art. 43 [in alternativa, qualora l'IF richieda di corrispondere gli importi del canone relativo alle effettive circolazioni] IF dovrà corrispondere a RFI i canoni per l'utilizzo di tracce orarie sul tronco di linea di confine di ……. Nello Stato territoriale e per l'accesso alla stazione di collegamento reti di……

Tali canoni sono calcolati secondo i criteri indicati al paragrafo 5.3.2.4.del PIR e sulla base di una specifica richiesta dell'IF, determinati tenendo conto delle effettive circolazioni espletate.

In caso di rinnovo del presente contratto ai sensi di quanto indicato al precedente art.2, le parti provvederanno ad aggiornare gli Allegati 1/A e 1/B e, conseguentemente, IF dovrà corrispondere a RFI l'importo del canone risultate dalle effettive circolazioni

Art. 4 Le modalità ed i termini di pagamento dell'importo del canone di cui al precedente articolo 3 sono così determinate: RFI emetterà n. 2 fatture semestrali posticipate, rispettivamente entro il giorno 30 dei mesi di Giugno e Dicembre, pari ai 1/2 dell'importo contrattuale. La fattura indicherà l'importo ed i riferimenti bancari per il pagamento. Le penali in caso di superamento dei tempi di sosta nella stazione di collegamento reti di ……. sono regolate ai sensi di quanto stabilito al paragrafo 5.6.6 del PIR.

Art. 4 [in alternativa qualora l'IF richieda di corrispondere gli importi del canone relativo alle effettive circolazioni] Le modalità ed i termini di pagamento dell'importo del canone di cui al precedente articolo 3 sono così determinate: RFI emetterà n. 2 fatture semestrali posticipate, rispettivamente entro il giorno 30 dei mesi Giugno e Dicembre, pari a ½ dell'importo contrattuale nonché una fattura a conguaglio entro il 31 marzo dell'anno successivo riferita alla differenza tra l'importo stimato del contratto corrisposto con le prime due fatture e l'importo relativo alle effettive circolazioni espletate. Ciascuna fattura indicherà l'importo ed i riferimenti bancari per il pagamento. Le penali in caso di superamento dei tempi di sosta nella stazione di collegamento reti di ……. sono regolate ai sensi di quanto stabilito al paragrafo 5.6.6 del PIR.

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro sessanta giorni solari dalla data di emissione delle stesse. In caso di ritardo nei pagamenti, IF è tenuta a corrispondere a GI interessi di mora ai sensi dell' art.5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.

Art. 5 Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il Foro di Roma.

Il presente contratto sarà regolato dalla legge italiana.

Art. 6 Le Parti si danno atto che, per quanto non espressamente disciplinato dal presente Contratto, si dovrà fare riferimento a quanto disposto nel:

- Codice Civile;
- Contratto di cui alla premessa a);
- Contratto Quadro di cui alla premessa c); [*ove presente*]
- PIR edizione vigente per quanto applicabile al presente contratto.

Art. 7 Trattamento dei dati personali

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:
Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID)

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:

Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it

Per l'Impresa Ferroviaria:

Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Art.8 In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.

Roma,…….

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 2 al capitolo 3

Accordo Quadro Tipo

(aggiornamento dicembre 2019)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – "Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod.civ. e del D.Lgs n.112/15" - di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, partita IVA 01008081000, rappresentata da ..... nato a .....il…….in qualità di ....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla …… del ……Rep……,

E

……., -di seguito denominato Richiedente-, con sede in ……. via……., CAP……, iscritta al n. xxxxx del Registro delle Imprese di ……., R.E.A. n. …….., cod. fiscale……, partita IVA ……. rappresentata da.....nato a .....~~a~~ il .....in qualità di ..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla…… del ……; come da autocertificazione acquisita agli atti

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 in data …… il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;
- Che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;
- Che il Richiedente ha prodotto la documentazione comprovante l'avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario all'espletamento dei servizi di trasporto per i quali è stata richiesta la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo *[se il Richiedente è un IF-che non abbia al momento della sottoscrizione il pieno possesso del materiale rotabile].*

  [ovvero]
- Che il Richiedente *[se persona fisica o giuridica diversa da IF*] ha formalmente designato dandone comunicazione a GI l'IF che svolgerà, almeno per il primo anno di servizio previsto nell'Accordo Quadro, l'attività di trasporto relativa alla capacità acquisita;
- Che il Richiedente ha prodotto la documentazione di cui al paragrafo 3.3.1, lett. b), punto 9 nn. i e ii del PIR [*solo qualora il tempo intercorrente tra la data di sottoscrizione e quella dell'avvio del servizio sia inferiore a 24 mesi, cfr. paragrafo 3.3.1 lett. b*];
- Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, 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;

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, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
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. (Esclusivamente per gli Accordi Quadro che interessano infrastruttura AV/AC) Individuazione dei binari di ricevimento.

GI, *rebus sic stantibus* e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR (cfr. paragrafo 4.5.4.1, punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente. 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 e/o B che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'All. A e/o B.

Il GI, in conformità a quanto stabilito nel paragrafo 4.3.2 del PIR, è tenuto a estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità-desumibili dal portale ePIR, al fine di consentire una eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto.

GI si impegna inoltre a fornire all'Impresa Ferroviaria che effettuerà i servizi per conto del Richiedente (d'ora in poi denominata IF), su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, quali risultano dall'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni.

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

ARTICOLO 3
Periodo di disponibilità della capacità

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni……, pari a …… orari di servizio *(superiore ad uno e non oltre …… orari di servizio)*, a decorrere dal ……..(*data di attivazione del primo orario di servizio utile*) fino al ……..(*ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile*).

ARTICOLO 4
Obblighi del Richiedente

Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.

Il Richiedente si impegna a designare formalmente a GI entro il……. (9 *mesi prima dell'attivazione del primo orario di servizio oggetto dell'Accordo)* l'IF avente titolo ad utilizzare –in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo per il periodo …….. *(validità del 1° orario di servizio oggetto dell'Accordo)* e a confermare formalmente a GI tale nominativo, ovvero comunicarne formalmente la variazione, almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.

Se Il Richiedente, in alternativa a quanto sopra fissato, richiedesse ogni anno le tracce coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, si impegna a designare formalmente a GI entro 30 giorni prima dell'avvio dei servizi, l'IF che per suo conto effettuerà detti servizi sulla rete del GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

Per gli Accordi con avvio posticipato rispetto al primo orario di servizio utile, il Richiedente (se IF) ovvero l'IF designata, ai sensi di quanto previsto al par. 3.3.1, parte b), punto 9-del PIR, edizione vigente, si impegna a produrre al GI:

- entro il _____ *[entro il 24esimo mese antecedente l'avvio del servizio*] la documentazione comprovante la disponibilità di un istruttore abilitato alla guida del materiale rotabile e il relativo piano di formazione;
- entro il _____ *[entro il 12esimo mese antecedente l'avvio del servizio*] la documentazione comprovante la disponibilità del prototipo di materiale rotabile per prove.

Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, il Richiedente (se IF) 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 3.3.1 del PIR 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 da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.5.5.1 del PIR, 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.

Nell'ipotesi in cui il Richiedente (non IF) abbia designato un'IF, quest'ultima dovrà procedere alla richiesta di tracce ed alla stipula di cui sopra. Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF di tali due obblighi, ai sensi e per gli effetti di cui al successivo art. 9.

Nel caso di eventuali nuove richieste di sottoscrizione o modifica di capacità quadro, che interessano tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse (secondo quanto pubblicizzato nel portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF e il GI si atterranno a quanto indicato al paragrafo 4.4.2.2. del PIR.

ARTICOLO 5
Garanzia

Il Richiedente si impegna a prestare la garanzia di cui al paragrafo 3.3.1.1. del PIR entro i termini e sulla base dei requisiti ivi previsti – per un importo di € ….[…].
Tale importo sarà scontato nel calcolo del valore della garanzia che il Richiedente si impegna fin d'ora a consegnare a GI al momento della stipula del Contratto di Utilizzo, per ogni anno di servizio previsto nell'Accordo Quadro, secondo quanto precisato al paragrafo 3.3.2.2. del PIR. [*nel caso in cui il Richiedente sia IF che effettuerà i servizi di trasporto di cui alla capacità oggetto dell'Accordo*].

ARTICOLO 6
Informazioni e Riservatezza dei dati

Per ciascun anno di durata del presente Accordo GI fornirà al Richiedente il PIR, alle condizioni ivi fissate.

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.

Le informazioni 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, e comprensive anche delle rendicontazioni dei pedaggi e del Performance Regime, saranno accessibili direttamente sia da parte delle IF che del titolare dell'AQ (non-IF).

Il Richiedente e 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.

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto Accordo, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Accordo rientrano nelle seguenti categorie:
Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID)

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:

Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it

Per il Richiedente :

Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto Accordo saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

ARTICOLO 7
Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura GI, fermo restando quanto previsto nel P.I.R. nei riguardi dell'IF eventualmente 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 da GI di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che 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 da GI, in termini di tracce orarie, al Richiedente (se IF) o all' IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste nel PIR, capitolo 4.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A di norma nei limiti del ± 10% dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 3.3.1, lett. c) . Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 9
Durata-Risoluzione

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al …….

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.1.3. del Prospetto Informativo della Rete, 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..

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, il GI acquisirà l'importo della Garanzia di cui al precedente art. 5 a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

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 Prospetto Informativo della Rete (PIR), edizione vigente, pubblicato da 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 PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, 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 PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 11
Foro Competente

Per ogni controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente Accordo è competente il Foro di Roma

ARTICOLO 12
Spese dell'Accordo

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

Il presente Accordo consta di…… 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 e B

Firma

(*) Alla conclusione dell'Accordo si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dal Richiedente in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP

TRA

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane– "Società con socio unico soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod.civ. e del D.Lgs n. 112/15 - di seguito denominata GI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 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 da……, in virtù dei poteri attribuitigli

E

……, -di seguito denominato Richiedente-, con sede in ……, rappresentata da ……. nato a ……. il …… in qualità di …….. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……;

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 ~~b~~. 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 RFI la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

che in data …… il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;

Che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;

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

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse

Le premesse e tutto quanto innanzi esposto 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, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale media di riferimento.;
V. volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo Quadro 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 PIR (cfr. paragrafo 4.5.4.1 punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente secondo quanto specificato 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, potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A e/o B che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A e/o B.
GI si impegna a fornire all'IF che effettuerà i servizi per conto del Richiedente, su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, così come riportati nell'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.
Il GI ai impegna inoltre a garantire il collegamento con impianti cui sono titolari soggetti diversi da GI (riportati nell'allegato E unitamente agli impianti gestiti direttamente o indirettamente da GI).

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

3.1 Il presente Accordo ha validità di …. anni decorrenti dal giorno della sottoscrizione, con durata commisurata al periodo di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario a committenza pubblica.

3.2 Il presente Accordo, essendo correlato ad una procedura di gara per l'affidamento di contratti che richiedono investimenti di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con il presente Accordo, ha validità di …. anni decorrenti dal giorno della sottoscrizione ed è rinnovabile, salvo motivata disdetta di una delle parti, per ulteriori …. anni per una sola volta, previa autorizzazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti..
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" a valle del completamento dell'iter funzionale all'effettiva operatività dell'impresa aggiudicataria dei servizi. Ai fini della definizione del periodo temporale di disponibilità della capacità, il Richiedente si impegna a comunicare a GI la data di avvio dei servizi connessi all'espletamento della gara con un anticipo di 12 mesi rispetto il "primo orario di servizio utile".
GI è pertanto obbligato a garantire la disponibilità della capacità cui agli allegati A e B a partire dalla data di avvio dei servizi, da comunicarsi inderogabilmente entro i termini specificati al presente articolo.
[*il comma 3.2 trova applicazione nei soli casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario]*

ARTICOLO 4
Obblighi del Richiedente

Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.
Il Richiedente si impegna -entro 9 mesi prima dell'attivazione del "primo orario di servizio utile"- a designare formalmente a GI l'IF di IF avente titolo a richiedere e ad utilizzare - in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo, nonché a confermare o variare formalmente a GI tale nominativo almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.
Se Il Richiedente, in alternativa a quanto sopra fissato, richiedesse ogni anno le tracce coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, si impegna a designare formalmente a GI entro 30 giorni prima dell'avvio dei servizi, l'IF che per suo conto effettuerà detti servizi sulla rete del GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.
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 3.3.1. del PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 7, nonché i servizi di cui all'**Allegato B**;
2. successivamente procedere, così come specificato al successivo art. 7, alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce, nonché i servizi di cui al richiamato **Allegato B** rispetto ai 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 nuove richieste di sottoscrizione o modifica di capacità quadro, che interessano tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse (secondo quanto pubblicizzato nel portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF e il GI si atterranno a quanto indicato al paragrafo 4.4.2.2 del PIR.

ARTICOLO 5
Informazioni e Riservatezza dei dati

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 dichiara che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità, alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo da stipularsi ai sensi del successivo art.7, nonché delle rendicontazioni dei pedaggi, delle penali e del Performance Regime, saranno accessibili direttamente sia da parte delle IF che del titolare dell'AQ (non-IF) .
Il Richiedente e 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.

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto Accordo, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Accordo rientrano nelle seguenti categorie:
Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID)

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:

Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it

Per il Richiedente:

Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].

Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto Accordo saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli

interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

ARTICOLO 6
Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura GI, fermo restando quanto previsto nel PIR nei riguardi dell'IF eventualmente 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 da GI di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che GI sia tenuto a corrispondere alcuna forma di indennizzo/risarcimento.

ARTICOLO 7
Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa Ferroviaria

La capacità individuata nei suoi termini generali in **Allegato A,** previa richiesta da formularsi ai sensi del precedente art. 4, n.1, sarà assegnata annualmente da 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 PIR, capitolo 4.
Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'**Allegato A** di norma nei limiti del ± 10% dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 3.3.1. Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 8
Key Performance Index e standard minimi di qualità del GI

GI si impegna a garantire, quale indice di qualità del servizio (KPI) di Trasporto Pubblico, il rispetto della velocità commerciale media 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 una somma pari al 2 per mille del valore del pedaggio dell'anno di riferimento.
GI si impegna a garantire, in conformità a quanto previsto dalla misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni:

i. la fornitura delle informazioni da rendere, con le forme e le modalità di cui all'ALLEGATO G, nei confronti degli utenti e dei cittadini all'interno delle stazioni del GI, in relazione alle dotazioni infrastrutturali e alla disponibilità degli spazi;
ii. la pulizia e il comfort delle stazioni del GI secondo gli standard minimi di qualità fissati dall'ALLEGATO G;
iii. l'accessibilità in autonomia alle stazioni del GI secondo quanto previsto dal Reg. UE 1300/2014 e nel rispetto degli standard minimi di cui all'ALLEGATO G;
iv. il servizio di assistenza alle PRM nelle stazioni del GI da erogarsi nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'ALLEGATO G;
v. la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni del GI secondo gli standard di cui all'ALLEGATO G.

Gli standard minimi di qualità, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI.

ARTICOLO 9
Risoluzione

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal paragrafo 3.3.1.3. del PIR nonché nell'ipotesi in cui il Richiedente non provveda entro il primo quinquennio di validità dell'Accordo stesso a comunicare la data di avvio dei servizi secondo modalità e termini di cui al precedente articolo 3

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo Quadro si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R..

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 PIR pubblicato da 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 PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, 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 PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 11
Foro Competente

Per ogni controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente Accordo è competente il Foro di Roma.

ARTICOLO 12
Spese dell'Accordo

In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Accordo è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.
Il presente Accordo consta di …… 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 e stima dei costi dei servizi di cui all'Allegato B
Allegato D - Linee guida per aggiornamento Allegato A e B
Allegato E - Localizzazione di impianti e servizi correlato alla produzione della capacità assegnata
Allegato F - Velocità commerciale media di riferimento
Allegato G - Standard minimi di qualità del servizio

Firma

(*) Alla conclusione dell'Accordo si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dal Richiedente in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 4 al capitolo 3 [ex app.5 al cap.2]

Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia dell'Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo

PREMESSO CHE

tra la Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni (di seguito RFI) e l'Impresa Ferroviaria…….(di seguito IF o Società) con sede in ……via…….., rappresentata dal Sig. …… è stato stipulato un Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria, avente scadenza il …….per l'importo presunto di € ……(……..);
- che a garanzia dell'esatto e completo adempimento degli obblighi contrattuali, l'IF …….. deve prestare la cauzione di €……mediante fideiussione a prima richiesta;
[nei casi previsti cfr § 3.3.1.1]- che la presente fideiussione è posta altresì a garanzia di tutte le obbligazioni assunte dalla IF nei confronti di RFI con i contratti di utilizzo sottoscritti a partire dal……in forza del richiamato Accordo Quadro.

TUTTO CIO'PREMESSO

La……(*l'Istituto Fideiubente*) e, per essa, i suoi legali Rappresentanti Sigg……, si costituisce fideiussore nell'interesse di .....ed a favore di RFI, fino alla concorrenza di €…… agli effetti e per l'esatto adempimento delle obbligazioni assunte dal soggetto affidatario in dipendenza dell'Accordo Quadro e [nei casi previsti cfr § 3.3.1.1] dei Contratti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui sopra.
Tale nostra fideiussione soggiacerà a tutti i vincoli e norme regolamentari e legislative che regolano i depositi cauzionali, anche quando le inadempienze in genere dell'IF nei confronti delle obbligazioni da essa assunte venissero consensualmente e transattivamente definite tra l'IF stessa e RFI.

Di conseguenza, anche per quest'ultima ipotesi, ove ricorra la circostanza di dover provvedere al totale o parziale incameramento della somma garantita dalla fideiussione a favore di codesta Società, RFI potrà avvalersi della presente fideiussione – in dipendenza della quale questa … (*l'Istituto Fideiubente*) si impegna a pagare, a semplice richiesta scritta, a mezzo raccomandata A/R, entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa, l'importo che Le verrà quantificato sempre però entro il limite massimo di €…… …….. – senza riserva alcuna e senza possibilità che vengano opposte eccezioni o che vengano richieste prove o documentazioni dell'inadempimento che ha dato luogo all'escussione stessa, con la conseguente impossibilità per questa … (*l'Istituto Fideiubente*) di opporre eccezioni in ordine a qualsivoglia vicenda del rapporto principale, ivi compreso il fallimento dell'IF o altre procedure concorsuali.
Quanto sopra anche nell'ipotesi di eccezioni o contestazioni – relative al rapporto contrattuale con RFI – da parte dell'IF o di giudizio pendente avanti l'Autorità Giudiziaria.
La presente fideiussione viene rilasciata con espressa rinuncia a qualsiasi beneficio di preventiva escussione e con esonero, per la Società garantita, dal proporre contro il garante le istanze di cui all'art. 1957 del C.C. Resta inoltre convenuto che tale fideiussione sarà svincolata …… e sempre che, all'atto dello svincolo, non sussistano contestazioni o controversie pendenti.
A detto svincolo sarà provveduto in un'unica soluzione mediante restituzione della fideiussione.
La … (*l'Istituto Fideiubente*) dichiara, infine, di rinunciare espressamente ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 del C.C.
Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione, esecuzione ed estinzione della presente fideiussione è riconosciuto unico ed esclusivo competente il Foro di Roma.

Firma

_____

N.B.
- La sottoscrizione del fideiussore deve essere corredata di autentica notarile attestante poteri e qualità del firmatario.
- Ove il documento di cui al presente schema venga allegato in appendice ad eventuali formulari (condizioni generali di polizza), l'Istituto fideiubente dovrà apporre dichiarazione di prevalenza dello stesso rispetto ai formulari medesimi.

Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia del Contratto di Utilizzo

PREMESSO CHE

tra la Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni (di seguito RFI) e l'Impresa Ferroviaria…….(di seguito IF o Società) con sede in ……via…….., rappresentata dal Sig. …… è stato stipulato il …….. il Contratto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria avente scadenza il …….per l'importo presunto di € ……(……..);
- che a garanzia dell'esatto e completo adempimento degli obblighi contrattuali, l'IF …….. deve prestare la cauzione di €……mediante fideiussione a prima richiesta.

TUTTO CIO'PREMESSO

La……(*l'Istituto Fideiubente*) e, per essa, i suoi legali Rappresentanti Sigg……, si costituisce fideiussore nell'interesse di .....ed a favore di RFI, fino alla concorrenza di €…… agli effetti e per l'esatto adempimento delle obbligazioni assunte dal soggetto affidatario in dipendenza del Contratto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui sopra.
Tale nostra fideiussione soggiacerà a tutti i vincoli e norme regolamentari e legislative che regolano i depositi cauzionali, anche quando le inadempienze in genere dell'IF nei confronti delle obbligazioni da essa assunte venissero consensualmente e transattivamente definite tra l'IF stessa e RFI.

Di conseguenza, anche per quest'ultima ipotesi, ove ricorra la circostanza di dover provvedere al totale o parziale incameramento della somma garantita dalla fideiussione a favore di codesta Società, RFI potrà avvalersi della presente fideiussione – in dipendenza della quale questa … (*l'Istituto Fideiubente*) si impegna a pagare, a semplice richiesta scritta, a mezzo raccomandata A/R, entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa, l'importo che Le verrà quantificato sempre però entro il limite massimo di €…… …….. – senza riserva alcuna e senza possibilità che vengano opposte eccezioni o che vengano richieste prove o documentazioni dell'inadempimento che ha dato luogo all'escussione stessa, con la conseguente impossibilità per questa … (*l'Istituto Fideiubente*) di opporre eccezioni in ordine a qualsivoglia vicenda del rapporto principale, ivi compreso il fallimento dell'IF o altre procedure concorsuali.
Quanto sopra anche nell'ipotesi di eccezioni o contestazioni – relative al rapporto contrattuale con RFI – da parte dell'IF o di giudizio pendente avanti l'Autorità Giudiziaria.
La presente fideiussione viene rilasciata con espressa rinuncia a qualsiasi beneficio di preventiva escussione e con esonero, per la Società garantita, dal proporre contro il garante le istanze di cui all'art. 1957 del C.C. Resta inoltre convenuto che tale fideiussione sarà svincolata …… e sempre che, all'atto dello svincolo, non sussistano contestazioni o controversie pendenti.
A detto svincolo sarà provveduto in un'unica soluzione mediante restituzione della fideiussione.
La … (*l'Istituto Fideiubente*) dichiara, infine, di rinunciare espressamente ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 del C.C.
Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione, esecuzione ed estinzione della presente fideiussione è riconosciuto unico ed esclusivo competente il Foro di Roma.

Firma

_____

N.B.
- La sottoscrizione del fideiussore deve essere corredata di autentica notarile attestante poteri e qualità del firmatario.
- Ove il documento di cui al presente schema venga allegato in appendice ad eventuali formulari (condizioni generali di polizza), l'Istituto fideiubente dovrà apporre dichiarazione di prevalenza dello stesso rispetto ai formulari medesimi.

Appendice 6 al capitolo 3 [ex app. 7 al cap.2]

Polizza Responsabilità Civile Terzi
Dichiarazione di copertura (aggiornamento dicembre 2019)

La Società dichiara e certifica che si è obbligata a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile ai sensi di legge, a titolo di risarcimento (capitale, interessi e spese), di danni cagionati a terzi, per morte, per lesioni personali e per danni a cose che siano conseguenza diretta di un evento verificatosi in relazione a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'assicurato, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'assicurato stesso sul territorio italiano e sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI.

Polizza n°……
Contraente……..
Assicurato.……
Decorrenza……..
Scadenza……
Decorrenza rata successiva ……
Massimale: € ……((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero))

Sottolimiti per danni:
- indiretti € .... ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero)
- a terzi da incendio € ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero)
- da inquinamento accidentale € .. : ((*)in eccesso a € garanzia prestata con polizza (compagnia e numero)

((*)in assenza di valorizzazione dei sottolimiti che precedono:)

(*)Si precisa che i danni:
- indiretti (*)rientrano - (*)non rientrano
- a terzi da incendio(*)rientrano - (*)non rientrano
- da inquinamento accidentale (*)rientrano - (*)non rientrano in copertura.

Nel rispetto del PIR edizione vigente, si certifica inoltre che la polizza prevede:
1. l'impegno della Società, di comunicare a RFI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo alla scadenza;
2. che l'estensione delle garanzie fa riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. *1371/2007)* e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel PIR; è previsto l'obbligo del assicurato/contraente di aggiornare la Società sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte dell'assicurato/ contraente non comporta decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
3. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, è previsto il reintegro del massimale stesso, entro 5 giorni solari dalla tempestiva richiesta della Società;
4. l'estensione territoriale pari a tutto il territorio italiano;
5. (*) ((*) se il certificato di sicurezza prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti), la validità della polizza è estesa anche alle tratte di linea gestite da RFI in territorio estero fino alle stazioni di collegamento reti;
6. la rinuncia della Società al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod. civ. verso le persone delle quali l'assicurato/ contraente deve rispondere a nonna di legge, fatto salvo il caso di dolo;
7. l'impegno di attivarne le garanzie, anche a monte dell'accertamento definitivo delle responsabilità, a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata).

(*) eliminare la voce che non interessa

DATA ..... .

(Timbro e firma della Compagnia)

CAPITOLO 4
ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 INTRODUZIONE

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

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità il GI dovesse apportare, saranno rese conoscibili con modalità analoghe a quelle utilizzate per il presente documento.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020)

1. GI, annualmente ed in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico attraverso il PIR e sul proprio sito internet istituzionale il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie e dei servizi, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
2. Il Richiedente deve presentare le richieste di tracce e servizi attraverso la piattaforma di comunicazione denominata ASTROIF disponibile all'interno della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario ovvero tramite PICWEB per le richieste formulate dalle sole IF in Gestione operativa. I Richiedenti possono richiedere le credenziali di accesso alle piattaforme ai seguenti indirizzi email: astroif@rfi.it; rfi-dce-dco@pec.rfi.it

   All'atto della richiesta l'IF dovrà indicare:
   - l'appartenenza di una traccia ad una "missione" , definibile attraverso medesime O/D, stesse fermate, una frequenza di ripetitività nell'arco della giornata;
   - le specifiche dei servizi commerciali;
   - l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegati all'insieme delle tracce richieste;
   - eventuali manovre, sia in autoproduzione che tramite RFI/GU, necessarie per il ricovero/piazzamento del treno;
   - per i servizi passeggeri OSP il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata.

   Ai fini della corretta attribuzione della componente B del pedaggio per i binomi di secondo livello del segmento Open Access Premium, l'IF comunica a GI, unitamente all'invio delle osservazioni al progetto orario:
   - l'eventuale utilizzo del doppio pantografo con l'indicazione delle relative tratte in cui tale modalità di esercizio verrà utilizzata;
   - per ogni materiale rotabile utilizzato, il numero di posti offerti. Qualora l'IF dovesse variare il numero dei posti offerti già dichiarato, la stessa dovrà provvedere a darne ulteriore comunicazione al GI.

   Per le richieste di servizi in impianti di confine con reti estere o reti regionali, esse vanno effettuate mediante invio della richiesta al seguente indirizzo e.mail: rfi-dce-dco@pec.rfi.it, secondo le tempistiche descritte al successivo paragrafo 4.5.

   Nel caso le richieste di tracce riguardino trasporti eccezionali, le stesse devono essere corredate dall'autorizzazione di cui al precedente paragrafo 3.4.3.

   Ove la richiesta di tracce orarie si riferisca anche/o a servizi di trasporto di merci pericolose il Richiedente è tenuto a presentarla nel rispetto di quanto specificato al successivo paragrafo 4.7.

   Ove la richiesta di tracce orarie per l'orario successivo a quello in vigore ovvero per il corso d'orario riguardi l'accesso ad impianti raccordati, l'IF deve indicare, tramite l'applicativo ASTRO-IF, la denominazione dell'impianto raccordato. L'IF dovrà comprovare di aver preso accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati in ordine

al ricevimento del traffico programmato entro la data prevista per le osservazioni al progetto orario rilasciato alla scadenza di luglio, ovvero all'atto della richiesta della traccia se in corso d'orario, dimostrando al GI la dichiarazione dell'accettazione del trasporto da parte del raccordato. I treni da e per gli impianti raccordati non devono impegnare binari e spazi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale oltre i tempi strettamente necessari all'operazioni di estrazione/introduzione, fatti salvi i casi in cui il prolungamento della sosta non sia riconducibile all'IF interessata. Nel caso di mancata dimostrazione degli accordi di cui sopra le tracce orarie non potranno essere oggetto di contratto di utilizzo.

La possibilità di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria nazionale per accedere agli impianti raccordati è in ogni caso subordinata all'esistenza di contratti tra RFI e i titolari/gestori degli stessi.

A tal proposito RFI ha emanato le Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati (DICC) che costituiscono il contratto tipo tra RFI e i titolari/gestori degli impianti raccordati. Oltre alle DICC, il Gestore ha definito anche le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria. Le DICC e le configurazioni standard, unitamente alle tariffe per le attività di autorizzazione, progettazione, costruzione, collaudo e verifica per l'allaccio di nuovi impianti raccordati sono riportate nel portale ePIR.

Le richieste per la realizzazione di nuovi raccordi o la modifica degli esistenti devono essere indirizzate alla Direzione Commerciale– Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma (pec: rfi-dce-psr@pec.rfi.it).

3. GI è responsabile della trattazione e della definizione di richieste di capacità integrata della linea e degli scali terminali di proprietà di GI. Per quanto riguarda le richieste di tracce finalizzate alla terminalizzazione in impianti privati, l'IF dovrà attenersi a quanto disciplinato al paragrafo 7.3.3 Scali merci.

4. In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, GI dà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi decorrenti: *i)* dalla data di avvio del processo di allocazione per le richieste di tracce e servizi per l'orario successivo, *ii)* dalla data di presentazione per le richieste di tracce e servizi in corso d'orario. E' facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di GI pena decadenza della stessa.

5. GI, previo esame delle richieste, procede all'assegnazione delle tracce orarie e dei servizi applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento indicati nel paragrafo 4.5.5 , e i criteri di priorità indicati nei paragrafi 4.6.3 e 4.6.4, comunicando all'IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

6. Il diritto di utilizzo delle tracce e dei servizi si concretizza mediante la stipula di appositi accordi amministrativi tecnici e finanziari fra GI e IF, denominati contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

7. E' compito di GI evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica

Qualora un Richiedente intenda effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri, lo stesso deve notificare al Gestore dell'infrastruttura ed all'ART tale sua intenzione entro il termine di cui all'articolo 24 del d.lgs. 112/2015 di almeno 18 mesi antecedenti al previsto avvio del servizio.

In conformità con quanto previsto dal Regolamento UE 2018/1795 i Richiedenti sono tenuti a fornire le informazioni di cui all'art. 4 dello stesso regolamento utilizzando il modulo standard pubblicato sul sito web istituzionale dell'ART, per l'esercizio delle funzioni di competenza ai sensi della "*Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione*", approvata con delibera n. 156/2020 del 15 settembre 2020.

Entro un mese dalla pubblicazione della predetta notifica sul sito web istituzionale dell'ART, il GI comunica all'Autorità stessa ed al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio. Tale valutazione viene effettuata secondo modalità definite nel Prospetto Informativo della Rete e rese disponibili anche sul sito internet aziendale del GI, le quali devono fare riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerare i livelli attuali e prospettici di capacità allocata, e devono prevedere l'indicazione, da parte del GI, delle eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio.

4.2.1 Richieste di servizi di trasporto internazionale [nuovo + integrazione 1.10.1]

Per i servizi internazionali il Richiedente, secondo quanto previsto nell'Accordo RNE (*cfr.* paragrafo 1.7.2) ha facoltà di presentare la richiesta attraverso PCS (Path Coordination System).

L'accesso a PCS è gratuito. L'utenza può essere richiesta al RNE PCS Support: support.pcs@rne.eu. Ulteriori informazioni possono essere trovate su http://pcs.rne.eu.

Inoltre PCS è l'unico strumento utilizzabile per la pubblicazione dell'offerta di PaP e Reserve Capacity e per la gestione delle richieste tracce internazionali sui Rail Freight Corridors (RFC). La richiesta, la trattazione e l'assegnazione delle tracce che interessano i Rail Freight Corridors seguono uno specifico processo di allocazione, illustrato nei Corridor Information Documents (CIDs) del Rail Freight Corridor di riferimento.

Qualora la richiesta riguardi servizi di trasporto internazionali di passeggeri, ai sensi dell'art. 3.5 della direttiva 34/2012/UE, il Richiedente –in ottemperanza a quanto previsto all'art. 24, comma 2 del D.L.gs 112/15 deve informare anche gli organismi di regolazione interessati.

4.2.1.1 One Stop Shop [ex par 1.10.1]

La rete dei One Stop Shop assiste i GI per il traffico internazionale. Essi costituiscono un singolo punto di contatto durante tutte le fasi del servizio ferroviario, a partire dalle informazioni relative all'accesso alla rete, alle richieste di tracce internazionali fino alla rendicontazione delle performance dopo la corsa del treno.

L'elenco aggiornato degli OSS è disponibile sul sito internet www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/.

4.3 RIDUZIONI DI CAPACITA' [NUOVO]

4.3.1 Principi generali [nuovo]

La programmazione dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità dell'infrastruttura viene effettuata in coerenza con i principi riportati all'interno dell'Annesso VII della Direttiva 2012/34, cosi come modificato dalla Decisione Delegata della Commissione Europea n. 2075/2017.

RFI partecipa alle attività di coordinamento delle riduzioni di capacità con i Gestori dell'infrastruttura Europei attraverso i tavoli europei organizzati dai RFC o RNE.

4.3.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità (aggiornamento dicembre 2020) [ex 2.3.3.5]

1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il portale ePIR del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo) che rientrano nelle seguenti casistiche:

a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori.
b) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi di un binario su rete fondamentale.

Il GI invia il programma delle indisponibilità precedentemente descritte entro 25 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Per le indisponibilità di durata superiore a 30 giorni consecutivi che prevedono la deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata, il GI fornisce in caso di richiesta durante la fase di consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità.
Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-24, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.
Per le restrizioni di capacità di cui al punto 2, il GI, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una

seconda fase di consultazione, provvedendo successivamente a pubblicare, entro 18 mesi, il prospetto modificato tramite il portale ePIR a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti.

2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR:

a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti;
b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;
c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione (IPO) valide per tutta la durata dell'Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle direttrici interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi.

Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e Stakeholders, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b).
Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.

3. Entro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI fornisce, attraverso il portale ePIR, lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali maggiormente rilevanti di cui ai precedenti punti 2a) e 2b), al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale.
Le richieste di capacità pervenute a seguito della pubblicazione in ePIR entro la scadenza prevista al par. 4.5.1 del PIR saranno trattate nell'ambito del processo di armonizzazione finalizzato al progetto orario di luglio.

4. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR:

a) rende noto lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali non comunicati al precedente punto 3). Il modello di esercizio, opportunamente condiviso con i Richiedenti delle tracce all'interno del processo di armonizzazione dell'orario, sarà incluso nel progetto orario definitivo.
b) pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la deviazione/cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte;
c) consegna alle IF un'informativa di massima circa i futuri piani di contingenza relativi alle indisponibilità pubblicate ai punti 2a) e 2b). I suddetti piani di contingenza saranno successivamente dettagliati e condivisi a ridosso dell'attivazione delle relative interruzioni in ragione sia della definizione dell'orario di servizio sia per tenere conto dei successivi cambiamenti nella programmazione dei servizi effettuata dalle IF nonché delle criticità emerse in fase di gestione della circolazione.

Il GI è tenuto a pubblicare anche ogni altra riduzione di capacità di impatto inferiore ai casi al di sotto delle soglie sopra riportate, che sia nota e consolidata con ragionevole certezza al momento della pubblicazione del PIR.

5. Le riduzioni di capacità saranno indicate sul portale ePIR esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una stima degli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di percorso, deviazioni, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc) compreso il volume di traffico cancellato/deviato, secondo quanto previsto dalla Decisione Delegata 2017/2075, il cui dettaglio definitivo sarà noto con la consegna dell'orario. Verranno inoltre esplicitati eventuali itinerari alternativi, al fine di consentire alle IF di procedere coerentemente già in fase di richiesta tracce. La mancata indicazione della stima o del valore definitivo del volume di traffico cancellato/deviato comporta la mancata validità della comunicazione dell'indisponibilità relativa.

6. Nella predisposizione dei programmi di esercizio, nel caso siano necessarie cancellazioni o deviazioni su itinerari alternativi, il GI predisporrà i provvedimenti d'orario con l'obiettivo della massimizzazione dell'utilizzo della capacità e il mantenimento del maggior numero di tracce sulle tratte interessate dalle restrizioni, tenendo in considerazione eventuali esigenze peculiari quali circolazioni su linee a semplice binario o vincoli di terminalizzazione.
   In caso di mancato accordo con le IF, il GI ripartirà la capacità disponibile applicando i criteri di cui al par. 4.6.2.

7. La percentuale di traffico deviata/cancellata viene calcolata tenendo conto del modello d'offerta in vigore e dell' incremento dell'offerta già noto per il periodo dell'indisponibilità, prendendo a riferimento il giorno con maggiori volume di traffico programmato entro la durata della restrizione di capacità temporanea (se l'interruzione interessa giorni feriali e giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni feriali con il volume di traffico programmato più elevato; se l'interruzione interessa giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni festivi con il volume di traffico programmato più elevato).
8. I lavori rientranti nelle fattispecie di cui al punto 4, per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione con un anticipo di almeno 6 mesi prima rispetto all'avvio dell'orario di servizio, saranno resi noti ai Richiedenti con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.
9. Per i lavori rientranti nelle fattispecie di cui al precedente punto 4b) (non recepiti nell'orario di servizio), per i quali sono state rispettate le tempistiche di pubblicizzazione e per i lavori minori, non rientranti negli obblighi di pubblicazione, il GI è tenuto ad osservare le tempistiche dettagliate nei punti seguenti per la predisposizione dei provvedimenti necessari alla restrizione di capacità.
10. Il programma di esercizio per l'indisponibilità (tracce interessate dai lavori, data di inizio e fine lavori eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, prevedibili maggiori percorrenze d'orario, eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili), deve essere comunicato alle IF interessate:

    a) con un anticipo di 120 giorni per treni viaggiatori;
    b) con un anticipo di 60 giorni per treni merci e circolazioni di servizio;

    L'IF, entro 15 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati indicati dalle IF di cui al presente punto 10 a) e b), potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario (VCO). In caso di mancata risposta nei termini previsti, si provvederà all'attuazione del provvedimento proposto.

11. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI:
    a) Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 10a) ;
    b) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 10b) ;

12. Entro 10 giorni dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione di cui al punto 10 ~~9~~ per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.
13. Il GI è tenuto a prevedere sempre l'emissione di VCO a seguito di una o più riduzioni di capacità programmate (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 10, nei seguenti casi:

    <u>Treni viaggiatori LP diurni</u>
    - ritardi > 30' sull'intera traccia;
    - ritardi > 10' sull'intera traccia per più di 7 giorni consecutivi.

    <u>Treni viaggiatori LP notturni</u>
    - ritardi > 60' sull'intera traccia nelle stazioni a maggior valenza commerciale (seguito confronto con IF).

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

    <u>Merci</u>
    - ritardi >45' sull'intera traccia

- ritardi > 30’ sull’intera traccia per più di 5 giorni consecutivi.

In tutti gli altri casi il GI comunica il ritardo stimato inferiore alle soglie sopra descritte attraverso una specifica nota alle IF, attribuendosi la responsabilità del ritardo secondo le cause previste dalle procedure vigenti.

14. E’ facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all’infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l’infrastruttura, garantendo, dove possibile, un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.

15. Il GI è tenuto a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 10 nell’ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;

16. Il GI comunica alle IF, tramite la registrazione in PIC, ogni eventuale degrado dell’infrastruttura ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni.

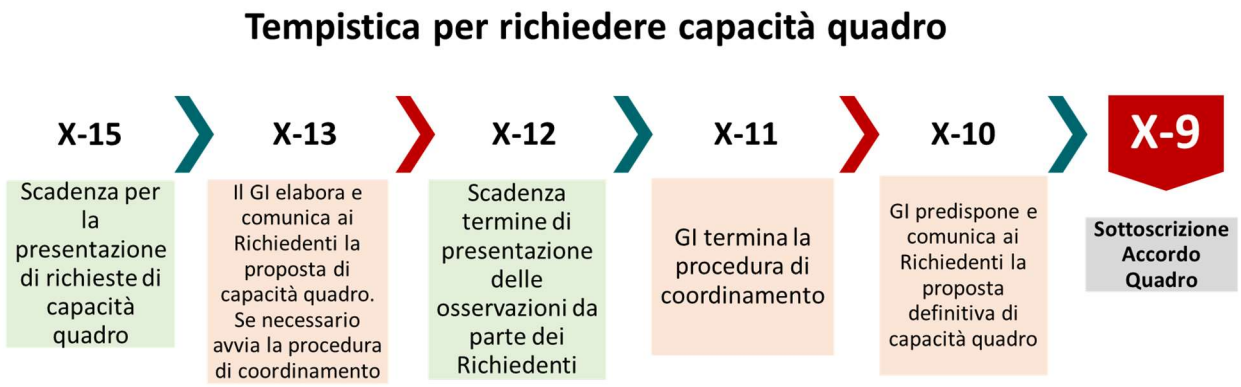
17. Il GI è tenuto a fornire, in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell’infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall’impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta di IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso di GI, la posizione dei convogli medesimi.

Relativamente alle conseguenze economiche per eventuale inosservanza degli obblighi di cui ai punti 2-10 da parte del GI si rimanda al par. 5.6.2.1.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA’ QUADRO [NUOVO]

4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell’Accordo Quadro [ex 4.3.1]

Le richieste di nuova sottoscrizione o modifica di Accordo Quadro devono essere inoltrate al GI entro 15 mesi prima dell’avvio del primo orario di servizio utile. Successivamente a tale data, dette richieste saranno processate da GI secondo la tempistica di seguito indicata:



Le richiesta di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata (x-15), saranno trattate nell’ambito del successivo processo di allocazione della capacità quadro.

Il Gestore dell’Infrastruttura tiene conto, prima della stipula o modifica di un Accordo Quadro, degli elementi indicati nel Regolamento 2016/545/UE, art.6, comma 1.

A seguito della sottoscrizione dell’Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell’Accordo Quadro, al fine di consentire al Richiedente (non IF) o all’eventuale l’IF che svolgerà il servizio, la presentazione delle richieste di tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell’Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica di cui al successivo paragrafo 4.5.1.

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro può essere inoltrata a GI fino a un massimo di 5 anni dal previsto avvio del servizio, qualora ricorrano almeno una delle seguenti motivazioni:

a. L'Accordo Quadro è un prerequisito per il finanziamento del materiale rotabile necessario al nuovo servizio;

b. Vi è la necessità di completare il processo omologativo del materiale rotabile di cui alla lettera a;

c. La programmazione dei servizi oggetto di richiesta è strettamente correlata all'attivazione di nuovi elementi infrastrutturali (linee ferroviarie, stazioni, terminali, raccordi);

d. La programmazione dei servizi oggetto di richiesta è correlata ad attività di trasporto oggetto di contratto di un servizio pubblico.

Il precedente limite di 5 anni dal previsto avvio del servizio si riduce a 18 mesi rispetto all'avvio dell'orario di servizio nel caso in cui la richiesta di capacità quadro sia finalizzata:

- al rinnovo di AQ esistenti;
- alla sottoscrizione di un nuovo AQ, avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile.

4.4.2 Processo di allocazione della capacità quadro [ex 4.4.1]

4.4.2.1 Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro (aggiornamento dicembre 2019) [ex 4.4.1.1]

La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria.
La capacità assegnata con Accordi Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea, è riportata nel portale ePIR. I valori di capacità sono calcolati sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura e del livello di eterotachia del traffico, secondo la formula:
Capacità commerciale oraria= Capacità teorica oraria /K.
Dove Capacità teorica oraria= 60/d, con d il distanziamento temporale minimo tra un treno e il successivo, nella specifica sezione considerata.
Dove K è un valore che esprime il livello di eterotachia, legato al traffico presente sulla linea.

4.4.2.2 Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro [ex 4.4.1.2]

Qualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6 del D.lgs 112/15. Tale procedura sarà avviata da GI a seguito della comunicazione ai Richiedenti della proposta di capacità quadro (X-13) e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12).

Sentiti i richiedenti interessati, al fine di conciliare le richieste in conflitto, il GI trasmette, alle parti interessate, le seguenti informazioni:

- capacità quadro richiesta da tutte i Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste di sottoscrizione);
- capacità quadro assegnata a tutti gli altri Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste e accordi quadro già sottoscritti);
- capacità quadro alternativa proposta sugli itinerari pertinenti;
- descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità quadro.

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

GI all'atto della consegna della proposta di capacità quadro comunica, unitamente alla capacità armonizzata, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.

Quando, a seguito delle prima fase di coordinamento risulti impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di nuovi Accordi Quadro, il GI effettua un secondo coordinamento in applicazione dell'art. 10 par. 5 del Regolamento 2016/545/UE, applicherà i criteri di priorità del par. 4.4.5.2 al fine di addivenire ad una ulteriore proposta di allocazione della capacità quadro per i nuovi Richiedenti e per gli eventuali titolari di Accordi Quadro esistenti. Quest'ultima fase si concluderà un mese prima della comunicazione da parte di GI ai Richiedenti della proposta definitiva di capacità quadro (X-11).

Se a conclusione della seconda fase di coordinamento le proposte di capacità quadro del GI non fossero accettate da uno o più dei soggetti interessati si procederà a:

- richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla proposta di secondo coordinamento, nel caso la mancata accettazione provenga da un titolare di un Accordo Quadro esistente;
- respingere la richiesta di nuovo Accordo Quadro, nel caso la mancata accettazione provenga da un richiedente di nuovo Accordo Quadro.

In entrambi i casi di cui sopra il GI dichiarerà satura la sezione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'art. 29 del Dl.gs 112/15, e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI [NUOVO PAR + CONTENUTI EX PAR 4.3]

4.5.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 12 dicembre 2021 – 10 dicembre 2022 (aggiornamento dicembre 2020) [ex 4.3.2]

I richiedenti possono avanzare a GI richiesta di tracce orarie e servizi per l'orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione.

La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo l'avvio del processo di allocazione, fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio, pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo, vengono trattate da GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità. Con specifico riferimento alle richieste di servizi, si precisa che tale richiesta deve essere associata al treno in arrivo all'interno dell'impianto dove lo stesso sarà erogato.
L'assegnazione di tracce orarie e servizi accessori richiesti entro il 12/04/2021 è basata sulla seguente tempistica:

Tempistica per la programmazione dell'Orario in vigore dal 12 Dicembre 2021 al 10 Dicembre 2022

Il GI comunicherà alle imprese lo stato di avanzamento della progettazione dell'orario 60 gg dopo la presentazione delle eventuali osservazioni da parte delle IF al progetto orario trasmesso a luglio, limitatamente alle tracce:

1. non oggetto di osservazioni al progetto orario di luglio;
2. oggetto di osservazioni entro il termine prefissato per le osservazioni al progetto orario di luglio;
3. non interessate da modifiche derivanti dai tavoli di armonizzazione in ambito RNE dell'orario merci internazionale.

L'accettazione del progetto orario definitivo, che deve essere comunicata dalle IF entro 5 giorni solari dalla comunicazione del GI, comporta:

a) per il richiedente (non IF) l'obbligo a designare un'IF che espleterà per suo conto il servizio, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo 5.6.3.1;
b) per l'IF l'obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo 5.6.3.2.

La sottoscrizione del contratto costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.5.2 Tempistica per le richieste tardive [nuovo- parte ex 4.3.2]

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

Le richieste di tracce pervenute dal 13/04/2021 al 18/10/2021 (cd. Richieste tardive) saranno secondo la seguente tempistica:

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

4.5.3 Adeguamento intermedio e richieste in corso d'orario [nuovo]

4.5.3.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio [ex 4.3.3]

L'assegnazione di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità per servizi passeggeri è basata sulla seguente tempistica:

- la scadenza per la richiesta di tracce e servizi è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento che verrà resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2;
- entro 30 giorni solari dalla scadenza per la richiesta di tracce il GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 15 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.
- In caso di osservazioni da parte delle IF, il GI predispone il progetto orario definitivo entro 60 giorni solari dall'attivazione dell'adeguamento intermedio.

Tutte le richieste relative all'adeguamento intermedio pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo vengono trattate da GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

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

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

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

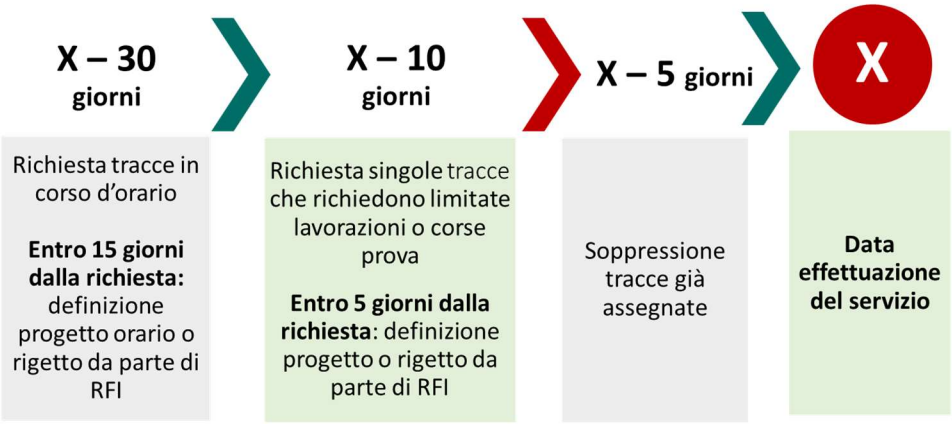
Tempistica di presentazione delle richieste per l'adeguamento intermedio per l'Orario in vigore dal 12 Dicembre 2021 al 10 Dicembre 2022

4.5.3.2 Tempistica per richieste in corso d'orario [ex 4.3.4]

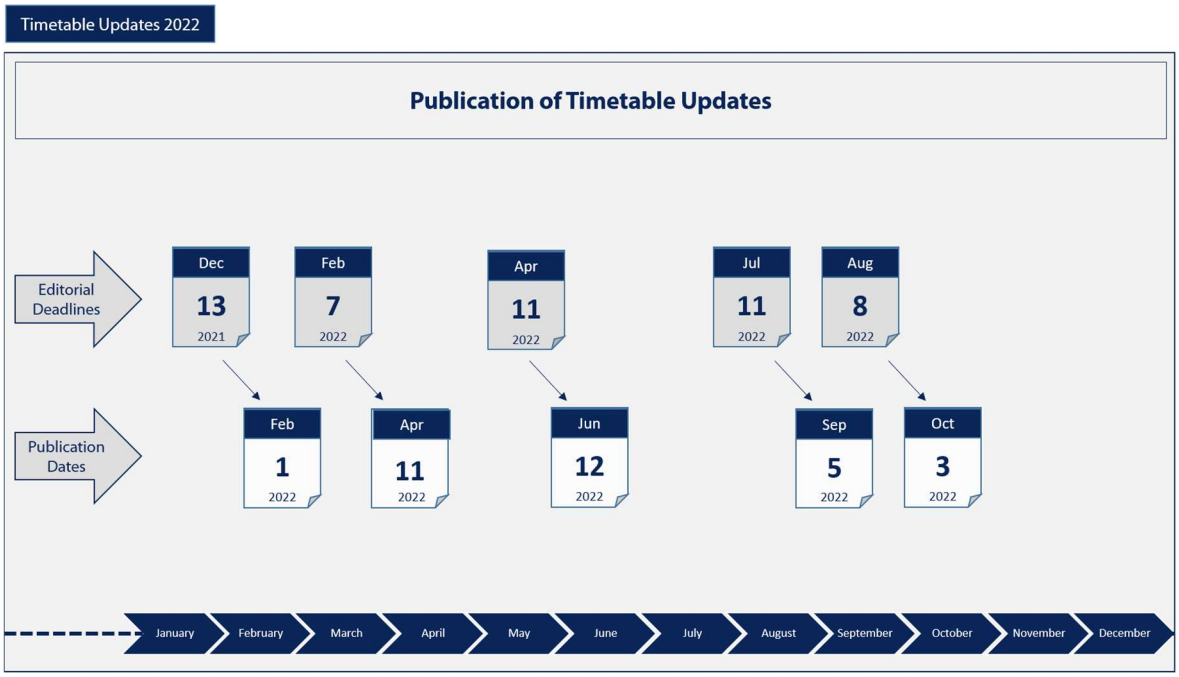
Richieste in programmazione oraria

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

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



In caso complesse di riprogrammazioni richieste in corso d'orario dalle IF, riguardanti servizi sia in ambito nazionale che internazionale, queste saranno trattate secondo la tempistica armonizzata dai Gestori membri dell'organizzazione Rail Net Europe (RNE), fermo restando il rilascio da parte del GI del progetto orario almeno 15 giorni solari prima della data di aggiornamento degli orari



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

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

Richieste in gestione operativa

Richieste tracce orarie

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza, e debbono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare di contratto presso i referenti accreditati di GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:

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

Eventuali richieste di servizi collegati alla tracce medesime devono essere inoltrate contestualmente alla richiesta di tracce in gestione operativa.

La risposta del GI avverrà rispettando la seguente tempistica:

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

Richieste servizi

Le richieste di servizi in gestione operativa (assegnazione di nuovi servizi e/o variazioni dei servizi programmati comprese le variazioni ai turni materiali) sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace e devono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF presso i referenti accreditati di GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura, tramite il sistema PICWEB.

Per l'effettuazione della richiesta l'IF dovrà rispettare la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 3 ore ante orario previsto per l'erogazione del servizio;

La risposta del GI avverrà rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell'orario richiesto per l'erogazione di un servizio non programmato;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di servizi in tempo reale.

Trattazione delle richieste in programmazione oraria e gestione operativa

Le richieste di assegnazione di ulteriori tracce/servizi in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione e concesse di volta in volta nei limiti della capacità disponibile.

Le richieste presentate in gestione operativa, riguardo l'effettuazione della medesima traccia, non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.5.4 Processo di allocazione delle tracce e dei servizi (aggiornamento dicembre 2020) [ex 4.4.2]

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce e dei servizi GI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste, comprese quelle relative a tracce che insistono su linee appartenenti a più reti. In tale processo GI terrà conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui Richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

GI, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto orario di cui al paragrafo 4.5.4.1, identifica insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale che vanno integrate nello stesso orario.

Soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità GI può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al punto precedente.

Entro 11 mesi dall'entrata in vigore dell'orario di servizio, GI provvede a che le tracce orarie provvisoriamente riservate ai servizi di trasporto internazionale siano definite in cooperazione con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri stati membri. GI assicura, per quanto possibile, che la programmazione di tali tracce sia mantenuta invariata nelle fasi successive della definizione dell'orario di servizio.

Entro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario di servizio GI pubblica il catalogo per i servizi merci, funzionale alle richieste di tracce per l'orario di servizio successivo a quello in vigore, nell'ambito dell'applicazione ASTROIF. Annualmente, prima della pubblicazione del catalogo merci, il GI invia ad ART un resoconto dettagliato degli esiti delle consultazioni funzionali alla costruzione del predetto catalogo.

Ai fini della predisposizione del catalogo delle tracce GI avvia, entro 12 mesi dall'avvio dell'orario di servizio successivo a quello in vigore, una fase di consultazione con i potenziali Richiedenti (IF titolari di licenza e soggetti titolari di Accordo Quadro per traffico merci) al fine di acquisire le necessarie informazioni sul potenziale assetto e sviluppo del traffico ferroviario merci. Nella successiva fase di predisposizione del catalogo delle tracce merci il GI assicura l'armonizzazione con gli altri segmenti di mercato ferroviario salvaguardandone volumi e caratteristiche commerciali del trasporto. Nel caso in cui dalla fase di consultazione con i potenziali richiedenti emerga la necessità, per determinate linee, di salvaguardare una porzione di capacità per richieste specifiche in programmazione oraria, il GI definisce preventivamente tale capacità di riserva e la pubblica all'interno del catalogo merci.

Con riferimento al catalogo per le tracce associate a tariffe PROMO, pubblicato all'interno del portale ePIR, il GI:

- predispone il catalogo in conformità con quanto previsto dai commi 3, 11, 12 e 13 del d.lgs. 112/15 e della misura 34 della Del. ART n 96/2015;
- sottopone il catalogo all'ART entro il secondo venerdì del mese di gennaio, la quale esprime il proprio parere vincolante entro 40 giorni dalla trasmissione;
- recepite le eventuali modifiche, pubblica il catalogo tracce associate a tariffe PROMO entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore dell'orario di servizio.

Per ciascun periodo di riferimento la capacità disponibile per l'assegnazione di tracce orarie fra le IF che ne fanno richiesta è al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.

GI comunica tempestivamente alle Imprese Ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità specifica utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.

Il GI nell'ambito del processo di allocazione della capacità, potrà applicare dei margini di regolarità alle tracce secondo le linee guida riportate nel documento "Scenario tecnico margini di regolarità", consultabile da tutti i Richiedenti all'interno del portale ePIR. In ogni caso il GI, per necessità di massimizzare la capacità dell'infrastruttura a disposizione dei Richiedenti ovvero per necessità di diversa natura, potrà discostarsi rispetto a quanto previsto nello "Scenario tecnico margini di regolarità" dandone, in tal caso, chiara e ragionevole evidenza ai Richiedenti delle tracce interessate.

4.5.4.1 Processo di armonizzazione [ex 4.4.3]

1) Il GI, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti, elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di:
   a) ±15 minuti per i servizi passeggeri lunga percorrenza e per servizi merci richiesti su traccia pubblicizzata a catalogo;
   b) ±15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
   c) ±30 minuti per i servizi merci le cui richieste sono state presentate fuori catalogo ovvero per le richieste presentate da più imprese sulla stessa traccia pubblicizzata a catalogo.
   d) I margini di flessibilità riportati nelle lettere precedenti sono ridotti a ±10 minuti nelle sole fasce pendolari

   I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi.

2) Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al comma 1 del presente paragrafo, il GI nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.6.2 .

3) E' facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI.

4.5.5 Processo di coordinamento di tracce e servizi[ex 4.4.4]

Coordinamento tracce

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.5.4.1, GI avvia la procedura di coordinamento al fine di conciliare le richieste in conflitto, sentite le IF richiedenti e coinvolgendo, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti. Durante la fase di consultazione il GI trasmette, alle parti interessate, le seguenti informazioni:

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

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

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

Le IF potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro 30 giorni, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario. In assenza di osservazioni le proposte saranno ritenute accettate. In presenza di osservazioni il GI le valuterà congiuntamente ai soggetti interessati, garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella determinazione finale dell'offerta di tracce. La procedura di coordinamento si concluderà al più tardi entro il 30 settembre.

Qualora si verificassero conflitti tra le richieste di tracce non coperte da un Accordo Quadro e le richieste di tracce presentate in coerenza con la capacità quadro già assegnata, il GI applicherà la procedura di allocazione delle tracce prevista nel presente capitolo, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento 2016/545/UE, art. 10, c. 5.

Coordinamento servizi

Nel caso di richieste di servizi confliggenti, sentite le IF richiedenti, il GI procede a conciliare quelle in conflitto. Durante la fase di consultazione il GI entro il 30 settembre di ogni anno trasmette alle IF le proposte alternative, avviando la fase di coordinamento che si concluderà il 15 ottobre di ogni anno.

E' facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI con riferimento alla procedura di coordinamento tracce e servizi.

4.5.5.1 Esito delle richieste [ex 4.4.6]

Al termine del processo di allocazione GI comunica il dettaglio delle tracce orarie alle IF. L'assegnazione formale avverrà con la stipula del Contratto.

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

4.6 LINEE SATURE [EX 4.4.5]

4.6.1 Dichiarazione di saturazione [ex 4.4.5.1]

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alle fattispecie del par.4.5.4.1 n.1 lett. a) e b), formulata dal GI nell'ambito della procedura di coordinamento differisca, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore pari o superiore a ±16 e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alla fattispecie del par. 4.5.4.1 n.1 lett. c), formulata dal GI nell'ambito della procedura di coordinamento differisca, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore pari o superiore a ±31 e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata da GI, quest'ultimo

dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Nel caso che il GI dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, anche per effetto di quanto illustrato al par. 2.7, e fintanto che non sia implementato l'intervento organizzativo e/o infrastrutturale volto ad eliminare la saturazione, alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al successivo paragrafo 4.6.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie [ex 4.4.5.2]

1. Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio GI, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, dà priorità:
   - ai servizi di trasporto internazionali;
   - ai servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e lo Stato o le Regioni;
   - ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate, ed ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 101, 102 e 106 del TFUE.

2. Le eventuali incompatibilità fra tracce orarie di pari priorità ai sensi del presente paragrafo, comma 1, sono disciplinate considerando prioritario il servizio finalizzato al traffico caratteristico della fascia oraria di interesse, nel modo seguente:
   - i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e Stato o Regioni sono prioritari rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 nelle fasce orarie pendolari. Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 20.00;
   - i servizi di trasporto ad Alta Velocità, effettuati in tutto o in parte su infrastrutture appositamente costruite o adattate, ed i servizi di trasporto passeggeri internazionali sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 22.00, con l'eccezione delle fasce orarie di cui al punto precedente;
   - i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00.

3. Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti capoversi, la capacità sarà assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
   - trasportano merci nazionali su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
   - sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare a GI all'atto della richiesta di tracce e comunque stipulati nel rispetto dei principi sanciti dall'art. 101 del Trattato e della pertinente normativa nazionale;
   - utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
   - utilizzano tracce che segmentano in misura minore la linea sviluppando singolarmente il maggior numero di chilometri.

   Qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, con la priorità rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

4. Nella ripartizione della capacità per richieste in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

5. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. E' fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.

6. Le incompatibilità che dovessero verificarsi fra richieste di tracce da parte di diverse Imprese Ferroviarie nell'ambito della stessa tipologia di servizio saranno disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti commi 1, 3 e 4 del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, alla IF che risulterà prioritaria non potranno comunque essere assegnate tutte le tracce disponibili nell'arco della giornata per la tipologia del servizio richiesto, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva: è fissata all'80% la quota massima delle tracce disponibili che può essere assegnata alla IF risultata prioritaria. Tale criterio è applicato anche nella assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
7. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione della capacità integrata delle linee, degli impianti e degli scali terminali di proprietà di GI. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.

4.6.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento [ex 4.4.5.3]

1. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, il GI esegue un'analisi della capacità, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.
2. L'analisi della capacità in caso di infrastruttura satura mira a determinare le restrizioni di capacità di infrastruttura che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste, nonché a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacita supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

   L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. GI può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

   L'analisi della capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata satura.
3. Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacita, di cui al precedente comma 2, GI presenta un piano di potenziamento della capacità.

   Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura satura e deve indicare:
   - i motivi della saturazione;
   - il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
   - i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
   - le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche ai canoni di accesso.

   Oltre a quanto sopra previsto, il piano di potenziamento determina, in base ad una analisi costi benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

4.6.4 Criteri di priorità servizi[ex 4.4.6]

Nell'ambito dell'assegnazione dei servizi richiesti il GI tiene in considerazione i seguenti criteri di priorità:

1. Presenza di Accordo Quadro;
2. Servizio prioritario dell'asset richiesto;
3. Criteri di priorità delle tracce orarie collegate al servizio;
4. Massimizzazione utilizzo asset;
5. (per le sole richieste tardive o in corso di orario) Ordine cronologico di presentazione della richiesta (first in/first served).

Per i soli servizi di cui al par. 7.3.2 del PIR si applicano i criteri indicati al medesimo paragrafo, in coerenza con quanto prescritto dalla Misura 10.6.1 della Del. ART n.70/2014.

Per i soli servizi di cui al par. 7.3.5 del PIR si applicano i criteri indicati al medesimo paragrafo.

4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

All'atto della richiesta di tracce l'IF è obbligata a specificare se le stesse abbiano ad oggetto il trasporto di merci pericolose, classificate come tali dalla normativa di esercizio di settore *"Règlement concernant le transport international ferroviaire des merchandises dangereuses – RID".*

Qualora trattasi di richieste per trasporto di merci pericolose, interessanti impianti raccordati, l'IF è tenuta a produrre una dichiarazione scritta del Gestore del Terminal in merito alla capacità di accettazione del trasporto nel rispetto della normativa vigente in materia, pena la decadenza della richiesta, secondo la seguente tempistica:

- entro 5 giorni solari successivi alla consegna del progetto orario definitivo di novembre, in caso di richieste di tracce e servizi per l'orario successivo a quello in vigore;
- entro i 5 giorni solari antecedenti la data di attivazione della traccia/ servizio, in caso di richieste di tracce e servizi in corso d'orario.

Gli impianti idonei al ricevimento di merci pericolose sono riportati nel portale ePIR.

Il progetto orario rilasciato alle IF che abbiano avanzato richieste di tracce per trasporto di merci pericolose conterrà l'annotazione "trasporto di merci pericolose -TMP". Tale annotazione è riportata direttamente nel sistema di gestione della circolazione PIC laddove la richiesta di tracce per merci pericolose sia stata avanzata in gestione operativa.

Le tracce assegnate in relazione a richieste di tracce non corredate dalle informazioni sopra indicate, non potranno essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

In occasione della comunicazione della composizione dei treni merci, l'IF deve informare il GI, per ogni singolo carro o ferro cisterna in composizione ai treni, il quantitativo (peso netto espresso in kg) di ogni tipologia di merce pericolosa trasportata.

Detta comunicazione, comprensiva di tutti gli elementi sopra indicati, è propedeutica e vincolante per la partenza treno.

4.7.1 Criteri per l'individuazione degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose

Il GI provvede all'individuazione ed alla definizione, secondo specifiche procedure, degli Scali Merci Terminali di merci pericolose (SMT) -come definiti nell'allegato 1 del Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/1998- sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, rispondendo anche alle specifiche esigenze delle IF.

I costi relativi alla realizzazione, manutenzione e adeguamento delle misure impiantistiche previste dalla normativa vigente (esclusi i provvedimenti previsti a carico delle ditte speditrici o destinatarie) sono garantiti e sostenuti dal GI. Lo stesso GI si potrà rivalere dei costi degli adeguamenti infrastrutturali sulle IF interessate secondo criteri equi, trasparenti e non discriminatori.

Gli elenchi degli SMT sono pubblicati ed aggiornati a cura del GI nel portale ePIR. Per gli SMT è riportata anche la tipologia di scalo secondo quanto previsto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/1998.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA [NUOVO CHE INCORPORA 4.3.5 E 4.6]

4.8.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria [ex 4.3.5.1]

4.8.1.1 Variazioni in corso d'orario [ex 4.3.5.1.1]

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata ed degli eventuali servizi connessi non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata ed effettuazione di lavori sull'infrastruttura viene, nei termini del relativo accoglimento, formalizzata con la predisposizione a cura di GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

4.8.1.2 Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati [ex 4.3.5.1.2]

E' facoltà di IF titolare di contratto richiedere in gestione operativa (ovvero nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione), nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi.

Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo che rimane di esclusiva competenza e responsabilità di IF.

In particolare è facoltà di IF formulare specifica richiesta per le fattispecie di seguito descritte:

- **Assegnazione di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate**

E' facoltà di IF, tramite i propri referenti accreditati indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce, nuovi servizi e/o variazioni delle tracce orarie e dei servizi contrattualizzati al referente accreditato di GI, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa, utilizzando esclusivamente il sistema PICWEB IF, salvo comprovato guasto/indisponibilità del sistema stesso (in tale evenienza saranno accettate richieste formulate attraverso gli strumenti indicati dal referente accreditato di GI). Il referente di GI, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa; l'eventuale rigetto deve essere sempre motivato.

- **Differimento in partenza**

Qualora il referente accreditato di IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato di GI, che potrà accettare la richiesta o rigettare la stessa, proponendo eventualmente una nuova traccia. Il GI potrà accogliere la richiesta solamente nel caso essa non implichi una riprogrammazione di altri servizi. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

In caso di accettazione da parte del GI del differimento, il ritardo concordato in partenza rispetto all'orario programmato non genererà flusso economico da performance regime (paragrafo 6.6) né sarà valorizzato ai fini dell'arrivo del treno entro soglia di puntualità.

In caso di rigetto da parte del GI del differimento, il referente di IF potrà formalizzare la disdetta della traccia con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1, eventualmente chiedendo una nuova traccia differita, o decidere di utilizzare la traccia originaria adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

Nel caso in cui il referente di IF non richieda il differimento e il treno parta entro 30 minuti dall'orario programmato per i servizi passeggeri ovvero entro 60 minuti per i servizi merci, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del Performance Regime (paragrafo 5.7).

In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza e qualora il treno non parta nei tempi riportati al precedente capoverso, il referente accreditato di GI considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1.

In tal caso, qualora il referente di IF manifesti la volontà di effettuare comunque il servizio, il referente accreditato di GI potrà formulare l'ipotesi di nuova traccia, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, procedendo alla formale assegnazione della stessa dopo definitiva conferma di IF.

- **Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata**

IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, soltanto se tale variazione sia di carattere eccezionale e non sistematico e con le seguenti modalità operative:

- qualora la variata composizione sia conforme ai valori definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, il referente accreditato di IF sarà tenuto, entro 2 ore dalla partenza del treno, a darne comunicazione al referente accreditato di GI;
- nell'ipotesi in cui la composizione del treno dovesse:
  - superare i valori definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto,
  - comportare riduzioni nella velocità massima o nel rango di circolazione a causa di degradi al materiale rotabile o cambio del materiale programmato
  - comportare una lunghezza del convoglio superiore a quella stabilita in sede di progettazione

IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione a GI che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto di GI di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa.

In entrambe le ipotesi le variazioni alla composizione del treno dovranno essere conformi a quanto stabilito dalla normativa di esercizio vigente.

Qualora GI rilevi un utilizzo sistematico della variazione della composizione del treno segnala la fattispecie all'ART.

In tutti i casi di rigetto formale della richiesta la traccia assegnata si considererà soppressa di fatto per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

Nel caso di non conformità tecniche di parte del materiale, riscontrate nel corso delle operazioni accessorie precedenti la partenza del treno o lungo il percorso, il referente di GI, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente della IF, verificherà che lo stesso provveda tempestivamente alla risoluzione delle anomalie, purché siano comunque rispettati i valori massimi assoluti definiti dalla normativa di esercizio vigente.

In caso di ritardo nella risoluzione dell'inconveniente il referente di GI si atterrà a quanto previsto dal punto precedente.

- **Richiesta fermate aggiuntive**

E' altresì facoltà di IF richiedere, e di GI concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, quale risulta dal paragrafo 7.3.2, qualora sia necessario l'utilizzo del marciapiede stesso. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza massima del marciapiede, IF sarà tenuta -a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto e della clientela, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.

La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

La richiesta dovrà essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente di GI che potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF. In caso di rigetto è facoltà del referente di GI proporre una soluzione alternativa. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

4.8.2 Variazione alla traccia per esigenze del GI o per cause di forza maggiore [nuovo]

4.8.2.1 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura [ex 4.3.5.2]

Il GI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce o servizi contrattualizzati, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o al rispetto del programma d'esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Le soppressioni saranno trasmesse alle IF attraverso i sistemi di comunicazione GI-IF.

4.8.2.2 Causa di forza maggiore [ex 4.8.2.2]

Qualora le variazioni siano dovute a cause non riconducibili alla responsabilità di IF o di GI, le stesse si ritengono dovute a causa di forza maggiore e pertanto non viene applicata alcuna penale.

4.8.3 Regole e conseguenze economiche per la mancata designazione/contrattualizzazione[parte di ex 4.6]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 5.6.3.1 e 5.6.3.2

4.8.4 Regole Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]

Si faccia riferimento a quanto riportato ai paragrafi 5.6.4.1 e 5.6.4.2

4.9 PROGETTO DI 'RIDISEGNAZIONE DEL PROCESSO ORARIO INTERNAZIONALE' (TTR) [NUOVO]

4.9.1 Obiettivi del TTR Progetti pilota nell'ambito del TTR (aggiornamento dicembre 2020) [ex 1.10.3]

Al fine di conseguire un ulteriore grado di armonizzazione delle procedure di definizione dell'orario tra i diversi paesi europei, RNE e Forum Train Europe (FTE), in cooperazione con l'Associazione Europea di trasporto Ferroviario Merci (ERFA), hanno avviato il progetto di 'Ridisegnazione del processo orario internazionale' (TTR). Il TTR è finalizzato all'ottimizzazione del processo di creazione dell'orario ferroviario a livello europeo per promuovere la competitività del trasporto ferroviario.

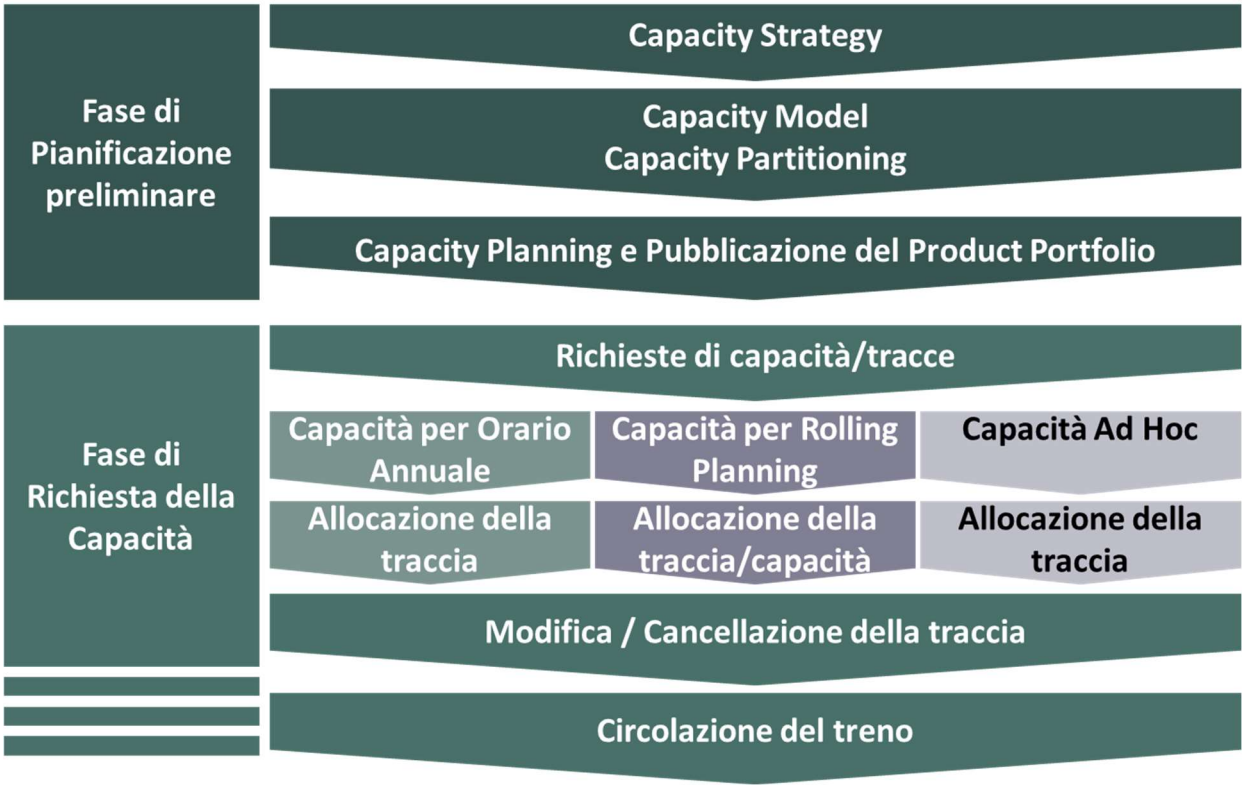
Il TTR è basato su diverse fasi che includono, tra le altre, un nuovo approccio relativamente alla pianificazione e ripartizione della capacità d'infrastruttura (tra cui la capacità riservata per lavori) e l'introduzione di nuovi processi di allocazione della capacità.

Il progetto TTR è quindi volto a soddisfare in maniera più adeguata le necessità dei diversi Richiedenti attraverso un processo orario ottimizzato che fornisca capacità secondo regole che rispecchino le esigenze e tempistiche dei diversi segmenti di trasporto ferroviario.

Ulteriori informazioni relative al progetto sono disponibili al sito http://www.ttr.rne.eu e all'interno del sito web di RFI. L'entrata in operatività del nuovo sistema, coerentemente con le modifiche attese del quadro normativo europeo e nazionale, è prevista per l'orario di servizio 2024-2025.

4.9.2 Elementi del processo[nuovo]

Il processo del TTR si base sugli elementi di seguito indicati:



Capacity Strategy (da X-60 a X-36 mesi): il Capacity Strategy è la fase di pianificazione, da parte del Gestore dell'infrastruttura, della capacità a lungo termine relativamente all'intera rete ferroviaria, parte della stessa ovvero per determinate linee. Lo scopo principale del Capacity Strategy è fornire una panoramica della capacità futura

disponibile dell'infrastruttura e delle necessità di sviluppo attese, anche attraverso la condivisione effettuata con i Richiedenti ed i Gestori dell'infrastruttura confinanti.

Capacity Model (da X-36 a X-18 mesi) con Capacity Partitioning: il Capacity Model fornisce una definizione più dettagliata delle previsioni di domanda e di ripartizione della capacità tra Orario Annuale, Rolling Planning, riduzioni di capacità per lavori e capacità non pianificata (qualora disponibile). I Richiedenti hanno la possibilità di fornire osservazioni al GI relativamente al Capacity Model e allo schema di ripartizione della capacità formulato (Capacity Partitioning). La comunicazione delle esigenze di sviluppo della capacità ed il Capacity Model sono illustrati rispettivamente ai paragrafi 4.9.3.1 e 4.9.3.2.

Coordinamento internazionale delle riduzioni temporanee di capacità (TCR): le riduzioni temporanee di capacità (Temporary Capacity Restrictions – TCR) possono verificarsi in caso di manutenzione, rinnovo, realizzazione dei parti dell'infrastruttura o per ragione diverse cause di restrizioni all'utilizzo dell'infrastruttura con impatti sulla capacità disponibile di una linea. Tali riduzioni di capacità sono necessarie per il mantenimento in efficienza dell'0infrasdtruttura e per consentire il miglioramento e sviluppo della stessa in coerenza con le necessità di sviluppo manifestate dal mercato.

Capacità per le richieste Annuali: la capacità che deve essere richiesta e resa disponibile annualmente secondo le tempistiche e procedure fissate

Capacità per le richieste di Rolling Planning: Capacità riservata sulla base di bande di capacità e per determinate finestre temporali o tracce, utilizzabile al fine di rispondere a specifiche richieste di capacità.

Capacità per le richieste ad-hoc: Capacità non programmata o capacità residua per richieste trasmesse non prima di 30 giorni dalla partenza del treno.

4.9.3 Implementazione del progetto[nuovo]

RFI procede all'implementazione del progetto a livello nazionale, sulla base di una tempistica armonizzata a livello RNE. Il nuovo approccio sarà adottato a seguito di una fase di test all'interno di pilot dedicati (cfr. par. 4.9.4) al fine di valutare opportunamente il sistema ed effettuare le opportune modifiche al progetto preliminari alla completa implementazione del progetto a livello nazionale.

Nel corso dell'orario di servizio 2021-2022 è previsto il primo step di implementazione a livello nazionale del TTR con l'elaborazione, da parte di RFI, del Capacity Model.

Di seguito si riporta la timeline in cui sono riepilogate le diverse fasi individuate da RNE per l'implementazione del progetto.

4.9.3.1 Comunicazione delle esigenze di capacità

I Richiedenti possono comunicare a RFI le proprie esigenze di capacità tra 30 mesi e 18 mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio 2024-2025 all'indirizzo pec: rfi-dce-dco@pec.rfi.it

Le comunicazioni di esigenze di capacità sono da considerarsi come richieste non vincolanti per i Richiedenti relativamente alle future richieste di capacità presentate e sono tenute in considerazione da RFI per la costruzione del Capacity Model (cfr. par. 4.9.3.2).

4.9.3.2 Capacity Model e ripartizione della capacità (Capacity Partitioning)

Il Capacity Model viene elaborato sulla base del Capacity Strategy di RFI (cfr. par. 4.9.2.1), le esigenze manifestate dal mercato e le riduzioni temporanee di capacità e viene utilizzato per programmare le richieste di capacità d'infrastruttura. A tal fine la capacità è suddivisa in base alle diverse esigenze tecniche e commerciali (Capacity Partitioning), in genere afferente alle seguenti tipologie:

- Capacità richiesta per riduzioni temporanee di capacità (TCR);
- Capacità disponibile per le richieste tracce Annuali;
- Capacità riservata per le richieste in Rolling Planning;
- Capacità non riservata (se disponibile).

4.9.3.3 Progetti pilota TTR (aggiornamento dicembre 2020) [ex 4.2.1]]

Per testare gli elementi innovativi del processo di allocazione della capacità introdotti dal TTR sono stati avviati numerosi progetti pilota tra diversi Paesi europei a partire dall'orario di servizio 2019-2020, al fine di valutare l'effettiva risposta del nuovo sistema agli obiettivi prefissati.

Nello specifico i pilot forniscono una prima applicazione del Capacity Model e intendono testare i benefici attesi per alcuni segmenti di mercato derivanti dall'introduzione del Rolling Planning.

Le linee interessate dai pilot lungo i Rail Freight Corridors sono riportate all'interno del sito di RNE dedicato al TTR http://ttr.rne.eu .

RFI ha partecipato, in sinergia con i GI confinanti, al pilot sulla linea Monaco-Verona nel corso degli orari 2019/2020 e 2020/2021. D'intesa con i GI facenti parte del progetto, il pilot sulla linea non sarà rinnovato per l'orario 2021/2022. Ulteriori modalità di sperimentazione del progetto TTR sono in fase di valutazione e saranno comunicate attraverso il sito di RNE dedicato al TTR http://ttr.rne.eu ed all'interno del sito di RFI www.rfi.it.

Per maggiori approfondimenti relativi al pilot in corso, nonché sulle relative regole definite per lo stesso, si rimanda al Pilot Information Document (PID) ed alle informazioni riportate sul sito web di RNE dedicato al TTR https://ttr.rne.eu.

Ulteriori informazioni e aggiornamenti sulle sperimentazioni relative al TTR sono riportate all'interno del sito di RFI www.rfi.it.

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE [INTEGRATO CON CAP. 6)

5.1 INTRODUZIONE [INTEGRA EX 6.1]

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'art. 13 comma 13 del D.lgs. n.112/15, definisce le linee guida generali di regolazione relative alla produzione ed ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi diversi dal PMdA descritti nel presente capitolo.

Si riporta di seguito l'elenco riassuntivo delle differenti tipologie di servizi offerti dal Gestore:

a) Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
- controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.
- Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Villa S. Giovanni/Messina –Golfo Aranci).
- Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio

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

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 7.3 relativo agli Impianti di servizio.

c) Servizi complementari

Qualora RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- Fornitura corrente di trazione;
- Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Servizi di manovra;
- Assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM);
- Parking;
- Fast Track.

d) Servizi ausiliari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle imprese ferroviarie fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- Fornitura di informazioni complementari;

- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

Fermo restando il rispetto del principio di non discriminazione, RFI in qualità di operatore di impianto di servizio non è obbligato a fornire i servizi ausiliari.

5.2 SISTEMA TARIFFARIO [EX 6.2]

Con riferimento ai canoni da corrispondere per il PMdA per l'orario di servizio 2021-2022 RFI, coerentemente con quanto previsto dalla Misura 4 della Delibera ART n.96/2015, adotta le tariffe del PMdA relative all'orario 2020/2021. Dette tariffe, in linea con quanto contenuto nella richiamata Delibera n. 96/2015, sono adeguate al tasso di inflazione programmato.

Il medesimo criterio di calcolo è applicato alle tariffe per i servizi diversi dal PMdA in coerenza con quanto previsto dalla Misura 41 della Delibera ART n.96/2015, così come modificata ai sensi del punto 6 della Delibera ART n. 130/2019.

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO [NUOVO]

5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso [ex 5.2]

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione del Contratto:

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e certificato di sicurezza, con riferimento al periodo di validità del contratto;
- ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria;
- verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- valorizzazione economica delle tracce orarie;
- stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria

Ciascun Contratto indicherà l'ammontare complessivo del canone di utilizzo, nonché l'eventuale importo per la fornitura della corrente di trazione e per i servizi.

Diritto di utilizzo della capacità assegnata

Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

- con riferimento alle linee:
  - la disponibilità per la circolazione;
  - la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
  - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali nei limiti temporali definiti:
    a) nel portale ePIR per le stazioni origine/destino;
    b) nella traccia oraria assegnata per tutte le altre stazioni di transito.
- Con riferimento agli impianti di collegamento con le reti estere:
  - il rispetto dei tempi massimi di sosta per i treni che effettuano servizi merci internazionali, così come deducibili in portale ePIR.

Eventuali deroghe che comportano il superamento dei limiti riportati nel portale ePIR, relativamente alle stazioni origine/destino, determinate da esigenze di GI nella pianificazione complessiva dell'orario, ovvero da necessità

tecnico/organizzative e commerciali dell'IF strettamente connesse al cadenzamento dei servizi, non dovranno in ogni caso pregiudicare la capacità dell'impianto e verranno formalizzate con la comunicazione del progetto orario, ovvero nel programma di stazione, con riferimento agli impianti merci:

- la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;
- la fruizione di impianti di illuminazione.

Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi

Comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.

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

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti quali risultano dal capitolo 3:

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

Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile

Comprende l'utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica;
- sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell'energia elettrica;
- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria, ivi compresi i tempi tecnici per la salita e discesa dei passeggeri e le manovre di ricovero e garaggio per/da i binari di stazionamento/sosta dei rotabili.

Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità

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

- relativamente al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, classifica treno, origine/destinazione, itinerario, fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
- relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

Per quanto riguarda le informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità viene reso disponibile alle IF titolari di contratto di utilizzo l'accesso ai sistemi informativi di GI, con un numero di utenze/connessioni di rete incluse nel PMdA così come definito al paragrafo 5.3.2:

- **PICWEB-IF sistema informativo con interfaccia WEB contenente i seguenti moduli:**

  1. **Programmazione GO**: modulo che consente la visualizzazione dei treni programmati e la riprogrammazione dei treni in Gestione Operativa.

     Attenendosi alle disposizioni di legge sulla Privacy, se il titolare dell'utenza/connessione è diverso dal *"Referente accreditato nell'allegato 3 del contratto per la Richiesta di tracce in gestione operativa"*, la richiesta di attivazione dovrà essere presentata per iscritto a firma del Rappresentante legale della IF o di un suo delegato.

  2. **Tempo reale**: modulo che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura per mezzo di informazioni tabellari aggiornate in tempo reale.

3. **Tempo reale "Traingraph":** funzionalità che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura, mediante rappresentazione grafica spazio-temporale per mezzo di informazioni aggiornate in tempo reale.
4. **Controllo Produzione**: modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi, ai dati dei treni circolati e allo stato dell'infrastruttura.
5. **Controllo produzione - Profilo Committente**: modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi allo stato dell'infrastruttura e alla circolazione dei treni oggetto di Accordo Quadro con RFI. Il profilo è specifico per tipologie di utenti quali Regioni / Provincie Autonome titolari di Accordo Quadro e/o comunque quali soggetti committenti del servizio di trasporto pubblico.
6. **Rendicontazione**: modulo che consente di produrre e visualizzare la consuntivazione del Pedaggio mensile e del Performance Regime.

   Attenendosi alle disposizioni di legge sulla Privacy, se il titolare dell'utenza/connessione è diverso dal "Referente accreditato nell'allegato 3 del contratto, per la Rendicontazione delle prestazioni/Fatturazione", la richiesta di attivazione dovrà essere presentata per iscritto a firma del Rappresentante legale della IF o di un suo delegato.
7. **Back End Gestione Operativa**: modulo che consente, via interfaccia diretta tra sistema della IF e quello del GI, la visualizzazione dei treni programmati e la riprogrammazione dei treni in gestione operativa;
8. **Back End Comunicazione composizioni reali**: modulo che consente, via interfaccia diretta tra sistema della IF e quello del GI, l'inoltro dei dati relativi alla composizione del treno atto partenza.

- **PICWEB- Profilo OPE7:** modulo che consente la gestione informatizzata l'inoltro al GI della composizione treni, del turno dei materiali, delle richieste dei servizi di impianto e di quelle per le operazioni di manovra con le relative informazioni di esecuzione con visualizzazione del M53 Manovre Integrato negli scali merci predisposti;
- **SERVIZIO WEB ARRIVI E PARTENZE:** modulo che consente di visualizzare in tempo reale le notizie fornite dai monitor di informazione al pubblico di stazione; comprende anche il canale informativo denominato Stazione Virtuale che consente di interfacciarsi con i sistemi informatici di RFI che gestiscono le informazioni al pubblico;
- **RETE BLU:** sistema per la gestione informatizzata delle richieste di servizi di assistenza a terra per clienti PRM, agenda dei servizi richiesti e consuntivazione degli stessi.
- **Banca Dati sui Pericoli (BDP),** sistema informativo che registra e rende visualizzabile qualsiasi evento che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.

GI è tenuto a fornire anche al pubblico, nelle stazioni viaggiatori, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI, informazioni tramite:

- quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze;
- annunci vocali;
- segnaletica di stazione relativa alle parti comuni.

La fornitura del servizio di informazioni al pubblico tramite quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze, è effettuata in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire. I quadri orario sono collocati in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali biglietteria.

Con riferimento al servizio di informazioni al pubblico il GI è impegnato affinché il livello di gradimento degli utenti sia pari ad almeno il 90% in condizioni di normale circolazione ovvero pari ad almeno l'80% in condizioni di criticità della circolazione. Il GI monitora detto indice attraverso indagini di *customer satisfaction* in stazione.

Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia e Sardegna

Il servizio consiste nel collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna e viceversa.

Il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e viceversa, assicurando la continuità della traccia oraria, può riguardare carri ferroviari merci, anche contenenti merci pericolose e nocive, e carrozze passeggeri con viaggiatori, la cui permanenza a bordo durante la traversata marittima sarà regolata, di volta in volta, dal personale di RFI che gestisce il traghettamento.

Il collegamento ferroviario via mare per la Sardegna e viceversa non prevede il trasporto passeggeri e può riguardare carri ferroviari merci, con esclusione di quelli contenenti merci pericolose e nocive, e carrozze passeggeri vuote.

Il collegamento è assicurato per mezzo delle seguenti prestazioni:

- manovra di carico (trasferimento del materiale dal binario di arrivo del treno all'invasatura di imbarco, senza variazioni di composizione, nonché manovra di imbarco del materiale sulla nave traghetto);
- traversata marittima;
- manovra di scarico (sbarco del materiale dalla nave traghetto, trasferimento dall'invasatura di sbarco al binario da cui ha origine il treno di proseguimento, senza variazioni di composizione).

Eventuali attività di modifica alla composizione dei treni dovranno essere effettuate in autoproduzione dalle IF e l'accesso alle aree adibite a tali attività dovrà essere richiesto secondo le modalità di cui al paragrafo 5.3.1.

RFI assicura il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e la Sicilia (rotta Villa S.Giovanni-Messina), la Sardegna (rotta Messina/Villa S.Giovanni – Golfo Aranci) e viceversa.

RFI si impegna, salvo comprovata impossibilità tecnica, a che le carrozze siano rifornite di elettricità durante tutta la traversata marittima tra la penisola e la Sicilia e viceversa.

IF si impegna a rispettare il limite massimo di carico dei carri e a presentare per l'imbarco carri contenenti merci pericolose solo per le corse a ciò espressamente designate. IF si impegna in tal caso a rispettare le disposizioni vigenti nonché a prendere tutti gli accorgimenti necessari per garantire la sicurezza nel trasporto dei carri contenenti questo tipo di merci.

RFI prende in consegna i carri e le carrozze per il traghettamento nel momento in cui IF le mette a sua disposizione per la manovra di carico sulla nave e le riconsegna a IF nel momento in cui ha completato la manovra di scarico. Non è in alcun caso responsabile per i danni a persone e/o cose che si siano prodotti prima della messa a disposizione dei richiamati mezzi da parte di IF e dopo la manovra di scarico. Durante la manovra e il traghettamento RFI è responsabile per gli eventuali danni arrecati a persone e/o cose, in dipendenza delle predette attività, se non prova che l'evento è derivato da cause ad esso non imputabili.

Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio

RFI assicura alle IF il diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria nazionale per accedere agli impianti raccordati di cui sono titolari soggetti diversi da RFI.

5.3.2 Tariffe del Pacchetto Minimo d'Accesso [ex 6.3.1]

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:
PEDAGGIO = A+B

- la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);
- la componente B legata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

5.3.2.1 Componente A [ex 6.3.1.1]

La componente A del pedaggio è articolata in tre sub-componenti additive A1, A2, A3:

$A = A1_{peso} + A2_{velocità} + A3_{linea\ di\ contatto}$

- la sub-componente A1 correla l'usura del binario alle classi di peso bloccato del convoglio;
- la sub-componente A2 correla l'usura del binario alle classi di velocità di marcia del treno;
- la sub-componente A3 è correlata all'usura della linea di contatto della catenaria.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.

Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula:

$A = (T_{A1} + T_{A2} + T_{A3}) \times km$

I valori delle tariffe unitarie T_{A1}, T_{A2} e T_{A3} per classi di peso, velocità e tipo di trazione sono riportati nelle Tabelle 5.1–5.3.

Tabella 5.1 – Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

Classe di peso	T_{A1} (€/km)
0 - 500 t	0,128
500 - 1000 t	0,374
1000 - 1500 t	0,619
>1500 t	0,864

Tabella 5.2 – Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia

Classe di Velocità di marcia	T_{A2} (€/km)
0 - 100 km/h	0,118
100 - 150 km/h	0,194
> 150 km/h	1,062

La velocità di marcia del treno è calcolata con la seguente formula:
Velocità $_{marcia}$ = Lunghezza percorso / (Tempo di percorrenza – Soste)

Tabella 5 3 – Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

Tipo di trazione	T_{A3} (€/km)
Trazione elettrica	0,023
Trazione elettrica (2 pant. e Vmax ≥250km/h)*	0,046
Trazione diesel	0,000

*Fermo l'obbligo di comunicazione da parte delle IF, di cui al par. 4.2, circa l'utilizzazione del doppio pantografo nelle tratte in cui detta utilizzazione è prevista, GI effettua opportune verifiche durante la circolazione dei treni.

5.3.2.2 Componente B [ex 6.3.1.2]

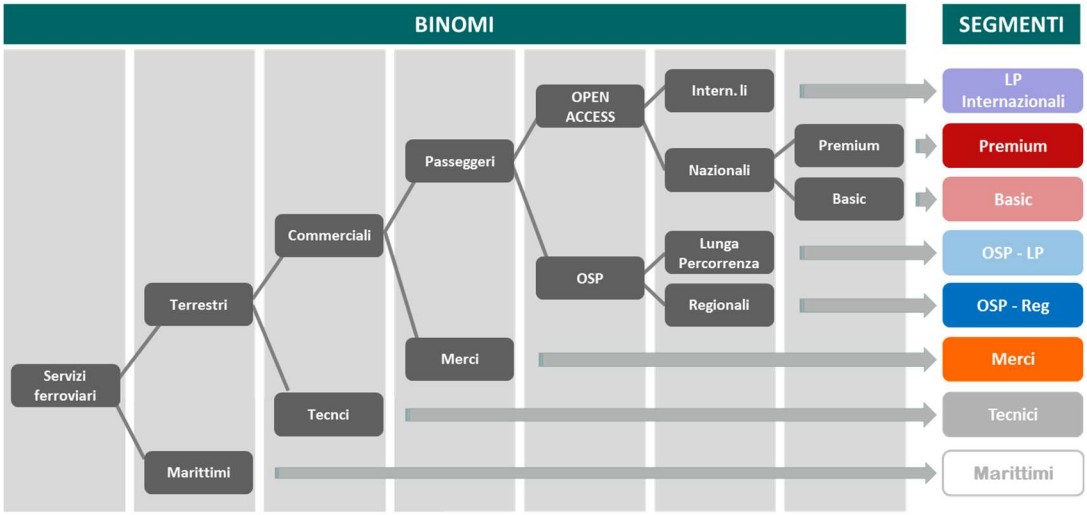
La componente B del pedaggio è correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

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

$B = T_B * km$

I segmenti di mercato sono definiti a valle di una articolazione per *binomi* di primo e secondo livello. L'articolazione dei binomi di primo livello è quella desunta dalla Delibera ART 96/2015 ed è rappresentata nella Figura 5.1.

Figura 5.1 – Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 96/2015)



Nella figura 5.2 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante.

Figura 5.2 – Descrizione segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART 96/2015)

Segmento	Descrizione
LP Internazionali	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS INTERNAZIONALI
Premium	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS NAZIONALI, che percorrono anche solo parzialmente tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h (vedi Tabella 6.9)
Basic	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS NAZIONALI, che non percorrono tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h
OSP - LP	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori LUNGA PERCORRENZA
OSP - Reg	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori REGIONALI
Merci	Treni MERCI
Tecnici	Treni NON COMMERCIALI: Invio materiale, Locomotiva Isolata, Corsetta Personale, Tradotta (eccetto tradotta merci con finalità commerciali)
Marittimi	Servizi di continuità territoriale da e per la Sicilia o la Sardegna

L'ulteriore articolazione interna ai segmenti Premium, Merci, OSP - Regionale e OSP - LP, definita dal GI, è illustrata nelle Figure 5.3-5.6.

Figura 5.3 - Binomi di secondo livello PREMIUM

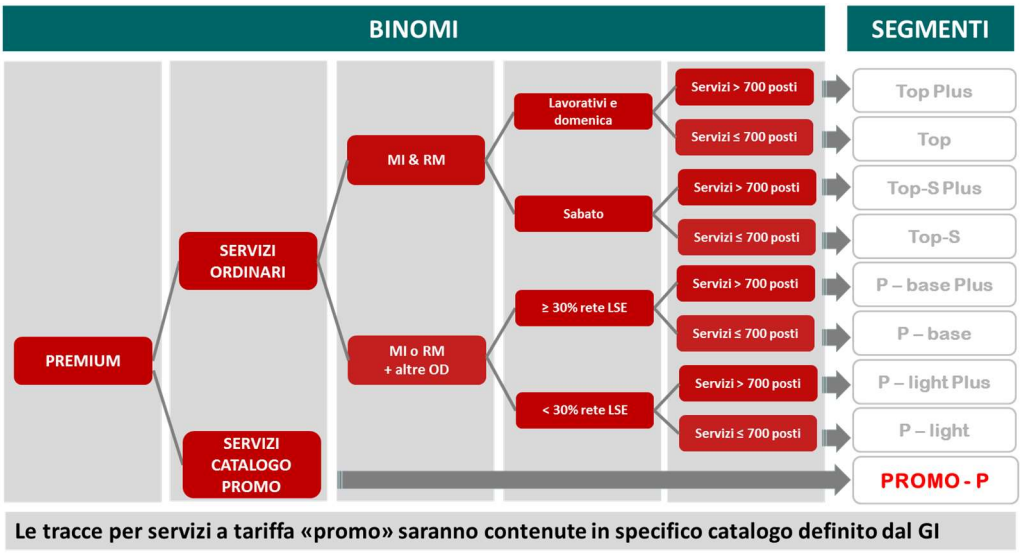


Figura 5.4 - Binomi di secondo livello MERCI

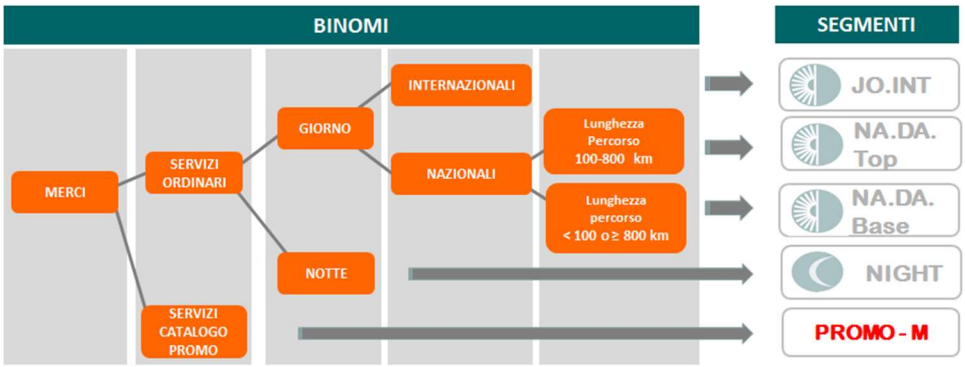


Figura 5.5 - Binomi di secondo livello OSP - LP

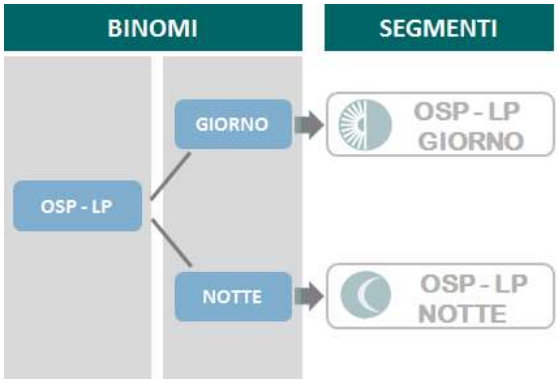
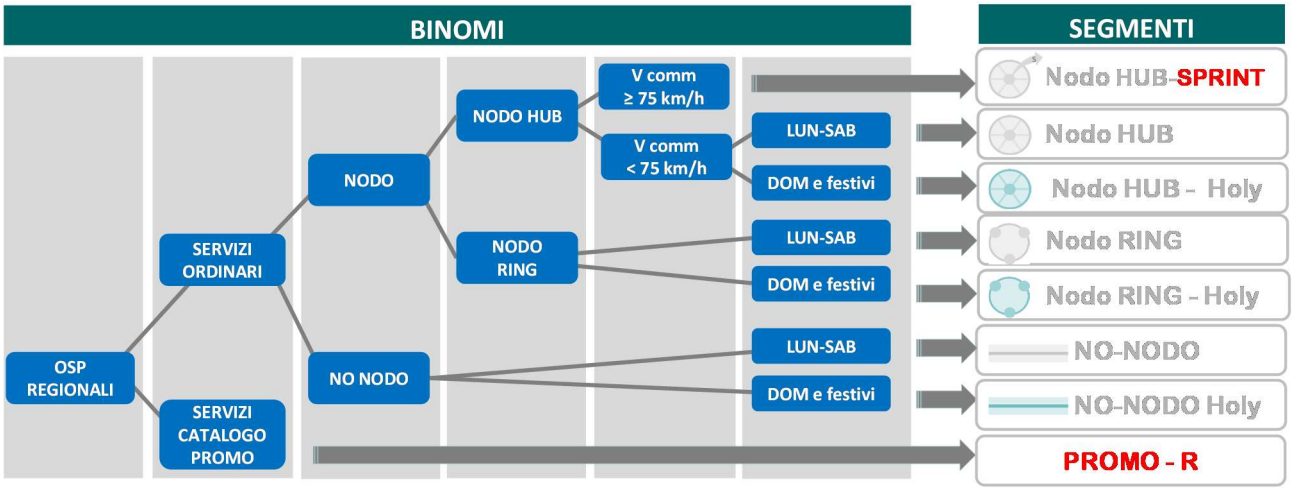


Figura 5.6 - Binomi di secondo livello OSP - REGIONALI



La velocità commerciale del treno è calcolata con la seguente formula:
Velocità $_{comm}$ = Lunghezza percorso / Tempo di percorrenza

Nelle Tabelle 5.4-5.7 sono riportate le descrizioni dei sotto segmenti di mercato.

Tabella 5.4 – Descrizione dei segmenti di mercato PREMIUM*

Segmento	Descrizione
Top Plus	• Top con servizio con offerta di posti >700
Top	• Servizi PREMIUM che effettuano servizio commerciale sia a Roma che a Milano • Circolano nei giorni della settimana diversi dal sabato • Offerta di posti ≤700
Top-S Plus	• Top-S con servizio con offerta di posti >700
Top-S	• Servizi PREMIUM che effettuano servizio commerciale sia a Roma che a Milano • Circolano il sabato • Offerta di posti ≤700
P-base Plus	• P-base con servizio con offerta di posti >700
P-base	• Servizi PREMIUM che effettuano servizio commerciale a Roma o a Milano • Servizi PREMIUM che non effettuano servizio commerciale né a Roma né a Milano • Offerta di posti ≤700
P-light Plus	• P-light con servizio con offerta di posti >700
P-light	• P-base con utilizzo della rete di Livello di Servizio Elevato per meno del 30% del percorso
Promo - P	• Nuovi servizi commerciali, definiti a catalogo dal GI. Catalogo e tariffe saranno definiti in una successiva edizione del PIR

*Fermo l'obbligo di comunicazione da parte delle IF, di cui al par. 4.2, circa il numero dei posti offerti, GI effettua opportune verifiche durante la circolazione dei treni.

Tabella 5.5 - Descrizione dei segmenti MERCI

Segmento	Descrizione
Night	• Servizi MERCI NAZIONALI e INTERNAZIONALI • Percorrenza chilometrica prevalentemente svolta in fascia NOTTURNA (≥ 51% del percorso in fascia 22 - 06)
JO.INT	• Servizi MERCI INTERNAZIONALI • Percorrenza chilometrica svolta prevalentemente in fascia DIURNA (< 51% del percorso in fascia 22 - 06)
NA.DA. Top	• Servizi MERCI NAZIONALI • Percorrenza chilometrica svolta prevalentemente in fascia DIURNA (< 51% del percorso in fascia 22 - 06) • Percorrenza chilometrica ≥ 100 km e < 800 km
NA.DA. Base	• Servizi MERCI NAZIONALI • Percorrenza chilometrica svolta prevalentemente in fascia DIURNA (< 51% del percorso in fascia 22 - 06) • Percorrenza chilometrica < 100 km o ≥ 800 km
Promo - M	Nuovi servizi commerciali come da Catalogo Promo pubblicato dal GI e secondo quanto prescritto dalla Delibera ART n. 17/2018.

Tabella 5.6 - Descrizione dei segmenti OSP - LP

Segmento	Descrizione
Notte	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori LP NOTTURNI (arrivo a destino dopo le ore 02:00)
Giorno	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori LP DIURNI (arrivo a destino prima delle ore 02:00)

Tabella 5.7 - Descrizione dei segmenti OSP - REGIONALI

Segmento	Descrizione
Nodo Hub-Sprint	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana - vedi Tabella 6.10) • Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub riportate in Tabella 6.11 • Velocità commerciale ≥ 75 km/h
Nodo Hub	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana - vedi Tabella 6.10) • Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub riportate in Tabella 6.11 • Velocità commerciale <75 km/h • Circolano nei giorni diversi dalla domenica
Nodo Hub – Holy	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana - vedi Tabella 6.10) • Servizio commerciale in una delle Stazioni Hub riportate in Tabella 6.11 • Velocità commerciale < 75 km/h • Circolano di domenica e nei festivi
Nodo Ring	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana - vedi Tabella 6.10) • Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni della Tabella 6.11 • Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
Nodo Ring – Holy	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana - vedi Tabella 6.10) • Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni della Tabella 6.11 • Circolano di domenica e nei festivi

Segmento	Descrizione
No Nodo	• Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana • Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
No Nodo – Holy	• Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana • Circolano di domenica e nei festivi
Promo - R	Nuovi servizi commerciali, definiti a catalogo dal GI. Catalogo e tariffe saranno definiti in una successiva edizione del PIR

Le tariffe unitarie T_B per ciascun sotto segmento di mercato sono riportate nella Tabella 5.8.

Tabella 5.8 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato

Tipo di servizio		
Premium	Top Plus	5,919
	Top	5,398
	Top-S Plus	4,871
	Top-S	4,438
	P-base Plus	4,547
	P-base	4,171
	P-light Plus	4,407
	P-light	4,043
Basic	Open Access - Nazionali - Basic	3,429
Internazionali	Open Access - Internazionali	4,119
OSP - Lunga Percorrenza	OSP - LP - Giorno	2,922
	OSP - LP - Notte	1,178
OSP - Regionali	Nodo Hub-SPRINT	2,951
	Nodo Hub	2,880
	Nodo Hub-HOLY	2,562
	Nodo Ring	2,795
	Nodo Ring - HOLY	2,493
	No Nodo	1,657
	No Nodo - HOLY	1,392
Merci	JO.INT.	2,331
	NA.DA. Top	1,962
	NA.DA. Base	1,167
	Night	0,928
Tecnici	Tecnici	1,365
Marittimi*	Marittimi	227,265
Promo**	Premium	0,000
	Merci	0,000
	OSP Regionali	0,000

*Per il calcolo della componente B relativa alle rotte Villa San Giovanni – Messina e Villa San Giovanni/Messina – Golfo Aranci, si assumono rispettivamente, come distanze equivalenti, i valori di 7,50 km per la Sicilia e di 32,96 km per la Sardegna. Il valore componente A per i servizi ferroviari marittimi è considerato nullo.

**il GI valuta l'eventuale applicazione di tariffe promo a segmenti di mercato ulteriori rispetto a quelli indicati.

5.3.2.3 Classificazione di rete [ex 6.3.1.3]

Ai fini della definizione del segmento di mercato Premium e delle relative sotto articolazioni, sono definite le tratte della Rete a Livello di Servizio Elevato (LSE) e tra queste evidenziate quelle con velocità massima superiore ai 250 km/h (Tabella 5.9).

Tabella 5.9 - Tratte Rete LSE

Livello Servizio Elevato (LSE)	DA	A	V_{max}
AV/AC Torino-Milano AV/AC Milano-Bologna AV/AC Bologna-Firenze AV/AC Roma-Napoli AV/AC Linea Pioltello – Brescia	• Origine Linea AV • Bivio P.C. Melegnano • Bologna Centrale AV • Roma Prenestina • Pioltello	• Milano Certosa • Bologna Centrale AV • Firenze Castello • P.M. Casoria • Brescia	*> 250 km/h*
Linea Direttissima	• Firenze Rovezzano	• Settebagni	*≤250 km/h*
Linea Rogoredo-Melegnano	• Milano Rogoredo	• Bivio P.C. Melegnano	
Linea Padova-Venezia Mestre	• Venezia Mestre	• Padova	
Linea Monte del Vesuvio	• P.M. Casoria	• Bivio S .Lucia	

Ai fini della definizione dei sotto segmenti OSP-Regionali, sono definite le tratte della Rete Metropolitana (Tabella 5.10).

Tabella 5.10 – Tratte Rete Metropolitana

Nodo	Delimitazione Nodo
Torino	• Alpignano • Trofarello • Settimo Torinese • Origine To-Mi AV • Bivio Sangone
Milano	• Rho • Gallarate • Monza • Seregno • Pioltello • Milano Rogoredo • Milano S. Cristoforo
Venezia	• Mira Mirano • Mogliano • Venezia Carpenedo • Maerne Di M.
Genova	• Genova Voltri • Genova Nervi • Mignanego • Genova Campasso • Bivio/PC Bersaglio

	• Genova Rivarolo • Genova Borzoli
Bologna	• S. Pietro In Casale • PM Lavino • PM Tavernelle • Porretta • Bologna S. Ruffillo • PM Mirandola
Firenze	• Firenze Cascine • Firenze Castello • Firenze San Marco Vecchio • Firenze Rovezzano
Roma	• Maccarese • Settebagni • Fara Sabina • Guidonia • Roma Prenestina • Torricola • Cesano • Ciampino
Napoli	• Frattamaggiore • Pozzuoli S. • Acerra • Portici • Dev. Est. Napoli Centrale

Ai fini della distinzione all'interno del sotto segmento Regionale di nodo, tra Nodo Hub e Nodo Ring, sono definite in Tabella 5.11 le Stazioni Hub.

Tabella 5. 11 – Stazioni Hub

Stazioni HUB
Bologna Centrale
Firenze Santa Maria Novella
Genova Piazza Principe
Milano Centrale
Milano Porta Garibaldi
Milano Porta Garibaldi Sotterranea
Napoli Centrale
Roma Termini
Torino Porta Nuova
Venezia S. Lucia

5.3.2.4 Tratte di Confine e Stazioni di Collegamento con Reti Estere [ex 6.3.1.4]

I corrispettivi dovuti per le Tratte di Confine con le Reti Estere, oggetto di specifici accordi tra Gestori Confinanti, sono calcolati come somma di due componenti:

- Tariffa di accesso alle stazioni di collegamento reti: per i soli treni che iniziano o terminano nella stazione di collegamento reti, senza interessare la rimanente rete del GI. La tariffa è riportata in Tabella 5.12;

- Tariffa di utilizzo da moltiplicare per i km di linea percorsi sulla tratta di confine. La tariffa unitaria è riportata in Tabella 5.12.

Tabella 5. 12 – Tariffe delle Tratte di Confine con Reti Estere

Stazione di collegamento Rete Estera	Tariffa di accesso (€/treno)	Tratte comprese tra le stazioni di collegamento e il Confine di Stato	km tratta	Tariffa di utilizzo (€/km)
Ventimiglia	5,00	Ventimiglia – Confine di Stato	7,287	1,00
Domodossola	5,00	Domodossola - Iselle	18,799	1,00
Luino	5,00	Luino – Confine di Stato	14,857	1,00
Brennero	5,00	Il confine passa nel territorio di stazione	-	1,00
Tarvisio Boscoverde	5,00	Tarvisio – Confine di Stato	5,460	1,00
Villa Opicina	5.00	Villa Opicina – Confine di Stato	3,978	1.00
San Candido	5,00	San Candido – Confine di Stato	8,059	1,00

5.3.2.5 Stazioni di Collegamento con Reti Regionali [ex 6.3.1.5]

Nelle Stazioni di collegamento con le Reti Regionali, come definite al paragrafo 3.2.3, laddove l'IF ne utilizzi la capacità senza procedere all'acquisto di tracce, questa dovrà riconoscere al GI un corrispettivo pari a **5,32 €/treno.**

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. c) del precedente paragrafo 5.1, RFI (in qualità di Operatore di Impianto), ove disponibili, fornisce detti servizi secondo regole e modalità di seguito indicate.

Salvo specifica indicazione, il perimetro e le caratteristiche degli impianti in cui RFI eroga i servizi sono riportati al cap.7, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al par.4.5.1, 4.5.3.1 e 4.5.3.2 .

5.4.1 Fornitura corrente di trazione

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile, sia su rete alimentata a 25kV che su rete alimentata a 3kV.

Dove viene svolto il servizio

Le linee elettrificate sono deducibili dal portale ePIR.

RFI assocerà l'utilizzo della corrente di trazione a tutte le tracce richieste dalle IF sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, salvo specifica comunicazione da parte delle IF di utilizzo di diversa tipologia di trazione.

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

5.4.1.1 Tariffe [ex 6.3.3.1]

Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con la normativa vigente, in base alla seguente formula:

$C_{EN\ TRAZ} = C_{UNIT.\ INDIRETTO} * \Sigma\ (trkm\ elettrici) + C_{UNIT.\ ENERGIA} * \Sigma\ (kWh)$

Dove $C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ è il corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio e $C_{UNIT.\ ENERGIA}$ è il costo unitario dell'energia, differenziato per rete a 3kV e rete a 25kV.

I consumi elettrici (kWh), sono definiti mediante

- l'utilizzo del Misuratore Reale (MR), per tutti i materiali rotabili dotati di Misuratore Reale, conforme alla norma N50463:2017, e connessi al DCS di RFI;
- l'utilizzo del sistema cd Misuratore Virtuale (MV), per tutti gli altri materiali rotabili.

Coerentemente con quanto prescritto dal Regolamento (UE) n. 1301/2014, modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 e dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776, RFI ha provveduto a realizzare, a valle della definizione delle specifiche tecniche per l'interoperabilità, un DCS finalizzato alla corretta raccolta delle informazioni provenienti dal Misuratori Reali, conformi alla norma N50463:2017, installati a bordo del materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie.

Al fine di consentire che i dati di consumo provenienti dal Misuratore Reale possano essere correttamente gestiti dal GI, ogni IF dovrà garantire:

- L'invio dei dati mediante connessione mobile (almeno 4G);
- La geolocalizzazione dell'apparato di bordo mediante sistema GPS;
- La trasmissione dei dati secondo formato standard definito in Normativa, tramite protocollo HTTPS, verso l'endpoint opportunamente esposto sul sistema di raccolta, con una frequenza di ogni 5'.

Si precisa che, laddove il Sistema Misuratore Reale a bordo treno non dovesse garantire l'invio dei dati per malfunzionamento di uno degli elementi costituenti, i consumi saranno determinati mediante il Misuratore Virtuale.

Il Misuratore Virtuale è basato su un algoritmo che calcola l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso. L'algoritmo alla base del MV ingloba le principali caratteristiche che incidono sull'energia assorbita da un treno quali:

- caratteristiche plano altimetriche del tracciato;
- curva caratteristica di trazione, curva di resistenza, curva di decelerazione in frenatura (funziona della percentuale di peso frenato del treno), massa del treno;
- assorbimento convenzionale per gli ausiliari a bordo del treno;
- limiti di velocità in linea (fascicolo orario) del treno sulla tratta specifica;
- numero di fermate che il treno deve effettuare;
- tipologia di rete percorsa (rete a 25kV o rete a 3kV).

Il misuratore virtuale si presenta come lo strumento in grado di calcolare la l'energia assorbita a livello del cerchione nonché i tempi di percorrenza su un determinato percorso al variare delle caratteristiche del treno.

L' equazione alla base dal modello è quella tipicamente adottata in ambito trasportistico:

$$F_{traz.} - F_{Resist.} = m_{eq.} \frac{dv}{dt}$$

Ove:

F_{traz} Forza attiva fornita dai motori elettrici
F_{res} Resistenza passiva che il veicolo incontra durante il moto
M_{eq} massa equivalente del veicolo
dv/dt accelerazione del veicolo in ogni istante

La forza resistente al moto risulta essere la somma di tre termini:

- un termine relativo alla pendenza $R_{Pendenza}$;
- un termine relativo alle resistenze in curva R_{Curva};
- un termine relativo alle resistenze in rettilineo e rettifilo R_{Davis}.

$$R_{Pendenza} = M * 9.81 * \frac{Gradiente}{1000}$$

$$R_{Curva} = M * \frac{Coeff}{raggio}$$

$$R_{Davis} = \mathrm{a} + \mathrm{b} * \mathrm{v} + \mathrm{cv}^2$$

Ove:

- M è la massa totale del treno in [kg],
- Gradiente è la pendenza della livelletta in [%],
- raggio è il raggio di curvatura in [m],
- Coeff è la forza resistente in curva in [N m / kg],
- a, b e c sono i coefficienti di Davis rispettivamente in [N], [N s/m] e [N s2/m^2], Il coefficiente c dell'equazione di Davis viene differenziato a seconda che il baricentro del treno si trovi in tunnel o all'aria aperta.
- v è la velocità del treno in [m/s].

La Forza di trazione al netto della Forza di resistenza, moltiplicata per la velocità calcolata al passo corrente e per il passo di simulazione (pari ad 1 secondo), consente la stima dell'energia necessaria.

RFI entro il 31 ottobre di ogni anno pubblica nel portale ePIR la migliore stima del costo unitario dell'energia, distinti per 3kV e 25kV, ai fini della sottoscrizione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura. Nel corso di esecuzione del contratto RFI comunicherà trimestralmente, a partire dal mese di marzo, l'aggiornamento dei costi dell'energia con i quali procederà a effettuare i conguagli trimestrali rispetto ai valori stimati nel contratto.

Resta inteso che il costo dell'energia formerà oggetto di conguaglio finale, la cui tempistica è dipendente dai calcoli da effettuarsi a cura della Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali, in ragione dell'effettivo prezzo della stessa.

5.4.2 Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni [integrato con par 3.6.8]

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite colonnina REC, funzionale al trattamento climatico del materiale, all'effettuazione di operazioni di manutenzione che possono essere effettuate su binari di sosta e alla pulizia interna del materiale.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta
- colonnina REC
- predisposizione Impianto elettrico e fornitura di corrente a bassa tensione
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- l'accesso a lavoratori

Gli impianti funzionali all'utilizzo delle colonnine REC da parte delle IF sono riportati nel portale ePIR.

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione, ad uso non esclusivo, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

Formalizzazione

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

Con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura l'IF manleva RFI da qualsivoglia responsabilità connessa ad uso non corretto, ovvero difforme alle normativa di sicurezza, delle colonnine REC.

Rifornimento idrico

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- presenza di almeno 1 binario
- predisposizione Impianto idrico e fornitura di acqua
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori

Gli impianti funzionali al rifornimento idrico del materiale rotabile sono riportati nel portale ePIR.

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI fornisce il servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

GI e l'IF ~~è~~ sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Le richieste di adesione all'offerta commerciale a treno chilometro vanno presentate con le modalità descritte nel sito internet di RFI https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/servizi.html .

Formalizzazione

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

Con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura l'IF manleva RFI da qualsivoglia responsabilità connessa ad uso non corretto, ovvero difforme alle normativa di sicurezza, degli impianti fissi per la fornitura di acqua.

5.4.2.1 Tariffe [ex 6.3.3.2]

Preriscaldamento e climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori

Il corrispettivo dovuto dalle IF al GI per il singolo servizio di preriscaldamento e climatizzazione è calcolato come somma del costo indiretto e del costo correlato al consumo energetico:

$C_{PRE} = COSTO\ IND_{PRE} + CONS_{PRE} * COSTO_{UNIT.\ ENERGIA}$

*[€/PRE] = [€/PRE] + [KWh/PRE] * [€/KWh]*

Il consumo correlato al singolo servizio di preriscaldamento e climatizzazione (in KWh) è ottenibile dal prodotto della potenza assorbita (in KW) per le ore di erogazione del servizio arrotondate all'unità.

$CONS_{PRE} = POTENZA * N_{ore} = POTENZA * 1\ h$

Il corrispettivo per il singolo servizio di preriscaldamento e climatizzazione è dato dunque dalla seguente formula:

$C_{PRE} = COSTO\ IND_{PRE} + POTENZA * 1\ h * COSTO_{UNIT\ ENERGIA}$

*[€/PRE] = [€/PRE] + [KW] * [h/PRE] * [€/KWh]*

In Tabella 5.13 sono indicati, distintamente per tipo di composizione del materiale rotabile, i valori necessari per il calcolo del consumo. Per quanto riguarda la valorizzazione del costo unitario dell'energia si rimanda a quanto descritto al par.5.4.1.1.

Il servizio non comprende l'eventuale accesso al servizio di sosta. L'IF dovrà eventualmente richiedere tale servizio con le modalità previste al paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.13 – Valori per il calcolo del corrispettivo Preriscaldamento e climatizzazione

Tipo di composizione	POTENZA ASSORBITA** (KW)
Mezzi leggeri (tipo TAF, Rock, Minuetto, Jazz, Pop)	63,6
AGV 575	142,0
E464	169,6
ETR600/610	201,4
ETR1000	243,8
E414	275,6
ETR 500	307,4
ETR 675	127,2
ETR 700 **E401 + carrozze + SP** **Altre composizioni***	169,6

* Salvo documentazione fornita dall'IF rispetto i valori di assorbimento misurati relativamente al materiale utilizzato

** I valori di assorbimento riportati tengono conto di un coefficiente di dispersione pari al 6%.

Rifornimento idrico

Le tariffe per il servizio sono riportate nella Tabella 5.14 , distintamente per treni regionali e lunga percorrenza.

La tariffa unitaria a trkm sarà applicata se richiesta dalle IF, le quali dovranno ~~à~~ comunque richiedere i rifornimenti idrici con i sistemi informatici previsti per permettere una corretta allocazione della capacità d'impianto.

Il servizio non comprende l'eventuale accesso al servizio sosta. L'IF dovrà eventualmente richiedere tale servizio con le modalità previste nel paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.14 – Tariffe Rifornimento Idrico

Segmento viaggiatori	Tariffe Unitarie (€/rifornimento)	Tariffe Unitarie (€-/trkm)
Treni regionali	3,256	0,0044
Treni LP	13,015	0,0121

5.4.3 Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nel monitoraggio da parte di RFI della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB. Il servizio consiste inoltre nel coordinamento e messa in opera dei piani di emergenza che, anche su richiesta dell'IF, si rendessero necessari.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

In occasione della richiesta di tracce merci, da effettuarsi tramite il sistema informativo ASTRO-IF ovvero nel sistema PIC WEB per le richieste in gestione operativa, l'IF specifica quali di esse riguardano il trasporto di merci pericolose.

Formalizzazione

La messa a disposizione del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

5.4.3.1 Tariffe [ex 6.3.3.3]

La tariffa per il servizio è pari a **0,0118 €/km MP**

5.4.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali

Descrizione del servizio

Il servizio consiste:

- nella predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti;
- nel monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale di RFI;
- nelle operazioni, se necessarie, di adeguamento dell'infrastruttura per permettere la circolazione del treno speciale.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Nel caso l'IF intenda effettuare un trasporto eccezionale, eccedente peso o sagoma rispetto alle caratteristiche prestazionali della rete descritte nel portale ePIR, dovrà richiedere a RFI una autorizzazione per la circolazione di treni speciali.
La richiesta di traccia, legata al trasporto eccezionale di cui sopra, deve essere avanzata a valle del rilascio dell'autorizzazione da parte di RFI.

Diritti e doveri di GI e IF

L'IF titolare dell'autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali è tenuta a rispettare le specifiche prescrizioni/limitazioni da origine a destino della traccia interessata nonché a rispettare la normativa e le disposizioni vigenti in materia.

Formalizzazione

Il servizio viene formalizzato attraverso il rilascio di un'autorizzazione, da parte di RFI alla IF richiedente, valida per eseguire trasporti identici aventi origine/destinazione in stazioni intermedie localizzate negli ambiti territoriali attraversati dal percorso autorizzato.

5.4.4.1 Tariffe [ex 6.3.3.4]

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di trasporto eccezionale (TES/TEM, TE) e numero di ambiti territoriali interessati dal servizio[1], come riportato in Tabella 5.15.

[1] Gli Ambiti Territoriali coincidono con le Direzioni Territoriali Produzione di RFI, riportate nel Fascicolo Circolazione Linee (FCL)

In aggiunta agli importi di seguito indicati verranno addebitati all'IF eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'infrastruttura.

Tabella 5.15 – Tariffe assistenza alla circolazione di treni speciali

Trasporto eccezionale	N° Ambiti Territoriali	TARIFFA UNITARIA (€/Autorizzazione)
TES/TEM	1	733,759
	2	733,759
	3	880,510
	4	1027,262
	5	1320,765
	6	1467,517
	7	1614,269
	8	1761,020
	9	2054,524
	≥10	2494,779
TE		296,329
NO-TE		206,398
Scorta con personale RFI (€/giorno di scorta ad agente)		500

5.4.5 Servizi di manovra (aggiornamento dicembre 2020)

Il servizio di manovra è fornito da RFI negli impianti di Villa S. Giovanni e Messina;

5.4.5.1 Tariffe (aggiornamento dicembre 2020) [ex 6.3.3.5]

Le tariffe per il servizio, articolate in base alla tipologia di manovra eseguita, sono riportate nella Tabella 5.16.

Tabella 5.16 – Tariffe Servizio Manovra

Tipologia manovra/attività accessoria		TARIFFA UNITARIA (€/Manovra)
F	Scarto carro o gruppo carri contigui	140,292
H	Traino locomotore treno o carro	74,823
I	Scomposizioni e composizioni particolari	380,000

5.4.6 Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza, negli impianti indicati nel portale ePIR, nell'accoglienza, accompagnamento ed incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento

all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a ruote per i trasferimenti. La salita e discesa del treno per persone che si muovono su sedia a ruote e su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avviene con l'ausilio del carrello elevatore.

RFI fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PRM attraverso il proprio sito internet.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato negli impianti del circuito gestito dalle Sale Blu desumibile dal sito internet di RFI e sul portale ePIR. Su quest'ultimo sono, altresì, riportati i principali investimenti per l'adeguamento delle stesse alle STI-PRM-2014.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PRM all'Impresa Ferroviaria o direttamente alla Sala Blu di RFI, con un tempo di anticipo minimo stabilito dalle procedure operative, coerenti con quanto fissato dal Reg. (CE) 1371/2007, consultabili sul sito di RFI all'indirizzo: **www.rfi.it>Stazioni>Accessibilità stazioni**

L'IF deve comunicare la prenotazione del servizio ricevuto dalla PRM a RFI, attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da RFI e secondo le indicazioni delle procedure operative vigenti. RFI deve fornire ~~a~~ la conferma e la prenotazione del servizio di assistenza alla PRM o l'eventuale motivo del diniego.

Previa verifica di fattibilità tecnica da parte del GI, l'Impresa Ferroviaria può richiedere anche i seguenti servizi:

- presenziamento impianti per eventi di particolare rilevanza in una fascia oraria stabilita per assistenza PRM anche senza preavviso;
- servizi 'ad hoc' in impianti non inseriti nel circuito;
- trasferimento carrelli elevatori tra impianti compresi o meno nel circuito;
- servizi straordinari notturni, durante la fascia di chiusura delle Sale Blu, negli impianti del circuito specificamente indicati nel portale ePIR, con utilizzo del carrello elevatore eventualmente svolto da un solo operatore.

La richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria deve essere effettuata con un preavviso di almeno 72 ore per le prime tre tipologie di servizio e con un preavviso di almeno a 150' minuti per i servizi straordinari notturni.

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI è impegnato affinché il livello di soddisfazione degli utenti sia pari ad almeno il 90%. Il GI monitora detto indice attraverso indagini di *customer satisfaction* in stazione.

Nei casi di stazioni, non inserite nel circuito riportato nel portale ePIR, in cui vi sia accessibilità per le PRM fino al treno, l'Impresa Ferroviaria può richiedere la registrazione del viaggiatore per avere informazioni sull'idoneità del materiale rotabile al trasporto PRM.

L'annullamento di qualsiasi servizio programmato per cause imputabili al viaggiatore o all'Impresa Ferroviaria, compresi i casi di degrado del materiale rotabile, deve essere comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla Sala Blu competente entro i tempi di seguito specificati[2]:

- servizi con preavviso di 12 ore, entro 150 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno;
- servizi con preavviso di 1 ora, entro 60 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno.

In caso contrario, i servizi saranno considerati resi.

Formalizzazione

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

[2] I tempi di preavviso per la richiesta del servizio sono riportati nel portale ePIR e sul sito internet di RFI, sezione Accessibilità, I servizi di assistenza e le SALE BLU.

5.4.6.1 Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM

Nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori appartenenti all'ambito di applicazione delle STI PMR (STI 2008 e STI 2014), l'erogazione del servizio di assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM), di cui al regolamento (CE) n. 1371/2007, è assicurata in conformità agli accordi tra GI e IF per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo delle PRM, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.

5.4.6.2 Tariffe [ex 6.3.3.6]

I corrispettivi per i servizi di assistenza a persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM) erogati da RFI negli impianti del circuito riportato nel portale ePIR, sia con proprio personale abilitato al servizio che con personale della ditta appaltatrice, sono indicati nella Tabella 17. Le tariffe sono determinate da RFI sulla base dei criteri definiti ai punti 9.6.1 e 9.6.2 dell'Allegato alla Delibera ART n. 70/2014, ai punti 6.3, 6.2.5 e 6.2.6 dell'allegato alla Delibera ART n. 76/2014 e nella Delibera ART 80/2015.

Tabella 5.17 - Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità – Classificazione impianti e tariffe

Tariffe per il servizio di assistenza a PRM			
Tipologia stazione	**Dispositivi ausiliari**	**Fascia oraria (*)**	**Tariffa unitaria (€/intervento)**
STAZIONI MASTER (**)	Con carrello	6.00-22.00	11,00
		22.01-5.59	16,00
	Senza carrello	6.00-22.00	3,00
		22.01-5.59	5,00
ALTRE STAZIONI	Con carrello	6.00-22.00	17,00
		22.01-5.59	26,00
	Senza carrello	6.00-22.00	5,00
		22.01-5.59	8,00

(*) L'orario di inizio prestazione è precedente di 30 minuti l'ora di partenza/arrivo programmata del treno

(**) Le Stazioni Master sono sede delle Sale Blu

Per i servizi di assistenza rivolti a comitive di viaggiatori con disabilità, intese come gruppi composti da almeno 3 PRM fino ad un massimo di 10 con unica prenotazione del servizio, l'importo è calcolato applicando la tariffa intera per i primi due servizi e una detrazione del 50% per i servizi aggiuntivi al secondo. La tariffa intera è applicata ai primi due servizi con il carrello elevatore, qualora previsti.

Le tariffe per gli ulteriori servizi di assistenza alle PRM, di cui al par. 5.4.6, sono indicate in Tabella 5.18. Esse sono, ai sensi della normativa di settore, a copertura dei costi sostenuti da GI per la loro fornitura.

Tabella 5.18 - Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità – prestazioni occasionali ed eccezionali

Tariffe per il servizio di assistenza a PRM		
Prestazione		**Tariffa**
Presenziamento impianti		€ 27,00/ora
Servizi ad hoc		vedi tabella 5.17
Trasferimento carrelli	distanza ≤50 km	€ 250,00
	distanza 50 km<d ≤100km	€ 300,00
	distanza >100 km	€ 400,00
Servizi straordinari notturni (durante l'orario di chiusura delle Sale Blu)		€ 150,00

5.4.7 Parking (aggiornamento dicembre 2020)

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (1h e 30min), con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking".

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta
- fornitura di corrente
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- l'accesso a lavoratori e mezzi

Dove viene svolto il servizio

RFI offre il servizio in tutti gli impianti dove è autorizzata la sosta (con le modalità di cui al Par. 7.3.5) attrezzati con linea di contatto ad eccezione degli impianti interessati da attività manutentive programmate o assoggettati a vincoli ambientali e/o tecnologici.

Diritti e obblighi di GI e IF

L'IF che intenda usufruire del servizio, dovrà garantire il rispetto delle norme tecniche e della normativa ambientale, come previsto dalle procedure operative (comunicate alle IF con nota di RFI Direzione Tecnica RFI-n. Prot. DTC\A0011|P\2016|0000985), fornendo ad RFI la documentazione necessaria. RFI si riserva di comunicare all'IF eventuali casi di sospensione temporanea o di interruzione del servizio riconducibili a sopravvenute esigenze manutentive e/o eventi accidentali (es. disalimentazione linea di contatto) ovvero a necessità di verifica del rispetto delle norme di sicurezza ambientale.

Formalizzazione

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

5.4.7.1 Tariffe [ex 6.3.3.7]

Il corrispettivo dovuto dalle IF al GI per il singolo servizio di parking è calcolabile come somma del costo indiretto e del costo correlato al consumo energetico:

$C_{PARKING} = COSTO\ IND_{PARKING} + CONS_{PARKING} * COSTO_{UNIT\ ENERGIA}$

*[€/parking] = [€/parking] + [KWh/parking] * [€/KWh]*

Il consumo correlato al singolo servizio di parking (in KWh) è ottenibile dal prodotto della potenza assorbita (in KW) per il numero delle ore di stazionamento in parking, arrotondate all'unità.

$CONS_{parking} = POTENZA * N_{ore}$

Il corrispettivo per il singolo servizio di parking è dato dunque dalla seguente formula:

$C_{parking} = COSTO\ IND_{parking} + POTENZA * N_{ore} * COSTO_{unit\ energia}$

*[€/parking] = [€/parking] + [KW] * [h/parking] * [€/KWh]*

In Tabella 5.19 sono indicati, distintamente per tipo di composizione del materiale rotabile, i valori necessari per il calcolo del consumo. Per quanto riguarda la valorizzazione del costo unitario dell'energia si rimanda a quanto descritto al par. 5.4.1.1.

Il servizio non comprende l'accesso al servizio sosta. L'IF dovrà richiedere tale servizio con le modalità previste nel paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.19 – Valori per il calcolo del corrispettivo Parking

Tipo di composizione	POTENZA ASSORBITA* (KW)
Mezzi leggeri (tipo TAF, Rock, Minuetto, Jazz, Pop)	63,6
AGV 575	142,0
E464	169,6
ETR600/610	201,4
ETR1000	243,8
E414	275,6
ETR 500	307,4
ETR 675	127,2
ETR 700 **E401 + carrozze + SP** **Altre composizioni***	169,6

*I valori di assorbimento riportati tengono conto di un coefficiente di dispersione pari al 6%.

** Salvo documentazione fornita dall'IF rispetto i valori di assorbimento misurati in Parking relativamente al materiale rotabile utilizzato

5.4.8 Fast Track [integrato con 3.6.10]

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione ad uso esclusivo, di un varco di accesso ai treni, aggiuntivo rispetto ai varchi utilizzati per i controlli di sicurezza ordinari, con personale dedicato e delle utenze funzionali all'erogazione del servizio.

Il servizio è erogato nelle sole delle stazioni dotate di servizi di controllo di accesso ai binari salvaguardando la piena funzionalità delle vie di accesso destinate alla generalità dei viaggiatori.

Caratteristiche del servizio

Gli impianti in cui sono messi a disposizione varchi di accesso ai treni, ad uso esclusivo di una Impresa Ferroviaria, sono riportati nel portale ePIR.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- risorse dedicate al controllo degli accessi
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione collegamento per trasmissione dati

Modalità e tempistiche per la richiesta

Il servizio può essere richiesto in qualsiasi momento ad RFI - Direzione Commerciale. Le IF dovranno indicare e condividere con il GI, all'atto della richiesta del servizio ovvero con 30 giorni di anticipo in caso di eventuali modifiche in corso dell'orario di esercizio, le categorie di viaggiatori autorizzate all'utilizzo del varco richiesto e le relative modalità di identificazione delle stesse.

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, nonché le richieste effettuate in corso d'orario devono pervenire secondo le modalità descritte nel sito internet di RFI http://www.rfi.it/rfi/SERVIZI-E-MERCATO/Accesso-alla-rete/Richiesta-tracce-orario-e-servizi.

Formalizzazione

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

5.4.8.1 Tariffe [ex 6.3.3.8]

Il corrispettivo annuo dovuto dalle IF per il servizio di Fast Track è pari a **118,40** €/varco.

5.5 SERVIZI AUSILIARI

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. d) del precedente paragrafo 5.1, RFI (in qualità di Operatore di Impianto), dietro richiesta di IF, potrà fornire detti servizi secondo le regole di seguito riportate.

5.5.1 Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treno

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso alla rete radio funzionale alla comunicazione fonica e di trasmissione dati a supporto delle attività ferroviarie di circolazione, manutenzione, gestione operativa, attività negli scali e terminali merci e nelle stazioni, comando e controllo della marcia dei treni, controllo e supervisione diagnostica del materiale ferroviario.

Dove viene svolto il servizio

La copertura della rete GSM-R è deducibile dal portale ePIR.

Come richiedere il servizio

La richiesta dell'erogazione del servizio da parte delle IF deve essere avanzata contestualmente alla richiesta di tracce funzionale alla sottoscrizione del primo Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ed è propedeutica alla circolazione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'accesso alla rete GSM-R si intende tacitamente assentito per i successivi Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura.

Diritti e obblighi di GI e IF

Il servizio è disciplinato dall'art.6 del Contratto (cfr. appendice 1 al capitolo 3) e dalle Condizioni Generali di Contratto del servizio di GSM-R disponibili nel portale ePIR.

Formalizzazione

Il servizio sarà formalizzato con la sottoscrizione di apposita scrittura privata tra RFI e IF.

5.5.1.1 Tariffe [ex 6.3.4.2]

Le tariffe per il servizio sono riportate nelle Tabelle 5.20 – 5.24.

Tabella 5.20 – Tariffe Accesso alla rete di telecomunicazioni

PROFILI DI TRAFFICO	Traffico di circolazione (Classe 1)	Traffico di esercizio (Classe 2)	Traffico di servizio uffici (Classe 3)	Traffico utenze di test (Classe 4)	Traffico dati a pacchetto (Classe 5)
Tariffa mese	€ 9,040	€ 6,328	€ 3,616	€ 14,464	€ 0,00 (tariffe a consumo)

Tabella 5.21 – Soglie di consumi comprese nelle tariffe mensili

PROFILI DI TRAFFICO	Traffico di circolazione (Classe 1)	Traffico di esercizio (Classe 2)	Traffico di servizio uffici (Classe 3)	Traffico utenze di test (Classe 4)
Minuti "non in roaming"/mese	1500	1200	1000	2000
Minuti "in roaming"/mese	400	400	400	400
SMS "non in roaming"/mese	750	600	500	1000
SMS "in roaming"/mese	250	250	250	500
Traffico dati [GB] "non in roaming"/mese (per le schede abilitate al traffico dati)	50	50	50	50

Tabella 5.22 – Costi a consumo/opzionali

TIPOLOGIA SERVIZIO	Tariffa
Attivazione/sostituzione SIM	20€
Minuti "non in roaming" extra soglia	0,01 €/min
Minuti "in roaming" extra soglia	0,02 €/min
SMS "non in roaming" extra soglia	0,01 €/SMS
SMS "in roaming" extra soglia	0,015 €/SMS
Traffico dati [GB] "non in roaming" extra soglia	1 €/GB
Traffico dati [GB] "in roaming"	4.5 €/GB
Minuti "in interconnessione" con altre reti	0,03 €/min (il traffico contribuisce inoltre al raggiungimento delle soglie mensili di traffico)
SMS "in interconnessione" con altre reti	0,04 €/SMS (il traffico contribuisce inoltre al raggiungimento delle soglie mensili di traffico)
Servizio "Allarme Mancato Riarmo Freno"	1.000 € (all'attivazione del servizio per IF)

Tabella 5.23 – Tariffe traffico internazionale (da listino operatori nazionali)

Traffico VOCE	Chiamate generate	Chiamate Ricevute
Zona di copertura	**Tariffa/min (IVA esclusa)**	**Tariffa/min (IVA esclusa)**
West Europe	€ 0,610/min	€ 0,00/min
East Europe	€ 0,965/min	€ 0,00/min
MEA	€ 2,648/min	€ 0,00/min
Far East	€ 2,151/min	€ 0,00/min
South America	€ 2,221/min	€ 0,00/min
North America	€ 1,564/min	€ 0,00/min

Tabella 5.24 – Tariffe SMS (da listino operatori nazionali)

Traffico SMS	SMS Ricevuto	SMS Inviato
Zona di copertura	**Tariffa (IVA esclusa)**	**Tariffa (IVA esclusa)**
West Europe	€ 0,00/sms	€ 0,309/sms
East Europe	€ 0,475/sms	€ 0,231/sms
MEA	€ 0,139/sms	€ 0,327/sms
Far East	€ 0,871/sms	€ 0,335/sms
South America	€ 0,658/sms	€ 0,532/sms
North America	€ 1,027/sms	€ 0,265/sms

5.5.2 Fornitura di informazioni complementari

Annunci sonori e Locandine

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso (cfr. allegato tecnico 6 del DM 43T/2000 e successive modifiche e d integrazioni), su richiesta dell'IF, RFI fornisce:

a) ulteriori informazioni indicate nel Manuale degli annunci sonori (MAS);

b) informazioni relative a servizi offerti dalle IF.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato in tutte le stazioni e fermate gestite da RFI.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Le richieste di cui alla lettera a) da effettuarsi con un anticipo di almeno 30 giorni, sono disciplinate dal MAS, all'interno della "Procedura per l'effettuazione di annunci sonori richiesti dalle IF o da altri soggetti" e della procedura per la "Gestione della comunicazione in caso di variazione programmata alla circolazione e di eventi particolari" – pubblicate sul sito internet di GI **www.rfi.it > Notizie e documenti > Informazioni al pubblico > Manuale degli Annunci Sonori**.

Le richieste di cui alla lettera b) devono pervenire al RFI con un anticipo di almeno 5 giorni lavorativi all'indirizzo di posta elettronica dedicato alle attività in esame (SCS.annunci@rfi.it) completa delle seguenti informazioni:

- testo dell'annuncio proposto (massimo 300 caratteri spazi inclusi) redatto in base alle logiche semantiche del MAS;
- elenco degli impianti oggetto di richiesta dell'annuncio;
- frequenza di diffusione dell'annuncio.

A seguito di approvazione degli annunci da parte del RFI, la diffusione degli stessi sarà rendicontata secondo i corrispettivi previsti al par. 5.5.2.1.

Diritti e obblighi di GI e IF

GI e IF devono attenersi alla disciplina contenuta nel MAS.

Formalizzazione

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

Utenze informative

Descrizione del servizio

A richiesta della IF e con riferimento all'andamento della circolazione dei treni di competenza, RFI fornisce, alle condizioni previste al par. 5.5.2.1., ulteriori accessi ai diversi moduli del sistema informativo (PIC WEB) e alla Banca Dati dei Pericoli indicati al par. 5.3.1 rispetto ai moduli compresi nel PMdA di seguito riportati:

- **PIC WEB IF** (modulo Programmazione, Tempo reale, Tempo reale "Traingraph", Controllo Produzione, Controllo Produzione – Profilo Committente, Rendicontazione, Back End Gestione Operativa)**;**
- **PICWEB- Profilo OPE7;**
- **SERVIZI WEB ARRIVI E PARTENZE**;
- **RETE BLU.**

Inoltre, alle condizioni previste al par. 6.3.4.1, GI fornisce gli accessi ai seguenti sistemi informativi:

1. **PIC IF Back End-Pubblicazione dati:** fornitura di tutti i dati di circolazione relativi alla IF in modalità tale da consentire, alla IF stessa, l'importazione e l'utilizzo all'interno dei propri sistemi.
2. **Sistema IeC HUB:** consente la pubblicazione delle informazioni al pubblico verso i sistemi esterni di Imprese Ferroviarie o operatori commerciali. Detto sistema consente anche la visualizzazione dei dati in tempo reale per tutte le Imprese Ferroviarie di tutti i treni circolanti sulla tratta in cui le stesse effettuano servizi ferroviari di trasporto passeggeri al fine di consentire la visualizzazione delle informazioni di cui all'Allegato II, parte II, del Regolamento (CE) 1371/2007.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio può essere richiesto in qualsiasi momento tramite il portale delle applicazioni di RFI disponibile sul sito internet del Gestore, sezione: **www.rfi.it > Sicurezza e innovazione > Tecnologie > I&C.**

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI non risponderà di ritardi, cattivo funzionamento, sospensione e/o interruzione nella fornitura dei servizi causati da: i) forza maggiore o caso fortuito; ii) manomissione o interventi sui servizi o sulle apparecchiature, effettuati dalle IF o da parte di terzi non autorizzati; iii) errata utilizzazione dei servizi da parte delle IF; iv) malfunzionamento degli apparecchi di connessione, strumenti non compatibili e/o programmi (software) utilizzati dalle IF.

Le IF e RFI si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati e informazioni acquisite dall'utilizzo dei sistemi informativi, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Formalizzazione

Le IF, a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, potranno richiedere a RFI il servizio secondo le modalità sopra riportate.

Personalizzazione delle informazioni al pubblico

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso per le quali il GI ha definito un insieme di categorie commerciali adottabili dalle IF atte a coprire i diversi servizi ferroviari, l'IF può richiedere personalizzazioni che implicano modifiche ai sistemi informatici in merito a:

a. Inserimento di nuove categorie commerciali
b. Loghi identificativi dell'IF e/o brand commerciali

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato attraverso i sistemi di informazione al pubblico sonori e visivi all'interno delle stazioni di RFI.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio deve essere richiesto attraverso posta elettronica certificata all'indirizzo rfi-dce-dco@pec.rfi.it, con dettaglio della personalizzazione ed orizzonte di implementazione, che non può essere inferiore a 6 mesi rispetto alla data di richiesta.

Diritti e obblighi di GI e IF

Le IF sono tenute a fornire al GI tali informazioni secondo i parametri tecnici indicati da RFI all'interno dell'allegato C allo Standard IaP.

Il Gestore valuterà le richieste pervenute tenendo in considerazione i vincoli tecnici di cui al richiamato allegato C allo Standard IaP e i limiti tecnologici derivanti dai sistemi di informazione al pubblico.

Formalizzazione

RFI invierà alla IF un documento tecnico con la descrizione della personalizzazione richiesta, il dettaglio visivo e sonoro nei propri sistemi di IaP e i tempi di realizzazione. L'accettazione scritta del documento tecnico costituirà impegno formale per le parti all'implementazione della personalizzazione richiesta.

5.5.2.1 Tariffe [ex 6.3.4.1]

Annunci sonori e Locandine

La tariffa per il servizio è pari a **1,061 €/Annuncio o locandina**

Utenze Informative

Il numero delle utenze comprese nel PMdA e le tariffe mensili per le utenze ulteriori richieste sono riportate nella Tabella 5.25.

Tabella 5.25 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo	Utenze comprese nel PMdA per servizi pax	Utenze comprese nel PMdA per servizi merci	TARIFFA UNITARIA per ulteriori utenze richieste (€ Utenza/accesso mese)
PICWEB ASTRO-IF	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	63,077
PICWEB IF – Programmazione GO	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	63,077
PICWEB IF - Tempo reale	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	12,615
PICWEB IF - Tempo reale "Traingraph"	1	1	567,690
PICWEB-IF - Controllo produzione	1 ogni 10 Mln treniKm	1 ogni 5 Mln treniKm	48,569
PICWEB IF - Rendicontazione	1 ogni 10 Mln treniKm	1 ogni 5 Mln treniKm	14,508
PIC IF - Gestione Operativa (Back-End)	1	1	63,077
PIC WEB profilo OPE 7	1 ogni ~~5~~ Mln treniKm	1 ogni 0.25 Mln treniKm	12,615
SERVIZIO WEB ARRIVI-PARTENZE	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	12,615
RETE BLU	1 ogni 5 Mln treniKm	–	12,615
BANCA DATI SULLA SICUREZZA (BDS)	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	12,615

Le tariffe mensili per il modulo PIC IF – Pubblicazione dati (Back End) e IeC Hub sono riportate nella Tabella 5.26

Tabella 5.26 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo System to System(*)	TARIFFA UNITARIA (€/Utenza)
PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)	€ 3.343,064 /mese
IeC Hub - Fino a 50 stazioni	€ 2.136,62 /anno
IeC Hub - Fino da 51 a 320 stazioni	€ 4.985,46 /anno
IeC Hub – Oltre 321 stazioni	€ 6.409,87 /anno

Il canone del servizio **IeC Hub** è differenziato secondo la categoria del sottoscrittore di appartenenza, per ciascuno dei quali la quantità di dati disponibili è dimensionata in base al numero di stazioni interessate. Il canone sarà sostenuto annualmente con pagamento mensile. A ciascun sottoscrittore sarà assegnata una utenza univoca abilitata ad una singola sessione.

Personalizzazione delle informazioni al pubblico

RFI invia un documento tecnico/economico con la descrizione delle personalizzazione richiesta, il preventivo di spesa e i tempi di realizzazione. Quest'ultimo, una volta accettato dall'IF richiedente, costituisce impegno formale alla realizzazione e al successivo pagamento del corrispettivo.

In caso di prima sottoscrizione del Contratto di utilizzo da parte di una nuova IF, eventuali personalizzazioni in termini di classifiche commerciali o di loghi/brand sono ricomprese nel PMdA.

5.6 PENALI E INCENTIVI [EX 6.4 INTEGRATO CON 2.3.3.6 +2.4.3.1+4.6.1-4]

5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richieste da IF [nuovo]

RFI non prevede penali a carico delle IF legate alle richieste di variazioni della traccia allocata.

In tutti i casi di soppressione della traccia da parte della IF a seguito di rigetto formale della richiesta di variazioni di cui al par. 4.8.1 la traccia assegnata si considererà soppressa per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

5.6.2 Penali per responsabilità del GI [nuovo - 2.3.3.6+2.4.3.1]

5.6.2.1 Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI (aggiornamento dicembre 2020) [ex 2.3.3.6]

Il GI è tenuto al pagamento di una penale pari al 30% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

a) nel caso in cui GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-10 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce.

b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità di GI medesimo in ordine alla soppressione (totale o parziale) di una o più tracce contrattualizzate.

Qualora nei casi a) e b) la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata da 4 giorni fino all'ora di partenza del treno, la penale a carico del GI sarà pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

In caso di necessità di deviazione/modifica del percorso programmato, riconducibile a motivi non imputabili alle IF, la rendicontazione della traccia, effettuata a seguito della modifica del percorso, viene calcolata sulla basa del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato sempre che lo stesso risulti essere meno

oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato. È, comunque, facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1

Qualora siano necessari interventi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, tali interventi dovranno essere prontamente comunicati alle IF senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI di fornire le informazioni di cui al par. 4.3.2 punto 10, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

5.6.2.2 Penali per i ritardi causati dal Gestore dell'infrastruttura [ex 2.4.3.1]

Qualora un treno che effettua servizio commerciale registri un ritardo a destino superiore alle soglie di seguito indicate per causa GI, quest'ultimo corrisponderà, a titolo di penale, un importo correlato (e non superiore) al canone della traccia interessata, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, secondo le seguenti percentuali:

<u>Per il segmento passeggeri</u>

a) 50% del costo della traccia per i ritardi compresi tra 60' e 119';

b) 100% del costo della traccia per i ritardi pari o superiori a 120';

<u>Per il segmento merci</u>

c) 50% del costo della traccia per ritardi dei compresi tra 120' e 179';

d) 100% del costo della traccia per i ritardi pari o superiori a 180'.

5.6.3 Penali per il Richiedente per mancata designazione della IF e/o mancata contrattualizzazione delle tracce [ex 6.4.2]

5.6.3.1 Penali per il Richiedente in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata [ex 4.6.1]

1. Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:
   a) il richiedente (non IF) non provveda entro i termini di cui al par. 3.2.2.2 a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;
   b) l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
2. Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per effetto del verificarsi dei casi *sub* a) e b) interessino, anche solo parzialmente:
   - sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par.2.7.2;
   - sezioni di infrastruttura AV/AC;

   l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 75%.
3. Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per effetto del verificarsi dei casi *sub* a) e b) siano riferite a richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 45%.
4. Qualora al verificarsi dei casi *sub* a) e b) le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente (nelle ipotesi di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3) sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

5.6.3.2 Penali per l'IF in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce [ex 4.6.2]

Se il Richiedente IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base del valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

In caso di tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 2.7.2, ovvero sezioni di infrastruttura AV/AC, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 75% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base del valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso di mancata contrattualizzazione di tracce oggetto di richieste avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 45% del canone indipendentemente dalla natura delle linee (a capacità limitata e non) interessate dalla disdetta, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base del valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato

Nell'eventualità l'IF comunichi la non contrattualizzazione di tracce e contestualmente richieda nuove tracce con le medesime caratteristiche di quelle rinunciate, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata contrattualizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non contrattualizzate e il pedaggio oggetto della nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale di penale corrispondente.

Se tale differenza è positiva l'IF dovrà corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata contrattualizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non dovrà corrispondere alcuna penale.

Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito alle IF nel sistema informatico di Rendicontazione, a valle della fase di contrattualizzazione.

5.6.4 Penali per l'IF in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 6.4.1]

5.6.4.1 Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]

IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.

Se l'IF -per fatto ad essa imputabile- nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:

A) la formalizzazione di disdetta da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 2.7.2, ovvero sezioni di infrastruttura AV/AC, comporterà il pagamento a carico dell'IF di una penale, calcolata esclusivamente su tali sezioni, pari:
   - al 50% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo; nell'eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all'intero orario di servizio,

l'IF è tenuta a corrispondere al GI la penale anzidetta nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa.
La penale di cui al precedente capoverso, è determinata prendendo in considerazione le circolazioni programmate nei 30 giorni successivi alla disdetta, qualora le tracce non utilizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF;

- al 60% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine;

B) La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata o AV/AC:
- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;
- la corresponsione dell'IF a GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione), o parte di esso (a seconda che la disdetta sia totale o parziale), nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

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

D) Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

Nell'eventualità in cui l'IF comunichi la mancata utilizzazione di una traccia e contestualmente richieda una nuova traccia che abbia le medesime caratteristiche di quella disdettata, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata utilizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non utilizzate e il pedaggio oggetto delle nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale corrispondente alla tipologia di penale.

Se tale differenza è positiva l'IF dovrà corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata utilizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non dovrà corrispondere alcuna penale.

Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito mensilmente alle IF nel sistema informatico di Rendicontazione.

<table>
<tr><th colspan="4">PERCENTUALI DEL CANONE DA CORRISPONDERE AL GI</th></tr>
<tr><th></th><th>TRACCE</th><th>TRACCE O FASCE ORARIE SU LINEE A CAPACITÀ LIMITATA/SATURE O AV/AC</th><th>IN ADERENZA AD UN ACCORDO QUADRO</th></tr>
<tr><td rowspan="2">MANCATA DESIGNAZIONE/ CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF</td><td>50% del canone dei primi 60gg</td><td>75% del canone</td><td>45% del canone</td></tr>
<tr><td colspan="3">Se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30gg</td></tr>
<tr><td rowspan="2">MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE</td><td>50% del canone dei primi 60gg</td><td>75% del canone</td><td>45% del canone</td></tr>
<tr><td colspan="3">Se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30gg</td></tr>
<tr><td rowspan="6">MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE</td><td colspan="2">Per disdette entro 5gg:</td><td rowspan="5">30% canone</td></tr>
<tr><td rowspan="2">0%</td><td>50% canone dei primi 60 gg</td></tr>
<tr><td>Se riallocate, su 30gg</td></tr>
<tr><td colspan="2">Per disdette da 4gg fino ad ora di partenza:</td></tr>
<tr><td>30% canone</td><td>60% canone</td></tr>
<tr><td colspan="3">In caso di mancata formalizzazione della disdetta: 100% canone</td></tr>
</table>

Qualora, per causa imputabile all'IF assegnataria, una traccia venga utilizzata dalla medesima IF per un periodo di almeno tre mesi al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF, la traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrante nella disponibilità del Gestore.

5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. 5.6.4.1 [ex 4.6.4]

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore di IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale fornitura di corrente di trazione. Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, stante l'impossibilità per una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto

Per i servizi di trasporto delle merci, la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 6% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 2 milioni di euro;
- 5% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 2 milioni e 10 milioni di euro;
- 4% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 10 milioni di euro.

Per i servizi di trasporto viaggiatori a breve e lunga percorrenza (compresi i servizi interessanti infrastruttura AV/AC), la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di euro;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 100 milioni di euro.

Le somme eventualmente imputate da GI all'IF ai sensi del paragrafo 5.6.4.1, calcolate da GI su base mensile e comunicate a IF in occasione della rendicontazione, verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da GI alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa.

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

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

5.6.5 Incentivi e sconti sul pedaggio [nuovo]

Al fine di incentivare lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, nuovi collegamenti e promuovere l'utilizzo di linee notevolmente sottoutilizzare, il GI, ai sensi dell'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 112/2015 e della Misura 34 dalle Delibera ART n.96/2015, ha previsto la pubblicazione di un catalogo tracce cd. Promo.

Il catalogo comprendete delle tracce per le quali è previsto l'adozione di un regime tariffario di favore è pubblicatc da RFI secondo le modalità e tempistiche riportate al par. 4.5.4 del PIR.

Le tariffe relative al Catalogo promo sono riportate al par. 5.3.2.2 del PIR.

5.6.6 Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere [nuovo]

Qualora una IF che effettua trasporto merci acceda e superi, nella stazione di collegamento reti estere, il tempo di sosta programmato associato alla traccia oraria assegnatale, l'IF dovrà corrispondere una penale calcolata sulla base dell'eccedenza della sosta derivante da cause imputabili all'IF stessa (ad es., guasto al materiale, mancanza personale, formazione treno, etc..) secondo la seguente formula:

Tempo di eccedenza sosta (T_{es}) = Tempo di sosta effettiva causa IF – tempo di sosta programmata

considerato il tempo di sosta effettiva coincidente con la differenza tra gli orari di partenza e di arrivo reali.

In ePIR viene definito il tempo massimo per le operazioni al transito (Tt) per ogni stazione di collegamento reti che ha lo scopo di indirizzare la programmazione dell'impianto verso l'ottimizzazione dell'uso della capacità e nella Tab 5.28 vengono definiti gli intervalli di Tt con cui confrontare il T_{es} per calcolare l'importo della penale. Tale importo è

determinato considerando il valore di 559€ (pari al pedaggio medio corrisposto per le tracce internazionali sulla rete di RFI), il numero di tracce non allocabili a causa della maggiore occupazione di capacità nell'impianto e a un fattore correttivo 0,3; la penale conseguente non potrà comunque essere superiore al pedaggio della traccia stessa su cui si calcola il Tes.

Tab. 5.27 – Metodo di calcolo della penale

T_{es}	Penale (€)
0 ÷ Tt	0,3*559
Tt ÷ 2Tt	0,3*2* 559
…	…
(n-1)Tt ÷ nTt	0,3*n*559

La penale sarà applicata anche alle IF che non effettuano servizi di trasporto sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI ma solamente accedono alla stazione di collegamento reti estere. L'importo della penale è determinato sulla base della valore della traccia acquistata in Italia e riferita alla provenienza/proseguimento del treno collegato, il numero di tracce non allocabili a causa della maggiore occupazione di capacità nell'impianto e a un fattore correttivo 0,3; la penale conseguente non potrà comunque essere superiore al pedaggio della traccia stessa su cui si calcola il Tes.

Così come avviene in programmazione e riprogrammazione dell'orario, l'IF che richieda una traccia internazionale in gestione operativa deve indicare, all'atto della richiesta, il trasporto di proseguimento o di provenienza ad essa collegata, corredato con l'esigenza dell'impegno impianto.

5.7 PERFORMANCE REGIME (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2020) [EX 6.5]

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/15 (art. 21) e in coerenza con l'Atto di Concessione (D.M. n.138T del 31 ottobre 2000, art.3.1, lettera f), e con quanto previsto negli allegati alle Delibere ART n. 70/2014 punto 7.6.1 n. 76/2014 punto 6.2.4, è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale durante il loro tragitto.

GI o IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche di altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali calcolate come descritto in dettaglio nell'Appendice 5.C del presente capitolo.

GI o IF rispondono inoltre delle soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri o merci soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti come descritto in dettaglio nell'Appendice 5.C del presente capitolo.

Per la determinazione delle penali il valore di ciascun minuto di scostamento valorizzato è fissato in 1,00 (uno) Euro/minuto. Tale valore è moltiplicato per dei coefficienti che tengono conto:

- della tipologia del servizio;
- della tipologia della rete su cui si è manifestato lo scostamento;
- delle performance di puntualità raggiunte;
- del ritardo misurato nelle fermate commerciali;
- della categoria del treno;
- delle soppressioni

Il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso del treno, fatto salvo quanto specificato al punto 4.5.1.2 .

Il GI rende accessibili alle IF tramite:

- PICWEB-RENDICONTAZIONE PENALI tutti i dati necessari ad informarle del loro andamento all'interno del sistema di Performance Regime.
- PICWEB-IF TEMPO REALE: la visione completa in tempo reale del contesto di esercizio segnatamente alla visibilità di tutti i servizi che circolano sulla infrastruttura ferroviaria di interesse

Alla chiusura della contabilità annuale il GI contabilizza per ciascuna IF:

- l'ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI correlate ai ritardi causati dal GI stesso o da ciascuna IF sui propri treni;
- l'ammontare delle penali dovute/spettanti correlate ai ritardi provocati/subiti a/da ogni altra IF.

5.8 CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE [EX 6.6]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par 5.2

5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO [EX 6.7]

Rendicontazione

GI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione. Tali importi riguardano:

- Il Pacchetto Minimo di Accesso, il cui canone è determinato in applicazione delle Delibere ART n. 96/2015 e n. 75/2016 e soggetto all'incremento dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'art.15, comma 2, lett. b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019, al netto del consumo energetico
- La fornitura di corrente di trazione, la cui tariffa è definita in base all'art. 29 del D.L. 91/2014 (convertito in Legge n. 116/2014) e successiva decretazione attuativa, tenuto conto delle Delibere dell'AEEGSI e della ulteriore normativa vigente in materia.

GI provvede trimestralmente a rendicontare alle IF i corrispettivi per i Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso, le cui tariffe sono determinate in applicazione delle Delibere ART n. 96/2015 e n. 80/2016.

Le specifiche modalità di rendicontazione sono riportate nell'appendice al presente capitolo.

Fatturazione

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

a) Tracce e pacchetto minimo di accesso (inclusa fornitura corrente di trazione)

Verranno emesse:

1. con cadenza mensile –entro il 30 del mese di riferimento- una fattura in acconto di importo pari all' 85% del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che verrà emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario. Nel caso un'impresa ferroviaria non dovesse circolare per tre mesi consecutivi, verrà sospesa la fatturazione in acconto;
2. con cadenza trimestrale –entro il giorno 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento- una fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto.

b) Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito, servizi complementari (esclusa fornitura corrente di trazione) e servizi ausiliari programmati/erogati

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI avverrà con cadenza trimestrale, entro il giorno 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento, in concomitanza dell'emissione delle fatture di conguaglio del canone di utilizzo dell'infrastruttura e fornitura di corrente di trazione.

c) Pedaggio per uso stazioni di collegamento con Reti Regionali

In presenza di un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura i relativi corrispettivi verranno fatturati secondo le stesse modalità e tempistiche previste al punto a)2, e quindi con cadenza trimestrale.

Nel caso in cui invece si è in presenza di un contratto per solo uso località di servizio di collegamento, le fatturazioni di competenza avranno cadenza semestrale.

d) Pedaggio per uso tratte di confine e stazioni di collegamento con Reti Estere

I relativi corrispettivi saranno fatturati con cadenza semestrale rispettivamente entro il giorno 30 dei mesi di Giugno e Dicembre, sulla base dei dati di traffico programmato.

Nel caso in cui l'impresa ferroviaria scelga invece di corrispondere gli importi dovuti sulla base delle effettive circolazioni, la fatturazione sarà comunque semestrale ma sarà prevista l'emissione di una fattura di conguaglio che sarà emessa entro il 31 marzo dell'anno successivo e rappresenterà la differenza tra l'importo stimato del contratto già corrisposto e l'importo relativo alle effettive circolazioni espletate.

e) Penali per mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce e Performance Regime

I relativi corrispettivi verranno comunicati alle IF in occasione del quarto conguaglio trimestrale di cui al precedente punto a2.

Qualora l'importo stimato del contratto sia inferiore ad € 25.000,00 il pagamento avverrà per rate mensili posticipate sulla base delle effettive prestazioni erogate da GI. A tal fine GI emetterà fattura entro il giorno 30 del mese successivo a cui dette prestazioni si riferiscono.

Pagamento

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro la fine del secondo mese successivo a quello di emissione delle stesse.

In caso di ritardo nei pagamenti IF è tenuta a corrispondere a GI gli interessi di mora ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.

5.10 SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI (MIS. 4.2 DELIBERA ART N.130/2019) [NUOVO]

In riferimento al Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti elaborato in conformità a quanto disposto alla misura 4.2. della Delibera ART n.130/2019, si rimanda al Documento metodologico presente sul sito di RFI e all'allegato pubblicato annualmente sul portale ePIR per il dettaglio informativo relativo a indicatori, parametri, obiettivi e penali di ciascun servizio. Si rammenta che sono esclusi dal suddetto Sistema i servizi per i quali è fornito l'accesso all'impianto di servizio (ad eccezione del servizio Stazioni Passeggeri), pertanto il Sistema si applica esclusivamente ai servizi di:

- Stazioni Passeggeri
- Sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati
- Fornitura corrente di trazione
- Assistenza alla circolazione treni speciali
- Servizi di Manovra
- Assistenza Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM)
- Fast Track
- Fornitura informazioni complementari
- Accesso alla rete GSM-R.

APPENDICI AL CAPITOLO 5 [EX APPENDICI AL CAPITOLO 6]

Vengono di seguito riportate le modalità e le regole relative alla gestione economica del contratto:
Parte 5.A – Pedaggio;
Parte 5.B – Rendicontazione;
Parte 5.C - Performance Regime: Metodo di calcolo delle penali;

PEDAGGIO:

1) Tratte elementari

Ciascuna tratta della rete è suddivisa in tratte elementari.

2) Associazione tratte elementari

Ai fini della determinazione dei segmenti di mercato, ciascuna tratta elementare è univocamente associata alla Rete Livello di Servizio Elevato, alla Rete Metropolitana o alla restante rete.

3) Riferimenti orari sulle tratte elementari del percorso treno

L'impegno di una tratta elementare inizia dall'orario di partenza o transito di una località e termina all'orario di partenza o transito della località successiva (o ora di arrivo se quest'ultima località è termine di corsa del convoglio).
Questa norma di fatto comporta che:
Ai fini della definizione dei segmenti di mercato Merci, vengono definite come fascia diurna l'intervallo temporale compreso tra le 06:00 e le 21:59 e come fascia notturna l'intervallo temporale compreso tra le 22:00 e le 05:59
Per l'attribuzione della fascia oraria viene utilizzata l'ora di entrata nella tratta elementare.
Una stazione di confine di un nodo si considera appartenente allo stesso per i treni in uscita e non per quelli in entrata nella medesima stazione.

4) Velocità commerciale

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

5) Velocità di marcia

La velocità di marcia riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo al netto delle soste. Essa è riferita all'intero percorso del treno

6) Peso di un convoglio e tipo di trazione

Quale peso del convoglio viene assunto il peso reale del treno dichiarato dalla IF titolare. Qualora non risulti nei sistemi di circolazione del GI viene assunto il peso programmato pari al peso caratteristico della traccia oraria (peso bloccato) aumentato del peso del locomotore.
Nel caso in cui la composizione del treno vari nel corso della traccia, si fa riferimento al peso medio ponderato in funzione delle distanze percorse con ciascuna delle composizioni.
Nel caso di sistemi di trazione non convenzionali nella tabella relativa al Tipo di Trazione per la determinazione della Tariffa Unitaria T_{A3} si fa riferimento alla voce "Trazione Diesel"

7) Approssimazioni

Nelle tabelle 5.1 e 5.2 sono presenti degli intervalli numerici in ognuno dei quali è incluso l'estremo inferiore ed escluso quello superiore.

8) Arrotondamenti

La modalità di arrotondamento degli importi al centesimo di euro viene effettuata per ogni treno.
Nelle tabelle 5.1, 5.2, 5.3, 5.8, le tariffe sono arrotondate alla 3a cifra decimale, la rendicontazione sarà effettuata tenendo conto della 5° cifra decimale, scaturita nell'ambito della presentazione del Sistema Tariffario PMdA all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
Ai fini della assegnazione di un servizio a una classe di percorrenza chilometrica (con riferimento ai servizi NA.DA. Top e NA.DA Base), le percorrenze chilometriche di ciascun treno si approssimano alla 3° cifra decimale

9) Segmenti di Mercato

Laddove un servizio passeggeri internazionale interessi tratte a velocità max superiore a 250 km/h, di cui alla tabella 6.9 verrà applicata in sede di prima fase la tariffa Premium. Per gli anni successivi dovranno essere ricalibrate le tariffe all'interno del segmento internazionale, sulla base dei volumi relativi ai sotto segmenti "Internazionale Premium" e "Internazionale Basic".
Laddove un servizio commerciale regionale non sia Servizio Universale esso sarà classificato come Basic.
Sono considerati treni passeggeri internazionali i treni con numerazione compresa tra 1-499 e tra 1000-1499

Laddove un servizio definito come “OSP regionale” abbia inizio o termine della traccia in una delle stazioni di confine della rete metropolitana senza interessarne alcuna tratta, esso sarà classificato “No Nodo” o “No Nodo – Holy”, a seconda del giorno della settimana.
I giorni festivi considerati festivi ai fini della determinazione delle tariffe “Nodo Hub – Holy”,” Nodo Ring – Holy” e “No Nodo – Holy” coincidono esclusivamente con le festività nazionali.
Sono considerati treni merci internazionali i treni con numerazione compresa tra 40000 e 49999 ed i treni aventi origine o destinazione in un impianto di confine.

10) Giorno di circolazione

Per ogni treno viene identificato univocamente un giorno di circolazione rispetto alla prevalenza chilometrica del percorso.

RENDICONTAZIONE

Rendicontazione PMdA

Definizioni:

- Traccia rendicontata:
  - per il percorso circolato, le informazioni derivano dall'allegato 1 del contratto integrato con le Variazioni in Corso d'Orario e/o con i provvedimenti/operazioni emessi in Gestione Operativa;
  - per il percorso non circolato, le informazioni sono quelle riportate al punto precedente al netto dell'ultimo dispositivo di disdetta
- Punto Orario Esteso: è una località situata in prossimità della stazione principale di nodo, in cui la rimessa rotabile è compresa nel pedaggio del treno corrispondente.

Per ciascun contratto stipulato con le IF, il GI provvede mensilmente a rendicontare l'importo del canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base delle registrazioni delle tracce rendicontate.

La valorizzazione economica per le tracce rendicontate avviene in applicazione del sistema tariffario approvato con Delibera ART n. 75/2016.

Il processo di rendicontazione mensile prevede che il GI abbia un'interazione con le IF finalizzata a condividere i dati fisici sui quali si basa la valorizzazione economica delle tracce rendicontate, attraverso una verifica quotidiana sui sistemi di circolazione.

Rendicontazione Servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA

La rendicontazione dei seguenti servizi di impianto diversi da quelli inclusi nel PMdA

- Scali merci;
- Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- Platee di lavaggio;
- Rifornimento idrico
- Preriscaldamento, climatizzazione e utilizzo colonnine REC per treni viaggiatori;
- Parking

avverrà tramite i sistemi informativi che consentiranno la gestione dei servizi di impianto e la loro rendicontazione puntuale.

Per la rendicontazione del servizio di utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci si rimanda allo specifico Documento Metodologico pubblicato nel portale ePIR.

In fase di rendicontazione, le IF hanno la possibilità di richiesta di rettifica dei dati tramite i sistemi, entro un massimo di 30 giorni dalla data di erogazione programmata del servizio.

Per i seguenti servizi offerti da RFI:

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni

la valorizzazione economica dei suddetti servizi offerti da RFI viene effettuata secondo le modalità riportate nei relativi contratti, allegati al portale ePIR per quanto riguarda il servizio GSM-R e alle appendici 1 e 2 al capitolo 5 relativamente al servizio stazioni passeggeri.

Verifiche

RFI condurrà, nel corso dell'orario di esercizio per ogni tipologia di servizio diverso da quelli inclusi nel PMdA, dei controlli *ad hoc* ogni qual volta ne ravvisi la necessità, nonché verifiche puntuali negli impianti funzionali all'erogazione dei servizi diversi da quelli inclusi del PMdA finalizzate a effettuare approfondimenti specifici per l'analisi di elementi puntuali.
Tali verifiche potranno essere attivate, ad esempio, nei seguenti casi:

1. controllo degli impianti su cui non siano stati richiesti servizi, dove siano stati richiesti in fase di riprogrammazione o in gestione operativa;
2. approfondimento di situazioni anomale segnalate dal personale di RFI;
3. accertamenti in caso di mancata risposta dell'IF a seguito delle segnalazioni inviate da RFI a valle della gestione ordinaria dei servizi;
4. verifica di segnalazioni ricevute dalle IF di mancata erogazione del servizio per cause riconducibili a responsabilità di RFI (guasti impianti, attività di manutenzione); la segnalazione da parte dell'IF deve avvenire entro 5 giorni lavorativi dalla data dell'evento.

Tempistica

I dati fisici ed economici delle tracce e dei servizi rendicontati in un dato mese vengono portati a conoscenza della IF di norma entro il mese successivo a quello di riferimento.

Appendice 5.C

PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

1. Definizioni

Punto di rilevamento: località in corrispondenza della quale i sistemi di circolazione di GI rilevano l'ora reale di passaggio dei treni.
Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e programmato del treno in una determinata località di rilevamento.
Scostamento: Differenza positiva, espressa in minuti, del ritardo del treno tra due punti di rilevamento.
Causa di ritardo: motivo che ha generato uno scostamento con valore maggiore di zero ascritto al soggetto responsabile (GI, IF proprietaria del treno, altra IF, cause esterne ai sensi della apposita codifica contenuta nella nuova procedura di *"Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime"*(ex COp 269/2010), reso noto alle IF tramite il sistema PICWEB.
Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico definito nel capitolo 5, che viene applicato a ciascun scostamento, valido ai fini del Performance Regime, maturato dal treno nel corso del suo percorso.
I ritardi da rete estera, le cause esterne e gli inconvenienti d'esercizio non danno luogo a penale tanto per il GI quanto per le IF.
PIC (Piattaforma Integrata Circolazione): sistema informatico a supporto della gestione della circolazione, utilizzato da GI per la registrazione dei ritardi e degli scostamenti nonché per la relativa allocazione e comunicazione delle cause e quindi per l'amministrazione del Performance Regime.
Puntualità (Standard IF): Puntualità calcolata come rapporto tra il numero di treni della singola IF giunti in soglia di puntualità (considerando arrivati in orario anche quelli giunti oltre soglia di puntualità per cause non riconducibili alla stessa IF proprietaria del treno) e il numero totale dei treni circolati della specifica IF.
Soglia di puntualità: minuti di ritardo, variabili per tipologia di traffico e per modalità di acquisto delle tracce, così come riportati al par.6.3.2 del PIR, rispettivamente per tracce acquistate fino a 5 giorni solari dalla data di utilizzazione:
- 5' per treni passeggeri regionali/metropolitani;
- 5' per treni passeggeri media/lunga percorrenza;
- 30' per treni merci.

Tali soglie sono estese a 60' per i treni passeggeri e 120' per i treni merci qualora richiesti in gestione operativa (da 4 giorni solari dalla data di utilizzazione). Tali soglie non determinano l'esclusione dei treni dal sistema di Performance Regime ma influiscono esclusivamente nella definizione del valore di puntualità come definito al punto precedente.

2. Elementi del sistema di attribuzione delle cause di ritardo

Il presente paragrafo riporta i principali criteri contenuti nella nuova procedura di "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime" (ex COp 269/2010) approvata dall'Autorità di Regolazione del Trasporti, a seguito della consultazione con i Richiedenti, con Delibera n. 150/2019. I nuovi criteri si applicano a partire dall'orario di servizio 2020/2021 anche tenuto conto delle risultanze del periodo di pre-esercizio previsto nel corso dell'orario 2019/2020.

Il sistema del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (RFI e IF) registrati in PIC, unico data base del sistema.
L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 2 minuti e per scostamenti dovuti ad anormalità.

Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti, misurato rispetto alla precedente stazione rilevante o di partenza, sarà ripartito
se pari o inferiore a 5':
- in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti;
- in caso di assenza di scostamenti attribuiti o qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti, al 50% al GI e all'IF.

se superiore a 5':
- in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti, qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti;
- mediante attribuzione degli scostamenti, riesaminando la marcia del treno nell'ambito della tratta d'interesse, qualora gli scostamenti non attribuiti siano superiori al 50% di quelli attribuiti.

L'elenco delle stazioni rilevanti, individuate previa consultazione con gli stakeholder, è riportato all'interno del portale ePIR.
Le modalità di calcolo degli indicatori di puntualità e le relative soglie adottate sono riportate all'interno della Comunicazione Operativa ---- relativa alle modalità di attribuzione e validazione delle cause di ritardo.

3. Metodo di calcolo

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime- maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso e il numero di treni soppressi per i seguenti coefficienti:

- **C_t**: coefficiente che tiene conto della tipologia di linea dove è maturato lo scostamento, riferita alla classificazione riportata in **tabella 1**;
- **C_{rit}:** coefficiente che tiene conto del ritardo:
  - maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci, secondo la suddivisione riportata in **tabella 2a**;
  - medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori. I valori sono riportati in **tabella 2b** per i treni del trasporto regionale ordinari e straordinari, in **tabella 2c** per i treni del Servizio Mercato e Servizio Universale ordinari e straordinari;
- **C_S:** coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo la suddivisione riportata in **tabella 3**;
- **C_{cat}:** coefficiente che tiene conto della categoria dei treni come indicato in **tabella 4;**
- **C_p:** coefficiente dato dalla somma del C_{Base} + $C_{Correttivo;}$
- **C_{base}:** coefficiente che tiene conto della variazione % dei treni*km sviluppati in puntualità (con riferimento allo Standard IF) per ciascuna IF nell'anno oggetto di consuntivazione del Performance Regime, rispetto l'anno precedente. I valori sono riportati nella **tabella 5**;
- **$C_{correttivo}$:** coefficiente che tiene conto dello standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b (treni viaggiatori) e 5c (treni merci).
- **P_{sop}:** coefficiente che tiene conto per ogni traccia dei treni*km programmati oggetto di soppressione.
- **C_{sop}:** coefficiente che tiene conto della categoria dei treni nell'applicazione delle penali per soppressioni. I valori sono riportati nella **tabella 6.**

3.1 Rapporti GI-IF

GI corrisponderà a IF proprietaria del treno le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti –validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed attribuiti a cause di propria responsabilità per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$P_{F1} = P_u * \sum (M_{GI} * C_t * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{GI} * P_{sop} * C_{sop})$$

dove:

P_{F1} è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF.

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

P_S è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a 120*P_u

M_{GI} sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t, C_{cat} e C_{rit} e C_{sop} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

S_{GI} è il numero treni con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità GI.

P_{sop} è il rapporto tra i treni*km soppressi per responsabilità GI e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

IF proprietaria del treno corrisponderà a GI le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed ascritti a cause di responsabilità dell'IF proprietaria del treno per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$P_{F2} = P_u * \sum (M_{IF} * C_t * C_s * C_{cat} * C_{rit})$$

dove:

P_{F2} è il flusso che IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF

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

M_{IF} sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t, C_S, C_{cat} e C_{rit} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Il flusso economico annuo tra GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 5% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

Ferma restando la regolamentazione del Performance Regime per il calcolo delle penali, alla chiusura della contabilità verranno effettuati due bilanci distinti tra GI-IF viaggiatori e GI-IF merci.

Per ognuno dei due bilanci, nel caso dovesse registrarsi un importo residuo a favore del GI, l'80% di tale somma verrà ridistribuita a ciascuna singola IF del settore proporzionalmente ai treni*km commerciali sviluppati nell'anno di riferimento in puntualità (standard IF) da ciascuna singola IF.

I volumi di treni*km commerciali in puntualità saranno moltiplicati per un coefficiente C_P calcolato come somma di un coefficiente base C_{Base} legato al miglioramento delle proprie performance rispetto all'anno precedente in termini di treni*km in puntualità riferiti allo standard IF secondo i valori riportati in tabella 5a e di un coefficiente correttivo $C_{correttivo}$ legato allo standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b-5c (treni viaggiatori) e 5d (treni merci).

La quota residua degli eventuali saldi a favore del GI, pari al 20% del totale, verrà dallo stesso reinvestita in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa viaggiatori.

Per le tracce coinvolte nelle fasce di manutenzione sono definiti, e dichiarati a contratto, i giorni e le tratte di interferenza con i cantieri ed i conseguenti minuti di maggior percorrenza indotti che non determineranno alcuna penale per il GI.

3.2 Rapporti IF-IF

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

$$P_{F3} = P_u * \sum (M_{AB} * C_t * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{AB} * P_{sop} * C_{sop})$$

dove:

P_{F3} è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF.
P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.
P_S è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a $120*P_u$
M_{AB} sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime.
S_{AB} è il numero treni dell'IF B con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità dell' IF A.
C_t, C_{cat} , C_{rit} e C_{sop} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.
P_{sop} è il rapporto tra i treni km dell'IF B soppressi per responsabilità IF A e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

TABELLE PER LA DETERMINAZIONE DEL VALORE DEI COEFFICIENTI CONTENUTI NEGLI ALGORITMI DI CALCOLO DELLE PENALI

C_t: coefficiente che tiene conto della tipologia di linea dove è maturato lo scostamento. Il dettaglio delle linee/tratte contenute in ciascun aggregato sono rese disponibili attraverso il portale ePIR.

Tabella 1 - C_t (Coefficiente di tratta)

C_t (Coefficiente di tratta)	
Rete Alta Velocità	2,5
Linee veloci (DD)	2,5
Corridoi nazionali Centro-Nord	1,0
Linee di collegamento con l'Europa	1,5
Corridoi nazionali Centro-Sud	1,0
Altre linee	1,0
Nodi	2,5
Rete Compl. - Secondaria	0,5
Rete Compl. - Itinerari merci	0,5

C_{rit}: coefficiente che tiene conto del ritardo:
maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci;
medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori.

Tabella 2a - C_{rit} (Treni Merci Ordinari e Straordinari)

Ritardo a destino	C_{rit}
≤ 5'	0,25
≤ 15'	0,25

≤ 30'	0,50
< 60'	1,00
< 120'	1,25
< 180'	1,50
≥ 180'	2,00

Tabella 2b - C_{rit} (Treni del Trasporto Regionale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)						
	REG	**≤ 5'**	**≤ 15'**	**≤ 30'**	**< 60'**	**< 120'**	**≥ 120'**
	≤ 5'	0,25	0,5	0,75	1,00	1,25	1,50
	≤ 15'	-	1,0	1,25	1,50	2,00	2,50
	≤ 30'	-	-	1,50	1,75	2,25	2,75
	< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00
	< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
	≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 2c - C_{rit} (Treni del Servizio Mercato e Servizio Universale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)						
	Mercato/ S.U.	**≤ 5'**	**≤ 15'**	**≤ 30'**	**< 60'**	**< 120'**	**≥ 120'**
	≤ 5'	0,25	0,25	0,50	1,00	1,50	2,00
	≤ 15'	-	0,50	0,75	1,25	1,75	2,25
	≤ 30'	-	-	1,25	1,50	2,00	2,50
	< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00
	< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
	≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 2d - Crit (Invii, Materiali Vuoti e Locomotori Isolati)

Crit
1

C_s: coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio espletato dalla IF proprietaria del treno:

Tabella 3 - Cs (Coefficiente di servizio)

C_s (Coefficiente di servizio)	
Servizio a Mercato	1,00
Servizio Universale e Regionale	0,75
Servizio Merci	0,50

Invii, materiali vuoti e locomotori isolati	0,50

C_{cat}: coefficiente che tiene conto della categoria dei treni:

Tabella 4 - C_{cat} (Coefficiente di categoria)

C_{cat} (Coefficiente di categoria)	
Treni programmati d'orario	1,00
Treni effettuati in gestione operativa	0,50
Altre circolazioni (Invii, materiali vuoti, locomotori isolati, tradotte) programmati che effettuati in gestione operativa	0,25

C_p: coefficiente dato dalla somma del **C_{Base}** + **$C_{Correttivo}$** :

Tabella 5a - C_{Base}

C_{Base}	
Var < 0%	1,00
0% < Var ≤ 10%	1,05
10% < Var ≤ 20%	1,10
20% < Var ≤ 30%	1,15
30% < Var ≤ 40%	1,20
40% < Var ≤ 50%	1,25
50% < Var ≤ 100%	1,30
Var > 100%	1,40

Var: Variazione treni*km in puntualità (Anno X rispetto X-1)

Tabella 5b - $C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori regionali

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 82.5%	-0,2
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	-0,15
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	-0,1
87,5% ≤ Punt. IF < 90%	-0,05
90% ≤ Punt. IF < 92%	0
92% ≤ Punt. IF < 93%	0,05
93% ≤ Punt. IF < 94%	0,10
94% ≤ Punt. IF < 95%	0,15
95% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,20
96% ≤ Punt. IF < 97%	0,25
97% ≤ Punt. IF ≤ 98%	0,30
98% ≤ Punt. IF < 99%	0,35
99% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF viaggiatori (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 5c - CCorrettivo per i treni viaggiatori LP

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 72.5%	-0,2
72,5% ≤ Punt. IF < 75%	-0,15
75% ≤ Punt. IF < 77,5%	-0,1

77,5% ≤ Punt. IF < 80%	-0,05
80% ≤ Punt. IF < 84%	0
84% ≤ Punt. IF < 86%	0,05
86% ≤ Punt. IF < 88%	0,10
88% ≤ Punt. IF < 90%	0,15
90% ≤ Punt. IF ≤ 92%	0,20
92% ≤ Punt. IF < 94%	0,25
94% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,30
96% ≤ Punt. IF < 98%	0,35
98% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF viaggiatori LP (%) nell'anno oggetto di consuntivazione

Tabella 5d - $C_{Correttivo}$ per i treni merci

$C_{Correttivo}$ per i treni merci	
Punt. IF < 80%	-
80% ≤ Punt. IF < 82,5%	0,05
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	0,10
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	0,15
87,5% ≤ Punt. IF ≤ 90%	0,20
90% ≤ Punt. IF < 92,5%	0,25
92,5% ≤ Punt. IF ≤ 95%	0,30
95% ≤ Punt. IF < 97,5%	0,35
97,5% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF merci (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 6: C_{Sop} (Coefficiente di soppressione)

C_S: coefficiente di soppressione	
Servizio Mercato e Servizio Universale (ordinari e straordinari)	1
Trasporto Regionale (ordinari e straordinari)	1
Merci (ordinari e straordinari)	1
Invii, materiali vuoti, tradotte	0

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO (NUOVO)

6.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo descrive gli obblighi e le regole per GI e IF da osservare in fase di esecuzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura comprensivo, pertanto, della gestione della circolazione, anche perturbata, e degli eventuali inconvenienti d'esercizio.

6.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO [EX PAR. 2.3.3]

6.2.1 Obblighi Comuni [ex.2.3.3.1]

Per la buona esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.

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

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

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

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente; le IF si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

6.2.2 Obblighi di GI [ex 2.3.3.2]

E' obbligo di GI:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al Capitolo 5 e 7 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli.

  In caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI condivide con le imprese interessate i provvedimenti di esercizio necessari per la ripartizione della capacità residua.

  GI deve altresì assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno 30 giorni solari prima della loro entrata in vigore, fatti salvi gli eventuali provvedimenti d'urgenza individuati dal Gestore;

- dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione;
- rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSF e dall'ART;
- disporre di un sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

6.2.3 Obblighi di IF [ex 2.3.3.3]

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dall'ANSF, dall'ART e dal GI;
- utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
- utilizzare detto materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipate ad ANSF all'interno del processo di immatricolazione;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nazionale nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) o dalla European Railway Agency (ERA);
- garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni, ancorché GI ne abbia ammesso la circolazione sull'infrastruttura ferroviaria;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzatorio;
- comunicare a GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea ad incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
    - tipo locomotiva;
    - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
    - massa rimorchiata;
    - massa assiale;
    - percentuale di massa frenata;
    - lunghezza del convoglio;
    - completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;

- consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabina di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura, nel rispetto di quanto indicato nell'apposita Procedura diramata dal GI ai sensi dell'art. 3 del Decreto 5/2010 dell'ANSF;
- mettere, qualora strettamente necessario, a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (Juridical Recorder Unit);
- svolgere, in accordo con il GI, le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso dei treni di cui al par. 6.3.3.2.1.

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

Il GI non assume alcun obbligo di custodia, e pertanto non è responsabile per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di GI.

6.2.4 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione [ex 2.3.3.4]

IF è tenuta a comunicare a GI tutte le informazioni inerenti le tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente e nello specifico:

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

La comunicazione delle suddette informazioni deve avvenire per mezzo dei sistemi informatici delle IF opportunamente interfacciati con la piattaforma PIC WEB ovvero attraverso l'immissione diretta delle informazioni, da parte delle IF, nella piattaforma PIC WEB, salvo comprovato guasto/indisponibilità del sistema stesso (in tale evenienza saranno accettate richieste formulate attraverso gli strumenti indicati dal referente accreditato di GI).

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

6.2.5 Informazione e cooperazione con il GI [ex 2.3.3.7]

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con il GI e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto (D.lgs. 50/2019). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSF nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.

In applicazione dell'art. 4 del Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, in presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, l'IF e GI si impegnano a:

- individuare nell'ambito del proprio SGS le eventuali idonee misure mitigative atte a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario;

- comunicare agli altri operatori ferroviari coinvolti ed interessati, in modo chiaro ed esaustivo, le informazioni del caso tra le quali almeno:
  - la descrizione del pericolo fonte del rischio non adeguatamente mitigato;
  - la causa dello stesso con il relativo effetto;
  - il valore residuo del rischio valutato come non accettabile;
  - il criterio di accettazione utilizzato per tale valutazione;
  - la/le mitigazioni già messe in atto.

L'interlocutore per il GI, per lo svolgimento delle attività suddette, è la Direzione Produzione. L'interlocutore per la IF è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato ovvero il proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSF e comunicato a Direzione Tecnica - S.O. Normativa Circolabilità ed Analisi di Rischio di Sistema, che cura l'aggiornamento dei loro indirizzi nell'ambito delle attività di emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio riguardanti i rapporti di interfaccia con le Imprese Ferroviarie.

6.2.6 Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria [ex 2.3.3.8]

GI, in osservanza all'art.7 lett. c) del DM 138T/2000, ha predisposto la Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria (BDP) garantendone ad ogni IF l'accesso alla stessa, limitatamente ai dati di competenza.

Al fine di garantire la puntuale alimentazione della BDP e permettere, quindi, l'elaborazione degli indicatori prestazionali sulla sicurezza, ogni IF deve segnalare prontamente al GI qualsiasi evento anomalo che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.

6.2.7 Sciopero [ex 2.3.3.9]

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

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

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

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

Nei casi di sciopero del personale di GI/IF (cfr. par. 6.2.4 2° cpv e 4.3.2 punto 7) eventuali variazioni apportate dalle parti al programma giornaliero, ivi compresi i servizi connessi con lo stesso, non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

6.2.8 Coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti sul traffico internazionale [nuovo]

In caso di eventi con impatti rilevanti sul traffico internazionale risulta necessaria un'azione di coordinamento a livello internazionale tra tutti i soggetti coinvolti nell'evento.

Per le perturbazioni con impatti anche sul traffico internazionale superiore a 3 giorni il GI applica le linee guida contenute all'interno del documento International Contingency Management (ICM) Handbook, disponibile sul sito web http://rne.eu.

I Rail Freight Corridor operano come facilitatori in relazione alle comunicazioni effettuate verso i Richiedenti ed alla gestione delle perturbazioni attraverso gli itinerari e scenari operativi alternativi elaborati con i diversi GI secondo quanto indicato nel Corridor Information Document (CID) del Rail Freight Corridor di riferimento.

6.3 REGOLE DI ESERCIZIO [EX 2.4]

6.3.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario [ex 2.4.1]

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

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

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, GI utilizza propri centri decisionali, in sede centrale e periferica, dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento ed eventuale ripristino dell'infrastruttura.

Il GI adotta o modifica le aree di giurisdizione dei centri decisionali (centrale e periferici) di allocazione della capacità, di coordinamento e regolazione della circolazione e della manutenzione e ripristino dell'infrastruttura, nonché delle relative postazioni operative, in base a criteri improntati all'efficienza, all'efficacia e al contenimento dei costi per gli utenti; al fine di garantire la limitazione della diffusione dei ritardi lungo le linee, l'individuazione delle aree di giurisdizione privilegia l'unitarietà della gestione delle principali relazioni di traffico a breve/media percorrenza. L'adozione e/o la modifica della giurisdizione dei centri decisionali periferici, nel caso interessino servizi caratterizzati da Obblighi di Servizio Pubblico locale, è preventivamente comunicata all'Amministrazione affidante l'Obbligo di Servizio Pubblico locale. La giurisdizione dei centri decisionali di allocazione della capacità, di coordinamento e regolazione della circolazione e della manutenzione e ripristino dell'infrastruttura è pubblicata, in forma grafica e tabellare, tra i documenti tecnici del portale ePIR; a seguito di modifica di tali aree il GI provvede all'aggiornamento dei pertinenti documenti tecnici del portale ePIR entro 30 giorni.

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

- la marcia dei treni;
- le gestione delle anormalità di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
- il ripristino della potenzialità delle linee in relazione all'eventuale ingombro di binari di stazione da parte di treni accantonati;
- l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orarie.

Le IF devono obbligatoriamente assicurare interfaccia con GI, tale da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni:

- i turni dei materiali, ivi comprese le eventuali operazioni di manovra propedeutiche al ricovero/piazzamento del treno;
- l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- la richiesta di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- la richiesta di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
- la richiesta di variazione al programma di servizi d'impianto.

L'interfaccia con le figure di coordinamento di GI può essere assicurata mediante delega completa ad altre IF.

GI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF.

GI provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anormalità di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF le relative risultanze.

6.3.2 Regole di gestione [ex 2.4.2]

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

Fascia pendolare 6.00-9.00 e 17.00-20.00 (dal lunedì al venerdì)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni OA nazionali Premium – Treni OA nazionali Basic – Treni OA internazionali – Treni OSP Lunga Percorrenza e Regionali "pendolari" a servizio delle maggiori città*
2	Treni OSP Lunga Percorrenza – Treni OSP Regionali
3	Treni Merci
4	Servizi Tecnici**

Fascia giornaliera 9.00-17.00 e 20.00-22.00 (dal lunedì al venerdì) e 6.00-22.00 (sabato, domenica e festivi)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni OA nazionali Premium – Treni OA nazionali Basic – Treni OA internazionali
2	Treni OSP Lunga Percorrenza
3	Treni OSP Regionali– Treni Merci (V>90 km/h)
4	Treni Merci (V≤90 km/h)
5	Servizi Tecnici**

Fascia notturna 22.00-6.00

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni OA nazionali Premium – Treni OA nazionali Basic – Treni OA internazionali
2	Treni OSP Lunga Percorrenza - Treni Merci (V>90 km/h)
3	Treni Merci (V≤90 km/h) - Treni OSP Regionali
4	Servizi Tecnici**

*Maggiori Città: Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Genova, Roma, Napoli, Bari e Palermo, Verona, Pescara, Ancona, Pisa, Reggio Calabria e Cagliari.
** Le circolazioni di servizio programmate da orario, funzionali all'effettuazione di un treno commerciale (con tempi di ribattuta minori di 30'), hanno la stessa valenza del treno corrispondente.
Legenda: OA=Open Access; OSP=Obblighi di Servizio Pubblico.

I principi gestionali espressi nella presente definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anormalità significative). All'insorgere di un'anormalità rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

In caso di interferenze tra treni con gli stessi principi gestionali dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare complessivamente i ritardi, anche in relazione alle possibili conseguenze sulle maggiori città;
2. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata, eventualmente ripristinando la successione programmata.

In caso di interferenze tra treni con principi gestionali diversi dovranno essere applicate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare i ritardi per i treni con priorità di gestione;
2. ripristinare la successione programmata anche in relazione alle possibili conseguenze sulle maggiori città;

3. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.

I treni in anticipo corsa non devono provocare ritardi ad altri treni indipendentemente dalle categorie.

Nell'ambito delle presenti regole sono considerati puntuali i treni che:

- per il segmento Passeggeri arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5':
- per il segmento Merci arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 30'.

La puntualità con la quale il GI misura le proprie performance, è calcolata per segmento di mercato e per mese attraverso la seguente formula:

$$\text{puntualità GI} = (NC - N_{RFI})/NC$$

dove:
NC = numero dei treni circolati
N_{RFI} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo superiore a 5' (30' per il segmento merci) per ritardi dovuti a cause attribuite a RFI.

Inoltre, RFI provvede a misurare per segmenti di mercato la puntualità reale in arrivo dei treni con fermata nelle principali stazioni della rete (intermedie o di destino) riportate in un apposito allegato tecnico del portale ePIR. Gli indicatori %OS(0-5) e %OS(0-15), di cui alla misura 7 della delibera ART n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, sono calcolabili tramite il sistema PIC.

I dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo (definiti con il seguente formato numerico "xx,yy%") sono pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale ePIR, nella sezione Documenti Tecnici, e richiamati in una apposita sezione dell'homepage del sito web www.rfi.it .

In aggiunta alle regole sopra richiamate, per le linee Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Firenze-Roma, Roma-Napoli, Napoli-Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio) e linea AV/AC Milano - Brescia (Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle), compreso il prolungamento all'interno dei nodi, valgono i seguenti criteri per l'inoltro dei treni.

L'IF è tenuta ad utilizzare la traccia oraria in conformità al programma oggetto del contratto di utilizzo e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima indicate al paragrafo 3.3.3.3.

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

Al fine di minimizzare i ritardi complessivi di tutti i treni e le ripercussioni sui nodi, i treni effettuati con materiale rotabile AV interessati da una variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata, fatti salvi i casi di autorizzazione preventiva del GI di cui al par. 4.8.1.2, possono essere inoltrati sulle linee di seguito elencate purché garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a:

- 250 km/h sulla linea Torino - Milano;
- 250 km/h sulla linea Milano – Bologna;
- 250 km/h sulla linea Bologna – Firenze;
- 200 km/h sulla linea Firenze – Roma;
- 250 km/h sulla linea Roma – Napoli;
- 220 km/h sulla linea Napoli - Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio);
- 250 km/h Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle (linea AV/AC Milano - Brescia).

I suddetti limiti hanno valore sia per degradi improvvisi del materiale rotabile sopraggiunti dopo la partenza del treno interessato, sia a seguito di limitazioni al materiale programmato intervenute all'atto dell'approntamento o della partenza.

Nel caso un treno non rispetti i livelli prestazionali sopra indicati il GI provvederà ad individuare un canale che garantisca l'inoltro del treno sulla propria linea mantenendo le opportune condizioni operative, minimizzando i ritardi complessivi ad altri treni interferenti, eventualmente ritardandone la partenza ovvero instraderà il treno con riduzione di velocità su linea convenzionale per l'intero percorso programmato o per parte di esso.

In relazione al possibile contenimento del ritardo del treno con riduzione di velocità, GI proporrà all'IF interessata l'adozione di provvedimenti di circolazione utili ad evitare le operazioni di regresso negli impianti di testa e finalizzati ad effettuare il servizio viaggiatori in stazioni alternative nei Nodi di Roma, Firenze e Milano. É facoltà dell'IF accettare o meno la proposta del GI. In tal caso la mancata accettazione della proposta del GI e/o il mancato accordo sulle proposte alternative da parte dell'IF non dà luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo ~~4.6.3~~ 5.6.4.1.

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

Treni Pendolari

Si considerano "pendolari" i treni in afflusso (nella fascia 6.00-9.00) ed in deflusso (nella fascia 17.00-20.00) a servizio delle maggiori città ed i relativi treni corrispondenti, individuati dal GI, anche attraverso il coinvolgimento degli enti titolari dei rispettivi contratti di servizio, tra i treni che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni. Tali treni vengono qualificati ad ogni cambio orario, ovvero in caso di entrata in vigore di un significativo numero di riprogrammazioni dei servizi, tra i treni OSP regionali e lunga percorrenza.

Treni Merci

La circolazione del traffico merci dovrà essere garantita, indipendentemente dal proprio ritardo, minimizzando il più possibile le interferenze con altri treni nell'ottica della riduzione dei ritardi ed il ripristino dell'orario programmato.

Particolare attenzione dovrà essere impiegata nella gestione del traffico merci rispetto al traffico a valenza pendolare al fine di minimizzare le interferenze con quest'ultimo.

In particolare, rispetto alle linee afferenti le maggiori città, nelle fasce orarie 6.00-9.00 e 17.00-20.00 e rispetto al senso di marcia caratterizzato dal flusso viaggiatori prevalente (afflusso verso il nodo e deflusso dalle maggiori città) il traffico merci dovrà essere regolato come di seguito descritto:

- un treno merci in orario dovrà circolare rispettando la propria traccia salvo interferenze significative con altri treni in ritardo, a causa delle quali potranno essere valutate opportune precedenze a favore dei treni viaggiatori;
- un treno merci in ritardo circolerà se è garantito il canale libero in arrivo nel primo impianto dove potrà essere effettuata opportuna precedenza, senza determinare interferenze di circolazione con altri treni, tenendo comunque conto dei tempi necessari per il ricovero sul binario deviato.

Sia in fascia pendolare che in fascia non pendolare la gestione del conflitto fra due treni merci dovrà essere gestita favorendo il treno al limite di fascia in modo da garantire il più possibile il rientro dello stesso entro il rispetto della traccia oraria programmata. A parità di ritardo dovrà essere favorito il treno con minore percorrenza residua, tenendo anche conto delle eventuali riduzioni di velocità indotte dal materiale (degradi per bassa percentuale frenata, peso assiale, ecc.).

Nella gestione del traffico merci dovranno comunque essere tenuti in considerazione eventuali vincoli successivi (interruzioni, orario apertura impianti terminali).

RFI è interessata da 4 Rail Freight Corridor, così come indicato al par. 1.9 del PIR. Le informazioni relative alle regole di priorità in esercizio applicate sono disponibili all'interno dei Corridor Information Document (CID) dei Rail-Freight-Corridor reperibili nella piattaforma CIP di RNE:

https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:170:647014816225::::P170_BOOKS_LIST:499809

6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura [nuovo]

6.3.3.1 Gestione della circolazione perturbata [ex 2.4.3]

In presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, GI sarà tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

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

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, le deviazioni, verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di GI al referente accreditato di IF che, entro 30 minuti o al massimo entro 60 minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative, implementando le proposte di variazione condivise del programma di esercizio nei sistemi informativi per la gestione della circolazione.

In caso di mancato accordo il referente accreditato di GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

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

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari GI realizzerà, d'intesa con IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

In caso di mancato accordo GI potrà comunque provvedere alla soppressione della tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato di GI, avente giurisdizione su stazioni di collegamento reti, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente accreditato IF riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

Le conseguenze economiche dei provvedimenti suindicati sono disciplinate secondo i criteri del paragrafo 6.3.3.1.

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi (o altra calamità naturale ivi incluse le eruzioni vulcaniche ed i terremoti), il GI stabilisce tempestivamente le regole di circolazione che le IF dovranno rispettare. In particolare potranno essere previste deviazioni e/o limitazioni di velocità, d'intesa con le IF interessate. In caso di mancato accordo il GI potrà comunque provvedere all'attivazione di provvedimenti di circolazione, dandone contestuale comunicazione alle IF coinvolte.

Con specifico riguardo alle anormalità in caso di emergenza neve/gelo è riportata, nell'appendice 1 al capitolo 6, la procedura relativa al processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione.

Il GI pubblica nel portale ePIR tutti i piani di contingenza, eventualmente preventivamente elaborati, con riferimento a particolari tipologie di condizioni meteo avverse o a fronte di specifiche previsioni di condizioni meteo avverse. Tali piani comprendono anche specifiche misure di coordinamento, con i terminali di origine e destinazione dei treni merci, volte alla salvaguardia, nei limiti della capacità disponibile, del traffico merci.

In aggiunta alle regole sopra richiamate, per le linee Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Firenze-Roma, Roma-Napoli, Napoli-Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio) e linea AV/AC Milano - Brescia (Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle), compreso il prolungamento all'interno dei nodi, valgono le seguenti disposizioni di dettaglio:

Regole operative di utilizzo della capacità residua nel caso di circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative che determinino la perdita della traccia programmata sulle linee oggetto delle presenti Disposizioni, qualunque sia l'origine che le ha determinate, GI assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti applicando in maniera equa, trasparente e non discriminatoria le seguenti regole:

in presenza di un'anormalità che interessi la circolazione di un senso di marcia, dovrà essere di norma salvaguardata la regolarità dei treni circolanti sul binario del senso di marcia opposto. I treni del flusso interessato dall'anormalità, saranno pertanto inoltrati sul binario dell'itinerario programmato quando lo stesso risulti comunque fruibile. Nel caso di totale indisponibilità del binario (ad es: anormalità alla linea aerea; arresto di un convoglio in linea) o quando il GI lo reputi conveniente ai fini del contenimento del ritardo, i treni del flusso interessato dall'anormalità verranno opportunamente instradati sul tratto di linea convenzionale, compatibilizzando la circolazione di tali treni con quella degli altri servizi già previsti sulla linea convenzionale, minimizzando per quanto possibile i ritardi e, comunque, salvaguardando il traffico pendolare nelle fasce orarie 6 – 9 e 17 – 20.

In relazione alla reale marcia dei treni, potrà derogarsi alla regola di cui sopra qualora i treni del flusso interessato dall'anormalità risultino numericamente maggiori ai treni del senso di marcia opposto.

Qualora l'indisponibilità di uno o di entrambi i binari delle linee oggetto del presente paragrafo sia prevista di durata superiore ai 90' GI, al fine di garantire la massima regolarità della circolazione, comunicherà alle IF la potenzialità massima sul tratto di linea convenzionale per la eventuale ridefinizione dell'offerta, tenendo conto della successione dei treni in circolazione sulle linee AV/AC al momento dell'indisponibilità.

Qualora ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti di cui sopra e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, GI e IF potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi da recepire in appositi piani di contingenza.

6.3.3.2 Sgombero dell'infrastruttura [ex 2.4.4]

6.3.3.2.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (aggiornamento dicembre 2020)[ex 2.4.4.1]

1. In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso. In caso di presenza di viaggiatori a bordo del treno interessato dal soccorso il GI, d'intesa con l'IF, si adopera, compatibilmente con le condizioni di circolazione presenti, per consentire prioritariamente il recupero dei viaggiatori.

2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva secondo quanto di seguito specificato:

   a) L'IF che svolge attività di trasporto passeggeri utilizzando anche solo parzialmente le linee AV/AC deve disporre di convogli di riserva, idonei al trasbordo in sicurezza dei passeggeri e aventi caratteristiche compatibili con le linee su cui devono circolare, e di locomotive diesel da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

   b) L'IF che svolge attività di trasporto merci utilizzando anche solo parzialmente le linee AV/AC deve disporre di locomotive di riserva diesel, aventi caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce in ragione del programma di esercizio.

   c) L'IF che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri, utilizzando l'infrastruttura convenzionale, deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

   Il numero di locomotive di riserva richiesti da GI alle IF con riferimento al precedente punto b) dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.

   La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale.

   La disponibilità di locomotive/convogli di riserva potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

3. Qualora IF dichiari, in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di voler utilizzare treni viaggiatori in doppia composizione, GI e IF devono concordare appositi piani di contingenza, da redigere prima dell'entrata in servizio, che contengono anche modalità integrative di soccorso/sgombero dell'infrastruttura nei punti di criticità.

   Ai fini della predisposizione dei piani di contingenza, IF dovrà comunicare:

   a) la prestazione massima delle locomotive del proprio sistema di soccorso specificando l'adeguatezza al traino/spinta dell'intero convoglio;

   b) in caso di degrado di uno dei convogli del treno in doppia composizione, se la prestazione dell'altro è tale da garantire il traino/spinta dell'intero treno;

   L'IF sarà, inoltre, tenuta a comunicare anche l'eventuale esistenza di punti singolari del percorso nei quali l'acclività della linea, desunta dai Fascicoli Linea, sia tale da far considerare la prestazione delle locomotive

del sistema di soccorso o del singolo convoglio, di cui ai precedenti punti a) e b), insufficiente per la trazione del treno in doppia composizione. Tali dichiarazioni devono essere relative all'intero percorso dei treni in doppia composizione, sia sulle linee programmate che su quelle affiancate (comprese interconnessioni).

4. Qualora IF dichiari in sede di richiesta di assegnazione di capacità di utilizzare almeno la doppia trazione diesel in composizione ai propri treni, e lo confermi in fase negoziale, può essere esonerata dalla dichiarazione riguardante le locomotive di riserva di cui sopra. Quanto previsto al presente punto non trova applicazione nel caso in cui la richiesta di assegnazione riguardi totalmente o parzialmente l'infrastruttura AV/AC.

5. Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al par. 3.3.2.1, l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione:
   - della dislocazione esatta di locomotive/convogli di riserva, diesel ed elettriche secondo i criteri definiti nel presente paragrafo,
   - della tipologia del locomotore (comprensiva dei dati identificativi e tecnico\prestazionali) e relative dotazioni, la tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi, comprovando eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune dei mezzi e l'IF responsabile del locomotore;
   - dei convogli utilizzati sulle linee AV/AC che possono essere accoppiati con quelli di altra IF, dando evidenza delle necessarie autorizzazioni e/o condizioni tecniche ove presenti o in fase di autorizzazione;
   - dei nominativi dei propri referenti cui GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero
   - i tempi necessari per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI (comprensivo dell'eventuale montaggio di maschere di accoppiamento in funzione del materiale rotabile da soccorrere).

   Quanto sopra, previe verifiche ed eventuali ulteriori disposizioni di GI, sarà indicato in allegato al contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

6. GI ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto contrattualmente dichiarato in ordine al dislocamento dei materiali di cui al precedente punto 5.

7. Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, GI richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. GI potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento o di altre IF qualora il ricorso a tali mezzi sia ritenuto da GI più idoneo ed efficace allo scopo. Nel caso in cui l'ingombro venga provocato da una IF che svolge trasporto merci di limitata entità e su linee a scarso traffico il GI potrà fare ricorso anche a proprie locomotive di manovra autorizzate alla circolazione in linea.

8. L'IF estranea alla causa di ingombro, a cui GI richieda l'intervento, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi con i mezzi rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura qualora l'IF che ha causato l'evento non ottemperi all'ordine di sgombero impartito da GI, ovvero negli altri casi in cui GI ne chieda l'intervento ai fini di un efficace e tempestivo ripristino della circolazione, ovvero per limitare eventuali disagi ai viaggiatori.

9. Nell'ipotesi prevista al precedente punto 7, l'onere economico delle operazioni di sgombero sarà posto a carico del soggetto responsabile dell'evento. In tali casi, previa richiesta scritta dell'IF intervenuta, GI provvederà a remunerare direttamente tale ultima, rivalendosi sull'IF responsabile dell'evento. GI provvederà direttamente a remunerare l'IF intervenuta anche nei casi in cui la causa di ingombro sia imputabile al GI medesimo.

10. Il GI non potrà comunque richiedere l'utilizzo di locomotive di treni che trasportino merci pericolose.

11. I criteri per la determinazione dei corrispettivi delle prestazioni erogate sono esposti nel paragrafo 6.3.4 del presente documento.

12. In caso di ingiustificato rifiuto all'ordine di sgombero da parte di IF estranea all'ingombro, questa sarà tenuta al versamento a GI del costo dell'operazione di sgombero maggiorato, a titolo di penale, del 100%, salvo quanto previsto al successivo paragrafo 6.3.3.2.2.

13. Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anormalità in linea o su binari critici di stazione, con l'impiego di locomotori e/o materiali di riserva e sulla base di scenari appositamente predisposti; durante ogni esercitazione sono svolte tutte le procedure previste per la gestione delle anormalità di cui trattasi, con

particolare riferimento a quelle di preparazione al traino del materiale rotabile da soccorrere, aggancio da parte del locomotore di soccorso, sfrenatura del convoglio da soccorrere e movimentazione del complesso di rotabili.

6.3.3.2.2 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei [ex 2.4.4.2]

Nei casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei, il GI interviene onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura.

l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo, secondo quanto riportato nei paragrafi 7.3.9 o 6.3.3.2.6.

6.3.3.2.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva [ex 2.4.4.3]

1. Al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di un treno dovuta ad eventi che presuppongano una richiesta di locomotive/convogli di riserva, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare immediato preavviso verbale di richiesta di locomotiva di soccorso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anormalità che ha determinato la fermata, comunicando altresì se sono interessati gli impianti di trazione elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo. Il preavviso verbale di richiesta di locomotiva di soccorso e le notizie correlate potranno anche essere fornite dalla sala operativa dell'Impresa proprietaria del treno al Coordinatore Movimento con giurisdizione sulla località di fermo del treno

   Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento.
   La formalizzazione della richiesta della locomotiva di soccorso dovrà invece avvenire secondo le modalità previste dalla normativa in vigore

2. Il Referente accreditato per la circolazione del GI, che riceva un preavviso di richiesta di locomotiva di soccorso, si attiva immediatamente e stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

   Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione, nel caso di treno fermo in linea l'immediato avvicinamento alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea, di uno dei seguenti mezzi:
   a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste dal PIR e/o nel contratto di utilizzo, ovvero altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
   b) locomotiva/convoglio di riserva di altra IF, tenendo conto sia della dislocazione dei mezzi rispetto al luogo in cui si è verificato la fermata del treno, sia dei tempi di intervento comunicati dall'IF alla quale è richiesto il soccorso;
   c) treno della stessa IF o di altra IF a seguito in linea, compatibile per l'aggancio, da utilizzare per la spinta fino alla più vicina stazione presenziata;
   d) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

   Ai fini del recupero del treno fermo in stazione la cui posizione tuttavia pregiudica il regolare espletamento dei servizi programmati nella stazione stessa, deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione, l'immediato avvicinamento alla stazione stessa di uno dei seguenti mezzi:
   a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località indicate nel portale ePIR e/o nel contratto di utilizzo, ovvero altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
   b) locomotiva/convoglio di riserva di altra IF, tenendo conto sia della dislocazione dei mezzi rispetto al luogo in cui si è verificato la fermata del treno, sia dei tempi di intervento comunicati dall'IF alla quale è richiesto il soccorso;
   c) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

3. Il personale di macchina che abbia dato preavviso di sgombero, entro 15 minuti deve richiedere la locomotiva/convoglio di riserva o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, comunicarlo all'operatore di circolazione del GI, informando anche di eventuali condizioni di degrado.

4. All'atto della richiesta di sgombero l'IF deve segnalare la necessità di trasbordo dei viaggiatori, comunicando all'operatore di circolazione di GI la sussistenza delle condizioni di fattibilità del trasbordo medesimo, nonché il materiale (dislocato o in circolazione) che intende utilizzare allo scopo.

5. Dal momento della formale comunicazione dell'IF della disponibilità del mezzo per il trasferimento, il GI provvederà alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità.

Nell'ambito delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva trovano applicazione anche le seguenti disposizioni.

a) Richiesta di soccorso

L' IF ha l'obbligo di:

- comunicare a GI il "preavviso di soccorso" quando, al momento dalla fermata in linea, si prefiguri la possibilità di una richiesta di locomotiva di soccorso, al fine di attivare i provvedimenti operativi preventivi all'attuazione del soccorso. Il GI provvederà in ogni caso alla gestione dei treni a seguito con le modalità descritte al paragrafo 6.3.2 lettere a) e b) in relazione alla prevalenza dei flussi. In ogni caso, il preavviso di soccorso dovrà essere comunicato al GI entro 15 minuti dall'arresto del treno;

- richiedere formalmente la locomotiva di soccorso entro 15 minuti dall'arresto del treno ovvero dare conferma della "richiesta di soccorso" entro 15'dal preavviso di soccorso comunicando al GI:
  - lo stato di efficienza del sottosistema di bordo (SSB);
  - lo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo;
  - il numero dei viaggiatori a bordo del treno ed eventuali situazioni di emergenza per gli stessi (necessità di trasbordo, presenza di persone con criticità sanitarie, mancanza di servizi di climatizzazione, ecc.).

Il GI potrà attivare la procedura di soccorso, ordinando formalmente l'immobilizzazione del convoglio quando:

- siano trascorsi 15' dall'arresto del treno e non sia stato comunicato né il preavviso di soccorso, né una richiesta formale di soccorso;

- siano trascorsi 15 minuti dal preavviso di soccorso senza la conferma formale della richiesta di soccorso.

b) Modalità di effettuazione del soccorso

In assenza di una richiesta di trasbordo da parte dell' IF interessata, la circolazione dei treni nella tratta avverrà con le modalità descritte al paragrafo 6.3.2 lettere a) e b) in relazione alla prevalenza dei flussi.

Al fine del maggiore contenimento dei tempi di effettuazione del soccorso sono di seguito, elencate in ordine di priorità e comunque tenendo conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento, le modalità con cui dovrà essere effettuato il soccorso al fine di garantire il ricovero in idoneo posto di servizio:

- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso con altro treno in servizio commerciale che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;

- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso mediante invio dalla sede di dislocazione del materiale di riserva che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;

- utilizzo del mezzo diesel solo nei casi di:
  1. indisponibilità della linea elettrica;
  2. non accoppiabilità con i materiali dei treni in servizio commerciale in circolazione;
  3. indisponibilità dichiarata a GI dall' IF interessata del materiale di riserva nella sede prevista;
  4. presenza di tratti acclivi superiori al 15 per mille.

Per i punti 2, 3 e 4 può essere valutato l'utilizzo di uno specifico mezzo elettrico disponibile in una località limitrofa al punto della richiesta riserva.

c) Modalità di effettuazione del trasbordo

In presenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'IF, la circolazione avverrà mediante l'instradamento dei treni interessati sulla linea convenzionale. Al fine di consentire al GI l'adozione di provvedimenti equi, trasparenti e non discriminatori, minimizzando al contempo l'indisponibilità della tratta di linea, l'IF interessata -tenendo comunque conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento- dovrà effettuare il trasbordo secondo le seguenti modalità indicate in ordine di priorità:

- treno a seguito;
- invio materiale di scorta.

6.3.3.2.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei [ex 2.4.4.4]

Fermi restando i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al precedente paragrafo 6.3.3.2.3, al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

Le suddette informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione del GI, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea; nel caso che il treno fermo sia in stazione con conseguenze sulla regolarità degli altri servizi programmati deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione del GI, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione stessa.

Il GI provvederà alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità ovvero differire l'intervento del carro soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni dovute sia all'inconveniente stesso sia a quelle derivanti dalle operazioni di recupero.

Nel caso che il carro soccorso più vicino al luogo in cui si è verificato l'evento sia già impegnato, il GI ordinerà l'intervento di altro carro soccorso, nel rispetto delle zone di azione supplementari.

In caso di ordine di sgombero con mezzo attrezzato il GI, garantirà la partenza del mezzo:

- entro 20 minuti dalla richiesta se in orario di officina;
- entro 60 minuti dalla richiesta se fuori dall'orario di officina.

6.3.3.2.5 Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati [ex 2.4.4.5]

La mancata disponibilità dichiarata al GI di locomotive/convogli di riserva e/o di mezzi di soccorso attrezzati ovvero l'ingiustificato rifiuto dell'IF all'ordine di sgombero impartito dal GI, costituiscono inadempimento del contratto di utilizzo. Il manifestarsi di tali fattispecie in almeno due occasioni costituisce grave inadempimento contrattuale. Al verificarsi del grave inadempimento contrattuale, così come sopra indicato, GI fornirà una dettagliata relazione all'ART e potrà dichiarare risolto il contratto di utilizzo.

6.3.3.2.6 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di soggetto estraneo alla causa d'ingombro [ex 6.3.5.1]

I soggetti che effettuano l'intervento di sgombero sono tenuti a produrre un documento dettagliato con l'indicazione della tariffa complessiva e l'esplicitazione delle singole voci di costo.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva, GI -acquisita dal soggetto intervenuto la documentazione di cui al capoverso precedente- provvede a trasmetterla all'IF responsabile dell'evento e che sarà tenuta al pagamento nei confronti di GI. Tale ultimo, ottenuto il pagamento dell'IF responsabile dell'evento, provvede a rifondere il soggetto intervenuto.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di mezzi idonei allo sgombero (diversi dai carri di soccorso attrezzati) RFI ribalterà alla IF responsabile dell'evento i costi sostenuti per liberare l'infrastruttura.

6.3.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio [ex 2.4.5]

Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che- in condizioni diverse- avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSF, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal Capo V (Indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti) del D.lgs. 50/2019, al quale si fa espresso rinvio.

Indagini dell'ANSF

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSF, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'ANSF di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all'art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSF in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art.5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine. Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSF ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSF, potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSF in materia di d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSF n.4/2012-sulla base della disposizione di esercizio n.18/2014 "Procedure di interfaccia. Norme concernenti 'Accertamenti e indagini di RFI in caso d'incidenti e inconvenienti ferroviari' il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

Tale indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSF ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.
Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

Qualora l'ART avvii degli approfondimenti in occasione di eventi anomali, GI e IF mettono a disposizione tutta la documentazione disponibile e la trasmettono su richiesta della stessa.

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE [NUOVO]

Il GI, nel rispetto dei segreti industriali dei fornitori, rende noti, in apposito allegato tecnico del portale ePIR, gli algoritmi eventualmente adottati nei propri sistemi di supporto alle decisioni nel campo della gestione della circolazione compresi i valori di parametrizzazione degli stessi. Il GI analizza con cadenza biennale eventuali osservazioni avanzate dall'Autorità e dai potenziali richiedenti, comprese le Amministrazioni affidanti interessate, apportando eventuali modifiche e motivando le proprie scelte.

6.4.1 Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) [nuovo]

La Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) è il sistema informatico a supporto della gestione della circolazione, utilizzato da GI per la richiesta di tracce e servizi, la registrazione dei ritardi e degli scostamenti nonché per la relativa attribuzione e comunicazione delle cause di ritardo e per il Performance Regime.
La Piattaforma mette inoltre a disposizione, sulla base dei profili rilasciati, le informazioni relative alle performance di puntualità in tempo reale e sulla base di dati di consuntivo.

6.4.2 Train Information System (TIS)[ex parte del 1.10.2]

TIS è un'applicativo web di supporto alla gestione dei treni internazionali fornendo informazioni in tempo reale su tali treni. I dati d'interesse sono forniti direttamente dai sistemi informativi dei GI, combinando le informazioni dei diversi sistemi in un unico percorso dalla partenza al termine corsa del treno, monitorando in tal modo la marcia del treno anche oltre i confini nazionali. Le IF e gli operatori dei terminal possono avere accesso a TIS e possono partecipare al RNE TIS Advisory Board. Tutti i membri dell'Advisory Board forniscono agli altri membri l'accesso ai dati di TIS qualora interessati dalla stessa traccia internazionale.

L'accesso a TIS è gratuito. L'utenza può essere richiesta al RNE TIS Support: support.tis@rne.eu.

Ulteriori informazioni sono disponibili su http://tis.rne.eu.

Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo (aggiornamento dicembre 2020)

La presente procedura definisce il processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione nei casi di anormalità rilevanti secondo le procedure interne di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), con particolare riferimento ai casi di emergenza meteo.
Si applica a tutti gli eventi che ricadono nelle definizioni di anormalità rilevante e di incidente di esercizio.

Anormalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anormalità che:

- abbiano causato danni ai viaggiatori, al personale o a terzi;
- riguardino nodi o linee della rete con una previsione di durata superiore alle 2 ore;
- determinino difficoltà o significative ripercussioni alla circolazione, dovute all'istradamento dei treni, in particolare di lunga percorrenza, su itinerari alternativi.

Inoltre si applica per le anormalità che al loro insorgere, pur non avendo immediata connotazione di rilevanza, potrebbero assumerla per la loro evoluzione o per la "valenza commerciale" della linea/impianto interessati.

GESTIONE DELLE ANORMALITA'

All'insorgere di un caso di anormalità rilevante, secondo la definizione sopra riportata, RFI provvederà a:

- regolare la circolazione, gestendo l'anormalità tramite la ripartizione della capacità residua, condividendo con le Imprese Ferroviarie i provvedimenti di circolazione (limitazioni, cancellazioni, deviazioni, etc);
- attivare, previa consultazione con le imprese coinvolte, tutti i canali necessari per la tempestiva ed efficace informazione alla clientela, tramite:
  a) annunci specifici, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti in stazione e coordinamento con le IF per l'allineamento degli annunci a bordo;
  b) pubblicazione sulla sezione "***RFI ultime notizie"*** del sito www.rfi.it delle notizie relative all'anormalità in atto.

EMERGENZA METEO NEVE/GELO

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è correlata ai bollettini meteo e agli avvisi di avverse condizione meteo emessi dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalle sue strutture territoriali. In base al livello di gravità annunciato saranno attivate le seguenti fasi operative:

1. **Fase di pre-allerta**: caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, in quanto le attrezzature e le risorse disponibili risultano sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e delle linee.
2. **Fase di allerta gialla**: caratterizzata da condizioni meteo che comportano soggezioni alla circolazione dei treni ed all'effettuazione di altri servizi (manovre, etc).-Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatoi e dei binari.
3. **Fase di allerta arancione/rossa**: caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari e i deviatoi del network nazionale. Le risorse disponibili saranno pertanto dedicate al mantenimento in esercizio delle infrastrutture individuate come prioritarie per la circolazione dei treni. In caso di allerta rossa saranno possibili ulteriori riduzioni di traffico rispetto allo scenario dell'allerta arancione, fino ad arrivare eventualmente alla sospensione della circolazione.

RFI, con adeguato anticipo e sulla base degli avvisi diffusi dalla Protezione Civile, provvede a comunicare lo stato di allerta a tutte le IF.

Alle fasi di emergenza gialla e arancione sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta regionale e dei treni lunga percorrenza, precodificate anticipatamente con le Imprese Ferroviarie e aggiornati annualmente in prossimità dell'avvio della stagione invernale., in modo da permettere la concentrazione delle risorse nelle stazioni particolarmente critiche e garantire in ogni circostanza la mobilità dei passeggeri, che saranno informati in maniera preventiva circa i servizi che saranno garantiti. In base alla disponibilità delle linee interessate dall'emergenza i servizi, passeggeri e merci, saranno opportunamente riprogrammati nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

Per ridurre al minimo i possibili disagi alla clientela in caso di precipitazioni nevose, il piano operativo del GI prevede l'attivazione dei programmi di riduzione dell'offerta commerciale in riferimento allo scenario di Allerta (Gialla o Arancione/Rossa) previsto, che saranno adottati in maniera preventiva in funzione delle criticità segnalate dai bollettini di Avverse Condizioni Meteo emessi dal Dipartimento di Protezione Civile e dalle sue articolazioni regionali.

Il GI potrà consentire la circolazione dei treni previsti dai programmi definiti negli Scenari operativi di Allerta, sia con possibili perditempo derivanti dalla gravità reale delle condizioni metereologiche e da conseguenti maggiore tempi di percorrenza in relazione all'adozione dei correlati protocolli ferroviari precauzionali.

In caso di attivazione di una fase di allerta si provvederà ad effettuare adeguata informazione alla clientela attraverso comunicati stampa, siti ufficiali di RFI, nonché con una capillare informazione al pubblico, audio e video, nelle stazioni della rete. Inoltre, durante la giornata di criticità, saranno assicurati specifici protocolli di comunicazione per permettere una tempestiva ed efficace informazione ai passeggeri rispetto a possibili ulteriori variazioni e rallentamenti o per comunicare le eventuali alternative al loro viaggio programmato.

Per garantire l'efficacia dei piani neve e gelo, RFI, dispone su tutta la rete delle seguenti risorse:

- oltre 800 stazioni attrezzate con dispositivi scaldadeviatoi per permettere lo scioglimento della neve in caso di accumuli;
- 95 mezzi di soccorso per il recupero di eventuali treni fermi in linea a causa del maltempo;
- 33 mezzi dedicati all'eliminazione di accumuli di neve o ghiaccio (11 autoscale dotate di fresie, 9 mezzi Multisys, 13 autoscale leggere per la rimozione del ghiaccio).

Inoltre, in base alla fase di emergenza attivata, RFI:

- attiverà specifiche misure per il mantenimento in efficienza della linea di alimentazione elettrica per contrastare la formazione di ghiaccio tramite l'utilizzo di sistemi automatici (procedura scaldafilo) e con la circolazione di specifiche corse raschiaghiaccio programmate in orario;
- potenzierà i presidi straordinari dei punti nevralgici della rete con particolare riferimento a quelli di nodo delle aree urbane e metropolitane del paese;
- istituirà i Centri Operativi Territoriali che opereranno sotto il coordinamento della Sala Operativa Nazionale di RFI. Nei casi di emergenza gialla e/o arancione, a seconda della contingenza degli eventi, potranno essere attivati il Centro Operativo Direzioni Centrali o l'Unità di Crisi;
- assicurerà una tempestiva ed efficace informazione alle Imprese Ferroviarie ed ai viaggiatori in stazione rispetto a possibili rallentamenti o alternative rispetto al viaggio programmato, con le seguenti modalità:
    a) annunci specifici, anche preventivi nei casi di previsioni di condizioni meteo avverse, attraverso le periferiche audio e video presenti nelle stazioni;
    b) comunicazione preventiva agli Enti Locali, alla Protezione Civile ed all'Autorità di Pubblica Sicurezza;
- pubblicizzazione online, nella sezione dedicata "***RFI ultime notizie***" del sito www.rfi.it, di tutte le notizie relative all'anormalità in atto garantendone l'aggiornamento fino al termine delle avverse condizioni meteo e delle correlate perturbazioni al traffico ferroviario.

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO (NUOVO CAPITOLO)

7.1 INTRODUZIONE [NUOVO]

Il presente capitolo definisce in dettaglio i criteri da seguire per accedere ai servizi di cui all'articolo 13, comma 2, del D.Lgs.112/2015.

7.2 INFORMAZIONI GENERALI [NUOVO + INTEGRATO PAR 5.1+ 3.6]

RFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito:

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Scali merci;
- aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- Platee di lavaggio;
- Aree per l'approvvigionamento di combustibile;
- Scarico reflui.

Le informazioni riportate nel presente paragrafo sono fornire in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo europeo e nazionale relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito gestiti da RFI.

Le informazioni afferenti il perimetro e le caratteristiche degli impianti sono riportarti all'interno del portale ePIR mentre eventuali servizi complementari e ausiliari ivi prestati sono riportati all'interno del capitolo 5..

Per alcune tipologie di servizi all'interno del portale ePIR sono indicati, oltre agli impianti utilizzabili, gli impianti "disponibili su richiesta", ovvero impianti non richiesti da alcuna IF per i quali RFI necessita di periodo minimo di 60 giorni per la messa in disponibilità.

7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO [EX 5.3]

7.3.1 Disposizioni Comuni [NUOVO + 3.6]

Salvo specifica indicazione, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al par. 4.5.

Le regole relative a rendicontazione, fatturazione e pagamento dei servizi sono riportate al par. 5.9.

7.3.2 Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario [ex 5.3.1.1]

7.3.2.1 Descrizione del servizio [ex parte 5.3.1.1]

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di **spazi di stazione relativi a: biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (Desk), biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza ed assistenza, obliteratrici, locali e aree tecniche funzionali ai predetti spazi.**

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso allo aree in questione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

Biglietterie non automatiche e strutture funzionali per il loro esercizio

- area per il posizionamento biglietteria
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione collegamento per trasmissione dati

BSS

- area per il posizionamento BSS (max 3.8 m^2)
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione collegamento per trasmissione dati

Desk

- area per il posizionamento Desk (max 3.8 m^2)
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione collegamento per trasmissione dati

Obliteratrici

- area per il posizionamento obliteratrice (max 0.36 m^2)
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione collegamento per trasmissione dati

Locali, aree tecniche, locali relativi ai servizi di accoglienza e assistenza

- impianto di illuminazione;
- impianto elettrico;
- impianto antincendio (limitatamente ai locali per uso archivio);
- impianto di riscaldamento/condizionamento (ad esclusione dei locali per uso archivi, magazzini, ripostigli);
- predisposizione Impianto Trasmissione Dati (limitatamente ai locali per uso ufficio).

7.3.2.2 Ulteriori Servizi offerti all'interno degli impianti [nuovo]

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.2.3 Caratteristiche degli impianti [ex 3.6.1 + 3.6.11]

Le informazioni relative alle stazioni passeggeri ed agli impianti merci di RFI riguardanti:

- Nome;
- Posizione geografica

sono deducibili nel portale ePIR.

Nel portale ePIR, all'interno delle planimetrie 'Stazioni Passeggeri' e 'Stazioni con Servizio per Persone a Ridotta Mobilità' sono altresì presenti:

- la tipologia dell'impianto, indicando con "S" le stazioni (località ove sono possibili incroci, precedenze), con "F" le fermate; con PC Posto di Comunicazione e con PM Posto di Movimento. Le località indicate con (t) sono quelle gestite in regime di Telecomando/Dirigenza Unica (D.U.), con (P) quelle dotate di P luminosa, con (D) quelle dotate di D luminosa e con (A) quelle dotate di A luminosa;
- la disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri o per merci. La lunghezza utile del binario e la lunghezza utile del marciapiede, per il servizio viaggiatori espressa in metri, con la quale deve essere compatibile la lunghezza dei treni che effettuano fermata, nonché l'indicazione dei marciapiedi per servizio passeggeri aventi altezza pari a 55 cm. Per eventuali ulteriori informazioni richieste dalle IF circa le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di stazione e degli impianti di competenza di GI, lo stesso fornirà risposta, entro 15 giorni;
- la presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;
- l'accessibilità alle stazioni/fermate per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM);
- gli impianti ove sono presenti varchi di accesso ai marciapiedi mediante l'esibizione del titolo di viaggio.

Per quanto riguarda le stazioni passeggeri origine e destino, sul portale ePIR vi sono le informazioni circa:

- numero di binari di circolazione origine/destino per lo svolgimento delle operazioni tecnico-commerciali e relativi limiti temporali di utilizzo;
- numero di binari dedicati al servizio di sosta lunga/ricovero nonché di deposito e limiti temporali di utilizzo;
- dettaglio sulle regole di utilizzo delle principali stazioni.

In relazione alla finalità della Carta dei Servizi di RFI le stazioni/fermate passeggeri sono catalogate nelle seguenti 4 categorie:

- **Platinum**: categoria che comprende i grandi impianti ferroviari caratterizzati da altissime frequentazioni (> di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per lunga, media e breve percorrenza;
- **Gold**: categoria che comprende impianti ferroviari di dimensioni medio/grandi caratterizzati da frequentazioni alte (> 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza;
- **Silver**: categoria che comprende impianti caratterizzati da dimensioni medio/piccole con consistenti o elevate frequentazioni nei casi di metropolitana urbana (in alcuni casi > 4.000 frequentatori medi/giorno) spesso impresenziate e prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani, ovvero stazioni e fermate medio/piccole caratterizzate da frequentazioni consistenti (> 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza;
- **Bronze**: categoria che comprende piccole stazioni e fermate caratterizzate da basse o bassissime frequentazioni (generalmente < di 500 frequentatori medi/giorno), spesso impresenziate, prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale.

In merito all'accessibilità delle stazioni/fermate alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM), nel portale ePIR sono riportati i principali investimenti per l'adeguamento delle stesse alle STI-PRM-2014.
Con specifico riferimento al trattamento delle richieste di indennizzo per le Persone a Ridotta Mobilità di cui alla misura 5.2 della Delibera ART n. 106/2018 si rimanda a quanto descritto nella procedura all'Appendice 3 al capitolo 7 .

Gli impianti dotati di attrezzaggio per il carico/scarico di auto (servizio auto al seguito) sono indicati nel portale ePIR.

7.3.2.4 Tariffe [ex 6.3.2.1]

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di stazione e riportate nella Tabella 7.1.

Tabella 7. 1 – Tariffe aree di biglietterie, spazi di accoglienza e assistenza e strutture funzionali per il loro esercizio

Tipologia Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/mq anno)
Circuito AV/Platinum [3]	456,721
Gold	154,931
Silver	106,199
Bronze	61,605

Le tariffe per le Biglietterie Self Service (BSS) e per i Desk informativi mobili (Desk) sono riportate invece nella Tabella 7.2 e quelle per le obliteratrici nella Tabella 7.3.

Tabella 7.2 – Tariffe Biglietterie Self Service (BSS) e Desk- Stazioni Passeggeri

Tipologia Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/postazione anno)
Circuito AV/Platinum [3]	1.735,538
Gold	588,737
Silver	403,556
Bronze	234,097

Tabella 7.3 – Tariffe Obliteratrici - Stazioni Passeggeri

Tipologia Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/postazione anno)
Circuito AV/Platinum [3]	164,419
Gold	55,775
Silver	38,232
Bronze	22,178

7.3.2.5 Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari [parte di 5.3.1.1]

Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk)

Il gestore commerciale della stazione –previa acquisizione del nulla osta da parte di RFI in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza- individua nelle stazioni interessate a ciascuna impresa ferroviaria richiedente apposite aree da destinare alla collocazione delle BSS / desk informativi. L'ubicazione e lo stato di disponibilità di tali spazi funzionali è riportato all'interno del piano di utilizzo della stazione pubblicato nel portale ePIR.

Al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità, in ogni area individuata è assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS / desk informativi in base al criterio di proporzionalità da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio.

[3] Il circuito AV ai fini del corrispettivo unitario per l'erogazione del servizio si riferisce alle stazioni di Torino Porta Susa, Reggio Emilia AV Medio Padana e Napoli Afragola.

Il rispetto del principio di pari visibilità, nei termini sopra indicati, è garantito anche qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia possibile individuare una sola area destinata al posizionamento di BSS / desk informativi.

Spazi minimi garantiti

In ciascuna area individuata sarà riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di due (2) spazi per la collocazione di un numero corrispondente di proprie **BSS** qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a due (2) spazi.

In ciascuna area individuata sarà riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di uno (1) spazio per la collocazione di un numero corrispondente di propri **desk** qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a uno (1) spazio. Qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia stata individuata una sola area destinata al posizionamento di desk, il numero minimo da garantire sarà invece pari a due (2) spazi.

Nel caso in cui la richiesta della IF riguardi stazioni in cui la stessa non svolge/non ha programmato servizi di trasporto ferroviario, alla stessa IF è comunque garantito almeno uno (1) spazio per la collocazione di una propria BSS ed almeno uno (1) per la collocazione di un proprio desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

Il ruolo e le competenze del gestore commerciale della stazione, così come delineate nella presente procedura, sono da considerare in capo ad RFI per quelle stazioni in cui quest'ultima, oltre a svolgere le verifiche in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, assume anche la funzione di gestore commerciale.

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, di accoglienza e assistenza

Il gestore commerciale - previa acquisizione, laddove necessario, del nulla osta da parte di RFI in merito agli aspetti di carattere tecnico-impiantistico ed alle esigenze di sicurezza - individua appositi spazi da destinare alle Imprese Ferroviarie richiedenti, garantendo adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori.

RFI, per ciascuna stazione, pubblica nel portale ePIR il piano di utilizzo della stazione, contenente l'ubicazione e lo stato di disponibilità degli spazi funzionali che, all'atto della pubblicazione, sono destinati ai servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza.

Con riferimento a quelle stazioni per cui nel portale ePIR - in presenza di vincoli derivanti da preesistenti accordi con altre IF/operatori commerciali ovvero in ragione di limitazioni di natura strutturale - non è stato possibile indicare alcun spazio disponibile, in caso di richiesta presentata da una IF per locali da destinare a servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza, il gestore commerciale della stazione si impegna ad individuare una soluzione, anche temporanea, che garantisca il soddisfacimento dell'IF richiedente in un termine ragionevole, e comunque non superiore a 6 mesi dalla presentazione della richiesta.

Richieste provenienti da imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Nel caso di richiesta da parte di imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari (diverse da IF) il GI garantisce comunque garantito almeno uno (1) spazio per la collocazione di una propria BSS ed almeno uno (1) per la collocazione di un proprio desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

Formalizzazione

La messa a disposizione all'impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari dell'area richiesta sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di concessione d'uso (appendici 1 e 2 al presente capitolo), ancillare al contratto di utilizzo e tacitamente rinnovabile annualmente salvo recesso anticipato di una delle parti.

7.3.2.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [parte di 5.3.1.1]

Procedure di assegnazione per le IF

Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliteratrici

1. RFI, sulla scorta dell'individuazione rappresentata al successivo paragrafo, pubblica nei piani di utilizzo di stazione all'interno del portale ePIR il numero aggiornato di aree disponibili per ciascuna stazione e i relativi spazi destinati, all'interno di ciascuna area, alla collocazione di BSS / desk informativi/obliteratrici;

2. ogni richiesta da parte delle IF di assegnazione spazi per collocazione di BSS / desk informativi/obliteratrici dovrà essere formulata, per qualsiasi stazione, a RFI - Direzione Commerciale (T0);
3. entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione, RFI - Direzione Commerciale provvederà ad inoltrare tale richiesta al gestore commerciale della stazione interessata (T0+5);
4. entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta, RFI indicherà alla IF richiedente ed al gestore commerciale della stazione il numero di spazi cui la IF richiedente ha diritto in ogni area individuata nella stazione interessata in base al principio di proporzionalità sopra descritto (T0+10);
5. entro i successivi 15 giorni lavorativi il gestore commerciale della stazione interessata provvederà a convocare l'IF richiedente al fine di svolgere un sopralluogo in stazione per individuare concretamente gli spazi i disponibili tenendo anche conto delle specifiche esigenze della IF, (T0+25);
6. entro i successivi 15 giorni lavorativi il gestore commerciale della stazione interessata - alla luce dell'esito del sopralluogo effettuato- comunica a RFI e all'IF richiedente gli spazi assegnati inviando contestualmente a quest'ultima la bozza contrattuale standard (T0+ 40);
7. la proposta sarà irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intenderà decaduta (T0+60);
8. la consegna dell'area verrà completata nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore (T0+65).

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, a servizi tecnici, di accoglienza e assistenza

2. Ogni richiesta delle IF di assegnazione di spazi (T0) dovrà essere presentata, per le sole stazioni di proprietà di RFI e indipendentemente dal gestore commerciale della stessa, a RFI - Direzione Commerciale con un anticipo di almeno quattro mesi prima rispetto alla tempistica programmata per la relativa fruizione. Tale richiesta dovrà contenere le seguenti informazioni:
    a) superficie richiesta espressa in mq;
    b) finalità di utilizzo;
    c) tempistica programmata di acquisizione in disponibilità dello spazio;
    d) stima dei tempi necessari per l'allestimento degli spazi decorrenti dalla data di formale assegnazione.
3. entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione, RFI - Direzione Commerciale provvederà ad inoltrare tale richiesta al gestore commerciale della stazione interessata; (T0+5)
4. entro 15 giorni lavorativi dalla presentazione della richiesta, il gestore commerciale della stazione fornirà riscontro alla IF richiedente, richiedendo eventualmente elementi integrativi a sostegno della richiesta formulata; (T0+15)
5. entro i successivi 10 giorni lavorativi (qualora sia stata richiesta documentazione integrativa, il termine decorre dal completo ricevimento della stessa) il gestore commerciale della stazione provvederà a convocare l'IF richiedente onde effettuare un sopralluogo congiunto in stazione finalizzato a verificare le caratteristiche dello spazio e gli eventuali interventi necessari a garantirne la piena fruibilità in ragione delle esigenze rappresentate dall'IF; (T0+ 25)
6. entro i successivi 20 giorni lavorativi il gestore commerciale della stazione invierà alla IF la proposta di contratto; (T0+ 45)
7. La proposta sarà irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intenderà decaduta; (T0+65)
8. la consegna dello spazio verrà completata nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (ad esempio necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore. (T0+70)

Procedure di assegnazione per le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Le imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari diverse da IF hanno facoltà di inoltrare richiesta per la messa a disposizione di spazi e locali di stazione secondo le modalità precedentemente indicate. Ulteriori dettagli relativi alle procedure di allocazione di spazi e locali di stazione saranno forniti in aggiornamenti successivi del PIR.

7.3.3 Scali merci [ex 5.3.1.2]

7.3.3.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.2]

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di scali destinati ad attività di carico e scarico delle merci, per le quali le IF possono avvalersi degli Operatori di impianto che operano nello scalo.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso allo scalo merci prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno un binario
- spazio dedicato al carico/scarico merci
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori e mezzi

7.3.3.2 Ulteriori Servizi all'interno degli impianti [nuovo]

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.3.3 Caratteristiche degli impianti Scali Merci [ex 3.6.2]

- La funzione caratteristica di "impianto atto alla movimentazione e trasferimento delle merci tra diverse modalità di trasporto" è indicata nel portale ePIR.
- Gli impianti dotati di aree RFI funzionali ad attività di carico e scarico di merci sono riportate nel portale ePIR.

7.3.3.4 Tariffe [ex 6.3.2.2]

La tariffa per il servizio è pari a **38,706 €/accesso.**

7.3.3.5 Diritti e obblighi di GI e IF [parte di 5.3.1.2]

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli scali merci nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione

Formalizzazione

La messa a disposizione degli scali merci sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.3.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra [ex 5.3.1.3]

7.3.4.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.3]

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione di IF, ad uso non esclusivo, di aree destinate alle operazioni di composizione e scomposizione dei treni (materiale rotabile) con utilizzo di almeno due binari.

L'eventuale cambio trazione senza modifiche alla composizione del materiale rotabile deve essere richiesto con le modalità previste al punto 7.3.5 .

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso all'area di composizione/scomposizione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 2 binari
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori

7.3.4.2 Ulteriori Servizi all'interno degli impianti

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.4.3 Caratteristiche degli impianti [ex 3.6.3]

Gli impianti dotati di aree RFI funzionali ad attività di composizione/scomposizione del materiale rotabile tramite la messa a disposizione almeno due binari sono riportati nel portale ePIR.

7.3.4.4 Tariffe [ex 6.3.2.3]

La tariffa per il servizio è pari a **55,959 €/accesso.**

7.3.4.5 Diritti e obblighi di GI e IF [parte di 5.3.1.3]

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Formalizzazione

La messa a disposizione delle aree di composizione/scomposizione sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.4.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.5 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci [ex 5.3.1.4]

7.3.5.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.4]

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo delle IF e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a RFI, per un periodo di tempo pari o superiore:

- a 1 ora (60 minuti) per tutti i treni che effettuano servizio viaggiatori;
- a 2 ore (120 minuti) per tutti i treni che effettuano servizio merci.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- presenza di almeno un binario
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori e mezzi

7.3.5.2 Ulteriori Servizi[nuovo]

Gli eventuali Servizi Complementari e Ausiliari erogati all'interno dell'impianto, e le relative informazioni correlate, sono riportate all'interno del capitolo 5.

7.3.5.3 Caratteristiche dell'impianto [ex 3.6.4]

RFI offre il servizio di sosta in tutti i binari secondari dell'infrastruttura ferroviaria nazionale oltre che sui binari di circolazione, compatibilmente con le esigenze legate alla progettazione dell'orario ed ai vincoli normativi.

7.3.5.4 Tariffe [ex 6.3.2.4]

La tariffa per il servizio è basata su un corrispettivo €/minuto, modulato per fascia oraria per il segmento passeggeri.

I corrispettivi per il servizio sono applicati al tempo di sosta del singolo treno negli impianti di origine e destino della traccia e negli eventuali impianti intermedi in cui vengono svolti servizi che richiedono soste eccedenti la franchigia. Alle soste presso gli impianti di confine sono applicati i corrispettivi per il servizio solo nel caso siano necessarie manovre, anche ai fini del transito, nel caso si tratti di tracce con Origine/Destino nell'impianto di confine o nel caso in cui durante la sosta vengano richiesti eventuali altri servizi.

I tempi di sosta rendicontati sono decurtati di:

- Tempi di svolgimento delle eventuali manovre per lo spostamento del treno da/verso fasci secondari dedicati alla sosta del materiale rotabile;
- Tempi relativi alla franchigia del segmento di trasporto di riferimento (viaggiatori o merci)

Tabella 7.4

Tipologia di servizio	Corrispettivo unitario (€/minuto)
Tariffa Viaggiatori Diurna (T_{VG})	0,070
Tariffa Viaggiatori Notturna (T_{VN})	0,071
Tariffa Unitaria Merci (T_M)	0,069

La tariffa diurna **T_{VG}** si applica per le soste nella fascia oraria dalle 06:00 alle 22:00, la tariffa notturna **T_{VN}** per le soste dalle 22:00 alle 06:00. Nel caso la sosta interessi due fasce orarie la tariffa verrà applicata in maniera differenziata per la quota di sosta ricadente in ciascuna fascia oraria

Per quanto riguarda la responsabilità del GI nell'attribuzione delle soste o di allungamento di soste già programmate, si considerano non imputabili alla IF gli incrementi di sosta derivanti da modifiche di tracce interessate da VCO a causa lavori.

Laddove le IF richiedano anche servizi aggiuntivi quali Parking, Platee Lavaggio, Preriscaldamento e Rifornimento Idrico, alle tariffe per il servizio di sosta andranno sommate le tariffe relative ai servizi aggiuntivi richiesti.

Le tariffa per il servizio di sosta comprende anche la messa in disponibilità di aree funzionali per l'approvvigionamento carburante.

Per ulteriori dettagli relativi ai criteri adottati per la definizione della tariffa e le relative modalità di rendicontazione si rimanda allo specifico Documento Metodologico pubblicato nel portale ePIR.

7.3.5.5 Diritti e obblighi di GI e IF [parte di 5.3.1.4]

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

RFI compatibilizzerà le soste richieste da tutte le IF in base ai binari di sosta disponibili nei terminali e/o nei fasci di appoggio collegati ai terminali richiesti. Il programma definitivo delle soste sarà formalizzato, sentite le IF, con l'assegnazione delle tracce, legami e manovre. Le indicazioni circa la turnazione del materiale rotabile fornite dalle

IF potranno essere riviste dal GI, nel processo di assegnazione delle tracce, per esigenze di compatibilizzazione e ottimizzazione della capacità.

Formalizzazione

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

7.3.5.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.6 Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati [ex 5.3.1.5]

7.3.6.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.5]

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione di aree (fabbricati, zone coperte ed aree scoperte) e delle relative attrezzature funzionali ivi presenti ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia delle attrezzature di proprietà delle IF.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso al Centro di Manutenzione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario con fossa di visita
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione impianto idrico
- Impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori e mezzi

All'interno dei Centri di manutenzione è consentito il lavaggio del materiale rotabile solo in caso siano presenti appositi impianti di raccolta e depurazione delle acque di risulta.

7.3.6.2 Ulteriori Servizi all'interno degli impianti[nuovo]

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.7.2 Ulteriori Servizi all'interno dell'impianto[nuovo]

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.6.3 Caratteristiche degli impianti [ex 3.6.5]

Gli impianti dotati di binari attrezzati (scoperti, all'interno di fabbricati o di aree con tettoia), adibiti ad uso officina per la manutenzione dei materiali rotabili sono riportati nel portale ePIR.

7.3.6.4 Tariffe [ex 6.3.2.5]

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di area e riportate nella Tabella 7.5. Qualora un'area sia utilizzata da più IF, la tariffazione per ciascuna IF sarà commisurata alle rispettive quote di, su base annua

Tabella 7.5 – Tariffe centri di manutenzione

Tipologia di area	Corrispettivo unitario (€/mq anno)
Fabbricato	61,134
Area con tettoia	24,920
Area scoperta	9,341

7.3.6.5 Diritti e obblighi di GI e IF [parte di 5.3.1.5]

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli impianti sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Ad inizio dell'orario di servizio verrà redatto tra l'IF e il GI un verbale di consegna degli spazi dedicati al servizio, attestanti l'effettiva messa a disposizione dell'area scoperta e/o della zona coperta e/o del fabbricato da parte del GI verso l'IF rinnovato automaticamente a ogni cambio di orario, salvo non intervengano modifiche nell'utilizzo dell'impianto, anche in corso di orario.

Alla riconsegna degli spazi tra l'IF e il GI verrà redatto un verbale di riconsegna per attestare lo stato in cui vengono restituiti gli spazi messi a disposizione dell'IF.

7.3.6.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, nonché le richieste effettuate in corso d'orario devono pervenire secondo le tempistiche descritte al cap. 4 e le modalità descritte nel sito internet di RFI http://www.rfi.it/rfi/SERVIZI-E-MERCATO/Accesso-alla-rete/Richiesta-tracce-orario-e-servizi.

L'IF potrà richiedere l'accesso anche solo a una parte del Centro di manutenzione, indicando all'atto della richiesta i metri quadri di cui necessita rispetto le varie tipologie disponibili (area scoperta, aree con tettoia, fabbricati) considerando sia le aree utilizzate che le aree necessarie alla movimentazione del materiale rotabile, anche a seguito di sopralluoghi congiunti tra l'IF e il GI.

Nel caso in corso d'orario l'IF richieda di non utilizzare più parte di un impianto richiesto in precedenza deve comunicare ad RFI la data dalla quale non intende usufruire più del servizio, liberando completamente le aree da materiale rotabile e dalle attrezzature di proprietà, dandone evidenza in apposito verbale da sottoscrivere tra RFI e IF, rinnovato automaticamente a ogni cambio di orario, salvo non intervengano modifiche nell'utilizzo dell'impianto, anche in corso di orario.

7.3.7 Platee di lavaggio [ex 5.3.1.6]

7.3.7.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.6]

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio, funzionali al lavaggio del materiale rotabile. La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta, pertanto l'IF che usufruisce del servizio di platea di lavaggio, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- presenza di almeno 1 binario plateato
- predisposizione impianto idrico e rifornimento di acqua
- predisposizione impianto elettrico
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- sistema di scarico e depurazione delle acque dei lavaggi
- accesso a lavoratori e mezzi
- aree per il posizionamento, da parte delle IF, dei cassoni per la raccolta rifiuti

Alcune platee sono attrezzate, in aggiunta alle dotazioni minime sopra elencate, con dotazioni opzionali quali tunnel di lavaggio, impianti a pioggia, rulli fissi.

7.3.7.3 Caratteristiche dell'impianto [ex 3.6.6]

Gli impianti dotati di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio sono riportati nel portale ePIR.

Alcune platee sono attrezzate con dotazioni opzionali quali tunnel di lavaggio, impianti a pioggia, rulli fissi, depuratori per scarico dei reflui.

7.3.7.4 Tariffe [ex 6.3.2.6]

La tariffa per il servizio è pari a **42,415 €/lavaggio** e comprende l'accesso e l'utilizzo della platea per lavaggio del materiale rotabile, nonché l'acqua per il lavaggio.

La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta attrezzati per l'espletamento dell'attività di lavaggio, pertanto l'IF che usufruisce del servizio di platea di lavaggio, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.

Pertanto, l'IF che richieda l'accesso a una platea di lavaggio dovrà eventualmente richiedere altri servizi (rifornimento idrico) con le relative modalità previste. La sosta sui binari ove viene svolto il servizio di platea di lavaggio sarà rendicontata con le modalità previste al cap.6.3.2.4

7.3.7.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto/area, RFI compatibilizzerà le stesse secondo i principi sopra richiamati e di quelli generali stabiliti dalla normativa di livello comunitario e nazionale.

GI e l'IF ~~è~~ sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli impianti sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.7.6 Modalità e tempistiche di richiesta del servizio [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.8 Servizi di continuità territoriale [nuovo]

7.3.8.1 Descrizione del servizio [nuovo]

Il servizio di traghettamento di carri merci e carrozze viaggiatori sulla rotta Messina-Villa S.Giovanni garantisce la continuità delle tracce fra la Sicilia e l'Italia continentale.

7.3.8.2 Ulteriori Servizi all'interno dell'impianto[nuovo]

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto

7.3.8.3 Caratteristiche degli impianti [ex 3.6.7]

La capacità di traghettamento è di:

- 425 metri lineari di binario (per ciascuna corsa);
- 1300 tonnellate.

Il tempo necessario per le operazioni di imbarco (intervallo fra l'arrivo della traccia oraria alla stazione di riferimento e la partenza della nave traghetto) e sbarco (intervallo fra l'arrivo della nave traghetto e la partenza della traccia oraria dalla stazione di riferimento) è orientativamente il seguente:

Tabella 7.6 – Tempi imbarco e sbarco

Impianto	Imbarco	Sbarco
Villa S. Giovanni	- Viaggiatori 40'-50' - Merci 50'	- Viaggiatori 40'-50' - Merci 50'
Messina	- Viaggiatori 35'-50' - Merci 50'	- Viaggiatori 35'-50' - Merci 50'

I tempi di cui sopra possono essere aumentati qualora, oltre alla manovra di imbarco o sbarco, debbano essere effettuate manovre di composizione o scomposizione con veicoli non interessati alla traversata marittima.

La richiesta di tracce orarie che collegano Sicilia e Continente si intende comprensiva del servizio di traghettamento.

Il servizio di traghettamento sulla rotta Messina/Villa S. Giovanni - Golfo Aranci, che assicura la traversata del Tirreno ai carri merci nel collegamento con Sicilia e Sardegna, non interessa treni completi.

Le informazioni sulle relative prestazioni, non indicate nel presente documento, potranno essere richieste direttamente al settore Navigazione:

RFI S.p.A.
Direzione Produzione – Produzione Navigazione
Via Calabria, 1 - 98122 Messina
Tel: 0039 090 6786010

7.3.8.4 Tariffe [nuovo]

Le strutture marittime/portuali gestite da RFI fanno parte dei servizi di continuità territoriale inclusi nei servizi offerti nel Pacchetto Minimo d'Accesso, le cui tariffe sono riportate al par. 5.3.2.

7.3.8.5 Diritti e Obblighi di GI e IF [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto previsto al par. 4.5.

7.3.8.6 Modalità e tempistiche di richiesta del servizio [nuovo]

Il servizio segue le modalità e tempistiche previste per il PMdA descritte al par. 5.3.

7.3.9 Sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati [ex 5.3.1.8]

7.3.9.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.18]

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di carri di soccorso attrezzati, al fine di liberare la linea ferroviaria in caso d'impossibilità di marcia di un treno.

7.3.9.2 Tariffe [ex 6.3.2.8]

RFI, ogni qualvolta interverrà con carri di soccorso attrezzati, produrrà un documento dettagliato con l'indicazione della tariffa complessiva e l'esplicitazione delle seguenti voci di costo:

- pedaggio della traccia relativa al materiale che effettua lo sgombero (dall'impianto di deposito del carro soccorso al sito dell'intervento e viceversa);
- costo dell'energia di trazione elettrica della traccia relativa al materiale che effettua lo sgombero (dall'impianto di deposito del carro soccorso al sito dell'intervento e viceversa);

[in alternativa] costo del gasolio relativo al materiale che effettua lo sgombero [€/litro];

- costo della prestazione del secondo macchinista [€/h];
- costo degli operatori della squadra di soccorso [€/h/operatore].

7.3.9.3 Diritti e obblighi di GI e IF [parte di 5.3.1.8]

RFI assicura l'erogazione del servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Formalizzazione

Il servizio viene formalizzato attraverso la sottoscrizione di appositi verbali tra GI e IF destinataria del servizio che certificherà l'avvenuto intervento.

7.3.10 Aree per l'approvvigionamento di combustibile [ex 5.3.1.7]

7.3.10.1 Descrizione del servizio [parte di 5.3.1.7]

Il servizio consiste nella messa in disponibilità, ad uso non esclusivo, di aree, individuate tra quelle destinate alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci, funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso alle aree destinate all'approvvigionamento combustibile prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a mezzi e persone

7.3.10.2 Ulteriori Servizi all'interno dell'impianto[nuovo]

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.10.3 Caratteristiche dell'impianto [ex 3.6.9]

Il GI garantisce, su richiesta dell'IF, la messa in disponibilità di aree destinate all'accesso delle autocisterne di proprietà di terzi e funzionali al rifornimento del carburante dei mezzi ferroviari.

Gli impianti funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori sono riportati nel portale ePIR.

7.3.10.4 Tariffe [ex 6.3.2.7]

Il servizio è incluso nella tariffa per il servizio di sosta. In caso di effettuazione del servizio durante soste inferiori ad 1 ora l'IF non è tenuta a versare alcun corrispettivo al GI.

7.3.10.5 Diritti e obblighi di GI e IF [parte di 5.3.1.7]

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

RFI verificherà rispetto all'impianto indicato all'atto della richiesta, l'idoneità di binari funzionali alla effettuazione del servizio, tenuto anche conto del programma di esercizio interessante l'impianto.

l'IF è tenuta al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli impianti sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura l'IF manleva RFI da qualsivoglia domanda, responsabilità e/o onere, derivante da pretese di terzi per i danni da questi eventualmente subiti in relazione alle attività svolte da parte di IF nell'ambito dell'impianto.

7.3.10.6 Modalità e tempistiche di richiesta del servizio [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5

7.3.11 Scarico Reflui [nuovo]

7.3.11.1 Descrizione del servizio [nuovo]

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di:

- specifiche aree funzionali all'istallazione da parte dell'Impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei treni
- specifici binari in cui è presente un impianto di scarico direttamente allacciati alla rete fognaria, in cui le Imprese Ferroviarie potranno eseguire le operazioni di scarico, senza ricorrere ad attrezzature specifiche.

La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta, pertanto l'IF che usufruisce del servizio di scarico reflui in entrambe le due modalità, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di scarico reflui in questione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

Aree per lo scarico di reflui

- Area specifica per l'ubicazione cisterna (max. 20 m^2)
- Binario di sosta
- Impianto elettrico
- Impianto idrico
- Accesso a lavoratori e mezzi
- Illuminazione spazi comuni
- Acqua
- Appositi percorsi per carrellini all'interno dell'impianto
- Energia

Impianti fissi per lo scarico di reflui

- Binario di sosta
- Illuminazione spazi comuni
- postazioni (colonnine) di sanificazione complete di arrotolatori, posizionate sul marciapiede;
- Impianto di vuotatura e sanificazione;
- Collettore per lo scarico in fognatura;
- stazione di aspirazione e rilancio in fogna dei liquami;
- Binario di stazionamento;
- Accesso a lavoratori e mezzi.

7.3.11.2 Ulteriori servizi all'interno dell'impianto

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.11.3 Descrizione del servizio [nuovo]

Gli impianti dotati di aree RFI funzionali ad attività di scarico dei reflui, sia aree che impianti fissi, sono riportati nel portale ePIR.

7.3.11.4 Tariffa [nuovo]

Le tariffe di cui al presente paragrafo sono in pendenza di approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Le tariffe per il servizio scarico reflui, articolate in base alla tipologia di impianto richiesto, è riportata nella seguente tabella 7.7.

Tab. 7.7 – Tariffe scarico reflui

Tipologia servizio	Tariffe Unitarie
Aree per lo scarico di reflui (€ area/anno)	7.879
Impianti fissi per lo scarico di reflui (€ / accesso)	68,18

7.3.11.5 Diritti e obblighi di GI e IF[nuovo]

GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale.

L'IF che intende usufruire del servizio dovrà garantire il rispetto delle procedure operative funzionali alla fruizione dello stesso. RFI si riserva di comunicare all'IF eventuali casi di sospensione temporanea o di interruzione del servizio riconducibili a sopravvenute esigenze manutentive e/o eventi accidentali (es. problemi agli impianti di stazione)

Formalizzazione

La messa a disposizione delle aree la fruizione del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione della Proposta di Accordo quadro per la concessione di aree per lo scarico di reflui. Al fine di disciplinare tutti gli aspetti normativi e di responsabilità connessi alle operazioni di vuotatura dei reflui mediante carrellini, all'atto della consegna dell'area verrà sottoscritto tra RFI e l'Impresa Ferroviaria un verbale di consegna dell'area al cui interno sono stabiliti tutti gli obblighi in capo alle parti.

La messa a disposizione degli impianti fissi di scarico reflui sarà invece formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo. Si prevede altresì, in funzione del possibile utilizzo dell'impianto da più Imprese Ferroviarie, la sottoscrizione del Regolamento di Utilizzo dell'impianto di Milano Porta Garibaldi che stabilisce gli obblighi e le responsabilità in capo alle parti.

7.3.11.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio [nuovo]

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore devono pervenire secondo le tempistiche descritte al cap. 4 e le modalità descritte nel sito internet di RFI https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/servizi.html

7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI NON GESTITE DA RFI [EX PAR. 3.7]

Gli operatori degli impianti di servizio sono tenuti, ai sensi dall'art. 31, comma 10, della Direttiva 2012/34/UE e dell'art. 5, comma 2, del Reg. 2177/2017, a mettere gratuitamente a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio:

a) mediante pubblicazione sul proprio portale web (o portale internet comune) e fornendo al GI un link da pubblicare all'interno dell'apposita sezione del portale ePIR;

b) fornendo al GI le pertinenti informazioni (in formato pdf) che saranno pubblicate all'interno dell'apposita sezione del portale ePIR.

In base a quanto previsto dalla misura 6.2 della Delibera ART n.130/2018 gli operatori degli impianti di servizio sono tenuti a fornire le informazioni riguardanti l'impianto stesso secondo utilizzando il modello comune RNE messo a disposizione dal GI all'interno del proprio sito web www.rfi.it -> Servizi e Mercato -> Accesso alla Rete -> Prospetto informativo della Rete, elaborato in collaborazione tra RNE, IRG Rail, e sentiti i diversi operatori del settore ferroviario.

Ai sensi della misura 6, punto 1, della delibera ART n.130/2019, gli operatori degli impianti di servizio devono mettere a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio anche tramite il portale europeo Rail Facilities Portal https://railfacilitiesportal.eu.

Le informazioni di cui ai precedenti punti a) e b) dovranno essere trasmesse all'indirizzo pec *rfi-dce@pec.rfi.it* entro e non oltre il 1° ottobre di ogni anno. Qualora l'operatore necessiti di ulteriori aggiornamenti del documento di cui al punto b) dovrà trasmettere le pertinenti informazioni (in formato pdf) al GI almeno 3 mesi prima della loro adozione.

APPENDICI AL CAPITOLO 7 [EX APP. AL CAP 3 E APP. AL CAP.5]

Appendice 1 al capitolo 7

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

RETE FERROVIARIA ITALIANA - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – "Società con socio unico~~,~~ soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n 112/15", con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1, , CAP 00161, codice fiscale e numero d'iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 01585570581 R.E.A. n. 758300 - Partita IVA 01008081000 -di seguito denominata anche "**RFI**" - rappresentata da……. nato a…… il…….in qualità di……. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……. Repertorio …….. Rogito ……

E

[ ], con sede legale in [ ], [ ], codice fiscale, partita IVA [ ] e numero iscrizione al Registro delle Imprese di [ ] R.E.A. n.[ ] Partita IVA n. [ ] -di seguito denominata anche "**IF**"- rappresentata da……. nato a…… il…….in qualità di……. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……. Repertorio …….. Rogito ……

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

Premesso che:

a) IF e RFI hanno sottoscritto in data […] l'Accordo Quadro/Contratto di utilizzo n. [ ]di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l' "**Accordo**" [*da intendersi riferito all'Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo*]), avente ad oggetto la capacità di infrastruttura ferroviaria/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria] con validità fino al [ ];

a1) [IF con nota del […] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR][4];

b) IF con nota del [ ] ha comunicato a RFI la necessità di avere la disponibilità di n.___spazi immobiliari all'interno della stazione di [ ] al fine di poter installare emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria/ desk informativi mobili/Obliteratrici;

c) RFI è proprietaria e gestore commerciale della stazione ferroviaria di [ ];

d) sul PIR è pubblicata la "Procedura per l'assegnazione di spazi per biglietterie automatiche e desk informativi mobili (di seguito, per brevità, "**Procedura**")";Nel rispetto della suddetta Procedura, le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità di IF;

e) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d'Uso (di seguito il "**Contratto**") con il quale RFI concede a IF le porzioni immobiliari meglio individuate nell'oggetto del presente contratto;

f) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso delle suddette porzioni è destinato ad un'attività connessa e dipendente all'attività di trasporto.

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

Articolo 1
VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

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

Articolo 2
OGGETTO DEL CONTRATTO

RFI concede in uso a IF, che accetta, gli spazi immobiliari di sua proprietà ubicati nella Stazione ferroviaria di [ ]-, (di seguito indicate complessivamente come gli'"**Spazi**"), "), identificati al Catasto Fabbricati di [...] al foglio [...], particelle [...], consistenti in complessivi [...] mq, affinché IF vi possa installare n. […] (*indicare numero in lettere)* emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria (di seguito più brevemente definite le "**Emettitrici**"), e/o n. […] (*indicare numero in lettere)* desk informativi mobili (di seguito più brevemente definite i "**Desk**") e/o n. […] (*indicare numero in lettere)* Obliteratrici.
La superficie complessiva dell'Area oggetto del presente Contratto è indicata nell'Allegato 1,. Nel medesimo allegato è riportata anche una planimetria che riproduce la collocazione di ogni singola Emettitrice e/o Desk e/o Obliteratrice nell'ambito della stazione ferroviaria,
Gli Spazi vengono accettati da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trovano e riconosciuti idonei all'uso pattuito.
Le caratteristiche tecniche delle Emettitrici/dei Desk/delle Obliteratrici, oggetto del presente Contratto, sono descritte nell'allegato 2 al Contratto, elaborato a cura o da ditta specializzata per conto di IF.

[4] Premessa alternativa alla premessa a) da inserirsi solo qualora l'IF non avesse ancora stipulato alcun Accordo Quadro né Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ma avesse presentato richiesta di capacità ferroviaria.

Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto svolta da IF e pertanto come atto negoziale ancillare all'Accordo e a quest'ultimo funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.

[Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto che IF intende svolgere sottoscrivendo il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, al quale è subordinata l'efficacia del presente Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.][5]

Articolo 3
VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data [ ]ed avrà scadenza il [ ], pari a quella dell'Accordo.

Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Accordo in continuità con il precedente.

Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo di Raccomandata A/ R. o in alternativa a mezzo PEC, almeno [*4 mesi per contratto di utilizzo e 6 mesi in caso di Accordo Quadro*] mesi prima della scadenza- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.

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

Articolo 4
DESTINAZIONE DEGLI SPAZI -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE

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

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

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

Articolo 5
CESSIONE DEL CONTRATTO

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

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

Articolo 6
CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO

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

€[…] per Emettitrice;

€ […] per Desk

€ […] per Obliteratrice.

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

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

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

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

Articolo 7
RESTITUZIONE DEGLI SPAZI - MIGLIORIE E ADDIZIONI

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

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

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

[5] Clausola alternativa al comma precedente e da inserire solo qualora l'IF non disponga né di un Accordo Quadro né di un Contratto di Utilizzo.

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

Articolo 8
RECESSO

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

Articolo 9
ISPEZIONE

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

Articolo 10
ALLESTIMENTO DELL'AREA E MANUTENZIONE

Gli Spazi sono concessi in uso nello stato di fatto in cui si trovano; ogni intervento di adeguamento alla normativa vigente e/o di adattamento alla destinazione d'uso prevista e/o di manutenzione ordinaria è a totale cura e spese di RFI, fatta eccezione degli interventi richiesti dall'IF per proprie specifiche esigenze; tali interventi saranno disciplinati ai sensi del precedente art. 7.
Gli interventi di manutenzione straordinaria degli Spazi sono a cura e spese di RFI.
Nel caso di eventi - dipendenti da RFI - che pregiudichino la piena operatività degli Spazi, RFI medesima si impegna -entro ventiquattro ore dalla segnalazione da parte di IF- ad intervenire per il ripristino dell'operatività degli Spazi stessi. Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata degli Spazi, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione degli Spazi con altri idonei ed equivalenti.

Articolo 11
SOSTITUZIONE O MODIFICHE DEGLI SPAZI IN CONCESSIONE

IF, consapevole della particolare destinazione degli Spazi ubicati negli ambiti ferroviari, concorda che RFI, avuto riguardo alle esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione, manutenzione ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, possa modificare temporaneamente o definitivamente la collocazione delle Emettitrici o richiederne la temporanea disattivazione. In questi casi, RFI comunica, con un preavviso non inferiore a 5 giorni, a IF i tempi di inattività e/o l'eventuale nuova collocazione temporanea o definitiva della/e Emettitrice/i, che sarà/anno spostata/e, in presenza della IF, ad onere e cura di RFI –compresi i costi di predisposizione e allaccio alla rete dati- in altra area idonea ed equivalente.
In particolare, RFI potrà richiedere all'IF, senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, di rimodulare, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori e della Procedura, la collocazione delle Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici qualora lo spostamento si renda necessario per effetto di una diversa allocazione degli spazi di stazioni funzionali al posizionamento delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici.
RFI, al fine di soddisfare eventuali richieste di altri operatori ferroviari e nel rispetto della Procedura, potrà inoltre procedere, anche nel corso di esecuzione del Contratto, alla riduzione degli Spazi senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, fatto salvo l'adeguamento del corrispettivo.
Resta inteso che in caso di modifiche definitive al perimetro degli Spazi, le Parti procederanno a modificare e sostituire di comune accordo l'allegato 1 al Contratto.

Articolo 12
ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli eventuali oneri relativi alle forniture dei servizi (es. corrente elettrica, linee telefoniche, e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale hanno sede gli Spazi.
IF, ove richiesto da RFI, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da RFI, il sezionamento degli impianti relativi ai servizi sopra citati (corrente elettrica, linee telefoniche e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.
RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione dei suddetti servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 13
GARANZIA FIDEIUSSORIA O DEPOSITO CAUZIONALE

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

Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale. In tal caso la fidejussione deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito. L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubente, deve comunicarlo a RFI e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.
Tale fidejussione potrà essere svincolata previa autorizzazione scritta di RFI all'Istituto garante quando siano stati pienamente regolarizzati e liquidati tra le Parti i rapporti di qualsiasi natura derivanti dal Contratto e non esistano danni o cause di danni possibili imputabili a IF o ai suoi dipendenti, oppure a terzi, per il fatto dei quali IF debba rispondere.
RFI ha diritto di valersi di volta in volta della citata fidejussione per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il presente Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta escussione, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione della garanzia.
IF, in caso di rinnovo del presente Contratto, dovrà prorogare e/o ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di scadenza del primo periodo di durata contrattuale, anche la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla nuova scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.
In luogo della costituzione di una fidejussione bancaria o assicurativa IF, a garanzia di tutti gli obblighi assunti con il Contratto, ha la facoltà di scegliere il versamento una somma pari a tre mensilità del canone annuo compresa IVA, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Contratto, a titolo di deposito cauzionale (di seguito Deposito). Il Deposito dovrà essere versato da IF a RFI a mezzo di bonifico bancario al seguente IBAN _____.
RFI, con la sottoscrizione del Contratto, provvederà a rilasciare a IF quietanza del Deposito dalla stessa ricevuto.
RFI ha diritto di valersi di volta in volta del Deposito per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuto incameramento, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione del Deposito.
RFI, alla cessazione del Contratto per qualsivoglia motivo salvi i casi di cui al successivo art. 17 (Risoluzione), sarà tenuta a restituire ad IF la somma depositata a titolo cauzionale entro e non oltre 30 (trenta) giorni.

Articolo 14
OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere gli Spazi in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.
In caso di sostituzioni o rimozioni di una o più Emettitrici/Desk/Obliteratrici, IF si obbliga a darne comunicazione scritta a RFI con un preavviso non inferiore a 30 giorni.
Il corrispettivo complessivo del Contratto verrà adeguato da RFI con la fatturazione del trimestre successivo con decorrenza dall'effettiva modifica del numero degli Spazi.

Articolo 15
OBBLIGHI DI RFI

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

Articolo 16
RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati agli Spazi o all'area ove sono posizionate le Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.
IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta negli Spazi. IF è responsabile sia verso RFI S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso degli Spazi e dei suoi impianti.
RFI non assume alcun obbligo di custodia relativamente alle Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici installate/i da IF negli Spazi, né assume alcuna responsabilità per danni occorsi alle stesse o ad altri impianti di IF dipendenti da atti vandalici, sabotaggi, furti o qualsiasi altra azione da parte di terzi.
L'IF dovrà provvedere a stipulare, per tutta la durata del Contratto e con decorrenza dall'inizio dei lavori di allestimento degli Spazi, con compagnia di primaria importanza, prima dell'inizio dei suddetti lavori, trasmettendone copia a RFI, le seguenti polizze assicurative:

a) polizza incendio a copertura dei beni mobili oggetto dell'attività svolta, ubicati negli Spazi in uso, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati agli Spazi e a RFI per un massimale per sinistro di € …..*[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione]*……..(euro ……../00) e quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ *da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione]* (euro ……../00);
b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).

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

Articolo 17
RISOLUZIONE

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

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso degli Spazi, violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 13, 16 e 21 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 13 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabi1itì delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..

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

Articolo 18
FORO

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

Articolo 19
DOMICILIO

Agli effetti amministrativi, fiscali e giudiziari le Parti dichiarano di eleggere il proprio domicilio rispettivamente in:
RFI S.p.A. in:
Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1.

IF in:

Articolo 20
SPESE DI STIPULAZIONE

Sono a carico di IF le spese di stipulazione e postali dei presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati.
In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

Articolo 21
CLAUSOLA DI TRASPARENZA E RINVIO AL CODICE ETICO

IF, espressamente ed irrevocabilmente:

a) a dichiara che non vi è stata mediazione o altra opera di terzi per la conclusione del presente Contratto;
b) dichiara di non aver corrisposto né promesso di corrispondere ad alcuno, direttamente o attraverso imprese controllate o collegate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto stesso;
c) si obbliga 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 in esso assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

IF espressamente dichiara di ben conoscere le prescrizioni contenute nel Codice Etico adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane visionabile sul sito wwv.fsitaliane.it al fine di informare, ove compatibile, il proprio comportamento ai criteri in esso previsti.
Il GI espressamente dichiara di ben conoscere le prescrizioni contenute nel Codice Etico adottato dalla IF visionabile sul sito [__] al fine di uniformare, ove compatibile, il proprio comportamento ai criteri in esso previsti.

Articolo 22
Trattamento dei dati personali

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali
I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:
Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID)

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO
Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:
Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it
Per l'Impresa Ferroviaria:
Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].
Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati
I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati
Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016

Articolo 23
ALLEGATI

Sono annessi al presente Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:
N. 1 – Descrizione Spazi e Planimetria;
N. 2 – Caratteristiche tecniche delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici
N. 3 - […].

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 2 capitolo 7

CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI…..

RETE FERROVIARIA ITALIANA - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – "Società con socio unico, soggetta alla attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n 112/15", con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1, CAP 00161, codice fiscale e numero d'iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300 - Partita IVA 01008081000 -di seguito denominata anche "**RFI**" - rappresentata da……. nato a…… il…….in qualità di……. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……. Repertorio …….. Rogito ……

E

[ ], con sede legale in [ ], [ ], codice fiscale, partita IVA [ ] e numero iscrizione al Registro delle Imprese di [ ] R.E.A. n.[ ] Partita IVA n. [ ] -di seguito denominata anche "**IF**"- rappresentata da……. nato a…… il…….in qualità di……. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……. Repertorio …….. Rogito ……

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

Premesso che:

a) IF e RFI hanno sottoscritto in data […] l'Accordo Quadro/Contratto di utilizzo n. [ ]di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l' "**Accordo**" [*da intendersi riferito all'Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo*]), avente ad oggetto la capacità di infrastruttura ferroviaria/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria] con validità fino al [ ];

a1) [IF con nota del […] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR][6];

b) IF con nota del [ ] ha comunicato a RFI la necessità di utilizzare dei locali situati all'interno della stazione di [ ] al fine di adibirli ad attività di erogazione di servizi di biglietteria [*e/o* assistenza/accoglienza alla clientela], funzionali e necessariamente collegate all'attività di trasporto, che IF intende espletare in forza del richiamato Accordo;

c) RFI è proprietaria e gestore commerciale della stazione ferroviaria di [ ];

d) sul sito internet di RFI è pubblicata la "Procedura per l'assegnazione di per biglietterie non automatiche e per servizi di accoglienza ed assistenza";

e) Nel rispetto della suddetta Procedura, le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità dell'IF [ ];

f) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d'Uso (di seguito il "**Contratto**") con il quale RFI concede a IF il locale meglio individuato nell'oggetto del presente contratto;

g) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso del locale è destinato ad un'attività connessa e dipendente all'attività di trasporto.

Tutto ciò premesso

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

Articolo 1

VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

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

Articolo 2

OGGETTO DEL CONTRATTO

RFI concede in uso a IF, che accetta, il locale di sua proprietà ubicato nella Stazione di [ ]-identificati al Catasto Fabbricati di [...] al foglio [...], particelle [...], consistenti in complessivi [...] mq., meglio descritti nella planimetria di cui all'allegato 1 del presente contratto (di seguito più brevemente "**Immobile**"), al fine di adibirlo ad uso di biglietteria *e/o* [assistenza/accoglienza alla clientela]. L'immobile viene accettato da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trova e riconosciuto idoneo all'uso pattuito.

Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto svolta da IF e pertanto come atto negoziale ancillare all'Accordo e a quest'ultimo funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.

[Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto che IF intende svolgere sottoscrivendo il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, al quale è subordinata l'efficacia del presente Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.][7]

Articolo 3

VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data [ ]ed avrà scadenza il [ ], pari a quella dell'Accordo.

---

[6] Premessa alternativa alla premessa a) da inserirsi solo qualora l'IF non avesse ancora stipulato alcun Accordo Quadro né Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ma avesse presentato richiesta di capacità ferroviaria.

[7] Clausola alternativa al comma precedente e da inserire solo qualora l'IF non disponga né di un Accordo Quadro né di un Contratto di Utilizzo.

Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Accordo in continuità con il precedente.
Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo di Raccomandata A/ R., o a mezzo PEC, almeno [*4 mesi per contratto di utilizzo e 6 mesi in caso di Accordo Quadro*] mesi prima della scadenza- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.
Resta inteso tra le Parti che, alla luce della natura ancillare del Contratto, in caso di risoluzione ovvero scioglimento per qualsiasi ragione dell'Accordo, si determinerà l'immediata cessazione del presente Contratto, con l'obbligo in capo a IF di riconsegnare l'Immobile come previsto nel successivo art. 7.

Articolo 4
DESTINAZIONE DELL'IMMOBILE -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE

IF -pena la risoluzione del presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c- si impegna a non mutare, anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso dell'Immobile.
È fatto espresso divieto a IF di subconcedere, in tutto o in parte, l'Immobile oggetto del presente Contratto.
Resta inteso tra le Parti che IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri dipendenti, eventuali appaltatori di servizi e terzi dall'espletamento delle attività di cui al presente Contratto.

Articolo 5
CESSIONE DEL CONTRATTO

E' fatto espresso divieto a IF, pena la risoluzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c-, di cedere in tutto o in parte il presente Contratto.
Ai sensi degli articoli 1406 e 1407 c .c., IF presta il proprio preventivo consenso alla cessione del Contratto.

Articolo 6
CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO

Il corrispettivo complessivo annuo del presente Contratto è pari a […]€ oltre IVA ed è comprensivo degli oneri accessori connessi al funzionamento delle parti comuni dell'impianto di stazione.
Il corrispettivo nonché gli oneri accessori dovranno essere pagati da IF, a decorrere dalla data di efficacia del contratto, in 4 rate trimestrali anticipate che avranno scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura. RFI provvederà a far pervenire all'indirizzo PEC o e-mail della IF le relative fatture entro 5 giorni dalla relativa emissione.
Tale importo è stato determinato sulla base della consistenza dell'Immobile e della tariffa indicata nel PIR vigente alla data di sottoscrizione del Contratto e, pertanto, potrà essere aggiornato nel corso di esecuzione del presente accordo in applicazione di quanto previsto dalla regolamentazione vigente e da eventuali provvedimenti in materia dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
Nel caso in cui la prima rata non coincida con un intero trimestre solare, IF corrisponderà il relativo importo, proporzionato ai giorni in cui ha avuto in disponibilità l'Immobile, in occasione della fattura relativa al trimestre successivo.
Gli interessi di mora saranno calcolati ai sensi dell'art. 5 del D. lgs. n. 231/2002.

Articolo 7
RESTITUZIONE DELL'IMMOBILE - MIGLIORIE E ADDIZIONI

Al cessare del Contratto, qualunque sia il motivo della cessazione, IF dovrà riconsegnare - entro e non oltre 30 (trenta) giorni dall'intervenuta cessazione - l'Immobile nello stato medesimo in cui l'ha ricevuto al momento della presa in consegna.
In caso di ritardata riconsegna dell'Immobile, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo per ogni giorno di ritardo.
Per tutte le eventuali opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di RFI, quest'ultima, al termine del rapporto di concessione, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino dell'Immobile ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.
In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate all'Immobile.

Articolo 8
RECESSO

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

Articolo 9
ISPEZIONE

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

Articolo 10

DIVIETO DI PUBBLICITA'

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

Articolo 11
MANUTENZIONE

L'Immobile è concesso in uso nello stato di fatto in cui si trova; ogni intervento di adeguamento alla normativa vigente e/o di adattamento alla destinazione d'uso prevista e/o di manutenzione ordinaria è a totale cura e spese di RFI, fatta eccezione degli interventi richiesti dall'IF per proprie specifiche esigenze; tali interventi saranno disciplinati ai sensi del precedente art. 7.
Gli interventi di manutenzione straordinaria dell'Immobile sono a cura e spese di RFI. Nel caso di eventi -dipendenti da RFI- che pregiudichino la piena operatività dell'Immobile, RFI medesima si impegna -entro ventiquattro ore dalla segnalazione da parte di IF- ad intervenire per il ripristino dell'operatività dell'Immobile stesso. Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata dell'Immobile, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione dell'Immobile con altro immobile e/o area idoneo ed equivalente.

Articolo 12
SOSTITUZIONE DELL'IMMOBILE IN CONCESSIONE

IF, consapevole della particolare destinazione degli spazi ubicati negli ambiti ferroviari, concorda che RFI, con un preavviso di 60 giorni in caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione ovvero con un preavviso di 30 giorni in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, possa sostituire in tutto o in parte l'Immobile, ad onere e cura di RFI – compresi i costi di predisposizione e allaccio alla rete dati-, con altro immobile e/o area idoneo ed equivalente. Resta convenuto che a IF non spetti alcun risarcimento od indennizzo salvo il rimborso delle spese che da esso fossero sostenute (i) per la rimozione di attrezzature o arredi e (ii) per l'allestimento del nuovo immobile e/o area.

Articolo 13
ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli oneri relativi alle forniture dei servizi (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale ha sede l'Immobile.
IF, ove richiesto da RFI, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da RFI, il sezionamento degli impianti relativi ai servizi sopra citati (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.
RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione dei suddetti servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 14
GARANZIA FIDEIUSSORIA

Entro 30(trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, a garanzia di tutti gli obblighi con lo stesso assunti, ivi incluso il pagamento delle penali previste nel presente Contratto, IF costituisce e presenta una fidejussione bancaria o assicurativa di importo pari ad € … (euro …/00) [parametrato al valore di un trimestre contrattuale comprensivo di IVA], con escussione a prima richiesta, senza eccezioni e condizioni, stipulata con primario Istituto, di gradimento di RFI, vincolata ed incondizionata a favore di RFI e valida fino al 180° giorno successivo alla data di scadenza del Contratto, con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi dei commi 2 e 3 dell'art. 1957 c.c. e con espressa deroga degli artt.1944, comma 2, e 1945 c.c.
Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale. In tal caso la fidejussione deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito. L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubente, deve comunicarlo a RFI e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.
Tale fidejussione potrà essere svincolata previa autorizzazione scritta di RFI all'Istituto garante quando siano stati pienamente regolarizzati e liquidati tra le Parti i rapporti di qualsiasi natura derivanti dal Contratto e non esistano danni o cause di danni possibili imputabili a IF o ai suoi dipendenti, oppure a terzi, per il fatto dei quali IF debba rispondere.
RFI ha diritto di valersi di volta in volta della citata fidejussione per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il presente Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta escussione, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione della garanzia.
IF, in caso di rinnovo del presente Contratto, dovrà prorogare e/o ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di scadenza del primo periodo di durata contrattuale, anche la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla nuova scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese del medesimo.

Articolo 15
OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere l'Immobile in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a

tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.

Articolo 16
OBBLIGHI DI RFI

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

Articolo 17
RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati all'Immobile. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.
IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta nell'Immobile. IF è responsabile sia verso RFI S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso dell'Immobile e dei suoi impianti.
L'IF dovrà provvedere a stipulare, per tutta la durata del Contratto e con decorrenza dall'inizio dei lavori di allestimento dell'Immobile, con compagnia di primaria importanza, prima dell'inizio dei suddetti lavori, trasmettendone copia a RFI, le seguenti polizze assicurative:

a) polizza incendio a copertura dei beni immobili oggetto dell'attività svolta, ubicati in ambito stazione, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati all'Immobile ed a RFI per un massimale per sinistro di € …..[*da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione*]……..(euro ……../00) e a quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ [*da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione*] (euro ……../00);
b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).

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

Articolo 18
RISOLUZIONE

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

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso dell'Immobile;
- violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 10, 14, 17 e 22 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 14 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..
- In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l'Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Articolo 19
FORO

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

Articolo 20
DOMICILIO

Agli effetti amministrativi, fiscali e giudiziari le Parti dichiarano di eleggere il proprio domicilio rispettivamente in:
RFI S.p.A. in:
Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1.

IF in:

Articolo 21
SPESE DI STIPULAZIONE

Sono a carico di IF le spese di stipulazione e postali dei presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati.
In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

Articolo 22
CLAUSOLA DI TRASPARENZA E RINVIO AL CODICE ETICO

IF, espressamente ed irrevocabilmente:

a) dichiara che non vi è stata mediazione o altra opera di terzi per la conclusione del presente Contratto;
b) dichiara di non aver corrisposto né promesso di corrispondere ad alcuno, direttamente o attraverso imprese controllate o collegate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto stesso;
c) si obbliga 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 in esso assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

IF espressamente dichiara di ben conoscere le prescrizioni contenute nel Codice Etico adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane visionabile sul sito wwv.fsitaliane.it al fine di informare, ove compatibile, il proprio comportamento ai criteri in esso previsti.
Il GI espressamente dichiara di ben conoscere le prescrizioni contenute nel Codice Etico adottato dalla IF visionabile sul sito [__] al fine di uniformare, ove compatibile, il proprio comportamento ai criteri in esso previsti.

Articolo 23
TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto, nonché degli eventuali obblighi di legge.

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito delle fasi di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:

Dati personali acquisiti direttamente dal contraente:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), coordinate bancarie, dati economico/finanziari, reddituali, credenziali, codice identificazione personale (CID).

Con specifico riferimento ai dipendenti del contraente/terzi, i dati personali acquisiti sono:

- **Comuni**: dati anagrafici, codice di identificazione fiscale (di dipendenti e/o clienti), identificativi documento identità (numero patente/CI/passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), credenziali, codice identificazione personale (CID)

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per la fase di stipulazione ed esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana SpA:
Titolare del Trattamento è R.F.I. S.p.A. rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail titolaretrattamento@rfi.it con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1. Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail protezionedati@rfi.it
Per l'Impresa Ferroviaria:
Titolare del Trattamento è [la Società], rappresentata dall'Amministratore Delegato, contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email], con sede legale in [inserire indirizzo].
Il Data Protection Officer è contattabile all'indirizzo mail [inserire indirizzo email del DPO].

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra. Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto.

Diritti degli Interessati
Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016

Articolo 24
ALLEGATI

Sono annessi al presente Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:
N. 1 - Planimetria;
N.2 – […].

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di una accettazione che dovrà essere restituita firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 3 al capitolo 7

PROCEDURA PER IL TRATTAMENTO DELLE RICHIESTE DI INDENNIZZO DELLE PERSONE A RIDOTTA MOBILITÀ AI SENSI DELLA MISURA 5.2 DELLA DELIBERA ART 106/2018

La delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106 del 25 ottobre 2018 alla misura 5.2 ha previsto uno specifico diritto alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) che usufruiscono dei servizi di trasporto ferroviario connotati da oneri di servizio pubblico (OSP) di ricevere un indennizzo qualora il ripristino della disponibilità delle dotazioni per l'accessibilità delle stazioni non avvenga nei termini previsti ed indicati dal Gestore della Stazione secondo la quantificazione indicata nella Carta dei Servizi di RFI;

- Ai sensi della misura 5.5 della delibera in parola viene individuato quale referente unico dei reclami l'IF che ha erogato il titolo di viaggio per servizi OSP che, per tale ragione, riceve il reclamo dalla PRM e lo inserisce, previe le necessarie verifiche propedeutiche di rito (a titolo esemplificativo e non esaustivo possesso del titolo di viaggio da parte della PRM reclamante ecc.), nel proprio sistema di gestione dei reclami;
- GI si rende disponibile a interfacciare il proprio sistema di gestione dei reclami denominato "Itinere" con i sistemi di gestione dei reclami dell'IF. Qualora IF non sia ancora dotata di tale sistema, la stessa garantisce l'intero scambio informativo con RFI a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dpr@pec.rfi.it;
- IF provvede a inoltrare a GI la richiesta di indennizzo entro e non oltre 5 giorni solari dal ricevimento della stessa;
- una volta ricevuto il reclamo GI provvede ad espletare l'istruttoria entro e non oltre 20 giorni solari dall'invio della documentazione completa da parte dell'IF e comunica a quest'ultima l'esito della stessa specificando altresì, dandone adeguata motivazione, se:

a) non ricorrono gli estremi per corrispondere un indennizzo nei confronti del reclamante;

b) ricorrono gli estremi per riconoscere un indennizzo nei confronti del reclamante comunicando, altresì, l'importo dell'indennizzo da corrispondere;

- IF, entro e non oltre i successivi 5 giorni solari, comunica alla PRM reclamante l'esito del reclamo.

Fatta salvi i termini descritti nei precedenti punti, solo in caso di previo accordo formale con GI per la gestione dei flussi finanziari:

- IF, qualora ricorra il caso, procede ad indennizzare ex art. 1268 c.c. la PRM secondo le tempistiche in uso presso la stessa in caso di pagamento di indennizzi nei confronti dei propri clienti.
- IF provvede trimestralmente a fatturare gli importi degli indennizzi erogati e li comunica a GI, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dafc@pec.rfi.it;
- GI entro 90 giorni solari dal ricevimento della rendicontazione provvede al pagamento della fattura.

In assenza di accordo tra GI e IF per la gestione dei flussi finanziari:

- GI provvede, al momento della risposta all'IF di una richiesta d'indennizzo meritevole di accoglimento, ad accreditare immediatamente a favore dell'IF la somma di denaro dovuta che quest'ultima verserà alla PRM.