

RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA ALLA I BOZZA DEL PIR 2024 DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE UMBRA

MODIFICHE GENERALI

RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra, ha proceduto alla rivisitazione della struttura del PIR IFRU in modo tale da garantire una maggiore *compliance* al documento nazionale e, di conseguenza, alle indicazioni fornite dalla *RNE Network Statement Common Structure*, finalizzata all'armonizzazione della struttura del PIR a livello europeo in coerenza con il quadro normativo vigente ed i ritorni di esperienza dei GI e dei diversi Richiedenti.

In particolare, la bozza di PIR IFRU 2024 pubblicata include:

- la divisione tra capitolo 5 ed il nuovo capitolo 7 dei servizi, rispettivamente per quanto riguarda PMdA, Servizi Complementari e Servizi Ausiliari per il primo e Impianti a diritto di accesso garantito per il secondo;
- la raccolta delle regole afferenti agli obblighi per GI e IF e le regole successive alla sottoscrizione del contratto, tra cui alcune relative all'esercizio ferroviario, all'interno del nuovo capitolo 6.

Al fine di semplificare la confrontabilità rispetto alla precedente struttura del PIR IFRU, si è provveduto ad elaborare una tabella che consente di trovare i riferimenti dei paragrafi del PIR IFRU 2024 all'interno dell'edizione precedente del PIR e viceversa.

Sono stati allineati gli schemi tipo di Contratto di Utilizzo e di Accordo Quadro alla normativa europea e nazionale in materia di trattamento dei dati personali.

In aggiunta a quanto sopra, si è provveduto ad aggiornare il piano tariffario in relazione ai servizi compresi nel perimetro del Pacchetto Minimo d'Accesso e per i servizi extra PMdA.

Giova evidenziare che le tariffe presenti all'interno di suddetta proposta tariffaria saranno confermate a seguito del completamento dell'attività di verifica di conformità del relativo Documento Metodologico da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.



NUOVI PARAGRAFI

Par. 3.3.3 Contratto con il Richiedente non IF

Il GI ha introdotto nel PIR IFRU il presente paragrafo con l'obiettivo di mettere in evidenza la possibilità per il Richiedente non IF di richiedere capacità d'infrastruttura, in coerenza con quanto previsto dal D.Lgs 112/2015, anche per Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

Par. 3.3.4 Condizioni Generali di Contratto

Così come descritto nel PIR dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (di seguito IFN), il presente paragrafo è stato introdotto anche nel PIR IFRU per indicare gli opportuni riferimenti allo stesso in merito alle condizioni generali di contratto predisposte dal Gestore relativamente all'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

Par. 4.3.1 Principi generali

Si è introdotto il presente paragrafo per evidenziare i principi generali alla base delle riduzioni di capacità nell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.

Par. 5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richiesta da IF

Il fine del presente paragrafo è quello di disciplinare il pagamento di penali nel caso di richieste di variazioni della traccia allocata da parte dell'Impresa Ferroviaria.

Par. 6.1 Introduzione

Si è provveduto ad inserire il paragrafo ad oggetto per introdurre il contenuto in seguito descritto dal capitolo 6 (*"Esecuzione del contratto"*).

Par. 6.4.1 Piattaforma Integrata Circolazione (PIC)

Nell'ambito della rivisitazione dell'intera struttura del PIR IFRU, in coerenza con la struttura del PIR IFN, il Gestore ha ritenuto di introdurre il paragrafo 6.4.1 per descrivere la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) come sistema di supporto del GI per la gestione della circolazione nell'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra.



MODIFICHE AI PARAGRAFI

Parr. 3.3.1.3 [ex 2.3.1.3] e 3.3.2.6 [ex 2.3.2.6] Risoluzione di AQ e Contratto di Utilizzo

Si rende noto che la violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo dell'Accordo Quadro "*Codice etico Modelli 231 Anti Bribery Management System*" è considerata causa per cui l'Accordo Quadro e il Contratto di Utilizzo possono essere risolti dal Gestore dell'Infrastruttura, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c.

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

Si è provveduto a specificare che, in occasione della stipula del primo Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, il Richiedente IF, ottenuta la disponibilità delle tracce e dei servizi, trasmetta copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare, a firma del legale rappresentante.

Par. 3.4.1 [ex 2.6] Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati

A fronte di quanto previsto dalla nota di ANSFISA prot. U.0021866 del 23/5/2022, le Imprese Ferroviarie sono tenute, già a partire dal prossimo 1/9/2022, a provvedere in autonomia alla verifica di compatibilità treno-tratta sulla base dei dati riportati nel RINF. Si è provveduto ad adeguare, pertanto, il testo del PIR IFRU in tal senso, limitando le attività di RFI, su richiesta della IF, alla sola verifica della valutazione di compatibilità effettuata.

Al fine di garantire l'alimentazione della banca dati per lo studio delle tabelle di percorrenza e per la produzione di scheda treno, questo Gestore ritiene essenziale che l'Impresa Ferroviaria, a seguito del rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato di un nuovo mezzo di trazione ma prima del suo utilizzo sulla rete, trasmetta l'AIMS, le Disposizioni particolari di circolazione (DPC) e il Manuale di emergenza e recupero (MER), indicando i dati tecnici elencati nel paragrafo di cui trattasi alla competente struttura della Direzione Tecnica di RFI. In considerazione del termine fissato da ANSFISA, questo GI procederà ad aggiornare il paragrafo in parola anche in occasione di un aggiornamento straordinario del PIR 2023.



App. 1 al Cap. 3 [ex App. 1 al Cap. 2] Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria

In allineamento con il PIR IFN anche per il PIR dell'Infrastruttura Ferroviaria Umbra si è provveduto ad adeguare la disciplina di cui all'art. 9 “*Codice etico Modelli 231 – Anti-Bribery Management System*” e la “*Clausola di sicurezza informatica*” di cui all'art.10, quest'ultima al fine di garantire la sicurezza del sistema informatico utilizzato per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto.

App. 3 al Cap. 3 [ex App. 3 al Cap. 2] Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP

Si è provveduto ad introdurre, anche per il PIR IFRU la disciplina di cui all'art. 3 “*Durata dell'Accordo e disponibilità della capacità*” nei casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario, coerentemente con quanto previsto dalla prescrizione 3.3.3.3 della Delibera ART n. 173/2021.

App. 4 al Cap. 3 [ex App. 6 al Cap. 2] Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia dell'Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo

Si è provveduto ad inserire all'interno dello schema di fideiussione di cui all'oggetto le clausole per cui, con la firma del contratto, l'Istituto Fideiubente rinuncia: (i) al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 c.c. (ii) ad eccepire il decorso del termine di cui all'art. 1957 c.c.

App. 5 al Cap. 3 [ex App. 7 al Cap. 2] Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia del Contratto di Utilizzo

Si rimanda a quanto già rappresentato per la precedente app. 4 al cap.3.

Par. 4.5.3.1 [ex 4.3.3] Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio

In coerenza con le modifiche alla tempistica prevista per l'adeguamento intermedio dal PIR IFN, questo GI ha provveduto a estendere anche all'Infrastruttura Ferroviaria Regionale Umbra l'anticipo del riscontro rispetto alle richieste presentate successivamente



alla scadenza fissata nel mese di febbraio ed entro la data di trasmissione del progetto definitivo a 30 giorni solari rispetto all'attivazione dell'adeguamento intermedio.

Par. 4.5.3.2 [ex 4.3.4] Tempistica per richieste in corso d'orario

Con la finalità di disciplinare ulteriormente il processo di lavorazione delle richieste di tracce e servizi in corso d'orario, è stata modificata la tempistica relativa alle richieste fino a due tracce in almeno 15 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/servizio, nonché per le richieste riguardanti la soppressione di tracce/servizi passeggeri già assegnate/i.

Per queste ultime, è stata inoltre prevista una rivisitazione della tempistica di accettazione/rigetto delle tracce da parte del Gestore, portata a 7 giorni lavorativi a partire dalla data di ricevimento della richiesta.

Par. 5.3.1 [ex 5.2] Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso

È stato introdotto il sottoparagrafo “*Informazioni al pubblico*” per meglio descrivere la disciplina sottostante la fornitura del servizio di Informazioni al Pubblico compreso nel perimetro del PMdA.

Par. 5.4.1 Assistenza alla circolazione di treni speciali

Con l'obiettivo di disciplinare dettagliatamente il servizio di assistenza alla circolazione di treni speciali, questo Gestore ha riportato le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei Treni Speciali, in base alla diversa tipologia di trasporto, all'interno della nuova tabella di cui al presente paragrafo.

Par. 5.7 [ex 6.4] Performance Regime

Si è ritenuto necessario specificare che il Gestore procede alla rendicontazione degli importi per ogni Impresa Ferroviaria con cadenza annuale, alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo rispetto a quello di riferimento.

Par. 5.9 [ex 6.6] Rendicontazione, fatturazione e pagamento



Per quanto concerne la fase di rendicontazione, si è ritenuto necessario disciplinare le tempistiche di rendicontazione delle penali di cui ai paragrafi 5.6.4.1 (*“Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate”*) e 5.7 (*“Performance Regime”*).

Inoltre, le condizioni di pagamento stabilite per le prestazioni dei servizi sono fissate in 60 giorni fine mese. 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.