

Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra

Prospetto Informativo della Rete

**2
0
2
4**



Prima bozza

PIR IFRU 2024

*Emanato con disposizione dell'AD n. del
dicembre 2022*

Copia conforme all'originale

Elenco delle modifiche al PIR IFRU 2024 – Prima bozza

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 struttura comune RNE
Aggiornamento della normativa relativa al trattamento dei dati personali di cui alle appendici 1, 2, 3, 7 al capitolo 3
Aggiornamento tariffe PMdA e servizi extra PMdA

Nuovi inserimenti/eliminazioni

Nuovo paragrafo sul contratto con il Richiedente non IF	Par. 3.3.3
Nuovo paragrafo sulle condizioni generali di Contratto	Par. 3.3.4
Nuovo paragrafo sui principi generali riguardanti le riduzioni di capacità	Par. 4.3.1
Nuovo paragrafo per regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate	Par. 4.7.3 Par. 4.7.4
Nuovo paragrafo per regole e conseguenze in caso di mancata designazione/contrattualizzazione e mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate	
Nuovo paragrafo relativo alle penali legate a variazioni della traccia richiesta da IF	Par. 5.6.1
Nuovo paragrafo introduttivo in relazione all'esecuzione del Contratto di Utilizzo	Par. 6.1
Nuovo paragrafo per la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC)	Par. 6.4.1

Modifiche

Eliminazione del Reg. (CE) n.1371/2007	Par. 1.3.1
Aggiornamento struttura PIR per nuova Common Structure RNE	Par. 1.4
Aggiornamento orario riferimento PIR IFRU	Par. 1.5.1, 1.5.2
Descrizione del portale ePIR	Par. 2.1
Inserimento della violazione delle disposizioni di cui all'articolo "Codice etico Modelli 231 Anti Bribery Management system" tra le casistiche per cui è prevista la risoluzione di AQ	Par. 3.3.1.3
Specifiche sulla presentazione della copia autentica della Licenza ai fini della stipula del Contratto di Utilizzo	Par. 3.3.2.1
Inserimento rimando alle penali di cui al par. 5.6.4.1 e 5.7	Par. 3.3.2.1.1
Inserimento della violazione delle disposizioni di cui all'articolo "Codice etico Modelli 231 Anti Bribery Management system" tra le casistiche per cui è prevista la risoluzione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura	Par. 3.3.2.6

Trasmissione di nuova documentazione da parte dell'IF al GI, a seguito del rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato di un nuovo mezzo di trazione ma prima del suo utilizzo sulla rete	Par. 3.4.1
Aggiornamento della normativa relativa al codice etico Modelli 231 – Anti-Bribery Management System e alla clausola di sicurezza informatica	App. 1 al Cap. 3
Inserimento specificazione all'Art.3 "Durata dell'Accordo e disponibilità della capacità"	App. 3 al Cap. 3
Aggiornamento dei termini per l'Istituto Fideiubente	App. 4 al Cap. 3 App. 5 al Cap. 3
Aggiornamento tempistiche	Par. 4.4.1, 4.5.1, 4.5.2
Aggiornamento tempistiche di definizione delle tracce o il rigetto della richiesta di tracce orarie da parte del GI	Par. 4.5.3.1
Aggiornamento tempistiche nel caso di richieste in programmazione oraria. Modifica dei termini relativi alle richieste di tracce/servizi in corso d'orario.	Par. 4.5.3.2
Introduzione proposta tariffaria in relazione al PMdA e ai servizi diversi dal PMdA	Par. 5.2
Inserimento sottoparagrafo relativo alle Informazioni al Pubblico erogate all'interno del perimetro del PMdA	Par. 5.3.1
Inserimento tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei Treni Speciali	Par. 5.4.1
Modifica alle tempistiche di rendicontazione da parte del GI in relazione al Performance Regime	Par. 5.7
Aggiornamento modalità e tempistiche di rendicontazione delle penali. Aggiornamento sulle condizioni di pagamento	Par. 5.9

SOMMARIO

Sommario	5
CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI	7
1.1 INTRODUZIONE	7
1.2 OBIETTIVO	7
1.3 ASPETTI LEGALI [EX 1.3+1.4]	7
1.4 STRUTTURA DEL PIR [EX 1.5]	10
1.5 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE [EX 1.6 +1.7]	11
1.6 GLOSSARIO DEI TERMINI	12
CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA [EX CAP. 3]	19
2.1 INTRODUZIONE [nuovo + EX 3.1]	19
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE [EX 3.2]	19
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE [EX 3.3]	20
2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO [EX 3.4]	21
2.5 ORARIO DI ESERCIZIO E FASCE DI MANUTENZIONE [EX 3.5]	22
2.6 SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA DELLA RETE [EX 3.8]	22
2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE [EX 3.9]	23
CAPITOLO 3 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA [EX CAP.2]	26
3.1 INTRODUZIONE [EX 2.1]	26
3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO [EX 2.2]	26
3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: disposizioni di dettaglio e altre regole stabilite dal GI [EX 2.3]	28
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA [NUOVO]	51
APPENDICI AL CAPITOLO 3	54
CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	83
4.1 INTRODUZIONE	83
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO	83
4.3 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE RIDUZIONI DI CAPACITÀ [NUOVO]	83
4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO [NUOVO]	86
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE [NUOVO]	88
4.6 LINEE SATURE [EX 4.4.5]	92
4.7 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA [NUOVO CHE INCORPORA 4.3.5]	94
CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE [INTEGRATO CON CAP.6]	101
5.1 INTRODUZIONE [INTEGRA EX 6.1]	101

5.2	SISTEMA TARIFFARIO [EX 6.2] (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)	102
5.3	PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO [NUOVO]	102
5.4	SERVIZI COMPLEMENTARI	108
5.5	SERVIZI AUSILIARI	109
5.6	PENALI E INCENTIVI [NUOVO INTEGRATO CON 2.3.3.6+4.6.1-4]	114
5.7	PERFORMANCE REGIME [EX 6.4] (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)	116
5.8	CAMBIAMENTI AL SISTEMA TARIFFARIO [EX 6.5]	117
5.9	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO [EX 6.6] (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)	117
	APPENDICI AL CAPITOLO 5 [EX APPENDICI AL CAPITOLO 6]	119
	CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO [NUOVO]	126
6.1	INTRODUZIONE [NUOVO]	126
6.2	OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO [EX 2.3.3]	126
6.3	REGOLE DI ESERCIZIO [EX 2.4]	129
6.4	Strumenti di controllo della circolazione [nuovo]	136
	CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO [NUOVO CAPITOLO]	155
7.1	INTRODUZIONE [NUOVO]	155
7.2	INFORMAZIONI GENERALI [NUOVO]	155
7.3	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO [EX 5.3]	155
7.4	STRUTTURE ATTE A SERVIZI [EX 3.7]	156

LEGENDA:

Testo rosso: testo nuovo rispetto al PIR IFRU 2023

~~**Testo rosso barrato:**~~ testo eliminato rispetto al PIR IFRU 2023

~~**Testo blu barrato:**~~ testo spostato in altro paragrafo *

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., del D.Lgs n.112/15 e dell'art. 47, comma 4, del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 opera in forza dell'Atto di Concessione della Regione Umbria (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018) in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra (IFRU).

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 alle infrastrutture ferroviarie regionali umbre e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa RFI.

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità nonché le linee guida generali di regolazione relative alla produzione dei servizi, 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 previste al par. ~~1.6.2-1.5.2~~, ~~secondo periodo~~ "Procedura di aggiornamento straordinario".

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.

1.3 ASPETTI LEGALI [EX 1.3+1.4]

1.3.1 Quadro giuridico (aggiornamento dicembre 2022) [ex 1.3]

Fonti comunitarie:

- 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;
- 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);
- 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) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le PMR.
- 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) 2177/2017 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari
- 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 2021/782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)

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.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. 28 ottobre 2005 "Sicurezza gallerie ferroviarie", limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;

- 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 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. 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. 5 aprile 2013 “Definizione delle imprese a forte consumo di energia” (G.U. 18 aprile 2013);
- 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”;
- 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”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 76 del 23 marzo 2014 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.”;
- 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”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 104 del 4 dicembre 2015 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall’11-12-2016;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 140 del 30 novembre 2016 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2018, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto Informativo della Rete 2017 vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del Prospetto Informativo della Rete 2019
- 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)
- Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito con legge n. 96 del 21 giugno 2017, per il quale le Regioni possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi sulla rete ferroviaria regionale ovvero il subentro di RFI nella gestione delle reti ferroviarie regionali
- Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106 del 25 novembre 2019, recante “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. 121 del 11 dicembre 2018 relativa al “Accesso all’infrastruttura ferroviaria regionale umbra e determinazione dei relativi canoni di accesso”;
- 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. 28/2021 recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami".

Fonti regionali:

- Delibera n. 1332 del 19 novembre 2018 della Giunta regionale umbra che approva lo schema di atto di Concessione ed il Contratto di Programma di cui all'accordo del 15 dicembre 2017
- Atto di concessione (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018) a RFI S.p.A. della gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra.

1.4 — STATUS GIURIDICO

1.3.2 Informazioni generali e valore legale [ex 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.

1.4.2 — Valore legale

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi del GI e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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 regionale.

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~~ **1.5.2**, 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 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 della rete regionale umbra, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta al seguente indirizzo e-mail:

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 1.5]

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

Capitolo 1 – Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;

Capitolo ~~3-2~~ – Caratteristiche dell'infrastruttura: Illustra le principali caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità, rimandando, per i dettagli, alla consultazione del ~~PIR~~**WEB portale ePIR;**

Capitolo ~~2~~ 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**

~~Capitolo 6 – Tariffe:~~ descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

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 circolazione, 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 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE [EX 1.6 +1.7]

1.5.1 Periodo di validità [ex 1.6.1] (aggiornamento dicembre 2022)

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 ~~101~~**101** marzo ~~2023~~**2023** con riferimento all'orario di servizio in vigore dal ~~101~~**101** dicembre ~~2023~~**2023** – ~~149~~**149** dicembre ~~2023~~**2023**;
- le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal ~~101~~**101** dicembre ~~2023~~**2023** – ~~149~~**149** dicembre ~~2023~~**2023** 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] (aggiornamento dicembre 2022)

Il PIR viene aggiornato a cura di RFI elaborando una prima bozza previa consultazione di tutti i soggetti interessati di cui all'art. 14, comma 1, del D.lgs 112/15. Al termine della fase di consultazione GI invia la bozza del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni ai fini della pubblicazione del documento definitivo.

Procedura di aggiornamento ordinario

In particolare, in relazione all'aggiornamento ordinario del PIR si riportano di seguito le fasi di predisposizione e le relative tempistiche:

- a) entro il 30 giugno dell'anno X-2: pubblicazione della bozza per consultazione del PIR X e relativa comunicazione all'Autorità;
- b) entro il 30 luglio dell'anno X-2: termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;

- c) entro il 20 agosto dell'anno X-2: pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti interessati;
- d) entro il 30 settembre dell'anno X-2: pubblicazione della bozza finale del PIR X; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR X in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario X-1/X, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR X".

Procedura di aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal ~~1°~~ 10~~1~~ dicembre 202~~23~~ – 149 dicembre 202~~34~~, 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 202~~34~~. 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).

1.5.3 Pubblicazione [ex 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.

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 GLOSSARIO DEI TERMINI

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

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 E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)

L'Agenzia, subentrata a titolo universale alla soppressa ANSF, è composta da due distinte articolazioni competenti ad esercitare le funzioni alla stessa attribuite dal D.L. n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla L. n. 130/2018, rispettivamente in materia di sicurezza delle ferrovie e in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

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 della Mobilità Sostenibili 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 connessi

EFFETTUAZIONE

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

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 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

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

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

INFRASTRUTTURA A CAPACITÀ LIMITATA

sezioni dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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)

individua 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

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 precedenza 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

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 regionale umbra 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.

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 richieste 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

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)

SPORTELLO UNICO ANSFISA

sistema di informazione e comunicazione istituito e gestito dall'ANSFISA ai sensi dell'art. 12 del Regolamento UE 2016/796 avente le funzioni di: a) punto di ingresso unico, a cui il richiedente presenta i fascicoli di domanda relativi alle autorizzazioni per tipo, alle autorizzazioni di immissione del veicolo sul mercato e ai certificati di sicurezza unici; b) piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'ANSFISA e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni su tutte le domande di autorizzazione e di certificati di sicurezza unici, sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso; c) piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'ANSFISA e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni sulle richieste di approvazione da parte dell'ANSFISA e sulle domande di autorizzazione dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che comportano attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R), sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e le decisioni della commissione di ricorso; d) «sistema di allarme rapido» in grado di individuare precocemente le esigenze di coordinamento tra le decisioni che devono essere adottate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dall'Agenzia nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni analoghe o certificati di sicurezza unici.

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 della Mobilità Sostenibili 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 [NUOVO + EX 3.1]

Il capitolo descrive le principali caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, 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 ~~negli allegati 1 (Caratteristiche delle linee) e 2 (Caratteristiche degli impianti)~~ nel portale ePIR.

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, rilasciate automaticamente tramite registrazione ovvero attraverso le credenziali di autenticazione al Portale Applicazioni RFI, sul portale di RFI: www.rfi.it > Offerta > Accesso 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 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 regionale umbra è costituita dalle seguenti linee:

- Sansepolcro - Perugia P.S. Giovanni – Terni
- Diramazione Perugia P.S. Giovanni - Perugia S. Anna

Per maggiori informazioni relative alle linee sopra indicate si veda il portale ePIR. ~~la planimetria 1 per la rappresentazione di quanto sopra.~~

La tratta attualmente in esercizio è Città di Castello-Perugia Ponte San Giovanni.

2.2.2 Località di collegamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale [ex 3.2.2]

Le stazioni/località di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e quella regionale umbra sono:

- Perugia Ponte San Giovanni;
- Terni.

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE [EX 3.3]

3.3.1 Dati geografici

2.3.1 Tipologia di binario [nuovo + parte di ex 3.3.1]

Le informazioni relative alle linee facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti

- numero di binari
- ~~Distanza tra le stazioni.~~

sono deducibili ~~dall'Allegato 1 (Caratteristiche delle linee)~~ dal portale ePIR.

2.3.2 Scartamento [nuovo + parte di ex 3.3.1]

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

2.3.3 Stazioni [nuovo + parte di 3.3.1]

La ~~distanza tra le stazioni~~ è deducibile dal portale ePIR.

3.3.2 Caratteristiche della linea

2.3.4 Sagoma [nuovo + parte di ex 3.3.2]

La caratteristica delle linee in relazione al trasporto combinato è deducibile ~~dall'Allegato 1~~ nel portale ePIR.

Nel caso di trasporti eccedenti sagoma (TES) occorre fare riferimento a quanto detto nel paragrafo ~~2.6~~ 3.4.3.

2.3.5 Limiti di massa [nuovo + parte di ex 3.3.2]

La classifica delle linee rispetto alla massa assiale è deducibile ~~dall'Allegato 1~~ nel portale ePIR.

Eventuali limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso saranno comunicate alle IF interessate in fase di programmazione.

I valori corrispondenti alle classifiche indicate in planimetria sono:

Tabella 2.1 – 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 ~~2.6~~ 3.4.3.

2.3.6 Pendenza delle linee [nuovo + parte di ex 3.3.2]

~~Nell'Allegato 1 sono altresì presenti:~~

- ~~● Il sistema di alimentazione~~

La pendenza massima della linea, espressa in per mille, distintamente nei due sensi di marcia della tratta è riportata nell'Allegato 1 nel portale ePIR.

2.3.7 Velocità delle linee [nuovo + parte di ex 3.3.2]

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 e indicati nel portale ePIR.

2.3.8 Lunghezza massima dei treni [nuovo + parte di ex 3.3.2]

Il modulo della linea che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni, viaggiatori, che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) è riportato nell'Allegato 1 nel portale ePIR.

2.3.9 Sistema di alimentazione [nuovo + parte di ex 3.3.2]

L'infrastruttura ferroviaria regionale umbra è dotata di sistema di alimentazione a 3 kV cc, riportato nel portale ePIR. Si precisa che detto sistema è allo stato non funzionante in quanto lo stesso richiede interventi e pertanto la sua funzionalità è subordinata alla programmazione dei relativi investimenti. Ad oggi i servizi ferroviari sono svolti con trazione diesel.

~~3.3.3~~ Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

2.3.10 Regimi di circolazione [nuovo + parte di ex 3.3.3]

Il regime di circolazione e il regime di esercizio in uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale umbra è deducibile dall'Allegato 1 portale ePIR.

2.3.11 Sistemi di comunicazione [nuovo + parte di ex 3.3.3]

Il GI, per il tramite del sistema di comunicazione terra-treno denominato GSM-Railway, prende in carico direttamente i servizi di comunicazione mobile a supporto dell'esercizio ferroviario.

2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO [EX 3.4]

2.4.1 Linee dedicate [ex 3.4.1]

Sulla rete regionale umbra non vi sono linee dedicate.

2.4.2 Restrizioni ambientali [ex 3.4.2]

Per memoria.

2.4.3 Merci pericolose [ex 3.4.3]

Sulla rete regionale umbra non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose.

2.4.4 Restrizioni in galleria [ex 3.4.4]

Per memoria.

2.4.5 Restrizioni sui ponti [ex 3.4.5]

Per memoria.

2.4.6 Altre restrizioni [ex 3.4.6]

Per memoria.

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO ~~E FASCE DI MANUTENZIONE~~ [EX 3.5]

Il periodo di normale abilitazione delle linee e degli impianti è desumibile dal Fascicolo Circolazione Linee/Circolare Territoriale. 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.

Durante il periodo di disabilitazione non è possibile fare operazioni di manovra, incroci e precedenza.

~~3.6 STAZIONI [NUOVO CAP. 7.3.2]~~

~~Le informazioni relative alle stazioni facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti:~~

- ~~• Nome;~~
- ~~• Posizione geografica~~

~~sono deducibili dall'Allegato 2.~~

~~L'Allegato 2 fornisce inoltre informazioni relative a:~~

- ~~• La tipologia dell'impianto, con la simbologia utilizzata:~~
 - ~~– S ——— Stazioni (località ove sono possibili incroci, precedenza);~~
 - ~~– F ——— Fermate~~
 - ~~– PM ——— Posto di Movimento.~~
- ~~• La disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri o per merci. La lunghezza minima e massima dei marciapiedi (in presenza di un solo marciapiedi è esposto un solo valore) per il servizio viaggiatori, espressa in metri.~~
- ~~• La presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;~~
- ~~• L'accessibilità per i portatori di handicap se prevista, è indicata con apposite note.~~

~~3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI [NUOVO CAP. 7.4]~~

~~Per memoria~~

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA ~~DELLA RETE~~ [EX 3.8]

In questa sezione sono indicati gli interventi che, durante la validità del presente documento, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura e/o capacità di trasporto (~~Allegato 3~~) o una riduzione di capacità di infrastruttura, (~~Allegato 4~~) indicati nel portale ePIR.

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

2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE [EX 3.9]

2.7.1 Grado di utilizzo della rete [ex 3.9]

Al fine di valutare il grado di utilizzo, l'infrastruttura è suddivisa in macro-tratte omogenee per livelli di traffico e caratteristiche tecniche 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 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 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 degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali rilevanti 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. È 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. È 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, calcolati per classi di linea, sono riportati in tabella 3-7 2.2.

Tabella 3-7 2.2 – Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione

Linea	Capacità teorica oraria	Capacità commerciale oraria	Capacità commerciale giornaliera	Soglia capacità limitata oraria	Soglia saturazione oraria	Soglia capacità limitata giornaliera	Soglia saturazione giornaliera
Semplice binario	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 2.2, relativi alla classe di linea di appartenenza. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al par. 4-6 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 2.2.

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. ~~4.4.5.1~~ 4.6.1 (Dichiarazione di saturazione).

A valle della dichiarazione di linea satura, il GI attiverà le procedure previste al par. ~~4.4.5.2~~ 4.6.3 (Analisi di capacità e piano di potenziamento).

Il grado di utilizzo rappresentato nell'allegato tecnico "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura", è pubblicato entro 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. ~~4.4.5.2~~ 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. ~~4.6.3~~ 4.7.4 per l'orario successivo a quello in vigore e costituirà un utile riferimento per la programmazione dei servizi.

Tabella raffigurante le località di Servizio aperte al servizio viaggiatori

Località di servizio aperte al servizio ferroviario	
Città di Castello	Stazione
San Secondo	Fermata
Trestina	Fermata
Montecastelli	Fermata
Umbertide	Stazione
Pierantonio	Fermata
Solfagnano - Perlasca	Fermata
Ponte Pattoli – C.B.	Fermata
Ponte Felcino	Fermata
Perugia Ponte San Giovanni	Stazione

Nelle stazioni/fermate dell'infrastruttura ferroviaria umbra non trovano applicazione le STI-PRM 2008/2014.

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.

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 alla rete ferroviaria regionale umbra 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 3.2 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. ~~2.3.2.1~~ 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 unico. Il certificato di sicurezza deve essere comunque presentato al GI entro i termini di cui al par. ~~2.3.2.1~~ 3.3.2.1.

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

2. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF -ai sensi di quanto previsto al par. ~~2.2.1~~ 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 unico relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del certificato di sicurezza unico, in caso di linee/impianti di futura attivazione riportato al precedente punto 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 della Mobilità Sostenibili
Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario e le Infrastrutture
Via Caraci, 36 – ROMA 00157
~~sito web:~~
e-mail: dtg.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 ANSFISA o da ERA (la decisione è a scelta delle IF) nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine.

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

3.2.5 Obblighi di presentazione di garanzia e assicurazioni [ex 2.2.5]

Gli obblighi in capo ai Richiedenti relativamente alla presentazione di una garanzia nell'ambito della sottoscrizione di un Accordo Quadro, sono disciplinate al par. ~~2.3.1.1~~ 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. ~~2.3.2.2~~ 3.3.2.2 e ~~2.3.2.3~~ 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;
- IV. 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;
- 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).

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. È ammessa una durata superiore a 5 anni, se motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

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 gli Accordi Quadro con le Regioni e le Province autonome per i servizi 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 dei servizi di trasporto pubblico locale.

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 ~~4.4.1.1~~ 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, la modifica del termine di scadenza di un Accordo Quadro non è consentita, un Accordo Quadro è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART; detta autorizzazione deve essere presentata al GI unitamente alla richiesta di rinnovo secondo le tempistiche del par. ~~4.3.1~~ 4.4.1.

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 pre-assegnata, delle eventuali date di rinnovo e di nuova scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità, della percentuale di capacità pre-assegnata 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 assegnate 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 contenente, 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 pre-assegnata 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. ~~4.3.1~~ 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. ~~2.3.1.1~~ 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 ~~4.3.2~~ 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. ~~2.2.2.2~~ 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. ~~4.3.2~~ 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 $\pm 10\%$ rispetto alla capacità espressa in trkm indicata nell'Accordo Quadro.

Le variazioni in aumento nella misura sopra indicata potranno riguardare esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell'Accordo Quadro e potranno essere accordate da GI previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par. ~~4.4.1.1~~ 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. ~~2.3.1.3~~ 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. ~~4.4.1.1~~ 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.

La stipula dell'atto modificativo comporterà una variazione dell'importo della fideiussione già presentata, in riduzione o in aumento a seconda dei casi sopra descritti di riduzione o incremento della capacità richiesta che prevedono un atto modificato dell'AQ.

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

È facoltà dei Richiedenti (non IF) ottenere, su richiesta e con riferimento ai treni di competenza, l'accesso al sistema informativo del GI 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 effettua/no 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 capitolo **6.5**. 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.

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 ~~2.3.2.2~~ 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 € 1.000.000,00 (Euro un milione/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] (aggiornamento dicembre 2022)

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali del Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale e fatte salve eventuali cause forza maggiore, l'Accordo Quadro potrà essere risolto da GI 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) mancata designazione dell'IF, secondo quanto previsto al par. ~~2.3.1~~ 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 ~~4.3.2~~ 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 ~~4.4.6~~ 4.5.5.1, 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 ~~2.3.1.2~~ 3.3.1.2;
- f) **violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo dell'Accordo Quadro "Codice etico Modelli 231 Anti Bribery Management System";**
- g) ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro.
- h) mancata o tardiva presentazione da parte del Richiedente (se IF), ovvero dell'impresa designata, della documentazione di cui al par. ~~2.3.1~~ 3.3.1, lett. b), punto 8 e 9;
- i) risoluzione del contratto di utilizzo a carico del Richiedente (se IF) o della IF designata.
- j) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della Garanzia di cui al paragrafo ~~2.3.1.1~~ 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. ~~2.3.1.1~~ 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 unico idonei ad effettuare servizi passeggeri 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] (aggiornamento dicembre 2022)

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 **(in occasione della stipula del primo Contratto di utilizzo con l'IF o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza)**, a firma del legale rappresentante;
- copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;

- copia autentica (o copia semplice autenticata) del Certificato di Sicurezza;
- 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 ~~7~~ 6 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 ~~2.3.2.3~~ 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 ~~nel paragrafo 2.4.7~~ 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 completa 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~~ 5.6.3.1 e ~~4.6.2~~ 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), **alle penali di cui ai parr. 5.6.4.1 e 5.7** e delle quote dovute per il finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'art.15, comma 2, lett. b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019, è tenuta entro il 25 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 ~~2.3.2.2~~ 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 ~~4.6.1~~ 5.6.3.1 e ~~4.6.2~~ 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]

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 ~~2.3.2.1.1~~ 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 su esposti.

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. ~~2.3.1.1~~ 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.

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.

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 unico posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'IF stessa sull'infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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 secondo il format indicato dal GI in Appendice 7 6 al presente capitolo.

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 3; 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 30 giorni solari dalla richiesta alla Compagnia;
6. prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza unico 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.

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 ~~2.3.2.2~~ 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~~ 3.3.2.2 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 ~~2.3.2.6~~ 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] (aggiornamento dicembre 2022)

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. ~~2.3.2.2~~ 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" di cui al paragrafo ~~2.3.2.2~~ 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 ~~2.3.2.3~~ 3.3.2.3;
- e) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF, ai sensi del paragrafo ~~2.3.3.3~~ 6.2.3;
- f) violazione grave e reiterata degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo ~~2.4.7.3~~ 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 unico, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;
- i) modifica della licenza o del certificato di sicurezza unico 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 unico 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) **violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo del Contratto di Utilizzo “Codice etico Modelli 231 Anti Bribery Management System”;**
- k) 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. ~~2.3.2.2~~ 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 ~~4.6.3~~ 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.

~~2.3.3 Obblighi del GI e delle IF in fase di esecuzione del contratto [spostato al 6.2]~~

~~2.3.3.1 Obblighi Comuni [spostato al 6.2.1]~~

~~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 e 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.~~

~~Gli obblighi informativi di GI e di IF nei confronti dei passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.~~

~~GI, qualora incaricato dalla Regione Umbria delle funzioni di Gestore di Stazione, nel caso in cui respinga un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di IF, trasmette tale reclamo, informandone contestualmente l'utente, a IF. Quest'ultima è tenuta a fornire risposta all'utente con le modalità e le tempistiche specificatamente definite per la risposta al reclamo di cui alla Delibera ART 28/2021. Il medesimo obbligo è previsto nel caso in cui sia IF a respingere un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di GI. Per tale ultimo caso sarà GI a fornire risposta all'utente.~~

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

~~2.3.3.2 Obblighi di GI [spostato al 6.2.2]~~

~~È obbligo di GI:~~

- ~~• mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, 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 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.~~
- ~~• assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri;~~
- ~~• mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;~~
- ~~• 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'ANSFISA e dall'ART;~~
- ~~• disporre di un sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.~~

~~2.3.3.3 Obblighi di IF [spostato al 6.2.3]~~

~~Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:~~

- ~~• rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dall'ANSFISA, 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 ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria regionale umbra nel rispetto del quadro normativo in vigore e del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'ANSFISA 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 unico 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 unico, 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 alla 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. 2.4.4.1.

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.

2.3.3.4 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione [spostato al 6.2.4]

~~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;~~
- ~~• degrading 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;~~
- ~~• eventuale presenza di trasporti eccezionali 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 e i servizi a bordo treno, in particolare dell'ubicazione della vettura adibita ai servizi per le PRM.~~

~~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.~~

2.3.3.5 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità (aggiornamento dicembre 2021) [spostato al 4.3.2]

~~1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione, tramite apposita documentazione, del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo), nonché dei principali interventi di potenziamento programmati, 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 effettua una fase di consultazione inviando a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti, un mese prima della pubblicazione precedentemente descritta, il programma delle indisponibilità, fornendo, in caso di richiesta, un'ipotesi alternativa per l'esecuzione delle lavorazioni.~~

~~Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-24, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.~~

~~Successivamente, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, inserendo anche eventuali interventi rientranti nel punto 2, pubblicando entro 18 mesi, il prospetto modificato a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti tramite il portale ePIR.~~

~~2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite apposita documentazione:~~

- ~~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.~~
- d) ~~aggiorna il piano di attivazioni infrastrutturali programmate per l'orario di riferimento.~~

~~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 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite apposita documentazione:~~

- ~~• rende noto le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;~~
- ~~• pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la 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.~~

~~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.~~

~~4. Le riduzioni di capacità saranno indicate in apposita documentazione esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una indicazione di massima degli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di percorso, deviazioni, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc.) compresa la stima del 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.~~

~~5. 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).~~

~~6. I lavori rientranti nelle fattispecie di cui al punto 3, per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione con un anticipo di almeno 6 mesi prima rispetto all'avvio dell'orario di servizio, saranno resi noti ai Richiedenti con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.~~

~~7. Per i lavori rientranti nelle fattispecie di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3 (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.~~

~~8. 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 dalla prima data di circolazione per treni viaggiatori;~~

~~L'IF, entro 10 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati, potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario (VCO).~~

~~9. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI:~~

- ~~a) Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 8a);~~
- ~~b) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 8b);~~

~~L'emissione e la data di validità dei provvedimenti sarà condivisa con le IF in fase di interlocuzione per la definizione delle VCO.~~

~~10. 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 come previsto al punto 8 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.~~

~~11. 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 8, nei seguenti casi:~~

~~Treni viaggiatori LP diurni~~

- ~~—— ritardi > 30' sull'intera traccia;~~
- ~~—— ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi.~~

~~Treni viaggiatori LP notturni~~

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

~~Regionali~~

- ~~—— ritardi > 30' sull'intera traccia;~~
- ~~—— ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi;~~
- ~~—— ritardi > 10' sull'intera traccia per più di 10 giorni consecutivi.~~

~~In tutti gli altri casi il GI può comunicare 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 di attribuzione del ritardo.~~

~~12. È 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.~~

~~13. Il GI è tenuto a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 8 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;~~

~~14. 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.~~

~~15. 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.~~

~~2.3.3.6 Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI [spostato al 5.6.2.1]~~

~~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. 2.3.3.5 punti 2-8 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 base 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 4.6.3

Ai fini dell'applicazione del Performance Regime (paragrafo 6.5 e allegati) saranno esclusi i ritardi comunicati con le modalità previste ai punti 12 e 13 del par. 2.3.3.5.

Analogamente, nei casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, questa dovrà essere prontamente comunicata alle IF senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI di fornire le informazioni di cui al par. 2.3.3.5 punto 8, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

~~2.3.3.7 Informazione e cooperazione con il GI [spostato al 6.2.5]~~

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 (art. 5 comma 4 D.lgs 162/07). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA 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 unico, 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 ANSFISA 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.

~~2.3.3.8 Sciopero [spostato al 6.2.6]~~

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

2.4 — REGOLE DI ESERCIZIO [SPOSTATO AL 6.3]

2.4.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario [spostato al 6.3.1]

GI espleta operativamente la responsabilità dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria attraverso la gestione ed il controllo della circolazione, sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni.

Ciascuna IF ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, che si espleta anche attraverso il coordinamento dell'utilizzo del materiale rotabile e delle risorse di personale.

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, GI utilizza propri centri decisionali dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento ed eventuale ripristino dell'infrastruttura.

Le figure di coordinamento e regolazione della circolazione controllano e gestiscono:

- la marcia dei treni;
- la gestione delle anomalie 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 anomalie di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF le relative risultanze.~~

2.4.2 Regole di gestione [spostato al 6.3.2]

~~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	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
4	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
3	Treni OSP Regionali
4	Servizi Tecnici*

~~* 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 anomalie significative). All'insorgere di un'anomalia 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'.

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' per ritardi dovuti a cause attribuite a RFI.

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 sul sito web di RFI.

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 2.3.3.3.

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 degni di prestazioni di velocità.

Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti.

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.

2.4.3 Gestione della circolazione perturbata [spostato al 6.3.3.1]

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 delle tracce interessate dalla perturbazione.~~

~~In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sull'infrastruttura regionale umbra, GI provvederà ad informare l'IF relativamente alle tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino e le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.~~

~~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, dandone contestuale comunicazione alle IF coinvolte.~~

~~Con specifico riguardo alle anomalie in caso di emergenza neve/gelo è riportata, nell'appendice 4 al capitolo 2, la procedura relativa al processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione.~~

2.4.4 Sgombero dell'infrastruttura [spostato al 6.3.3.2]

2.4.4.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva [spostato al 6.3.3.2.1]

- ~~1. In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno sull'infrastruttura ferroviaria regionale umbra, 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 individua, limitatamente alle IF che effettuano il servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra, le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire.~~
- ~~2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF circolante sull'infrastruttura ferroviaria umbra deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva diesel avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo. Il numero di locomotive di riserva richiesti da GI alle IF 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 dichiarino 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~~
- ~~4. Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al par. 2.3.2.1, 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 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, preve verifiche ed eventuali ulteriori disposizioni di GI, sarà indicato in allegato al contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

5. 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 4.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anomalità 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 anomalità 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

2.4.4.2 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva [spostato al 6.3.3.2.2]

1. Al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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 anomalia 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, limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra:

- a) ~~locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste 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, limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra:

- a) ~~locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata 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 2.4.2 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 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 2.4.2 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 limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra;~~
- ~~“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 limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra;~~
- ~~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, 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.~~

2.4.5 — ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D’ESERCIZIO [SPOSTATO AL 6.3.4]

Indagini dell’Organismo Investigativo del Ministero dell’Infrastrutture della Mobilità Sostenibili

In caso di incidenti gravi l’Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell’Infrastruttura e della Mobilità Sostenibili 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 (ANSFISA, 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’ANSFISA

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all’OI, l’ANSFISA, 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’ANSFISA 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'ANSFISA 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'ANSFISA 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'ANSFISA, 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'ANSFISA 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'ANSFISA 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 della Mobilità Sostenibili.~~

~~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.~~

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.

La partecipazione al processo annuale di allocazione della capacità per il Richiedente non-IF che non sia già titolare di Accordo Quadro viene assicurata attraverso l'accesso al sistema informativo ASTRO-IF e la sottoscrizione del schema di Accordo riportato in appendice 7 al presente capitolo.

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 o dello schema di Accordo riportato in App.7.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA [NUOVO]

3.4.1 ~~Processo di verifica di~~ Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati [ex 2.6] (aggiornamento dicembre 2022)

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 sia 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 informazione 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 STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

Al fine di garantire l'alimentazione della banca dati per lo studio delle tabelle di percorrenza e per la produzione di scheda treno, è necessario che, a seguito del rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato di un nuovo mezzo di trazione ma prima del suo utilizzo sulla rete, vengano trasmessi alle SO DTC/NCR (rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it), DCO/PRP (rfi-dce@pec.rfi.it) l'ASIM, le Disposizioni particolari di circolazione (DPC) e il Manuale di emergenza e recupero (MER), indicando a parte i seguenti dati del veicolo:

- velocità massima;
- massa da frenare e massa frenata;
- tipologia di trazione (elettrica o diesel o mista);
- tipologia di freno;
- rango di velocità;
- curve di trazione e di resistenza al moto (di cui alla disposizione di RFI n. 2/2005);
- eventuali restrizioni derivanti dalla valutazione effettuata;

e le linee su cui è stata effettuata la verifica di compatibilità treno-tratta con esito positivo.

Eventuali variazioni ai suddetti dati tecnici dovranno in ogni caso essere comunicate dalle IF alle suddette SO.

Resta inteso che la richiesta di tracce orarie nell'ambito del progetto orario e della gestione operativa da parte delle IF presuppone che le stesse, prima della richiesta suddetta, abbiano verificato la compatibilità del veicolo sulle linee da percorrere

~~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).~~

~~Qualora IF richiedesse a RFI di verificare la valutazione di compatibilità trasmessa e le eventuali criticità riscontrate, in coerenza con quanto previsto dalla Disposizione di esercizio di RFI n. 27 del 18 dicembre 2013, si riportano le tariffe (comprehensive di IVA) dovuti dalle IF per l'attività richieste al 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	CIRCOLABILITÀ COMMERCIALE	CIRCOLABILITÀ COMMERCIALE	CIRCOLABILITÀ PER PROVE	CIRCOLABILITÀ PER PROVE
	per veicoli che rispettano fiche 505.1	per veicoli che non rispettano fiche 505.1	per veicoli che rispettano fiche 505.1	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 le categorie di riferimento	Vedi importi per le categorie di riferimento	Vedi importi per le categorie di riferimento	Vedi importi per le categorie di riferimento
Rotabili storici	=====	=====	=====	=====

3.4.2 Processo di accettazione del personale [ex 2.7]

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, preparazione dei treni) compreso negli elenchi del certificato di sicurezza unico posseduto e inserito nelle banche dati di ANSFISA. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSFISA 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~~ 5.4.1) [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.

Appendice 1 al capitolo 3 [ex app.1 al cap.2] (aggiornamento dicembre 2022)

Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria (*)
(aggiornamento dicembre 2022)

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..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Repertorio.....Rogito.....

E

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

PREMESSO

- a) che GI, in base a quanto stabilito nell’Atto di Concessione della Regione Umbria (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018), è concessionario della gestione della infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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 della Mobilità Sostenibili, per effettuare i servizi di trasporto ferroviario (specificare tipologia di servizi ove indicata nel titolo autorizzatorio)..... sull’infrastruttura ferroviaria regionale umbra *[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 e delle Infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA/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) i) che in dataGI 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. ~~2.3.2.1.1~~ 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;
~~— Allegato 1bis: 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 ~~2.4.4.1~~ 6.3.3.2.1 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..... (nazionale passeggeri lunga percorrenza\ nazionali passeggeri breve percorrenza) 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 unico, 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 unico e dalle ulteriori disposizioni tecniche e regolamentari vigenti;
 - b) richieste di variazioni (modifica del percorso e qualsiasi altra variazione consentita al paragrafo ~~4.3.5.1.2~~ 4.7.1.2 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 ~~4.3.5.1.2~~ 4.7.1.2 del PIR, ivi inclusa l'applicazione delle eventuali penalità.
- 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 ~~2.3.3.5~~ 4.3.2 e ~~2.4.3~~ 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 ~~6~~ 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 ~~6.7~~ 5.9 del PIR (e in Appendice al Capitolo ~~6~~ 5).
- 3) Le penalità per mancata contrattualizzazione da parte della IF, per le disdette -effettuate da IF- e per le soppressioni -operate da GI- delle tracce orarie oggetto del presente contratto nonché quelle relative ai ritardi (Performance Regime) sono regolate ai sensi di quanto stabilito, rispettivamente, ai paragrafi ~~2.3.3.6~~ 5.6.2, ~~4.6.2~~ 5.6.3.2, ~~4.6.3~~ 5.6.4.1 e nell'Appendice al Capitolo ~~6~~ 5– parte C 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 ~~4.6.3~~ 5.6.4.1 del PIR.

ARTICOLO 4

Licenza, Titolo Autorizzatorio e certificato di sicurezza unico

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del certificato di sicurezza unico, 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 ~~2.3.2.6~~ 3.3.2.6 del PIR.

[In caso di CdS con scadenza in vigore di contratto] Nel caso in cui alla scadenza del certificato di sicurezza unico richiamato in premessa, lo stesso non dovesse essere prorogato, ovvero sostituito da altro certificato di sicurezza idoneo unico 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 unico).

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 ~~2.3.2.3~~ 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 ~~2.3.2.3~~ 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 ~~2.3.2.3~~ 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 ~~2.3.2.3~~ 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 ~~2.3.2.6~~ 3.3.2.6 del PIR.
- 4) A) IF si impegna a prestare la garanzia di cui ai paragrafi ~~2.3.2.2~~ 3.3.2.2 e ~~2.3.2.2.1~~ 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 ~~2.3.2.2~~ 3.3.2.2 e ~~2.3.2.2.1~~ 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 ~~2.3.2.2~~ 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 costi 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 ~~4.6.3~~ 5.6.4.1 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 unico 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. ~~2.4.4.1~~ 6.3.3.2.1.

ARTICOLO 9

Codice etico Modelli 231 - Anti-Bribery Management System

1. Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.

2. Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Contratto si impegnano altresì, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi:

- a) contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che per RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, quale parte integrante del "Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231", pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it; per [.....]
- b) cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;
- c) dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, che definisce i requisiti e guida all'utilizzo dei sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.

3. Rimane inteso che, in caso di violazione (i) del proprio Codice Etico e/o (ii) dei principi cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001 e/o (iii) dei principi dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, riconducibile alla responsabilità di una delle Parti, anche ex art. 1381 c.c., sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Contratto mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

ARTICOLO 10

Clausola di sicurezza informatica

Le Parti garantiscono la sicurezza del sistema informatico utilizzato per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del presente contratto, ivi comprese le relative attività di trasmissione, ricezione, conservazione e condivisione telematica di tutta la documentazione necessaria alla esecuzione del presente contratto.

A tal fine, si obbligano a:

- a) rispettare i seguenti controlli essenziali di sicurezza informatica:
 1. nominare un referente che sia responsabile per il coordinamento delle attività di gestione e di protezione delle informazioni e dei sistemi informatici;
 2. identificare e rispettare le leggi e/o i regolamenti con rilevanza in tema di cybersecurity;
 3. garantire che tutti i dispositivi che lo consentono siano dotati di un software di protezione (antivirus, antimalware, ecc.) regolarmente aggiornato;
 4. garantire che le password siano diverse per ogni account, della complessità adeguata e con procedure di blocco automatico a seguito di reiterati tentativi. Viene valutato, inoltre, l'utilizzo dei sistemi di autenticazione più sicuri offerti dal provider del servizio (es. autenticazione a due fattori);
 5. garantire che il personale autorizzato all'accesso, remoto o locale, ai servizi informatici disponga di utenze personali non condivise con altri; che l'accesso sia opportunamente protetto; che i vecchi account non più utilizzati siano disattivati;
 6. garantire che il personale sia adeguatamente sensibilizzato e formato sui rischi di cybersecurity e sulle pratiche da adottare per l'impiego sicuro degli strumenti aziendali (es. riconoscere allegati e-mail, utilizzare solo software autorizzato, bloccare il dispositivo in caso di non utilizzo, ecc.);
 7. garantire che la configurazione iniziale di tutti i sistemi e dispositivi sia svolta da personale esperto, responsabile per la configurazione sicura degli stessi;
 8. garantire che, in caso di utilizzo di applicazioni web con accesso da rete pubblica, o di gestione remota dei server e dei dispositivi di rete, siano utilizzati protocolli di rete cifrati (es. SSH, SSL);
 9. garantire che siano eseguiti periodicamente backup delle informazioni e dei dati e che tali backup siano conservati in modo sicuro e verificati periodicamente, fermo restando che, ove richiesto, i dati saranno resi tempestivamente disponibili;
 10. garantire che le reti e i sistemi siano protetti da accessi non autorizzati attraverso strumenti specifici (es: Firewall e altri dispositivi/software anti-intrusione);
 11. garantire che tutti i software in uso (inclusi i firmware) siano aggiornati all'ultima versione consigliata dal produttore;
- b1) per RFI segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero 331.6360190, o scrivendo all'indirizzo mail securityincident@fsitaliane.it;
- b2) (eventuale) per segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero, o scrivendo all'indirizzo mail
- c) effettuare un back-up della documentazione informatica di cui sopra su un sistema off-line al fine di evitare, quantomeno, la perdita degli atti e, in caso di adempimenti con scadenza imposta da contratto o norma di legge, a produrre la documentazione secondo una tempistica che consenta il rispetto dei termini di legge o di contratto, anche in caso di attacco informatico;

d) in caso di incidente di sicurezza informatica, rendersi disponibili ad effettuare le verifiche necessarie circa le misure minime adottate ai sensi della precedente lettera a), nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

ARTICOLO 11

Trattamento dei dati personali

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

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

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

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

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

ARTICOLO ~~9~~ 12

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 ~~2.3.2.6~~ 3.3.2.6 "Risoluzione del Contratto" del PIR.

ARTICOLO ~~10~~ 13

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~~ 14

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 ~~2.3.2.6~~ 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~~ 15

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

~~Trattamento dei dati personali~~

~~Finalità del trattamento e base giuridica~~

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipula e all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte. Con la sottoscrizione del Contratto, le Parti si impegnano reciprocamente ad osservare tutti gli obblighi derivanti dalla normativa in materia di Protezione dei Dati Personali, in particolare le disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al D.Lgs. 196/2003 (Codice Privacy), 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 stipula ed esecuzione del presente Contratto (Base giuridica: *Contrattuale*), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: *Legale*).

Tipologie di dati personali

I dati personali che potranno essere raccolti nell'ambito delle fasi di stipula ed esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:

▲ ~~Dati dei Rappresentanti dei contraenti:~~ dati anagrafici, codice fiscale, identificativo documenti di identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).

▲ ~~Dati personali comuni riferiti ai dipendenti dei contraenti:~~ dati anagrafici (nome, cognome, data nascita, codice fiscale), identificativo documento d'identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), targa veicolo.

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 le fasi di stipula ed esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Rete Ferroviaria Italiana:

~~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 (UE) 2016/679 (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. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679.

ARTICOLO 14

Codice etico Modelli 231 – Anti-Bribery Management System

1. Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.

2. Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Contratto si impegnano altresì, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi:

a) ~~contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che per RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, quale parte integrante del "Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231", pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it; per [.....]~~

b) ~~cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;~~

c) ~~———— dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, che definisce i requisiti e guida all'utilizzo dei sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.~~

~~3. Rimane inteso che, in caso di violazione (i) del proprio Codice Etico e/o (ii) dei principi cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001 e/o (iii) dei principi dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, riconducibile alla responsabilità di una delle Parti, anche ex art. 1381 c.c., sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Contratto mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.~~

ARTICOLO 15

Clausola di sicurezza informatica

~~Le Parti garantiscono la sicurezza del sistema informatico utilizzato per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del presente contratto, ivi comprese le relative attività di trasmissione, ricezione, conservazione e condivisione telematica di tutta la documentazione necessaria alla esecuzione del presente contratto.~~

~~A tal fine, si obbligano a: \~~

~~b) — rispettare i seguenti controlli essenziali di sicurezza informatica:~~

- ~~12. nominare un referente che sia responsabile per il coordinamento delle attività di gestione e di protezione delle informazioni e dei sistemi informatici;~~
- ~~13. identificare e rispettare le leggi e/o i regolamenti con rilevanza in tema di cybersecurity;~~
- ~~14. garantire che tutti i dispositivi che lo consentono siano dotati di un software di protezione (antivirus, antimalware, ecc.) regolarmente aggiornato;~~
- ~~15. garantire che le password siano diverse per ogni account, della complessità adeguata e con procedure di blocco automatico a seguito di reiterati tentativi. Viene valutato, inoltre, l'utilizzo dei sistemi di autenticazione più sicuri offerti dal provider del servizio (es. autenticazione a due fattori);~~
- ~~16. garantire che il personale autorizzato all'accesso, remoto o locale, ai servizi informatici disponga di utenze personali non condivise con altri; che l'accesso sia opportunamente protetto; che i vecchi account non più utilizzati siano disattivati;~~
- ~~17. garantire che il personale sia adeguatamente sensibilizzato e formato sui rischi di cybersecurity e sulle pratiche da adottare per l'impiego sicuro degli strumenti aziendali (es. riconoscere allegati e mail, utilizzare solo software autorizzato, bloccare il dispositivo in caso di non utilizzo, ecc.);~~
- ~~18. garantire che la configurazione iniziale di tutti i sistemi e dispositivi sia svolta da personale esperto, responsabile per la configurazione sicura degli stessi;~~
- ~~19. garantire che, in caso di utilizzo di applicazioni web con accesso da rete pubblica, o di gestione remota dei server e dei dispositivi di rete, siano utilizzati protocolli di rete cifrati (es. SSH, SSL);~~
- ~~20. garantire che siano eseguiti periodicamente backup delle informazioni e dei dati e che tali backup siano conservati in modo sicuro e verificati periodicamente, fermo restando che, ove richiesto, i dati saranno resi tempestivamente disponibili;~~
- ~~21. garantire che le reti e i sistemi siano protetti da accessi non autorizzati attraverso strumenti specifici (es. Firewall e altri dispositivi/software anti-intrusione);~~
- ~~22. garantire che tutti i software in uso (inclusi i firmware) siano aggiornati all'ultima versione consigliata dal produttore;~~

~~b1) per RFI segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero 331.6360190, o scrivendo all'indirizzo mail securityincident@fsitaliane.it;~~

~~b2) (eventuale) per segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero o scrivendo all'indirizzo mail~~

~~e) effettuare un back-up della documentazione informatica di cui sopra su un sistema off-line al fine di evitare, quantomeno, la perdita degli atti e, in caso di adempimenti con scadenza imposta da contratto o norma di legge, a produrre la documentazione secondo una tempistica che consenta il rispetto dei termini di legge o di contratto, anche in caso di attacco informatico;~~

~~d) in caso di incidente di sicurezza informatica, rendersi disponibili ad effettuare le verifiche necessarie circa le misure minime adottate ai sensi della precedente lettera a), nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.~~

ARTICOLO 16

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.

Roma,

Firma

(*) Alla conclusione del contratto si procederà con l'invio di una proposta, da parte di RFI, e di un'accettazione che dovrà essere restituita timbrata, 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		
	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 8 75% 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. 2.3.2.5 3.3.2.5 PIR % G		
	Plafond del credito – lett. b) par. 2.3.2.6 3.3.2.6 PIR % G		

Appendice 2 al capitolo 3 [ex app.2 al cap.2] (aggiornamento dicembre 2022)

Accordo Quadro Tipo

(aggiornamento dicembre 2022)

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 ail.....in qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla delRep.....,

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 aa ilin 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. lett. 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 l’Atto di Concessione della Regione Umbria (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018), è stata affidata a R.F.I. S.p.A. la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale umbra;
- 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 ~~2.3.1~~ 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 ~~2.3.1~~ 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, sagoma;
- 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 ~~4.4.3~~ 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 riportate le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'All. A e/o B.

[Caso Richiedente non IF] Il GI, in conformità a quanto stabilito nel paragrafo ~~2.3.3.5~~ 4.3.2 del PIR, è tenuto a estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità-desumibili dal ~~PIR-WEB~~ 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

[Caso Richiedente non IF] 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. ~~2.3.1~~ 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.

[Caso Richiedente IF] 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 ~~2.3.1~~ 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 ~~4.4.7~~ 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.10.

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 ~~PIR~~ ~~WEB~~ portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF e il GI si atterranno a quanto indicato al paragrafo ~~4.4.1.2~~ ~~4.4.2.2~~ del PIR.

ARTICOLO 5

Garanzia

Il Richiedente si impegna a prestare la garanzia di cui al paragrafo ~~2.3.1.1~~ ~~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 ~~2.3.2.2~~ ~~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

~~Trattamento dei dati personali~~

~~Informazioni e Riservatezza dei dati~~

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

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

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

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

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

~~Finalità del trattamento e base giuridica~~

~~Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipula e all'esecuzione del presente Accordo, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte. Con la sottoscrizione dell'Accordo, le Parti si impegnano reciprocamente ad osservare tutti gli obblighi derivanti dalla normativa in materia di Protezione dei Dati Personali, in particolare le disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al D.Lgs. 196/2003 (Codice Privacy), 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 stipula ed esecuzione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).~~

~~Tipologie di dati personali~~

~~I dati personali che potranno essere raccolti nell'ambito delle fasi di stipula ed esecuzione del presente Accordo rientrano nelle seguenti categorie:~~

~~◆ ~~Dati dei Rappresentanti dei contraenti:~~ dati anagrafici, codice fiscale, identificativo documenti di identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).~~

~~◆ ~~Dati personali comuni riferiti ai dipendenti dei contraenti:~~ dati anagrafici (nome, cognome, data nascita, codice fiscale), identificativo documento d'identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), targa veicolo.~~

~~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 le fasi di stipula ed esecuzione del presente Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:~~

~~Per Rete Ferroviaria Italiana:~~

~~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 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 Accordo.~~

Diritti degli Interessati

~~Il Regolamento (UE) 2016/679 (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. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679.~~

ARTICOLO 7

Codice etico Modelli 231 Anti-Bribery Management System

1. Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.
2. Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Accordo si impegnano altresì, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi:
 - a) contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che per RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, quale parte integrante del "Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231", pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it; per [.....]
 - b) cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;
 - c) dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, che definisce i requisiti e guida all'utilizzo dei sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.
3. Rimane inteso che, in caso di violazione (i) del proprio Codice Etico e/o (ii) dei principi cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001 e/o (iii) dei principi dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, riconducibile alla responsabilità di una delle Parti, anche ex art. 1381 c.c., sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Accordo mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

ARTICOLO 8

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 9

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 $\pm 10\%$ dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo ~~2.3.1.3~~ 3.3.1, lett. c). Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 10

Durata-Risoluzione

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al ed è rinnovabile una sola volta, previa autorizzazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

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 ~~2.3.1.3~~ 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 11

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 12

Foro Competente

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

ARTICOLO 13

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 14

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.

Appendice 3 al capitolo 3 [ex app.3 al cap.2] (aggiornamento dicembre 2022)

Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP
(aggiornamento dicembre 2022)

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. 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 l’Atto di Concessione della Regione Umbria (Raccolta n. 53372, protocollo n. 264675 del 12 dicembre 2018) è stata affidata a R.F.I. S.p.A. la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale umbra;

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 4.4.2 4.5.4.1 punto 1 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 riportate 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 si 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 ed è rinnovabile 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 a decorrere dal "primo orario di servizio utile" (... dicembre – ... dicembre).

3.2 *[nei soli casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario]* 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, **fermo restando il termine ultimo di validità del presente Accordo**. 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.

3. *[nei soli casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario]* Qualora 15 mesi prima dell'avvio del "primo orario di servizio utile" relativo al periodo di validità del presente AQ, per cause non riconducibili alla responsabilità del Richiedente, la procedura di affidamento mediante evidenza pubblica non sia ancora terminata con l'aggiudicazione definitiva dei servizi, il Richiedente ne dà comunicazione al GI e l'eventuale Accordo vigente al momento della stipula del presente Accordo, è prorogabile fino alla data del primo orario di servizio utile che sarà indicato dal Richiedente al GI quale data di avvio del nuovo servizio, nei limiti della capacità quadro già assegnata ad altri Richiedenti. Resta fermo l'impegno del Richiedente 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".

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 ~~2.3.1~~ **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 ~~PIR-WEB~~ portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF e il GI si atterranno a quanto indicato al paragrafo ~~4.4.1-2~~ **4.4.2.2** del PIR.

ARTICOLO 5

Standard minimi di qualità del GI

GI si impegna a garantire nelle stazioni aperte al servizio ferroviario, 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 (al realizzarsi delle condizioni di cui al paragrafo 5.4.2);
- v. la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni del GI secondo gli standard di cui all'ALLEGATO G.

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

~~Trattamento dei dati personali~~

~~Finalità del trattamento e base giuridica~~

~~Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipula e all'esecuzione del presente Accordo, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte. Con la sottoscrizione dell'Accordo, le Parti si impegnano reciprocamente ad osservare tutti gli obblighi derivanti dalla normativa in materia di Protezione dei Dati Personali, in particolare le disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al D.Lgs. 196/2003 (Codice Privacy), 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 stipula ed esecuzione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).~~

~~Tipologie di dati personali~~

~~I dati personali che potranno essere raccolti nell'ambito delle fasi di stipula ed esecuzione del presente Accordo rientrano nelle seguenti categorie:~~

~~• **Dati dei Rappresentanti dei contraenti:** dati anagrafici, codice fiscale, identificativo documenti di identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).~~

~~• **Dati personali comuni riferiti ai dipendenti dei contraenti:** dati anagrafici (nome, cognome, data nascita, codice fiscale), identificativo documento d'identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), targa veicolo.~~

~~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 le fasi di stipula ed esecuzione del presente Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:~~

~~Per Rete Ferroviaria Italiana:~~

~~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 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 Accordo.~~

Diritti degli Interessati

~~Il Regolamento (UE) 2016/679 (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. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679.~~

ARTICOLO 6

Codice etico Modelli 231 - Anti-Bribery Management System

1. Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.
2. Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Accordo si impegnano altresì, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi:
 - a) contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che per RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, quale parte integrante del "Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231", pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it; per [.....]
 - b) cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;
 - c) dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, che definisce i requisiti e guida all'utilizzo dei sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.
3. Rimane inteso che, in caso di violazione (i) del proprio Codice Etico e/o (ii) dei principi cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001 e/o (iii) dei principi dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, riconducibile alla responsabilità di una delle Parti, anche ex art. 1381 c.c., sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Accordo mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

ARTICOLO 7

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 8

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 $\pm 10\%$ dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo ~~2.3.1~~ 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

Trattamento dei dati personali

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

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

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

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

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

Standard minimi di qualità del GI

~~GI si impegna a garantire nelle stazioni aperte al servizio ferroviario, 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 (al realizzarsi delle condizioni di cui al paragrafo 5.4.2);~~

~~v. la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni del GI secondo gli standard di cui all'ALLEGATO G.~~

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

ARTICOLO 10

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 ~~2.3.1.3~~ 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 11

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 12

Foro Competente

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

ARTICOLO 13

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 14

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

Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo

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 anomalità 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 anomalità rilevante e di incidente di esercizio.

Anomalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anomalie 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 anomalie 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 ANORMALITÀ

All'insorgere di un caso di anomalie rilevante, secondo la definizione sopra riportata, RFI provvederà a:

- regolare la circolazione, gestendo l'anomalia 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'anomalia 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 condizioni 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 soggezione alla circolazione dei treni ed allo svolgimento di altri servizi (manovre, etc.). Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatori 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 deviatori 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 base alla disponibilità delle linee interessate dall'emergenza i servizi, passeggeri, 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 meteorologiche 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.~~

Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia dell'Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo
(aggiornamento dicembre 2022)

PREMESSO CHE

tra la Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni (di seguito RFI) e l'Impresa Ferroviaria.....(di seguito IF o Società) con sede invia....., rappresentata dal Sig. è stato stipulato un Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria, avente scadenza ilper 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 § ~~2.3.1.1~~ 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 § ~~2.3.1.1~~ 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 **ovvero tramite PEC**, 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.....(*l'Istituto Fideiubente*) dichiara di voler prestare e costituire, come costituisce, la presente fideiussione con formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice Civile.

Inoltre la.....(*l'Istituto Fideiubente*) rinuncia ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 Codice Civile.

~~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 in data 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

(aggiornamento dicembre 2022)

PREMESSO CHE

tra la Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni (di seguito RFI) e l'Impresa Ferroviaria.....(di seguito IF o Società) con sede invia....., 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 **ovvero tramite PEC**, 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.....(*l'Istituto Fideiubente*) dichiara di voler prestare e costituire, come costituisce, la presente fideiussione con formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice Civile.

Inoltre la.....(*l'Istituto Fideiubente*) rinuncia ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 Codice Civile.

~~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 in data 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.

Polizza Responsabilità Civile Terzi**Dichiarazione di copertura**

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 unico 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 unico 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)

Schema di Accordo per la partecipazione del Richiedente non IF al processo di allocazione di tracce e servizi

(aggiornamento dicembre 2022)

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..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Repertorio.....Rogito.....

E

“.....” -di seguito denominata “Richiedente”- con sede invia....., 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

Di seguito congiuntamente denominate “Parti”

PREMESSO

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

che il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da un’impresa ferroviaria (di seguito “IF”) così come definita all’art. 3, co.1 lett. a) del D. Lgs. n. 112/15, in grado di dimostrare al GI di appartenere ad una delle categorie previste dal co.1, lett. cc) del medesimo articolo;

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

Le Parti convengono quanto segue:

1. Il Richiedente dichiara 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 (di seguito “PIR”), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall’art. 14 del D. Lgs. n. 112/15, ivi compreso quanto previsto nel paragrafo 5.6.3.1, relativo alle penali previste per il Richiedente non IF in caso di mancata designazione dell’IF e/o mancata contrattualizzazione da parte dell’IF designata.
2. Il Richiedente ha presentato relativa richiesta al GI ai sensi del par. 4.2, punto 3 del PIR, al fine di partecipare al processo di allocazione della capacità e di presentare le proprie richieste di tracce e servizi.
3. In conformità con quanto previsto dal paragrafo ~~2.3.1.1~~ 3.2.2.2 del PIR, il Richiedente è tenuto a 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 della data prevista di effettuazione del trasporto. Le eventuali sostituzioni dell’IF decise dal Richiedente durante il corso dell’orario dovranno avvenire, entro 30 giorni dal subentro, tramite la sottoscrizione, da parte della nuova IF incaricata, di un Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura, ovvero mediante un aggiornamento dei pertinenti allegati al Contratto di Utilizzo già in essere, pena la decadenza dei diritti acquisiti con l’accettazione del progetto orario definitivo e l’eventuale applicazione di penali a carico del Richiedente di cui al punto 1.
4. Il GI assicura la partecipazione del Richiedente non IF al processo di allocazione della capacità in maniera equa, trasparente e non discriminatoria e secondo le regole riportate nel PIR.
5. Il presente Accordo ha validità per l'intero orario di servizio cui fanno riferimento le richieste di allocazione presentate.

6. Trattamento dati personali

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

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

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

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

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

Finalità del trattamento e base giuridica

~~Nel corso dello svolgimento delle attività connesse alla stipula e all'esecuzione del presente Accordo, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte. Con la sottoscrizione del Accordo, le Parti si impegnano reciprocamente ad osservare tutti gli obblighi derivanti dalla normativa in materia di Protezione dei Dati Personali, in particolare le disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al D.Lgs. 196/2003 (Codice Privacy), 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 stipula ed esecuzione del presente Accordo (Base giuridica: Contrattuale), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: Legale).~~

Tipologie di dati personali

~~I dati personali che potranno essere raccolti nell'ambito delle fasi di stipula ed esecuzione del presente Accordo rientrano nelle seguenti categorie:~~

~~• **Dati dei Rappresentanti dei contraenti:** dati anagrafici, codice fiscale, identificativo documenti di identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).~~

~~• **Dati personali comuni riferiti ai dipendenti dei contraenti:** dati anagrafici (nome, cognome, data nascita, codice fiscale), identificativo documento d'identità (n. patente/C.I./Passaporto), dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici), targa veicolo.~~

~~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 le fasi di stipula ed esecuzione del presente Accordo i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:~~

~~Per Rete Ferroviaria Italiana:~~

~~**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 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 Accordo.~~

Diritti degli interessati

~~Il Regolamento (UE) 2016/679 (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. Dichiaro, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679.~~

7. Codice etico Modelli 231 Anti-Bribery Management System

1. Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.

2. Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Contratto si impegnano altresì, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi:

a) contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che per RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, quale parte integrante del "Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231", pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it; per [.....]

b) cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;

c) dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, che definisce i requisiti e guida all'utilizzo dei sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione.

3. Rimane inteso che, in caso di violazione (i) del proprio Codice Etico e/o (ii) dei principi cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001 e/o (iii) dei principi dell'Anti-bribery management system di cui alla norma UNI ISO 37001, riconducibile alla responsabilità di una delle Parti, anche ex art. 1381 c.c., sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Contratto mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Roma,

Firma

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo definisce le regole e le tempistiche per i Richiedenti e per il GI relativamente al processo di richiesta e allocazione di capacità, tracce orarie e servizi.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

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 il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
2. Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente". GI è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad essa in concessione.
3. Il Richiedente deve presentare le richieste presso le strutture indicate da GI entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso indicando, se ritenuto opportuno, anche l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste.
Se le tracce richieste interessano una o più stazioni/tratte di collegamento Reti, il richiedente dovrà fornire anche una dettagliata descrizione delle attività funzionali alla loro effettuazione (sosta in stazione, entrate/uscite dal Deposito, manovre del convoglio per agganciare/sganciare il locomotore, ecc.).
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 4.4.4 4.5.5, e i criteri di priorità indicati nei paragrafi 4.4.5.3 4.6.2 e 4.4.6 4.6.3, 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. È compito di GI evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

4.3 ~~TEMPISTICA PER LE RICHIESTE~~ RIDUZIONI DI CAPACITÀ [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, così come modificato dalla Decisione Delegata della Commissione Europea n. 2075/2017.

4.3.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità [ex 2.3.3.5]

1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione, tramite apposita documentazione, del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo), nonché dei principali interventi di potenziamento programmati, 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 effettua una fase di consultazione inviando a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti, un mese prima della pubblicazione precedentemente descritta, il programma delle indisponibilità, fornendo, in caso di richiesta, un'ipotesi alternativa per l'esecuzione delle lavorazioni.

Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-24, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.

Successivamente, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, inserendo anche eventuali interventi rientranti nel punto 2, pubblicando entro 18 mesi, il prospetto modificato a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti tramite il portale ePIR.

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

- 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.
- d) aggiorna il piano di attivazioni infrastrutturali programmate per l'orario di riferimento.

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

- rende noto le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;
- pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la 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.

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.

4. Le riduzioni di capacità saranno indicate in apposita documentazione esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una indicazione di massima degli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di

percorso, deviazioni, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc.) compresa la stima del 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.

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

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee. È facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati in capitolo 2 3. [ex par. 4.5]

7. Per i lavori rientranti nelle fattispecie di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3 (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.
8. 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 dalla prima data di circolazione per treni viaggiatori;

L'IF, entro 10 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati, potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario (VCO).

9. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI:

a) Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 8a);

~~b) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 8b).~~

L'emissione e la data di validità dei provvedimenti sarà condivisa con le IF in fase di interlocuzione per la definizione delle VCO.

10. 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 come previsto al punto 8 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.
11. 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 8, nei seguenti casi:

Treni viaggiatori LP diurni

- ritardi > 30' sull'intera traccia;
- ritardi > 15' sull'intera traccia per più di 5 giorni consecutivi.

Treni viaggiatori LP notturni

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

Regionali

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

In tutti gli altri casi il GI può comunicare 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 di attribuzione del ritardo.

12. È 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.
13. Il GI è tenuto a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 8 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;
14. 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.
15. 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.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ 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, sulla base delle caratteristiche previste nel format inserito in Appendice 1 al presente capitolo, pena il rigetto della richiesta. Successivamente a tale data, dette richieste saranno processate da GI secondo la tempistica di seguito indicata:

Tempistica per richiedere capacità quadro



Le richieste 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 ~~4.3.2~~ 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.

4.4 — PROCESSO DI ALLOCAZIONE

4.4.2 Processo di allocazione della capacità quadro [ex 4.4.1]

4.4.2.1 Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro [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:

$$\text{Capacità commerciale oraria} = \text{Capacità teorica oraria} / K.$$

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. 46, par. 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE. 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 della 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, pertanto applicherà i criteri di priorità del par. 4.4.5.2 4.6.2 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 saturata la sezione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'Art. 47 della direttiva 2012/34/UE, e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE [NUOVO]

4.5.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario in vigore dal 10 dicembre 2023 al 14 dicembre 2024 [parte di ex 4.3.2] (aggiornamento dicembre 2022)

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.

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alle scadenze di cui al presente paragrafo saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

GI può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia

L'assegnazione di tracce orarie e servizi accessori richiesti entro il 10/04/2023 ~~suddetto termine~~ è basata sulla seguente tempistica:



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;

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 espletterà per suo conto il servizio, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo ~~4.6.1~~ 5.6.3.1;

- b) per l'IF l'obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo ~~4.6.2~~ 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] (aggiornamento dicembre 2022)

Le richieste pervenute dal ~~11/04/2023~~ ~~2~~ al ~~16~~ ~~7/10/2023~~ ~~2~~ (cd. Richieste tardive) saranno esaminate ~~secondo l'ordine cronologico di presentazione successivamente alle richieste pervenute entro la data di scadenza del 17/10/2022~~ secondo la seguente tempistica:



Le richieste di tracce pervenute a partire dal ~~178/10/2023~~ 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 i 30 giorni 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 pervenute entro ciascuna delle scadenze sopra indicate 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 ~~in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità che vengono~~ presentate dalle IF oltre la scadenza fissata ~~ed entro la data di trasmissione del progetto definitivo,~~ saranno trattate ~~dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti, secondo l'ordine cronologico di presentazione successivamente alla consegna del progetto orario definitivo.~~ La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà ~~al più tardi~~ entro ~~30~~ ~~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.

~~Le richieste presentate a meno di 3 mesi dalla data di attivazione saranno trattate successivamente all'attivazione dell'adeguamento, alla stregua delle richieste in corso d'orario.~~

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 10 Dicembre 2023 al 14 Dicembre 2024



4.5.3.2 Tempistica per richieste in corso d'orario [ex 4.3.4] (aggiornamento dicembre 2022)

Richieste in programmazione oraria

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

- di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione del servizio per richieste con più di due tracce (~~escluse le tracce tecniche collegate~~). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà entro 18 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- di almeno ~~12~~ 15 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, ~~nonché per le richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi passeggeri già assegnate/i~~. In questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte di GI avverrà entro ~~5~~ 7 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.~~



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 unico, 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).

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.



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 [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.

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;
 - b) ± 15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
 - c) I margini di flessibilità riportati nelle lettere precedenti sono ridotti a ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari.

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi.

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 ~~4.4.5.2~~ 4.6.2.
3. È facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI.

4.5.5 Processo di coordinamento di tracce [ex 4.4.4]

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo ~~4.4.3 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.

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.

~~4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA [spostato all'interno del 4.3.2]~~

~~Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee. È facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati in capitolo 3.~~

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. ~~4.4.3 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. ~~4.4.3~~ 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. ~~3.9~~ 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 ~~4.4.5.2~~ 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.
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.
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:
 - 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. È 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). Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico, come risultano dagli allegati ~~5~~ 4 e ~~6~~ 7 al capitolo ~~2~~ 3.
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.

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 capacità supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità 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 capacità, 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.

4.7 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA [NUOVO CHE INCORPORA 4.3.5]

Le tracce ed i servizi oggetto del contratto e le eventuali variazioni in corso d'orario possono subire modifiche che recepiscono:

- Specifiche richieste dell'IF;
- Specifiche esigenze del Gestore Infrastruttura;
- Necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

4.7.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria [ex 4.3.5.1]

4.7.1.1 Variazioni in corso d'orario [ex 4.3.5.1.1]

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata e 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.

4.7.1.2 Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati [ex 4.3.5.1.2]

È 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**

È 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~~ 5.7) 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 ~~4.6.3~~ 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, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del performance regime (paragrafo ~~6.5~~ 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 ~~4.6.3~~ 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 ~~4.6.3~~ 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**

È 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 capitolo ~~3~~ 7, 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.

4.7.2 Variazione alla traccia per esigenze del GI o per cause di forza maggiore [nuovo]

4.7.2.1 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.

4.7.2.2 Causa di forza maggiore [ex 4.3.5.3]

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.

4.7.3 Regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate [nuovo]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 5.6.4.1.

4.7.4 Regole e conseguenze in caso di mancata designazione/contrattualizzazione e mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [nuovo + parte di ex 4.6 e 4.6.3]

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 5.6.3.1 e 5.6.3.2, 5.6.4.1 e 5.6.4.2.

~~4.6~~ — REGOLE PER MANCATO UTILIZZO/CANCELLAZIONE DELLA CAPACITÀ'

~~4.6.1 Conseguenze in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata [spostato al 5.6.3.1]~~

~~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. 2.2.2.2 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.~~

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

~~4.6.2 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce [spostato al 5.6.3.2]~~

~~Se il richiedente l'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 dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.~~

~~4.6.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [spostato al 5.6.4.1]~~

~~La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF per fatto ad essa imputabile di una o più tracce:~~

- ~~— non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;~~
- ~~— la corresponsione dell'IF 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.~~

~~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.~~

~~4.6.4 Franchigia sulle penali di cui al par. 4.6.3 [spostato al 5.6.4.2]~~

~~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, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.~~

~~Per i servizi di trasporto viaggiatori a breve e lunga percorrenza, 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 4.6.3, 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.~~

Modello di richiesta capacità per Accordo Quadro

Accordo Quadro servizi di trasporto viaggiatori

TABELLA CARATTERISTICHE DEI MATERIALI								
CATEGORIA	TRAZIONE	VELOCITÀ MEZZI [km/h]	LUNGHEZZA [m]	MATERIALE ROTABILE (tipologia)	PESO ASSIALE	SAGOMA	REVERSIBILITÀ	IMPIEGO (relazione commerciale su cui è previsto l'impiego del materiale)

Allegare tutte le informazioni disponibili sul modello industriale sotteso alla richiesta di capacità quadro quali, ad esempio, il turno base del materiale rotabile in formato lineare.

TABELLA CAPACITÀ RICHIESTA				
Offerta lunedì - domenica				
Relazione commerciale	Fermate Intermedie	Freq.za di base (min)	Periodicità settimanale	Materiale rotabile

TABELLA SCENARIO BASE																						
Scenario Base																						
Periodicità: LUN - DOM ANNUALE																						
Servizi e Relazi oni	Fascia oraria (ora di partenza dalla stazione d'origine o iniziale del tratto)																					
	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	Totale (tracce giorno)
	04:59	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59	00:59	Totale (treni/ anno)
L-V																						
S																						
F																						

Servizio industriale richiesto	Località	Relazione commerciale

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

5.1 INTRODUZIONE [INTEGRA EX 6.1]

L'ART 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 del D.lgs. n.112/15 definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi in esso non ricompresi. [ex par. 6.1]

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.
- Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio

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

RFI non fornisce servizi di impianto a diritto di accesso garantito.

c) Servizi complementari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- Assistenza alla circolazione di treni speciali;

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] (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)

Il presente documento riporta i contenuti della proposta tariffaria relativa al Pacchetto Minimo d'Accesso presentata dal GI all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi del quadro regolatorio di riferimento. La pubblicazione dei valori definitivi potrà avvenire solo a seguito del completamento della verifica di conformità che l'Autorità effettuerà su detta proposta tariffaria.

Per quanto concerne i corrispettivi per i servizi diversi dal PMdA offerti, questi sono i medesimi applicati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

~~5.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO~~ ~~{spostato al 7.3}~~

~~RFI non gestisce impianti a diritto di accesso garantito presso l'infrastruttura ferroviaria umbra.~~

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO [NUOVO]

5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso [ex 5.2] (aggiornamento dicembre 2022)

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 unico, 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

Nelle stazioni ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore ai limiti temporali definiti da GI e da ciò possa derivare pregiudizio nell'utilizzo dell'impianto, GI può, a spese di IF, far trasferire il materiale nei binari dell'impianto stesso destinati al ricovero o, in alternativa, nell'impianto più vicino in cui vi sia capacità disponibile.

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:

- 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 e Informazioni al Pubblico

~~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~~

~~RFI mette a disposizione viene reso disponibile~~ alle IF titolari di contratto di utilizzo l'accesso ai sistemi informativi di GI, con un numero di utenze/conessioni di rete incluse nel PMdA così come definito al paragrafo ~~6.3.4.1~~ 5.5.2.1:

- **PICWEB-IF sistema informativo con interfaccia WEB contenente i seguenti moduli:**
 1. **Programmazione:** 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/conessione 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 / Province 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;
 - **PICWEB- Profilo OPE8:** modulo per la gestione della consegna rotabili;
 - **PIC 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;

Informazioni al Pubblico

Sulla base delle informazioni condivise tra GI e IF in fase di richiesta e assegnazione della traccia, nonché prima della partenza del treno, ~~il~~ **Comprendono le seguenti informazioni che GI è tenuto a fornire nel PMdA a IF, in base agli strumenti al momento disponibili presso i singoli impianti:**

- **Informazioni 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);**
- **Informazioni relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra (incluso l'eventuale attestamento accodato) e, qualora tecnicamente possibile, con le relative cause.**

Ulteriori informazioni rispetto al perimetro dei punti precedente (coerente con l'all.6 del DM 43/T) saranno oggetto di richiesta da parte dell'IF nell'ambito dei servizi extra PMdA di cui al par 5.5.2.

Le informazioni fornite dal 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, **sono erogate attraverso informazioni di tipo statico o dinamico tramite:**

- Quadri murali e/o monitor arrivi e partenze;
- annunci sonori e messaggi visivi;
- segnaletica di stazione relativa alle parti comuni.

Nelle stazioni l'informazione al pubblico è riconducibile a due tipologie:

- **STATICA;** relativa all' orientamento in stazione e alle indicazioni per la sicurezza nonché all'orario dei treni programmato è veicolata, rispettivamente, attraverso la segnaletica e i quadri orari murali con l'indicazione per fascia oraria dei treni in arrivo e partenza. Nella versione digitale i quadri orario, sono pubblicati, sul sito web di RFI, realizzato secondo gli standard internazionali per l'accessibilità del web anche alle persone con disabilità, alla pagina www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/servizi-di-qualita/informazioni-al-pubblico/quadri-orario-on-line.html e denominata "Quadri Orario on line".
- **DINAMICA,** erogata in tempo reale, relativa all'effettivo orario e binario di arrivo e partenza dei treni nonché alla comunicazione di eventuali anomalie di circolazione (ritardi, soppressioni, scioperi, ecc), veicolata da sistemi informativi sonori e visivi tramite dispositivi audio, monitor e tabelloni a led, indicatori di carrozza. RFI garantisce inoltre anche il flusso informativo verso l'esterno attraverso la redazione e la pubblicazione delle Info News sulla pagina Infomobilità del sito www.rfi.it.

Le modalità di erogazione delle informazioni sono disciplinate nei Manuali delle informazioni al pubblico.

La fornitura del servizio di informazioni al pubblico è effettuata tramite quadri orario, avvisi ai viaggiatori e monitor arrivi e partenze, in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni

variazione che dovesse intervenire. I quadri orario e gli avvisi ai viaggiatori sono collocati in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali biglietteria.

Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio

RFI assicura alle IF il diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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] (aggiornamento dicembre 2022)

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:

$$\text{PEDAGGIO} = A + B$$

- 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:

$$A = A1_{\text{peso}} + A2_{\text{velocità}} + A3_{\text{linea di contatto}}$$

- 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 6.5.1– 6.5.3.

Tabella 6.5.1 – Tariffe unitarie T_{A1} per classe di PESO del convoglio

Classe di peso	T_{A1} (€/km)
0 - 500 t	0,91 0,883
500 -1000 t	1,81 1,767

Tabella 6.5.2 – Tariffe unitarie T_{A2} per classe di VELOCITÀ di marcia

Classe di Velocità di marcia	T_{A2} (€/km)
0 - 100 km/h	0,906 0,883

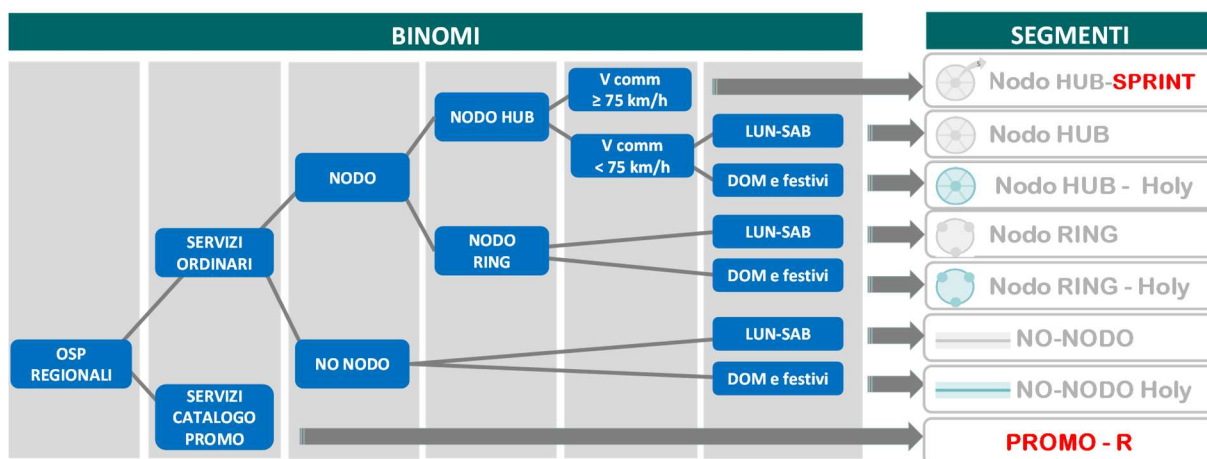
La velocità di marcia del treno è calcolata con la seguente formula:

$$\text{Velocità}_{\text{marcia}} = \text{Lunghezza percorso} / (\text{Tempo di percorrenza} - \text{Soste})$$

Tabella 6.5.3 – Tariffe unitarie T_{A3} per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

Tipo di trazione	T_{A3} (€/km)
Trazione diesel	0,000

5.3.2.2 Componente B [ex 6.3.1.2] (aggiornamento dicembre 2022)



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

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

Nelle Tabelle 65.4-65.5 sono riportate le descrizioni dei sotto segmenti di mercato.

Tabella 65.4 - Descrizione dei segmenti OSP - REGIONALI

Segmento	Descrizione
Nodo Hub-Sprint	- Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana – così come classificata da RFI) - Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub così come classificate da RFI - Velocità commerciale ≥ 75 km/h
Nodo Hub	- Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana – così come classificata da RFI) - Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub così come classificate da RFI - 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 – così come classificata da RFI) - Servizio commerciale in una delle Stazioni Hub così come classificate da RFI - Velocità commerciale < 75 km/h - Circolano di domenica e nei festivi
Nodo Ring	- Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana – così come classificata da RFI) - Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni Hub così come classificate da RFI - Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
Nodo Ring – Holy	- Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana – così come classificata da RFI) - Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni Hub così come classificate da RFI - Circolano di domenica e nei festivi
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 65.5.

Tabella 65.5 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato

Tipo di servizio		T _B (€/km)
Basic	Open Access - Nazionali - Basic	2,097 2,043
OSP - Regionali	Nodo Hub-SPRINT	1,275 1,548
	Nodo Hub	1,217 1,475
	Nodo Hub-HOLY	0,939 1,145
	Nodo Ring	1,141 1,387
	Nodo Ring - HOLY	0,878 1,074
	No Nodo	0,122 0,187
	No Nodo - HOLY	0,110 0,157
Tecnici	Tecnici	0
Promo	OSP Regionali	0

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI

5.4.1 Assistenza alla circolazione di treni speciali (aggiornamento dicembre 2022)

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 **PIR-WEB portale ePIR**, dovrà richiedere a RFI una autorizzazione per la circolazione di treni speciali, **in base alla seguente tempistica**:

Le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei Treni Speciali sono le seguenti.

Tipologia TE	Tempistica rilascio autorizzazione (gg lavorativi)
TE	25
NO-TE	
TES	40
TES-TE	
TEM	50
TEM-TE	
TES- TEM	
TES-TEM-TE	
TES-TE con dim. PMO (DTC)	60
TES-TEM o TES-TEM-TE con spostamento del carico	

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.

5.4.1.1 Tariffe Assistenza alla circolazione di treni speciali [ex 6.3.3.1] (aggiornamento dicembre 2022)

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di trasporto eccezionale (TES/TEM, TE).

In aggiunta agli importi di seguito indicati verranno addebitati all'IF eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'infrastruttura.

Tabella 65.6 – Tariffe assistenza alla circolazione di treni speciali

Trasporto eccezionale	N° Ambiti Territoriali	TARIFFA UNITARIA (€/Autorizzazione)
TES/TEM	1	€ 1.539,49 € 760,45
TE		€ 621,73 € 307,11
NO-TE		€ 259,97 € 214,98

5.4.2 Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (UE) n. 782/2021

Il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità presuppone la preliminare qualificazione di gestore di stazione ai sensi dell'art. 3 n. 53 del Reg. (UE) ~~1371/2007~~ 782/2021. Nell'ambito del rapporto di concessione intercorrente tra Regione Umbria ed il GI non vi rientra la gestione delle stazioni della rete regionale, se non limitatamente per gli aspetti strettamente connessi all'esercizio ferroviario.

Il GI avvierà tempestivamente un'interlocuzione con il concedente onde verificare, anche attraverso la necessaria individuazione delle fonti di finanziamento, modalità e termini concernenti l'organizzazione del servizio, la conseguente definizione del perimetro delle stazioni interessate nonché gli aspetti più strettamente procedurali quali il trattamento delle richieste di indennizzo alle PRM per servizi non erogati.

5.4.2.1 Tariffe Assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) [ex 6.3.3.2]

Le tariffe del servizio di assistenza alle PRM saranno eventualmente inserite all'avverarsi delle condizioni di cui al paragrafo 5.4.2.

5.5 SERVIZI AUSILIARI

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 ~~PIR-WEB~~ 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 regionale umbra.

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 ~~2~~ 3) e dalle Condizioni Generali di Contratto del servizio di GSM-R disponibili nel ~~PIR-WEB~~ portale ePIR di RFI.

Formalizzazione

Il servizio sarà formalizzato con la sottoscrizione di apposita scrittura privata tra RFI e IF.

5.5.1.1 Tariffe Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni [ex 6.3.4.2] (aggiornamento dicembre 2022)

Le tariffe per il servizio sono riportate nelle Tabelle ~~6.9~~ 5.7 – ~~6.13~~ 5.11.

Tabella ~~6.95.7~~ – 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	€ 6,70 € 9,29	€ 4,69 € 6,51	€ 2,68 € 3,72	€ 10,72 € 14,87	€ 0,00 (tariffe a consumo)

Tabella ~~6.105.8~~ – 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 ~~6.115.9~~ – 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 6.125.10 – 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 6.135.11 – 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 (aggiornamento dicembre 2022)**Annunci sonori e locandine, messaggi visivi e Avvisi ai Viaggiatori****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 integrazioni), su richiesta dell'IF, RFI fornisce:

- a) Ulteriori informazioni indicate nel Manuale degli annunci sonori (MAS) e degli annunci visivi (MAV);
- b) Informazioni relative a servizi offerti dalle IF;
- c) Avvisi ai viaggiatori.

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 annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori, devono pervenire a RFI secondo le specifiche definite nel MAS e nel MAV con un anticipo di:

- Almeno 3 giorni lavorativi per Annunci Sonori e Messaggi Visivi,
- almeno 10 giorni lavorativi per gli Avvisi ai Viaggiatori,

all'indirizzo di posta elettronica dedicato alle attività in esame Avvisiaiviaggiatori@rfi.it complete di tutte le informazioni necessarie.

A seguito di approvazione degli annunci da parte del RFI, la diffusione degli stessi sarà rendicontata secondo i corrispettivi previsti al par. ~~6.3.4.1~~ 5.5.2.1.

Diritti e obblighi di GI e IF

GI e IF devono attenersi alle procedure vigenti.

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. ~~6.3.4.1~~ 5.5.2.1, ulteriori accessi ai diversi moduli del sistema informativo (PIC WEB) e alla ~~Banca Dati dei Pericoli~~ indicati al par. ~~5.2.6~~ 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

Inoltre, alle condizioni previste al par. ~~6.3.4.1~~ 5.5.2.1, 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 ~~UE n. 782/2021 (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 Technology**.

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, delle personalizzazioni che implicano modifiche ai sistemi informatici in merito a:

- Inserimento di nuove categorie commerciali
- Loghi identificativi dell'IF e/o brand commerciali e/o denominazioni

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 Fornitura di informazioni complementari [ex 6.3.4.1] (aggiornamento dicembre 2022)

Annunci sonori, messaggi visivi e Avvisi ai Viaggiatori e Locandine

La tariffa per il servizio è pari a ~~€17,09~~ **€ 1,10/ Locandina e €1,14 € 1,10/Annuncio**

Utenze Informative

Il numero delle utenze comprese nel PMdA e le tariffe mensili per le utenze ulteriori richieste sono riportate nella Tabella ~~6-7~~ **5.12**.

Tabella 6-7 5.12 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo	Utenze comprese nel PMdA per servizi pax	TARIFFA UNITARIA per ulteriori utenze richieste (€/Utenza mese)
PICWEB ASTRO-IF	1 ogni 5 Mln treniKm	€68,03 € 65,371
PICWEB IF – Programmazione GO	1 ogni 5 Mln treniKm	€68,03 € 65,371

PICWEB IF - Tempo reale	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61 € 13,074
PICWEB IF - Tempo reale "Traingraph"	1	€ 612,27 € 588,343
PICWEB-IF - Controllo produzione	1 ogni 10 Mln treniKm	€ 52,38 € 50,336
PICWEB IF - Rendicontazione	1 ogni 10 Mln treniKm	€ 15,65 € 15,035
PIC IF - Gestione Operativa (Back-End)	1	€ 68,03 € 65,371
PIC WEB profilo OPE 7	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61 € 13,079
SERVIZIO WEB ARRIVI-PARTENZE	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61 € 13,074
BANCA DATI SULLA SICUREZZA (BDS)	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61 € 13,074

Le tariffe mensili per il modulo PIC IF –Pubblicazione dati (Back End)) e leC Hub utenze sono riportate nella Tabella **6-8 5.13**.

Tabella 6-8 5.13 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo	TARIFFA UNITARIA (€/Utenza)
PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)	3.605,60 3464,69/mese
leC Hub - Fino a 50 stazioni	178,02 183,07 /mese

Il canone leC HUB 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 della 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 [NUOVO INTEGRATO CON 2.3.3.6+4.6.1-4]

5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richiesta 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. 4.7.1 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 + ex 2.3.3.6]

5.6.2.1 Penali ~~conseguenze economiche~~ in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI [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. ~~2.3.3.5~~ 4.3.2 punti 2-8 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 base 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 ~~4.6.3~~ 5.6.4.1.

~~Ai fini dell'applicazione del Performance Regime (paragrafo 6.5 e allegati) saranno esclusi i ritardi comunicati con le modalità previste ai punti 12 e 13 del par. 2.3.3.5.~~

Analogamente, nei casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, questa dovrà essere prontamente comunicata alle IF senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI di fornire le informazioni di cui al par. ~~2.3.3.5~~ 4.3.2 punto 8, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

5.6.3 Penali per il Richiedente per mancata designazione della IF e/o mancata contrattualizzazione delle tracce [nuovo]

5.6.3.1 Penali ~~conseguenze~~ 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]

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. ~~2.2.2.2~~ 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.

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

5.6.3.2 Penali ~~conseguenze~~ per l'IF in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce [ex 4.6.2]

Se il richiedente l'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 dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

5.6.4 Penali per l'IF in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [nuovo]

5.6.4.1 Penali ~~conseguenze~~ in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate [ex 4.6.3]

La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce:

- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;
- la corresponsione dell'IF 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.

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.

5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. ~~4.6.3~~ 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, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

Per i servizi di trasporto viaggiatori a breve e lunga percorrenza, 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 ~~4.6.3~~ 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 congruaglio.

5.7 PERFORMANCE REGIME [EX 6.4] (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/15 (art. 21) e in coerenza con quanto previsto dal quadro regolatorio fissato dall'ART, 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 C del capitolo ~~6~~ 5.

GI o IF rispondono inoltre delle soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti come descritto in dettaglio nell'Appendice C del capitolo ~~6~~ 5¹.

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:

¹ ~~I contenuti del PIR relativi al Performance Regime potranno essere oggetto di modifica a del completamento del processo di revisione avviato con Delibera ART n. 118/2018.~~

- della tipologia del servizio;
- delle performance 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~~ 4.7.1.2.

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

Ogni anno, alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo, e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento, il GI procede a rendicontare gli importi ~~della contabilità annuale il GI contabilizza~~ per ciascuna IF indicando:

- 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 SISTEMA TARIFFARIO [EX 6.5]

Per memoria.

5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO [EX 6.6] (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2022)

Rendicontazione

GI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione.

GI provvede trimestralmente a rendicontare alle IF i corrispettivi per i Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso.

Le specifiche modalità di rendicontazione sono riportate nell'appendice al presente capitolo.

Per quanto riguarda le penali di cui ai parr. 5.6.4.1 e 5.7 il GI provvede alla rendicontazione delle quote annuali definitive entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza.

Fatturazione

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

a) Servizi da pacchetto minimo di accesso

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) Servizi extra pacchetto minimo di accesso

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) 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

Le condizioni di pagamento stabilite per tali prestazioni di servizi sono fissate in 60 giorni fine mese.

L'IF è tenuta ad effettuare ~~era~~ i pagamenti delle fatture entro la fine del secondo mese successivo a quello di emissione delle stesse.

Anche per quanto riguarda le quote attribuite alle penali, la scadenza di pagamento indicata nella lettera commerciale è entro la fine del secondo mese successivo a quello di invio della nota.

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.

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 - per memoria;

Parte 5.B – Rendicontazione;

Parte 5.C - Performance Regime: Metodo di calcolo delle penali;

Parte B – 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 dall'ART.

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.

~~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.~~

~~Per ogni mese di circolazione le IF potranno richiedere la rettifica delle tracce/servizi rendicontati entro i 3 mesi solari successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi.~~

Rendicontazione Servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA

Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.

la valorizzazione economica del suddetto servizio viene effettuata secondo le modalità riportate nel relativo contratto.

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.~~

~~Per ogni mese di circolazione le IF potranno richiedere la rettifica delle tracce/servizi rendicontati entro i 3 mesi solari successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi.~~

Parte 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 ascrivito al soggetto responsabile (GI, IF proprietaria del treno, altra IF, cause esterne ai sensi della apposita codifica contenuta nella COp 269 del 30/07/2010), reso noto alle IF tramite il sistema PICWEB.

Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico definito nel capitolo 6.5, che viene applicato a ciascun scostamento 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 definite, rispettivamente per tracce acquistate a più (o a meno di 5 giorni solari) dalla data di utilizzazione:

- 5' per treni passeggeri regionali/metropolitani;
- 15' (o 60') per treni passeggeri media/lunga percorrenza;

Tali soglie sono estese a 60' per i treni passeggeri 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 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 $\geq 1,5'$ maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso e il numero di treni soppressi per i seguenti coefficienti:

- **C_{rit}:** coefficiente che tiene conto del ritardo:
 - medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori. I valori sono riportati in **tabella 1b** per i treni del trasporto regionale ordinari e straordinari, in **tabella 1c** 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 2**;

- **C_{cat}**: coefficiente che tiene conto della categoria dei treni come indicato in **tabella 3**;
- **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 4a**;
- **C_{correttivo}**: coefficiente che tiene conto dello standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in **tabella 54b** (treni viaggiatori).
- **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 5**.

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:

$$P_{F1} = P_u * [\sum (M_{GI} * 0.5 * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{GI} * P_{sop} * C_{sop})]$$

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 a 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.

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 giustificati ≥ 1,5' 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:

$$P_{F2} = P_u * \sum (M_{IF} * 0.5 * C_s * C_{cat} * C_{rit})$$

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 ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

P_s è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a 120*P_u

M_{IF} sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno.

C_s, C_{cat} e C_{rit} e C_{sop} 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.

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 54a e di un coefficiente correttivo C_{correttivo} legato allo standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 54b (treni viaggiatori).

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 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 giustificati $\geq 1,5'$ 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:

$$P_{F3} = P_u * \sum (M_{AB} * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{AB} * P_{sop} * C_{sop})$$

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 a 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.

S_{AB} è il numero treni dell'IF B con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità dell'IF A.

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_{rit} : coefficiente che tiene conto del ritardo:

medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori.

Tabella 1b - 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	$\leq 5'$	$\leq 15'$	$\leq 30'$	$< 60'$	$< 120'$	$\geq 120'$
	$\leq 5'$	0,25	0,5	0,75	1,00	1,25	1,50
	$\leq 15'$	-	1,0	1,25	1,50	2,00	2,50
	$\leq 30'$	-	-	1,50	1,75	2,25	2,75
	$< 60'$	-	-	-	2,00	2,50	3,00
	$< 120'$	-	-	-	-	3,00	3,50
	$\geq 120'$	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 1c - 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.	$\leq 5'$	$\leq 15'$	$\leq 30'$	$< 60'$	$< 120'$	$\geq 120'$
	$\leq 5'$	0,25	0,25	0,50	1,00	1,50	2,00
	$\leq 15'$	-	0,50	0,75	1,25	1,75	2,25
	$\leq 30'$	-	-	1,25	1,50	2,00	2,50
	$< 60'$	-	-	-	2,00	2,50	3,00

	< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
	≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 1d - C_{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 2 – C_s (Coefficiente di servizio)

C_s (Coefficiente di servizio)	
Servizio a Mercato	1,00
Servizio Universale e Regionale	0,75
Invii, materiali vuoti e locomotori isolati	0,50

C_{cat} : coefficiente che tiene conto della categoria dei treni:

Tabella 3 – 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 4a - 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 4b - $C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 92%	-
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 5: C_{sup} (Coefficiente di soppressione)

C _s : coefficiente di soppressione	
Servizio Mercato e Servizio Universale (ordinari e straordinari)	1
Trasporto Regionale (ordinari e straordinari)	1
Invii, materiali vuoti, tradotte	0

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO [NUOVO]

6.1 INTRODUZIONE [NUOVO]

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 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.

Gli obblighi informativi di GI e di IF nei confronti dei passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

GI, qualora incaricato dalla Regione Umbria delle funzioni di Gestore di Stazione, nel caso in cui respinga un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di IF, trasmette tale reclamo, informandone contestualmente l'utente, a IF. Quest'ultima è tenuta a fornire risposta all'utente con le modalità e le tempistiche specificatamente definite per la risposta al reclamo di cui alla Delibera ART 28/2021. Il medesimo obbligo è previsto nel caso in cui sia IF a respingere un reclamo dell'utenza del trasporto ferroviario in quanto afferente a profili di competenza di GI. Per tale ultimo caso sarà GI a fornire risposta all'utente.

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

6.2.2 Obblighi di GI [ex 2.3.3.2]

È obbligo di GI:

- mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, 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.

- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- 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'ANSFISA 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'ANSFISA, 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 ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria regionale umbra nel rispetto del quadro normativo in vigore e del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'ANSFISA 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 unico 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 unico, 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 alla 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. **2.4.4.1 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;
- eventuale presenza di trasporti eccezionali 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 e i servizi a bordo treno, in particolare dell'ubicazione della vettura adibita ai servizi per le PRM.

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 (art. 5 comma 4 D.lgs 162/07). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA 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 unico, 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 ANSFISA 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 Sciopero [ex 2.3.3.8]

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 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.

6.3 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 la gestione ed il controllo della circolazione, sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni.

Ciascuna IF ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, che si espleta anche attraverso il coordinamento dell'utilizzo del materiale rotabile e delle risorse di personale.

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, GI utilizza propri centri decisionali dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento ed eventuale ripristino dell'infrastruttura.

Le figure di coordinamento e regolazione della circolazione controllano e gestiscono:

- la marcia dei treni;
- la gestione delle anomalie 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 anomalie 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	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–
4	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
3	Treni OSP Regionali
4	Servizi Tecnici*

* 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 anomalie significative). All'insorgere di un'anomalia 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'.

La puntualità con la quale il GI misura le proprie performance, è calcolata per segmento di mercato e per mese attraverso la seguente formula:

$$\text{puntualità GI} = (\text{NC} - \text{N}_{\text{RFI}}) / \text{NC}$$

dove:

NC = numero dei treni circolati

N_{RFI} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo superiore a 5' per ritardi dovuti a cause attribuite a RFI.

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 sul sito web di RFI.

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 ~~2.3.3.3~~ 6.2.3.

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 degni prestazionali di velocità.

Qualora il GI emani note interne, linee guida, specifiche 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.

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 delle tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sull’infrastruttura regionale umbra, GI provvederà ad informare l’IF relativamente alle tracce interessate dall’evento, le previsioni di ripristino e le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

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, dandone contestuale comunicazione alle IF coinvolte.

Con specifico riguardo alle anomalie in caso di emergenza neve/gelo è riportata, nell’appendice **4.1** al capitolo **2.6**, la procedura relativa al processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione.

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 [ex 2.4.4.1]

1. In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno sull’infrastruttura ferroviaria regionale umbra, 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 individua, limitatamente alle IF che effettuano il servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra, le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire.

2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF circolante sull'infrastruttura ferroviaria umbra deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva diesel avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo. Il numero di locomotive di riserva richiesti da GI alle IF 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 dichiarati 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
4. Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al par. ~~2.3.2.1~~ **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 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, previa verifiche ed eventuali ulteriori disposizioni di GI, sarà indicato in allegato al contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

5. GI ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto contrattualmente dichiarato in ordine al dislocazione dei materiali di cui al precedente punto 4.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anomalie 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 anomalie 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 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva [ex 2.4.4.2] (aggiornamento dicembre 2022)

1. Al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria regionale umbra 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, limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra:

- a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste 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, limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra:

- a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata 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 ~~2.4.2~~ 6.3.2 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 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 ~~2.4.2~~ 6.3.2 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 limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra;
- "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 limitatamente ai materiali delle IF che effettuano servizio sulla rete ferroviaria regionale umbra;
- 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, 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.

6.3.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio [ex 2.4.5]

Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture della Mobilità Sostenibili

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e della Mobilità Sostenibili 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 (ANSFISA, 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'ANSFISA

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSFISA, 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'ANSFISA 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'ANSFISA 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'ANSFISA 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'ANSFISA, 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'ANSFISA 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'ANSFISA 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 della Mobilità Sostenibili.

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]

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.

6.1 INTRODUZIONE [spostato al 5.1]

L'ART 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 del D.lgs. n.112/15 definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi in esso non compresi.

6.2 SISTEMA TARIFFARIO (aggiornamento dicembre 2021) [spostato al 5.2]

Di seguito è riportato il sistema tariffario valevole per il periodo di validità del presente documento.

6.3 TARIFFE

6.3.1 Pacchetto minimo di accesso [spostato al 5.3.2]

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:

$$\text{PEDAGGIO} = A + B$$

- 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.

6.3.1.1 Componente A [spostato 5.3.2.1]

La componente A del pedaggio è articolata in tre sub-componenti additive A1, A2, A3:

$$A = A1_{\text{peso}} + A2_{\text{velocità}} + A3_{\text{linea di contatto}}$$

- 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 6.1-6.3.

Tabella 6.1 – Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

Classe di peso	T_{A1} (€/km)
0-500 t	0,91
500-1000 t	1,81

Tabella 6.2 – Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia

Classe di Velocità di marcia	T_{A2} (€/km)
0–100 km/h	0,906

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

$Velocità_{marcia} = Lunghezza\ percorso / (Tempo\ di\ percorrenza - Soste)$

Tabella 6.3 – Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

Tipo di trazione	T_{A3} (€/km)
Trazione diesel	0,000

6.3.1.2 Componente B [spostato 5.3.2.2]

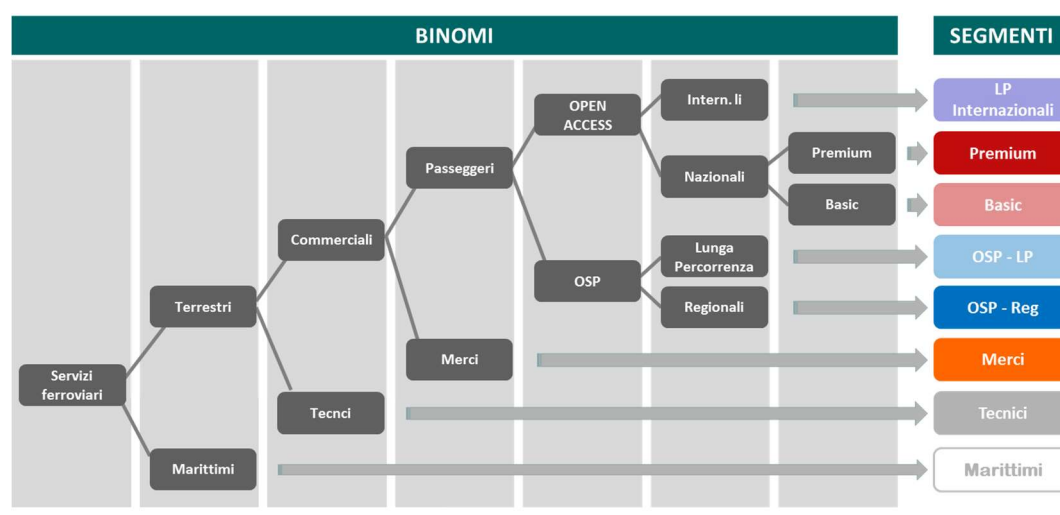
La componente B del pedaggio è correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

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 6.1.

Figura 6.1 – Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 96/2015)

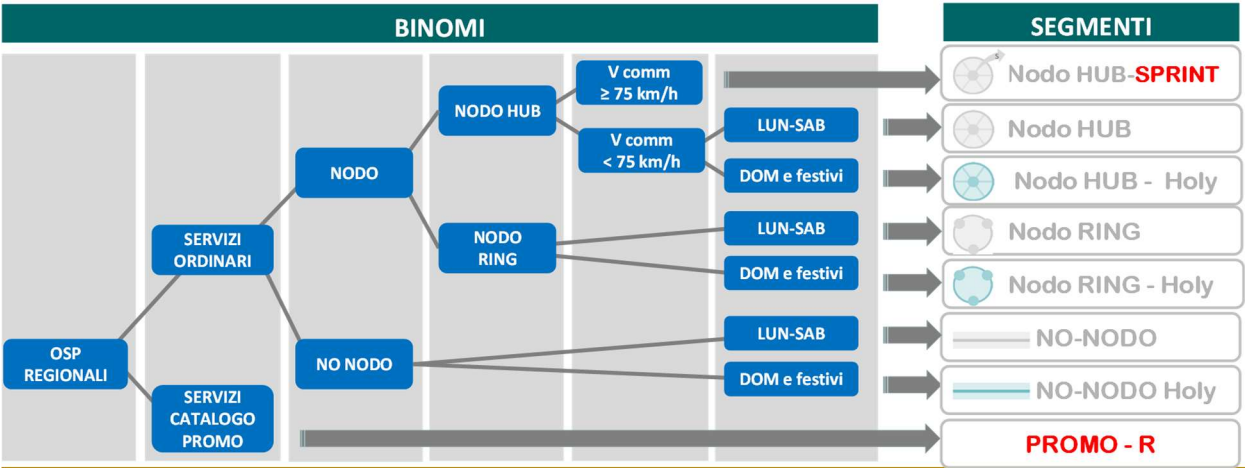


Nella figura 6.2 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante.

Figura 6.2 – 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

Figura 6.3 ~~Binomi di secondo livello OSP REGIONALI~~



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

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

Nelle Tabelle 6.4-6.5 sono riportate le descrizioni dei sotto-segmenti di mercato.

Tabella 6.4 ~~Descrizione dei segmenti OSP REGIONALI~~

Segmento	Descrizione
Nodo-Hub-Sprint	Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana – così come classificata da RFI) Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub così come classificate da RFI Velocità commerciale ≥ 75 km/h
Nodo-Hub	Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana – così come classificata da RFI) Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub così come classificate da RFI Velocità commerciale < 75 km/h Circolano nei giorni diversi dalla domenica

Segmento	Descrizione
Node Hub—Holy	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana—così come classificata da RFI) • Servizio commerciale in una delle Stazioni Hub così come classificate da RFI • Velocità commerciale < 75 km/h • Circolano di domenica e nei festivi
Node Ring	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana—così come classificata da RFI) • Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni Hub così come classificate da RFI • Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
Node Ring—Holy	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana—così come classificata da RFI) • Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni Hub così come classificate da RFI • Circolano di domenica e nei festivi
No Node	• Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana • Circolano nei giorni diversi dalla domenica e dai festivi
No Node—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 6.5.

Tabella 6.5— Tariffe unitarie T_B per segmento di mercato

Tipo di servizio		T_B (€/km)
Basic	Open Access—Nazionali—Basic	2,097
OSP—Regionali	Node Hub—SPRINT	1,275
	Node Hub	1,217
	Node Hub—HOLY	0,939
	Node Ring	1,141
	Node Ring—HOLY	0,878
	No Node	0,122
	No Node—HOLY	0,110
Tecnici	Tecnici	0
Promo	OSP—Regionali	0

6.3.2 Accesso agli impianti di servizio

Per memoria

6.3.3 Servizi Complementari

6.3.3.1 Assistenza alla circolazione di treni speciali [spostato al 5.4.1.1]

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di trasporto eccezionale (TES/TEM, TE).

In aggiunta agli importi di seguito indicati verranno addebitati all'IF eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'infrastruttura.

Tabella 6.6 – Tariffe assistenza alla circolazione di treni speciali

Trasporto eccezionale	N° Ambiti Territoriali	TARIFFA UNITARIA (€/Autorizzazione)
TES/TEM	1	€ 1.539,49
TE		€ 621,73
NO-TE		€ 259,97

6.3.3.2. Assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) [spostato al 5.4.2.1]

Le tariffe del servizio di assistenza alle PRM saranno eventualmente inserite all'avverarsi delle condizioni di cui al paragrafo 5.4.2.

6.3.4 Servizi Ausiliari

6.3.4.1 Fornitura di informazioni complementari [spostato al 5.5.2.1]

Annunci sonori, messaggi visivi e Avvisi ai Viaggiatori

La tariffa per il servizio è pari a **€ 17,09€/ Locandina e 1,14€/Annuncio**

Utenze Informative

Il numero delle utenze comprese nel PMdA e le tariffe mensili per le utenze ulteriori richieste sono riportate nella Tabella 6.7.

Tabella 6.7 – Tariffe fornitura informazioni complementari – Utenze Informative

Servizio Informativo	Utenze comprese nel PMdA per servizi pax	TARIFFA UNITARIA per ulteriori utenze richieste (€/Utenza-mese)
PICWEB ASTRO-IF	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 68,03
PICWEB IF – Programmazione GO	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 68,03
PICWEB IF – Tempo reale	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61
PICWEB IF – Tempo reale "Traingraph"	1	€ 612,27
PICWEB IF – Controllo produzione	1 ogni 10 Mln treniKm	€ 52,38
PICWEB IF – Rendicontazione	1 ogni 10 Mln treniKm	€ 15,65
PIC IF – Gestione Operativa (Back-End)	1	€ 68,03
PIC WEB profilo OPE 7	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61
SERVIZIO WEB ARRIVI- PARTENZE	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61

Servizio Informativo	Utenze comprese nel PMdA per servizi pax	TARIFFA UNITARIA per ulteriori utenze richieste (€/Utenza-mese)
BANCA DATI SULLA SICUREZZA (BDS)	1 ogni 5 Mln treniKm	€ 13,61

Le tariffe mensili per il modulo PIC IF – Pubblicazione dati (Back-End) – e leC Hub-utenze sono riportate nella Tabella 6.8

Tabella 6.8 – Tariffe fornitura informazioni complementari – Utenze Informative

Servizio Informativo	TARIFFA UNITARIA (€/Utenza-mese)
PIC IF – Pubblicazione dati (Back-End)	3.605,60/anno
leC Hub – Fino a 50 stazioni	178,02/mese

Il canone leC HUB 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.

6.3.4.2 Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni [spostato 5.5.1.1]

Le tariffe per il servizio sono riportate nelle Tabelle 6.9 – 6.13.

Tabella 6.9 – 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	€ 6,70	€ 4,69	€ 2,68	€ 10,72	€ 0,00 (tariffe a consumo)

Tabella 6.10 – 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 6.11 – 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 6.12 – 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 6.13 – Tariffe SMS (da listino operatori nazionali)

Traffico SMS	SMS Ricevute	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

6.4 ~~PERFORMANCE REGIME [SPOSTATO AL 5.7]~~

~~In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/15 (art. 21) e in coerenza con quanto previsto dal quadro regolatorio fissato dall'ART, 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 C del capitolo 6.~~

~~GI o IF rispondono inoltre delle soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti come descritto in dettaglio nell'Appendice C del capitolo 6².~~

~~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;~~
- ~~• delle performance 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.~~

² I contenuti del PIR relativi al Performance Regime potranno essere oggetto di modifica a del completamento del processo di revisione avviato con Delibera ART n. 118/2018.

~~6.5 CAMBIAMENTI AL SISTEMA TARIFFARIO [SPOSTATO AL 5.8]~~

~~Per memoria.~~

~~6.6 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO [SPOSTATO AL 5.9]~~

~~Rendicontazione~~

~~GI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione.~~

~~GI provvede trimestralmente a rendicontare alle IF i corrispettivi per i Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso,~~

~~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) Servizi da pacchetto minimo di accesso~~

~~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) Servizi extra pacchetto minimo di accesso~~

~~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) 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.~~

~~APPENDICI AL CAPITOLO 6 [SPOSTATO AL CAP. 5]~~

~~Vengono di seguito riportate le modalità e le regole relative alla gestione economica del contratto:~~

~~**Parte A** — Pedaggio — per memoria;~~

~~**Parte B** — Rendicontazione;~~

~~**Parte C** — Performance Regime: Metodo di calcolo delle penali;~~

Parte B – RENDICONTAZIONE (AGGIORNAMENTO DICEMBRE 2021) [SPOSTATO AL CAP.5]

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 dall'ART~~

~~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

~~Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni.~~

~~la valorizzazione economica del suddetto servizio viene effettuata secondo le modalità riportate nel relativo contratto.~~

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.~~

~~Per ogni mese di circolazione le IF potranno richiedere la rettifica delle tracce/servizi rendicontati entro i 3 mesi solari successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi.~~

Parte C — PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI [SPOSTATO AL CAP.5]

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 COP 269 del 30/07/2010), reso noto alle IF tramite il sistema PICWEB.

Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico definito nel capitolo 6, che viene applicato a ciascun scostamento 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 (Piastraforma 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 definite, rispettivamente per tracce acquistate a più (o a meno di 5 giorni solari) dalla data di utilizzazione:

- 5' per treni passeggeri regionali/metropolitani;
- 15' (o 60') per treni passeggeri media/lunga percorrenza;

Tali soglie sono estese a 60' per i treni passeggeri 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 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 anomalità.

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 $\geq 1,5'$ maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso e il numero di treni soppressi per i seguenti coefficienti:

- ~~C_{rit} : coefficiente che tiene conto del ritardo:~~
 - medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori. I valori sono riportati in **tabella 1b** per i treni del trasporto regionale ordinari e straordinari, in **tabella 1c** 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 2**;~~
- ~~C_{cat} : coefficiente che tiene conto della categoria dei treni come indicato in **tabella 3**;~~
- ~~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 4**;~~
- ~~$C_{correttivo}$: coefficiente che tiene conto dello standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in **tabella 5b** (treni viaggiatori).~~
- ~~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 5**.~~

2.1 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:

$$P_{F1} = P_u * \{ \sum (M_{GI} * 0.5 * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{GI} * P_{sop} * C_{sop}) \}$$

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.

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 giustificati $\geq 1,5'$ 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:

$$P_{F2} = P_u * \sum (M_{IF} * 0.5 * C_s * C_{cat} * C_{rit})$$

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 ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

P_s — è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a $120 * P_u$

M_{IF} — sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno.

C_s , C_{cat} e C_{rit} e C_{sop} 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.

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 (treni viaggiatori).

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 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.

2.2 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 giustificati $\geq 1,5'$ 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:

$$P_{F3} = P_u * \sum (M_{AB} * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \sum (S_{AB} * P_{sop} * C_{sop})$$

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.

S_{AB} — è il numero treni dell'IF B con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità dell'IF A.

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_{rit} : coefficiente che tiene conto del ritardo:

medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori.

Tabella 1b — Crit (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	$\leq 5'$	$\leq 15'$	$\leq 30'$	$< 60'$	$< 120'$	$\geq 120'$
	$\leq 5'$	0,25	0,5	0,75	1,00	1,25	1,50
	$\leq 15'$	-	1,0	1,25	1,50	2,00	2,50
	$\leq 30'$	-	-	1,50	1,75	2,25	2,75
	$< 60'$	-	-	-	2,00	2,50	3,00
	$< 120'$	-	-	-	-	3,00	3,50
	$\geq 120'$	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 1c – Crit (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 1d – 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 2 – C_s (Coefficiente di servizio)

C_s (Coefficiente di servizio)	
Servizio a Mercato	1,00
Servizio Universale e Regionale	0,75
Invii, materiali vuoti e locomotori isolati	0,50

C_{cat} : coefficiente che tiene conto della categoria dei treni:

Tabella 3 – 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 4a – 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 4b – $C_{\text{Correttivo}}$ per i treni viaggiatori

$C_{\text{Correttivo}}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 92%	-
$92\% \leq \text{Punt. IF} < 93\%$	0,05
$93\% \leq \text{Punt. IF} < 94\%$	0,10
$94\% \leq \text{Punt. IF} < 95\%$	0,15
$95\% \leq \text{Punt. IF} < 96\%$	0,20
$96\% \leq \text{Punt. IF} < 97\%$	0,25
$97\% \leq \text{Punt. IF} < 98\%$	0,30
$98\% \leq \text{Punt. IF} < 99\%$	0,35
$99\% \leq \text{Punt. IF} \leq 100\%$	0,40

Punt. IF: Puntualità IF viaggiatori (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 5: C_{Sep} (Coefficiente di soppressione)

C_{S} coefficiente di soppressione	
Servizio Mercato e Servizio Universale (ordinari e straordinari)	1
Trasporto Regionale (ordinari e straordinari)	1
Invii, materiali vuoti, tradotte	0

Procedura operativa sul processo di comunicazione al pubblico in caso di emergenza neve/gelo

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 anomalità 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 anomalità rilevante e di incidente di esercizio.

Anormalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anomalie 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 anomalie 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 ANORMALITÀ

All'insorgere di un caso di anomalie rilevante, secondo la definizione sopra riportata, RFI provvederà a:

- regolare la circolazione, gestendo l'anomalie 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'anomalie 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 soggezione alla circolazione dei treni ed allo svolgimento di altri servizi (manovre, etc.). Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatori 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 deviatori 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 base alla disponibilità delle linee interessate dall'emergenza i servizi, passeggeri, 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 meteorologiche e da conseguenti maggiori 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.

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]

Le informazioni riportate nel presente capitolo sono fornire in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo europeo e nazionale relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito gestiti da RFI in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Umbra.

Le informazioni afferenti il perimetro e le caratteristiche degli impianti sono riportati all'interno del portale ePIR mentre eventuali servizi complementari e ausiliari ivi prestati sono riportati all'interno del capitolo 5.

7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO [EX 5.3]

~~RFI non gestisce impianti a diritto di accesso garantito presso l'infrastruttura ferroviaria umbra.~~

7.3.1 Disposizioni comuni [nuovo]

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 [ex 3.6]

Le informazioni relative alle stazioni facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti:

- Nome;
- Posizione geografica

sono deducibili ~~dall'Allegato 2~~ dal portale ePIR.

~~L'Allegato 2~~ Nel portale ePIR sono ~~fornisce~~ inoltre disponibili informazioni relative a:

- La tipologia dell'impianto, con la simbologia utilizzata:
 - **S** Stazioni (località ove sono possibili incroci, precedenza);
 - **F** Fermate
 - **PM** Posto di Movimento.
- La disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri ~~e per merci~~. La lunghezza minima e massima dei marciapiedi (in presenza di un solo marciapiedi è esposto un solo valore) per il servizio viaggiatori, espressa in metri.
- La presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;
- L'accessibilità per i portatori di handicap se prevista, è indicata con apposite note.

7.3.3 Scali merci [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.5 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

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 [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.7 Platee di lavaggio [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.8 Servizi di continuità territoriale [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.9 Sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei/attrezzati [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.10 Aree per l'approvvigionamento di combustibile [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.3.11 Scarico Reflui [nuovo]

RFI non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI [EX 3.7]

Per memoria.