RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Prospetto Informativo della Rete

2026









Edizione giugno 2026

PIR 2026

Aggiornato con Disposizione dell'AD n. 15 del 12 dicembre 2024, n. 2 del 28 febbraio 2025, n. 18 dell'11 dicembre 2025, n. 4 del 14 maggio 2026 e n. 8 del 10 giugno 2026

Copia conforme all'originale

Elenco delle modifiche al PIR 2026 – edizione giugno 2026

Modifiche

Inserimento Delibera ART n. 225/2025	Par. 1.3.1
Modifica calcolo componente c5	Par. 5.3.2.7.3

Elenco delle modifiche al PIR 2026 – edizione maggio 2026

Modifiche

Inserimento Delibera ART n. 60/2026	Par. 1.3.1
Inserimento fascia oraria per applicazione componente C1 Esclusione componente C1 dai nuovi treni in GO	Par. 5.3.2.7.1
Modifica modalità di applicazione componente C5	Par. 5.3.2.7.3
Dismissione servizi di roaming internazionale su reti di operatori GSM pubblici (ORS)	Par. 5.5.1.1

Elenco delle modifiche al PIR 2026 – edizione dicembre 2025

Modifiche

Inserimento Del. ART 213/2025	Par. 1.3.1
Inserimento specifica per pubblicazione allegati portale ePIR	Par. 1.5.2
Inserimento specifica per la variazione delle condizioni di specializzazione delle linee dedicate	Par. 2.4.1
Eliminazione previsione dell'individuazione preventiva di opportune misure mitigative da parte del GI in caso di perturbazioni o riduzioni di capacità programmate	Par. 2.8
Revisione documentazione relative a linee/impianti di prossima attivazione da parte del GI	Par. 3.2.2.2
Integrazione obblighi GI di comunicazione verso titolari AQ	Par. 3.3.1
Integrazione alla disciplina della compatibilità treno-tratta per l'utilizzo dei veicoli autorizzati	Par. 3.4.1.2
Modifica disciplina tariffe PROMO	Par. 4.5.4
Inserimento riferimento istanza di deroga presentata ad ART	Par. 5.3.2.2
Inserimento dichiarazione da parte dell'IF	Par. 5.4.1, 5.4.2, 5.4.5
Inserimento specifica costi per personalizzazione delle IaP	Par. 5.5.2.1
Aggiornamento obblighi GI in fase di esecuzione del contratto	Par. 6.2.2
Reintroduzione disciplina sgombero mediante mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei	Par. 6.3.3.2.2, 6.3.3.2.4,

Nuovi inserimenti/eliminazioni

Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso	Par. 6.3.3.2.7

attrezzati

Elenco delle modifiche al PIR 2026 – edizione febbraio 2025

Modifiche

Correzione refuso OS di riferimento	Par. 2.5
Correzione rimando articolo Regolamento Circolazione Treni	Par. 4.3.2
Correzione refusi formali e lessicali	Par. 5.2
Reimpaginazione tabelle 5.8 e 5.9 Eliminazione bullet point "Velocità commerciale < 75 km/h dalla tabella 5.7 Eliminazione note a piè di pagina	Par. 5.3.2.2
Correzione refusi tabella 5.21 (specificazione per treni merci)	Par. 5.3.2.7.3
Correzione rimando Delibera ART n. 95/2023	Par. 4.5.4, 5.6.5, 5.9
Eliminazione della previsione di proporre la possibilità di espletamento in proprio del servizio "Stazioni passeggeri – Assistenza PMR" e conseguente ipotesi di esenzione dai relativi corrispettivi, poichè RFI non concederà detta prestazione in proprio	Par. 7.3.2.5
Correzione rimando appendice	Par. 7.3.11.5
Correzione refuso rappresentante RFI	App. 4 cap. 7

Nuovi inserimenti/eliminazioni

Esempi di Missione, Orario Cadenzato, Canale Orario e Tracce Omologhe	App. cap. 1
Esempi di applicazione dei criteri di priorità nell'ambito dei processi di allocazione della capacità ferroviaria	App. 2 cap. 4

Elenco delle modifiche al PIR 2026 – edizione dicembre 2024

Modifiche Generali

Analisi e rielaborazione dell'intero documento in termini lessicali e di forma
Inserimento Delibera ART n. 178/2014
Inserimento dei valori dei canoni e delle tariffe per l'orario di servizio 2025-2026, in ottemperanza alla Delibera ART n. 165/2024, che ha dichiarato la conformità del sistema tariffari ai criteri di cui alla Delibera n. 95/2023.
Aggiornamento Clausola di Integrità (ex Codice Etico Modelli 231) nei Contratti Tipo dei Cap. 3 e 7 e disciplina connessa alla garanzia fideiussoria nei Contratti Tipo del Cap. 7
Inserimento delle specifiche sezioni in cui è possibile reperire le informazioni nel portale ePIR, ove menzionato

Nuovi inserimenti/eliminazioni

Eliminazione appendice (inserimento sul portale ePIR)	App. cap. 2
Inserimento paragrafo relativo alle verifiche di transitabilità per massa e sagoma	Par. 3.4.1.2.3
Spostamento dell'intera disciplina al par. 5.9	App. 5B Cap. 5
Spostamento dell'intera disciplina al par. 6.3.3.2.2	Par. 6.3.3.2.7
Inserimento schema fideiussione immobiliare a garanzia del contratti tipo presenti al Cap. 7	App. 3 Cap. 7

Modifiche

Correzione refuso rimando paragrafo	Par. 1.3.2
Inserimento nuovi termini connessi al processo di allocazione della capacità quadro e di allegato tecnico	Par. 1.8
Inserimento del rimando agli allegati tecnici del portale ePIR	Par. 2.1
Inserimento Torino Rebaudengo Fossata come località di servizio di collegamento con rete nazionale. Specifica su stazioni Brennero	Par. 2.2.2
Inserimento rimando al testo normativo di riferimento	Par. 2.3.4
Inserimento rimando al testo normativo di riferimento e alla normativa relativa alla disciplina dei Treni Pesanti	Par. 2.3.5
Inserimento specifica riguardante la circolazione sulle Quiter Routes nei casi di riprogrammazione derivanti da deviazioni per lavori o per situazioni contingenti causate da anormalità in GO e rivisitazione riferimenti normativi	Par. 2.4.6
Modifica termini lessicali	Par. 2.6.1
Aggiornamento riguardante le richieste conformi all'offerta standardizzata	Par. 2.7.1
Revisione delle definizioni connesse ai gradi di utilizzo dell'infrastruttura	Par. 2.7.2
Inserimento linee specializzate o adattate ai servizi AV e specifica sulle condizioni tecniche e di circolabilità dei treni	Par. 2.8
Inserimento tariffe e tempi per le valutazioni complete di compatibilità treno-tratta	Par. 3.4.1.2.1
Aggiornamento modalità di consuntivazione dell'attività di consulenza tecnica	Par. 3.4.1.2.2
Inserimento allegato 5 relativo alla dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati Inserimento percentuale di acconto servizio merci	App. 1 Cap. 3
Eliminazione art. 8bis relativo ai Key Performance Index del GI	App. 1 Cap. 3 App. 1bis Cap. 3
Inserimento specifica all'art. 4 (Obblighi del Richiedente) relativo alle possibili modifiche della capacità pluriennale a seguito di stipula di AQ	App. 2 Cap. 3 App. 3 Cap. 3
Introduzione specifiche su caso Richiedente Ente Locale	App. 3 Cap. 3
Aggiornamento processo di richiesta tracce per treni con massa superiore alle 1600t e inferiore alle 2500t. Inserimento specifica comunicazione in caso di cessazione degli accordi con titolari/gestori di impianti raccordati Modifica refuso (punto 5)	Par. 4.2
Inserimento specificazione in merito alla richiesta tracce nel RFC 3	Par. 4.2.1 e 4.10
Inserimento specifica (punto 2 a) Inserimento specificazione al punto 6 in merito ai provvedimenti d'orario per la redazione dei programmi di esercizio	Par. 4.3.2

Definizione nuove modalità per richiedere capacità ai fini di stipula di AQ e modifiche alla tabella relativa alle tempistiche per la richiesta di capacità quadro. Inserimento specifica relativa all'OS a cui la richiesta si riferisce	Par. 4.4.1
Specificazioni e al processo di assegnazione di capacità con AQ e integrazione modalità di calcolo della Capacità commerciale oraria	Par. 4.4.2.1
Definizione nuove modalità e tempistiche connesse al processo di coordinamento ai fini di allocazione della capacità quadro.	Par. 4.4.2.2
Correzione refuso tempistica richiesta servizi	Par. 4.5.1
Inserimento specifica in relazione alle richieste allo Sportello Operativo Merci in riferimento ai treni con massa superiore alle 1600t e inferiore alle 2500t. Inserimento specifica "ora" per richieste in GO	Par. 4.5.3.2
Aggiornamento dei criteri di priorità delle tracce orarie. Modifica ordine criteri b) e c). Inserimento rimando al par. 2.4.1 e modifica riferimento commi dei criteri di priorità	Par. 4.6.2
Modifiche alla disciplina connessa alle variazioni in gestione operativa di tracce e servizi contrattualizzati e del sottoparagrafo relativo alla riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza	Par. 4.8.1.2
Integrazione della fattispecie "Causa di forza maggiore" con cessazione accordi di cui al par. 4.2	Par. 4.8.2.2
Modifiche tariffe in relazione alla componente B (Segmenti premium e OSP-REG)	Par. 5.3.2.2
Correzione refuso rimando al paragrafo relativo alle reti regionali	Par. 5.3.2.5
Inserimento evidenza trimestrale del PUN GME	Par. 5.4.1.1
Esplicitazione unità di misura su tabella 5.24	Par. 5.4.4.1
Eliminazione servizio di manovra	Par. 5.4.5 e ss.
Inserimento specifica sulle modalità e tempistiche per richiesta del servizio di assistenza alle PMR Inserimento tempistiche di risposta del GI alle richieste delle IF	Par. 5.4.6
Modifica modalità di formalizzazione del servizio di assistenza alle PMR	Par. 5.4.6.1
Modifica tariffe per il servizio di assistenza alle PMR	Par. 5.4.6.2
Inserimento rimando al par. 7.3.2.1	Par. 5.5.2
Rielaborazione testo relativo alle penali per l'IF in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce	Par. 5.6.3.2
Ampliamento disciplina relativa alla consuntivazione, rendicontazione e verifiche per i servizi non ricompresi nel PMdA Modifica della percentuale di acconto per il segmento merci (fatturazione)	Par. 5.9
Inserimento sottoparagrafo relativo alle Stazioni Passeggeri – servizi in stazione e integrazioni con specifiche sui servizi offerti Eliminazione servizio di sgombero dell'infrastruttura con carri di soccorso attrezzati e servizio di manovra Modifica disciplina relativa al servizio di assistenza Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) Correzione refuso su tabelle tipologie stazioni passeggeri Eliminazione richiamo all'indicatore presente nel CdU	App. 5C Cap. 5
Spostamento disciplina obblighi del GI in relazione alle IaP al par. 7.3.2.5	Par. 6.2.2
Inserimento specifica in merito alla figura del delegato per il RFC 3	Par. 6.2.8
Rimando al par. 2.8 per la gestione del traffico ferroviario in presenza di cause perturbative o riduzioni di capacità programmate che coinvolgono le linee AV o adattate per servizi AV	Par. 6.3.3.1

Inserimento specificazione relativa alle locomotive e convogli di riserva dell'IF in caso di intervento di sgombero dell'infrastruttura Inserimento rimando punti a) e b) in relazione al numero di locomotive richieste dal GI alle IF	Par. 6.3.3.2.1
Modifica disciplina relativa allo sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei con introduzione del servizio di rerailing	Par. 6.3.3.2.2
Modifica alle modalità di sgombero con locomotive/convogli di riserva, anche in riferimento alle PMR	Par. 6.3.3.2.3
Inserimento nuovo servizio di stazione relativamente ai servizi offerti	Par. 7.2
Modifica alle dotazioni minime relative ai locali e aree tecniche Introduzione delle specifiche relative al nuovo servizio Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione e integrazioni con specifiche sui servizi offerti	Par. 7.3.2.1
Dettaglio sulle caratteristiche relative al nuovo servizio stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione	Par. 7.3.2.3
Dettaglio sulla definizione tariffaria del nuovo servizio stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione e integrazioni con specifiche sui servizi offerti e modifica alla tabella 7.1	Par. 7.3.2.4
Dettaglio sugli obblighi di GI e IF in relazione al nuovo servizio stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione Inserimento specifiche su IaP (spostate dal par. 5.3.1)	Par. 7.3.2.5
Dettaglio su modalità e tempistiche per richiedere il nuovo servizio stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione	Par. 7.3.2.6
Specifica relativa alla formazione della richiesta per il servizio connesso ai centri di manutenzione	Par. 7.3.6.5
Modifica disciplina servizio di sgombero sulla base di quanto definito al par. 6.3.3.2.4	Par. 7.3.9.1
Modifica definizione tariffa connessa al servizio di sgombero	Par. 7.3.9.2
Introduzione specificazione sull'articolo relativo alla garanzia fideiussoria	App. 1 Cap. 7 App. 2 Cap. 7
Inserimento maggiori dettagli in merito alla Destinazione e accesso alle aree (art. 2) e risoluzione richieste confliggenti (art. 3)	App. 5 Cap. 7
Correzione refuso Art. 3	App. 4 Cap.7
Inserimento specificazioni in relazione al verbale di consegna delle aree adibite a centro di manutenzione	App. 5bis Cap. 7

SOMMARIO

SOMMARIO 8

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI 11

1.1 INTRODUZIONE 11
1.2 OBIETTIVO 11
1.3 ASPETTI LEGALI 11
1.4 STRUTTURA DEL PIR 17
1.5 VALIDITA' DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE 17
1.6 CONTATTI 18
1.7 COOPERAZIONE TRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA EUROPEI 19
1.8 GLOSSARIO DEI TERMINI 20
APPENDICE AL CAPITOLO 1 28

CAPITOLO 2 - CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA 30

2.1 INTRODUZIONE 30
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE 30
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE 33
2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO 36
2.5 ORARIO DI ESERCIZIO 37
2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA 38
2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE 39
2.8 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC E DELLE LINEE ADATTATE O SPECIALIZZATE PER SERVIZI AV 42

CAPITOLO 3 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA 44

3.1 INTRODUZIONE 44
3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO 44
3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI 46
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA 58
APPENDICI AL CAPITOLO 3 62
APPENDICE 1 AL CAPITOLO 3 62
CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*) 62
APPENDICE 1 BIS AL CAPITOLO 3 72
CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NELLE STAZIONI DI COLLEGAMENTO RETI 72
APPENDICE 1 TER AL CAPITOLO 3 78
CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA SULLE TRATTE DI CONFINE DI STATO 78
APPENDICE 2 AL CAPITOLO 3 83
ACCORDO QUADRO TIPO 83
APPENDICE 3 AL CAPITOLO 3 89
ACCORDO QUADRO TIPO PER SERVIZI DI TRASPORTO OSP 89
APPENDICE 4 AL CAPITOLO 3 95
SCHEMA DI FIDEIUSSIONE A GARANZIA DELL'ACCORDO QUADRO E CONTRATTO DI UTILIZZO 95
APPENDICE 5 AL CAPITOLO 3 96
SCHEMA DI FIDEIUSSIONE A GARANZIA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO 96

APPENDICE 6 AL CAPITOLO 3 97
POLIZZA RESPONSABILITÀ CIVILE TERZI 97
APPENDICE 7 AL CAPITOLO 3 98
SCHEMA DI ACCORDO PER LA PARTECIPAZIONE DEL RICHIEDENTE NON IF AL PROCESSO DI ALLOCAZIONE DI TRACCE E SERVIZI 98

CAPITOLO 4 - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' 101

4.1 INTRODUZIONE 101
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO 101
4.3 RIDUZIONI DI CAPACITA' 104
4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO 108
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI 110
4.6 LINEE SATURE 116
4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE 119
4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA 120
4.9 PROGETTO TTR 122
4.10 REGOLE DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ PER I RAIL FREIGHT CORRIDORS 125
APPENDICE 1 AL CAPITOLO 4 126
APPENDICE 2 AL CAPITOLO 4 128
ESEMPI DI APPLICAZIONE DEI CRITERI DI PRIORITÀ NELL'AMBITO DEI PROCESSI DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ FERROVIARIA 128

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE 143

5.1 INTRODUZIONE 143
5.2 SISTEMA TARIFFARIO 144
5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO 144
5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI 157
5.5 SERVIZI AUSILIARI 169
5.6 PENALI E INCENTIVI 174
5.7 PERFORMANCE REGIME 179
5.8 CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE 180
5.9 CONSUNTIVAZIONE DEI SERVIZI NON RICOMPRESI NEL PMDA, RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO 180
5.10 SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI (MIS. 4.2 DELIBERA ART N.130/2019) 184
APPENDICI AL CAPITOLO 5 185
APPENDICE 5.A 186
PEDAGGIO: 186
APPENDICE 5.B 188
PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI 188
APPENDICE 5.C 194
SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI 194

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO 206

6.1 INTRODUZIONE 206
6.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO 206
6.3 REGOLE DI ESERCIZIO 210
6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE 222

APPENDICE 1 AL CAPITOLO 6 224
PROCEDURA OPERATIVA SUL PROCESSO DI COMUNICAZIONE AL PUBBLICO IN CASO DI EMERGENZA NEVE/GELO 224

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO 226

7.1 INTRODUZIONE 226
7.2 INFORMAZIONI GENERALI 226
7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO 226
7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI NON GESTITE DA RFI 252
APPENDICI AL CAPITOLO 7 254
APPENDICE 1 AL CAPITOLO 7 254
CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI….. 254
APPENDICE 2 CAPITOLO 7 262
CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI….. 262
APPENDICE 3 AL CAP. 7 270
SCHEMA FIDEIUSSIONE IMMOBILIARE A GARANZIA DEL CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA E CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA 270
APPENDICE 4 AL CAPITOLO 7 271
CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPECIFICHE AREE FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DA PARTE DELL'IMPRESA DI CISTERNE PER LO STOCCAGGIO DEI REFLUI CHE DOVRANNO ESSERE RACCOLTI DAI TRENI PER MEZZO DI CARRELLINI DOTATI DI APPOSITA CISTERNA PER LO SVUOTAMENTO DI SERBATOI DEI TRENI 271
APPENDICE 5 AL CAPITOLO 7 279
REGOLAMENTO DI GESTIONE DEI CENTRI DI MANUTENZIONE 279
APPENDICE 5-BIS AL CAPITOLO 7 282
VERBALE DI CONSEGNA 282
APPENDICE 5-TER AL CAPITOLO 7 284
VERBALE DI RICONSEGNA 284

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

Premessa

L'attuazione delle indicazioni e prescrizioni, contenute nell'Allegato A alla Delibera ART n. 178/2024 nel presente documento, non deve intendersi come rappresentativa di acquiescenza, da parte di RFI, rispetto alla stessa ed agli atti ad essa prodromici e/o consequenziali, per i quali RFI si riserva ogni più ampia valutazione ed iniziativa nelle competenti sedi.

1.1 INTRODUZIONE

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), 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, opera in forza dell'Atto di Concessione rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.M. 138/T del 31 ottobre 2000) in qualità di Gestore dell'Infrastruttura nazionale.

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

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 della produzione e dei corrispettivi per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e dei servizi diversi dal PMdA sono soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto 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 integrazioni/modifiche in corso di validità eventualmente apportate dal GI sono rese note con le modalità previste al par. 1.5.2 "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 fornisce ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta da parte degli stessi.

A tal fine, contiene un'esposizione:

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

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

1.3 ASPETTI LEGALI

1.3.1 Quadro giuridico (aggiornamento giugno 2026)

Fonti comunitarie

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (CE) n.1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie);
- Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/EU del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario unico;
- Regolamento (UE) N. 1316/2013 Del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;
- Regolamento (UE) 2014/1300 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 persone a mobilità ridotta;
- Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014.
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;
- Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)

- Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- Regolamento (UE) 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento e del Consiglio.
- Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020 che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19.
- Regolamento (UE) n.782/2021 del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Fonti nazionali:

- Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge";
- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97;
- D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.M. n. 44/T del 22 marzo 2000 "Criteri per la corresponsione agli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria di uno sconto temporaneo a parziale compensazione dei maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete ferroviaria";
- D.P.C.M. 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
- Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari";
- D.M. 29/T del 15 luglio 2003 "Adeguamento al tasso d'inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D. Lgs. n. 82 del 7 marzo 2005 "Codice dell'amministrazione digitale" (CAD);
- Decreto 24 marzo 2005 "Adeguamento al tasso di inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (G.U. 20 aprile 2005);
- D.M. 28 ottobre 2005 " Sicurezza gallerie ferroviarie", limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
- D.M. 18 agosto 2006 "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale", come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006);

- Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 art. 1 comma 970, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)";
- D.M. n. 92/T dell'11 luglio 2007 "Applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- D.Lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 "Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo";
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.M. 2 aprile 2008 "Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula del pedaggio di accesso/utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009;
- D.M 2 febbraio 2011 "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 "Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Legge n. 148 del 14 settembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 138 del 13 agosto 2011, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari" (art. 8 comma 3bis);
- Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici"(art. 37);
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 "Nomina componenti Autorità dei Trasporti";
- D.M. 10 settembre 2013 "Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV" (G.U. 19 settembre 2013);
- D.M. 5 aprile 2013 "Definizione delle imprese a forte consumo di energia" (G.U. 18 aprile 2013);
- Delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas e i Servizi Idrici n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013 "Aggiornamento dall'1.1.2014 delle componenti tariffarie destinate a copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas" e atti conseguenti;
- D.Lgs n. 70 del 17 aprile 2014 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- D.L. n. 91 del 24 giugno 2014 (convertito con legge n. 116 dell'11 agosto 2014) "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea (art. 29);
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
- D.lgs. 112 del 15 luglio 2015 Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";

- Decreto Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2015 “Modalità di determinazione dei consumi rilevanti ai quali applicare il regime tariffario speciale a favore di RFI – Rete Ferroviaria Italiana”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.75 del 1° luglio 2016 relativa al “Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.80 del 15 luglio 2016 relativa al ‘‘Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015”;
- D.M. 5 agosto 2016 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015. n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione” (G.U. 15 settembre 2016)
- Legge 20 novembre 2017, n. 167 “Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea”
- Legge del 27 dicembre 2017, n. 205 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.16 dell’8 febbraio 2018 recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”.
- D.Lgs. 23 novembre 2018, n. 139, Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria. (18G00166) (GU Serie Generale n.297 del 22-12-2018);
- D.lgs, del 14 maggio 2019, n. 50, Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 relativa a “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 relativa a “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.150/2019 relativa a “Delibera n. 93/2019 “Prescrizione 6.2.3.3 dell’allegato A alla delibera n. 118/2018. Revisione della COp 269/2010 «Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime» e del performance regime”. Valutazioni sulle proposte trasmesse ai sensi del Punto 5 del dispositivo”.
- 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”.
- D.M n. 75 del 28 marzo 2022 “Individuazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta, i terzi”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n 95/2023 recante “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 38/2024 recante “Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati. Non conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023 e determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029”.

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 165/2024 recante " Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023.

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 178/2024 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto Informative della rete 2026" presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI S.p.A nonché relative al "Prospetto Informativo della rete 2025";

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 213/2025 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2027", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2026".

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 60/2026 recante "Ulteriori indicazioni e prescrizioni relative al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 definito dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A";

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 225/2025 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al periodo sperimentale di pre-esercizio senza impatti tariffari delle componenti tariffarie C1 e C5 definito dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A"

1.3.2 Informazioni generali e valore legale

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

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

Il PIR viene pubblicato nel sito internet di RFI e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro e a questo scopo ~~e~~, fermo quanto previsto al successivo paragrafo 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

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 che riguardano l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta al seguente indirizzo pec:

pec@pec.autorita-trasporti.it

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

1.4 STRUTTURA DEL PIR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5 VALIDITA' DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE

1.5.1 Periodo di validità

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, valide a partire dal 14 marzo 2025 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 14 dicembre 2025 – 12 Dicembre 2026;
- le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 14 dicembre 2025 – 12 dicembre 2026 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

Procedura di aggiornamento ordinario

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

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

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

c) entro il 30 settembre dell'anno X, il GI pubblica e invia all'ART la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni relativi modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione;

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

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

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



Procedura di aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 15 dicembre 2024 – 13 dicembre 2025, dovute a cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento nonché, per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivate, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel presente PIR, 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).

I documenti oggetto di consultazione, pubblicati nel portale ePIR e nel sito web istituzionale di RFI, seguono l'iter previsto dall'aggiornamento ordinario e straordinario sopra descritto.

1.5.3 Pubblicazione

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 > offerta > accesso alla rete > Prospetto informativo della Rete. In ogni caso di contenzioso o contrasto interpretativo tra le diverse versioni fa fede il testo in italiano.

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

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

1.6 CONTATTI

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

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

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

1.7 COOPERAZIONE TRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA EUROPEI

1.7.1 Rail Freight Corridors

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

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

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

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

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

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

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

Inoltre, si informa che per regolamentare la procedura relativa ai reclami presentati dagli operatori di trasporto contro decisioni prese dagli organismi dei RFCs e dal C-OSSs sono stati sottoscritti appositi accordi di cooperazione (Cooperation Agreement), firmati dagli Organismi di regolazione degli Stati interessati dai diversi RFCs. I testi degli accordi di cooperazione possono essere consultati all'interno dei siti dei singoli RFCs o nei rispettivi CIDs.

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

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

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

Per il **RFC "Baltico-Adriatico"** l'Organismo di Regolazione responsabile è definito dal *Cooperation Agreement* siglato tra gli Organismi di Regolazione del corridoio. Per i reclami relativi ad un GI, l'Organismo di Regolazione competente è quello del paese di riferimento del GI; in caso di reclami relativi al C-OSS, l'Organismo competente viene definito in base alla fattispecie oggetto di reclamo. Per ulteriori dettagli si rimanda al documento "Regulatory Bodies Agreement" presente nella sezione *Information > Technical Documents* del sito web del RFC5 https://www.rfc5.eu .

1.7.2 RAIL NET EUROPE

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

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

- **Path Coordination System (PCS)** – Sistema di richiesta delle tracce internazionali (http://pcs.rne.eu);
- **Charging Information System (CIS)** – Sistema informativo di stima dei pedaggi (http://cis.rne.eu/);
- **Train Information System (TIS)** – sistema di supporto alla gestione dei treni internazionali (http://tis.rne.eu);
- **Rail Facilities Portal (RFP)** – portale europeo che contiene le informazioni relative agli impianti di servizio (http://railfacilitiesportal.eu/).

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

1.8 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 CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP)

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

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)

L'Agenzia, subentrata a titolo universale alla soppressa ANSF, è composta da due distinte articolazioni competenti per 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.

ALLEGATO TECNICO

Documento presente nel portale ePIR contenente informazioni di carattere tecnico/commerciale connesso all'orario di servizio corrente, successivo o avente valenza pluriennale.

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 al fine di rendere compatibili le richieste pervenute

ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ

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

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLE LICENZE

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

CANALE ORARIO

Porzione di capacità infrastrutturale le cui caratteristiche sono idonee alla tracciatura di una traccia del modello di esercizio. Il canale orario equivale a una porzione della cosiddetta bandwith, considerata nell'ambito del progetto TTR, utile alla definizione di una sola traccia oraria

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)

il corrispettivo dovuto dalle 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 tra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione tra 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 in conflitto

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; comprende anche i casi in cui un treno viene istradato su un percorso alternativo rispetto a quello impostato da traccia nel caso di due o più linee affiancate

DISDETTA

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

DURATA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

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

EFFETTUAZIONE

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

portale ePIR

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

FASCIA ORARIA

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

GESTIONE OPERATIVA

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

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (GI)

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

GESTORE UNICO DI MANOVRA (GU)

soggetto, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni relative alla commercializzazione ed eventualmente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario.

IMPIANTO

struttura funzionale atta ad assicurare l'arrivo e la partenza dei treni ed, 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 dal GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'Infrastruttura Ferroviaria nazionale tramite un raccordo

IMPRESA FERROVIARIA (IF)

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

IMPRESE OPERANTI NEI SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI FERROVIARI

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

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

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA AV/AC
infrastruttura ferroviaria appositamente dedicata a servizi di trasporto ad alta velocità/alta capacità

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

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

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

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

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

LINEA FERROVIARIA
l'infrastruttura che collega almeno due località

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

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

MODELLO DI ESERCIZIO
l'insieme di tracce-tipo, definite nel posizionamento orario, che costituisce la migliore proposta del GI per l'ottimizzazione dell'utilizzo di capacità di una linea, sulla base delle esigenze espresse dal mercato.

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

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

MISSIONE
Insieme di tracce-tipo caratterizzato da:

- Medesimi attestamenti in origine/destino

- Stesse fermate intermedie
- frequenza di ripetitività nell'arco della giornata
- stessa velocità commerciale

Si considerano appartenenti ad una medesima missione anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino le medesime caratteristiche di missione per la maggior parte del percorso e quindi:

i) servano una qualunque stazione del nodo di origine e del nodo di destinazione caratteristici della "missione";

ii) il rapporto tra la lunghezza del percorso in sovrapposizione e la lunghezza totale di ognuna di tali tracce sia pari ad almeno il 75%;

Le tracce appartenenti alla medesima "missione" utilizzano tracce tra loro omologhe ove i percorsi sono tra loro sovrapposti, a meno degli adeguamenti per armonizzazione.

NORMATIVA D'ESERCIZIO VIGENTE

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

ONE STOP SHOP (OSS)

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

OPERATORE D'IMPIANTO

un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 d.lgs 112/15

ORARIO CADENZATO

Successione di tracce/canali orario omologhi, a intervallo costante fino a 2 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

PIATTAFORMA ePOD

Banca dati documentale on line che mette a disposizione documenti di interesse pubblico relativi alla normativa di esercizio e altra documentazione tecnica prodotta da RFI

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

POSIZIONAMENTO ORARIO DI UNA TRACCIA

Caratterizzazione della traccia mediante il minuto di passaggio nelle diverse località di servizio

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 dal 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 dalle IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto

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

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

RACCORDATO
impresa titolare del contratto di raccordo

RACCORDO
Collegamento ferroviario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale/regionale fino all'interno dell'impianto raccordato. L'allacciamento avviene di regola in una stazione, salvo nei casi di raccordi in linea

RAIL FREIGHT CORRIDOR
complesso di itinerari (principale ed eventuali alternativi) che collegano due località origine/destinazione per il traffico internazionale merci. Su questi Corridoi ferroviari internazionali il legislatore europeo, con il Regolamento europeo 913/2010, ha stabilito specifiche regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione nonché la pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi stessi allo scopo di incentivare e favorire un trasporto merci competitivo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TIPOLOGIA DI SERVIZIO
individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge:
- mobilità locale e regionale viaggiatori (compresi i treni interregionali);

- mobilità media/lunga percorrenza viaggiatori;
- trasporto merci

TITOLO AUTORIZZATORIO

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

TRACCIA A LUNGA PERCORRENZA

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

TRACCIA DI BREVE PERCORRENZA

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

TRACCE OMOLOGHE E CANALI ORARIO OMOLOGHI

Tracce/Canali Orario che, con riferimento ad una prefissata porzione di infrastruttura e servendo il medesimo segmento di trasporto (merci o passeggeri), presentano le medesime caratteristiche in termini di attestamenti (origine/destino), fermate intermedie, velocità commerciale. Sono fatti salvi eventuali limitati aggiustamenti strettamente necessari per conseguire l'armonizzazione delle tracce, purché questa sia finalizzata al miglioramento complessivo dell'orario di servizio ed all'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi per cui le tracce oggetto di armonizzazione sono state richieste

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

TRACCIA TIPO

traccia definita nel minuto di passaggio alle varie località di servizio, senza specificazione dell'ora intera di passaggio in quanto la traccia è replicabile per le diverse ore. Eventuali indicazioni superiori ai 60' sono utilizzate per specificare tracce non contenute interamente nella stessa ora intera di partenza dalla località origine

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

TRENO PASSEGGERI LEISURE (anche denominato CHARTER)

treno richiesto per servizi di trasporto passeggeri con periodicità non continuativa e richiesto in occasione di eventi specifici (es. eventi sportivi, manifestazioni, ecc.)

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.

ESEMPI DI MISSIONE, ORARIO CADENZATO, CANALI ORARIO E TRACCE OMOLOGHE

Esempio 1: Missione, Orario Cadenzato e Tracce omologhe

N.B: Ai fini delle definizioni, non è rilevante l'Impresa Ferroviaria a cui le singole tracce siano allocate.

N.B: Ai fini dell'esempio tutte le tracce presentano la medesima velocità commerciale e si riferiscono allo stesso segmento di traffico.

Stazione	km	n.tr.	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
Alfa	-	p.	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30		10:30
Beta	10	p.	06:09	06:39	07:09	07:39	08:09	08:39	09:09	09:39	10:09	10:39
Gamma	20	p.	06:18	06:48	07:18	07:48	08:18	08:48	09:18	09:48	10:18	10:48
Delta	25	p.	06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:23	10:53
Epsilon	30	p.	06:28	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:28	09:58	10:28	10:58
Zeta	35	p.	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03
Eta	40	p.	06:38	07:08	07:38	08:08	08:38	09:08	09:38	10:08	10:38	11:08
Theta	45	p.	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13
Iota	50	p.	06:48	07:18	07:48	08:18	08:48	09:18	09:48	10:18	10:48	11:18
Cappa	55	a.	06:52	07:22	07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:22	10:52	11:22
		p.		07:23		08:23		09:23		10:23		11:23
Lambda	60	p.		07:28		08:28		09:28		10:28		11:28
Mu	65	p.		07:33		08:33		09:33		10:33		11:33
Ni	70	p.		07:38		08:38		09:38		10:38		11:38
Csi	80	p.		07:47		08:47		09:47		10:47		11:47
Omicron	90	a.		07:55		08:55		09:55		10:55		11:55
		p.										11:56
Phi	130	p.										12:25
Rho	180	a.										12:40

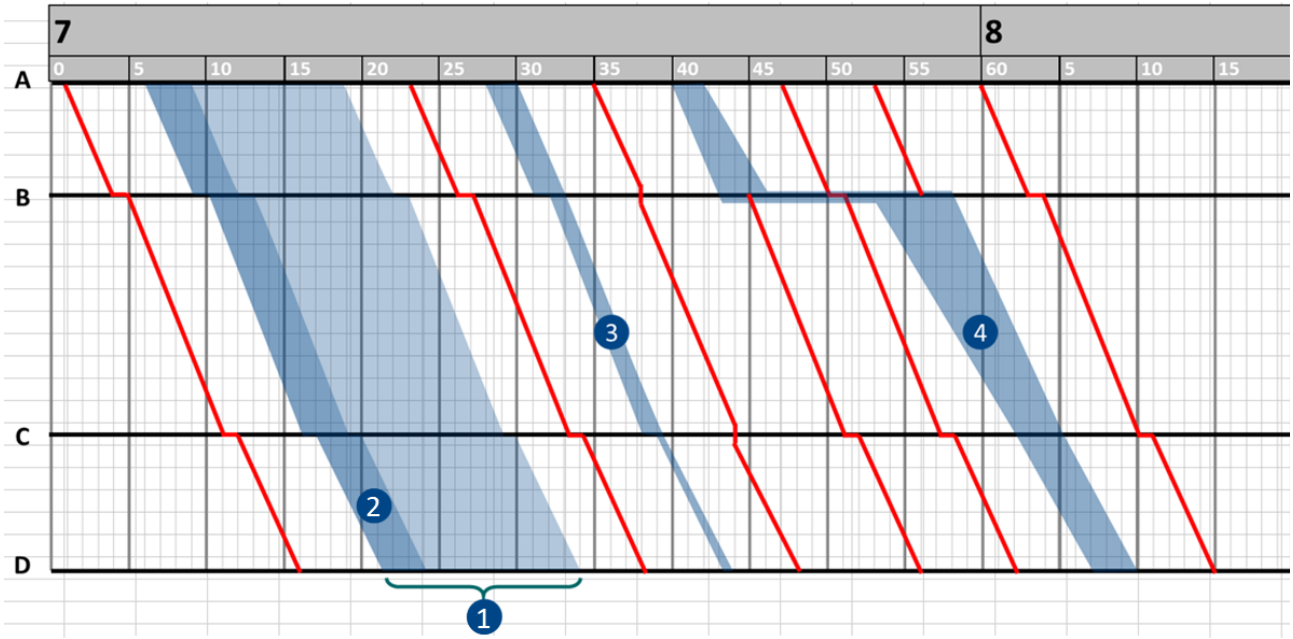
- Tutte le tracce indicate sono omologhe tra Beta e Cappa.
- Tutte le tracce azzurre sono omologhe tra Alfa e Omicron.
- Le tracce rosse appartengono ad una medesima missione, compresa la traccia 23 che, pur non avendo la stessa origine, è sovrapposta alle altre per più del 75% del loro percorso.
- Entrambe le missioni hanno una frequenza oraria.
- Le tracce azzurre e le tracce rosse costituiscono missioni diverse in quanto le tracce rosse sono sovrapposte alle tracce azzurre per meno del 75% del percorso.

L'orario indicato è costituito da una successione di tracce omologhe sulle diverse tratte di infrastruttura tra Alfa e Omicron, che si alternano secondo un intervallo costante non superiore a due ore; quindi l'orario mostrato è cadenzato fra Alfa e Omicron.

A titolo esemplificativo, si rappresenta che per la valutazione dell'omologia il GI nel segmento “Open Access Premium” considera quale "prefissata porzione di infrastruttura":

- **Milano – Roma** (per la direttrice Torino/Brescia– Napoli/Salerno); -
- **Venezia Mestre – Roma** (per la direttrice Trieste/Udine/Venezia – Napoli);
- **Verona – Roma** (per la direttrice Brescia/Bolzano-Napoli);
- **Venezia Mestre – Milano Lambrate** (per l’asse Venezia-Torino);
- **Firenze C.M. – Roma** (per la direttrice Genova-Roma);
- **Roma – Bari** (per la direttrice Roma-Lecce);
- **Milano – Ancona** (per la direttrice Milano – Bari/Lecce);
- **Roma – Lamezia** (per la direttrice Roma – Reggio Calabria)

Esempio 2: Canali orario e Bandwidth



Canale orario: Porzione di capacità infrastrutturale le cui caratteristiche sono idonee alla tracciatura di una traccia del modello di esercizio

1. Bandwidth idonea ad ospitare 3 canali orario
2. Canale orario all'interno di una bandwidth idonea ad ospitare tre canali orario
3. Canale orario con margini di flessibilità variabili durante il percorso
4. Canale orario con precedenza

CAPITOLO 2 - CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive le principali caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari per pianificare l'offerta commerciale.

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

Il portale ePIR costituisce integrazione al PIR e 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) o manualmente (punti, linee e aree geometriche) e visualizzare/esportare i dati di dettaglio in formato tabellare, visualizzare le planimetrie e le altre informazioni tecniche. Inoltre, all'interno del portale ePIR sono presenti gli allegati tecnici, documenti di carattere tecnico/commerciale suddivisi per Orario di Servizio corrente e successivo, nonché con valenza pluriennale (informazioni per i Richiedenti).

Il portale ePIR è consultabile on line con credenziali di accesso rilasciate automaticamente tramite registrazione, attraverso le credenziali di autenticazione al Portale Applicazioni RFI e, in alternativa, 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. - Affari Regolatori e Antitrust Polo Infrastrutture

***e-mail*:** ask-ara@rfi.it

Il portale ePIR è aggiornato secondo la seguente tempistica:

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

2.2 ESTENSIONE DELLA RETE

2.2.1 Estensione

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

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

L'estensione di ciascuna delle componenti della Rete secondo il D.M. richiamato viene riportata nella sezione "Planimetrie ePIR per orario di servizio", in particolare in "Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" disponibile per entrambi gli orari di servizio. Inoltre, l'estensione di ciascuna componente della rete è deducibile sul sito web di RFI al seguente link: https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html.

2.2.2 Reti Ferroviarie collegate all'infrastruttura ferroviaria nazionale

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

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

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

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

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

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

** La linea RFI è temporaneamente chiusa all'esercizio. Eccezionalmente, la circolazione dei rotabili è ammessa soltanto in regime di interruzione.

[1] Gestori di linee non rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 112/15 sulla base del DM. 5 agosto 2016.

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

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

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

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

Cagliari, Sassari, Macomer	ARST Spa

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

Stazioni di collegamento con le reti estere

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

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

I rapporti tra Gestori Infrastruttura di reti estere, relativamente alle operazioni del servizio di traffico di confine, sono disciplinati da accordi internazionali stipulati tra gli stessi, la cui normativa è richiamata nei contratti di accesso all'infrastruttura sottoscritti con le Imprese Ferroviarie (*cfr.* cap. 3 - appendice 1 *ter*).

Ai fini dell'ottimizzazione della capacità produttiva complessiva degli impianti di valico, per la stazione di Brennero, è in vigore una procedura specifica, pubblicata nel portale ePIR all'interno della sezione "Informazioni per i Richiedenti", relativa alla Programmazione e alla gestione del traffico ferroviario transnazionale, volta alla ottimizzazione ed armonizzazione dell'utilizzo della capacità infrastrutturale.

Con riferimento all'accesso e utilizzo delle tratte di confine tra le stazioni di collegamento reti e la frontiera con Austria e Svizzera, in coerenza con quanto previsto dalle Convenzioni vigenti, le richieste di capacità devono essere inoltrate rispettivamente ai GI delle reti estere OeBB Infrastruktur AG e SBB Infrastructure.

Per quanto riguarda l'accesso e utilizzo delle tratte di confine per la stazione di collegamento reti di Ventimiglia, in coerenza con quanto previsto dalla Convenzione vigente, le richieste di capacità devono essere inoltrate al GI della rete estera SNCF Réseau, mentre per l'accesso e utilizzo della tratta di confine per la stazione di collegamento reti di Modane le richieste di capacità devono essere inoltrate a RFI.

Relativamente all'accesso e utilizzo delle tratte di confine per la stazione di collegamento reti di Villa Opicina, in coerenza con quanto previsto dalla Convenzione vigente, le richieste di capacità devono essere inoltrate al GI della rete estera Slovenske železnice, mentre per l'accesso e utilizzo della tratta di confine per la stazione di collegamento reti di Nova Gorica le richieste di capacità devono essere inoltrate a RFI.

I contratti di utilizzo per le tratte di confine tra le stazioni di collegamento reti e la frontiera con Austria e Svizzera e per la tratte di confine e le stazioni di collegamento reti di Ventimiglia e di Villa Opicina sono stipulati con RFI. Per quanto relativo l'accesso e utilizzo delle tratte di confine per le stazioni di collegamento reti di Modane e di Nova Gorica, il contratto di utilizzo deve essere sottoscritto rispettivamente con i GI esteri SNCF Réseau e Slovenske železnice.

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

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

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

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

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

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

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

La struttura della rete ferroviaria riportata nel portale ePIR è caratterizzata da una suddivisione in tratte elementari costituite da archi che si sviluppano tra due estremità rappresentate da impianti della Rete, ovvero stazioni e località di servizio (bivi, posti di comunicazione). E' possibile grazie alla rappresentazione scelta entrare nel dettaglio di tutte le caratteristiche che compongono la tratta elementare e/o l'impianto estremo.

Nel portale ePIR le linee e gli impianti ferroviari sono visualizzabili nelle mappe georeferenziate. Come punti di riferimento sulle mappe sono riportati i seguenti elementi:

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

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

Dati geografici

2.3.1 Tipologia di binario

Nel portale ePIR, nella planimetria "Infrastruttura Ferroviaria Nazionale", sono disponibili le informazioni relative alla lunghezza delle tratte divise per tipologia di binario (singolo binario/doppio binario).

2.3.2 Scartamento

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

2.3.3 Stazioni

Nelle planimetrie del portale ePIR sono deducibili le denominazioni degli impianti e la distanza tra le stazioni nonché il nome e la posizione geografica delle stazioni di confine.

Inoltre, nella planimetria "Stazioni Passeggeri" presente nella sezione "Planimetrie ePIR per orario di servizio", sono reperibili per ciascuna stazione viaggiatori le informazioni relative alle lunghezze dei binari e dei marciapiedi tramite l'apposita tabella relata alla planimetria e le *infobox* del singolo impianto.

Caratteristiche della linea

2.3.4 Sagoma (per trasporto combinato codificato)

La codifica delle linee per il trasporto combinato codificato è definita all'interno del testo normativo "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI". La codifica delle linee è riportata nel RINF europeo e nel portale ePIR all'interno delle planimetrie "Codifica per traffico combinato". Nel caso di trasporti eccedenti sagoma (TES) si rinvia al paragrafo 3.4.3.

2.3.5 Limiti di massa

Limiti per massa assiale

La categoria di linea relativa alla massa assiale ammessa dalle linee è definita all'interno del Testo normativo "Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI". La categoria di linea riportata sia nel RINF europeo che nel portale ePIR nella planimetria "Codifica massa assiale". Suddetto Testo indica inoltre, l'entità di eventuali limitazioni di velocità particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso.

I valori corrispondenti alle categorie delle linee sono:

Tabella 2.3 - Massa per categorie di 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 al paragrafo 3.4.3.

Linee in cui è ammessa la circolazione dei treni con massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t

Nell'Allegato X ~~e~~ della PGOS-IF sono riportate le linee dove è ammessa la circolazione di treni aventi massa superiore alle 1600 t e fino a 2500 t senza la necessità di specifica autorizzazione al trasporto.

Al riguardo, la circolazione è assoggettata al rispetto delle norme definite dalla PGOS, in base alle quali è ammessa la circolazione di treni con massa rimorchiata superiore a 1600 t e fino a 2500 t sulle linee presenti nell'Allegato X e con le modalità di cui art. 60 comma 3 e comma 3 bis PGOS-IF, specificando alla Direzione Tecnica di RFI, preliminarmente alla richiesta delle tracce come previsto dalla DE n. 8/2021 medesima, se i treni sono composti "*secondo le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3 dell'articolo 60 della PGOS-IF*" o "*secondo gli esiti delle analisi di cui al comma 3bis dell'articolo 60 della PGOS-IF*".

Per la richiesta di tracce che interessano i treni con massa superiore alle 1600t e fino a 2500t si rimanda a quanto disciplinato al par. 4.2.

Il reticolo delle linee viene aggiornato, a fronte delle richieste dei Richiedenti, e aggiornato, a seguito delle necessarie verifiche tecniche di fattibilità, nel rispetto della normativa di interfaccia di riferimento.

2.3.6 Pendenza delle linee

La pendenza massima della linea, espressa in millesimi, distintamente nei due sensi di marcia della tratta è riportata nella planimetria "Ascesa massima per tratta" del portale ePIR.

2.3.7 Velocità delle linee

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 rappresentati nel portale ePIR all'interno dell'infobox relativo alla singola tratta nella planimetria "Infrastruttura Ferroviaria Nazionale".

2.3.8 Lunghezza massima dei treni

Il modulo della linea, che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni, viaggiatori e merci, che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) è riportata nel portale ePIR all'interno dell'infobox relativo alla singola tratta nella planimetria "Infrastruttura Ferroviaria Nazionale".

2.3.9 Sistema di alimentazione

I sistemi di alimentazione presenti sulla rete del Gestore sono:

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

Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

2.3.10 Sistemi di segnalamento

L'attrezzaggio tecnologico delle linee, compresa l'eventuale ripetizione dei segnali verso il mezzo di trazione, è riportata nell'area tematica "Rete", nella sezione delle planimetrie del portale ePIR.

2.3.11 Regimi di circolazione

Il regime di circolazione in uso sulle linee della infrastruttura ferroviaria nazionale è riportato nel portale ePIR nell'apposita planimetria "Regime di circolazione". BAB è da intendersi con Blocco Automatico Banalizzato, BA con Blocco Automatico, BCA con Blocco Conta Assi, BEM con Blocco Elettrico Manuale, ERTMS con European Rail Traffic Management System.

2.3.12 Sistemi di comunicazione

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

2.3.13 Sistemi di esercizio e di controllo della marcia

Sistemi di esercizio

Il sistema di esercizio delle linee della infrastruttura ferroviaria italiana è riportato nell'apposita planimetria "Sistema di esercizio" della nella sezione "Planimetrie ePIR per orario di servizio" del portale ePIR. DC è da intendersi con Dirigente Centrale, CTC con Controllo Centralizzato del Traffico in cui opera il Dirigente Centrale Operativo, SCC con Sistema Comando Controllo, DL con Dirigenza locale, DU con Dirigente Unico; ove sia indicato "Altri" si rinvia alle pubblicazioni di servizio relative alla linea.

Sistemi di controllo della marcia

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è attrezzata con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), con il Sistema di Supporto della Condotta (SSC) o con il sistema ERTMS. Quest'ultimo sistema può essere installato sia nella configurazione cd. "stand-alone" che nella configurazione sovrapposta al Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). L'attrezzaggio delle linee è riportato nel portale ePIR all'interno della planimetria "Sistema protezione marcia treno".

RFI ha elaborato un piano "accelerato" ERTMS, con l'obiettivo di attrezzare con tale sistema tutta l'infrastruttura ferroviaria italiana, prevedendo contestualmente la dismissione dei sistemi nazionali di controllo della marcia (SCMT/SSC). Al fine di assicurare l'adeguamento dei materiali rotabili in maniera compatibile con le previsioni del piano, onde garantire la circolazione dello stesso, è stato istituito un fondo presso il MIT di cui al Decreto Legislativo 121 del 2021.

Per le caratteristiche e funzionalità del sistema si rinvia alle disposizioni regolamentari disponibili su www.rfi.it, mentre per ulteriori informazioni relative al "*Piano di sviluppo di ERTMS (ETCS e GSM-R) sulla rete RFI*" si rimanda alla documentazione riportata nella piattaforma ePOD di RFI: https://epodweb.rfi.it.

RFI ha registrato quali sono le change request (CR) error correction necessarie per circolare sulla propria rete. A tale scopo ha emesso il documento "Analisi di Impatto, prevista dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, delle CR Error Correction per compatibilità con i sottosistemi di terra ERTMS/ETCS Livello 2 di RFI Configurati con M_Version 2_0 o 2.1 e GSM-R B1 o B1 MR1" che qualsiasi IIFF o Richiedente tipo di veicolo deve analizzare prima della richiesta di AISM presso NSA Italiana /ERA.

Il documento è reperibile nella sezione “Informazioni per i Richiedenti” del portale ePIR.

2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

2.4.1 Linee dedicate

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

La specializzazione o la variazione delle condizioni di specializzazione delle linee avviene, a cura del GI e sotto la supervisione dell’Autorità, tramite uno specifico procedimento di consultazione con i richiedenti capacità attuali e potenziali, garantendo il rispetto delle previsioni di cui all’articolo 31 del d.lgs. 112/2015.

2.4.2 Restrizioni ambientali

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate nel Testo Normativo del GI “Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI”, nei Fascicoli Linee ed ai Fascicoli Circolazione Linee. I documenti sono disponibili on-line nella banca dati pubblica e-PODweb raggiungibile dal sito istituzionale del GI www.rfi.it.

2.4.3 Merci pericolose

Gli impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione di merci pericolose sono individuati nella planimetria “Impianti merci-servizi” e negli appositi documenti nel portale ePIR. Per il trasporto di merci pericolose valgono le prescrizioni del Regolamento concernente il trasporto Internazionale Ferroviario delle merci pericolose (RID) e quanto detto nei paragrafi 3.4.4 e 4.7.

2.4.4 Restrizioni in galleria

Eventuali puntuali limitazioni sono riportate nel Testo Normativo del GI “Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI”, nei Fascicoli Linee ed ai Fascicoli Circolazione Linee. I documenti sono disponibili on-line nella banca dati pubblica ePOD web raggiungibile dal sito istituzionale del GI www.rfi.it.

2.4.5 Restrizioni sui ponti

Per quanto riguarda le restrizioni di traffico sui ponti della infrastruttura ferroviaria italiana si faccia riferimento al documento “Caratteristiche tecnico-funzionali della Infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI”, ai Fascicoli Linee ed ai Fascicoli Circolazione Linee, disponibili on-line nella banca dati pubblica ePOD web raggiungibile dal sito istituzionale del GI www.rfi.it.

2.4.6 Quieter Routes

Il Regolamento di Esecuzione (UE) n. 1304/2014 e s.m.i (STI RUMORE) stabilisce che, a decorrere dall’8 dicembre 2024, i carri che rientrano nell’ambito di applicazione del Regolamento (UE) n. 321/2013 e s.m.i (STI Carri) che non sono contemplati al punto 7.2.2.2 (Carri utilizzati sulle tratte meno rumorose) dell’allegato alla STI Rumore non circolano sulle tratte meno rumorose (Quieter Routes), tranne nei casi di riprogrammazione derivanti da deviazioni per lavori o per situazioni contingenti derivanti da anormalità intervenute in Gestione Operativa (vedasi paragrafo 4.4.1 e 4.4.2 della STI Rumore).

Con “Tratta meno rumorosa” si intende una parte dell’infrastruttura ferroviaria, di lunghezza minima di 20 km, su cui il numero medio di treni merci che circolano quotidianamente durante le ore notturne sia superiore a 12. Gli Stati Membri hanno designato le tratte conformemente a quanto definito dal Regolamento sopra

richiamato e le hanno comunicate all'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA), la quale ha pubblicato tali elenchi sul suo sito internet (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en). Gli Stati Membri aggiornano l'elenco delle tratte meno rumorose almeno ogni cinque anni dopo l'8 dicembre 2024. Nel caso di linee nuove e rinnovate il volume di traffico previsto è utilizzato per la designazione di tali linee come tratte meno rumorose (allegato D.2 della STI Rumore).

Sempre nella citata STI Rumore vengono riportate le norme di attuazione particolari per i carri utilizzati sulle tratte meno rumorose in Italia.

2.4.7 Altre restrizioni

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

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

Tabella 2.4 – Altre restrizioni

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

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

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

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO

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

Tabella 2.5 – Periodo abilitazione linee

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

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

L'elenco completo delle linee classificate complementari e la loro natura con riferimento al periodo di apertura per l'orario 2025/2026 è deducibile dal portale ePIR. Le ore effettive di inizio e termine del periodo di abilitazione delle linee sono deducibili dal portale ePIR. Entrambe le informazioni sono visibili nella planimetria "Classificazione Orario di apertura delle linee" e nell'apposito allegato tecnico del portale ePIR. Quest'ultimo tiene conto della classificazione delle linee di cui al capoverso precedente e dell'organizzazione industriale di GI derivante dalle richieste di tracce delle IF per l'orario 2025/2026.

Il GI, pertanto, pervenute le richieste di tracce delle IF per l'orario 2025/2026, potrà modificare l'effettivo orario di apertura delle linee, salvaguardando i periodi di apertura di cui alla tabella sopra riportata, al fine di soddisfare le richieste stesse.

L'elenco delle linee con sospensione del servizio commerciale è desumibile dal portale ePIR nella rispettiva planimetria "Linee con sospensione del servizio commerciale" e nell'apposito allegato tecnico.

Il periodo di abilitazione degli impianti è deducibile dal portale ePIR nella planimetria "Impianti merci-servizi" e nell'allegato tecnico di riferimento. Per quanto riguarda le stazioni di testa di Torino P.N., Milano C.le, Venezia S.L., Trieste C.le, Firenze S.M.N., Roma T.ni, Napoli C.le, Palermo C.le, Cagliari, il servizio commerciale è sospeso nel periodo notturno per almeno 3 ore, al fine di garantire le attività di manutenzione e pulizia. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo.

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

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

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

Nel portale ePIR sono deducibili gli interventi che, nel corso degli orari 2024/2025 e 2025/2026, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura (nuove opere disponibili) o una riduzione di capacità di infrastruttura (interventi sull'infrastruttura che GI si impegna a comunicare alle IF secondo quanto previsto al paragrafo 4.3.2). Tali interventi sono riportati nell'apposito documento presente in "Allegati tecnici". Nel caso in cui l'intervento comporti un aumento di capacità il GI richiede preventivamente all'ANSFISA se detto intervento determini la necessità dell'acquisizione del relativo Certificato di Sicurezza e, conseguentemente, informa le IF interessate.

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

Il GI, ai sensi dell'art. 15 comma 5 del D.Lgs 112/15, adotta il piano commerciale, coerente con le strategie di sviluppo indicate dallo Stato e previa consultazione con i soggetti interessati, anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 *quinquies* del D.lgs. 112/2015 contenente i piani per lo sviluppo ottimale ed efficiente dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI in qualità di operatore d'impianto.

Il GI, con cadenza almeno annuale, convoca anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 *quinquies* del D.lgs. 112/2015, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture– Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale – Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e l'Interoperabilità Ferroviaria e l'ART, un tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi offerti da RFI in qualità di operatore d'impianto con i Richiedenti capacità effettivi e potenziali e le principali associazioni di categoria rappresentative degli operatori economici coinvolti nelle attività industriali, commerciali e logistiche correlate alla modalità di trasporto ferroviaria, al fine di verificarne, in maniera autonoma e d'intesa con la D.G. del MIT, l'eventuale inserimento in CdP. Inoltre, i partecipanti al tavolo possono avanzare osservazioni anche sui progetti di investimento già inseriti nel CdP tra RFI ed il MIT e nel Piano Commerciale, per fornire elementi di valutazione utili ai fini di eventuali correzioni/integrazioni delle specifiche progettuali già adottate per detti investimenti.

Le eventuali proposte avanzate nell'ambito del suddetto tavolo tecnico sono implementate da una analisi documentale sugli effettivi vantaggi dell'intervento, sulla sua economicità (costi/benefici) e sul miglioramento qualitativo dell'infrastruttura interessata.

Il GI, attraverso il sito web aziendale, garantisce l'avvio del tavolo tecnico entro il 30 aprile di ogni anno, e rende disponibili, in base all'offerta del GI:

- l'elenco delle stazioni per le quali il GI sta valutando la dismissione e l'indicazione degli impianti di servizio ad esse collegati o che le utilizzino come stazioni di appoggio;
- l'elenco e una sintetica descrizione dei propri impianti di servizio o di loro porzioni non utilizzati da almeno due anni (con evidenza di quelli per i quali il GI preveda la dismissione/riconversione);
- l'elenco e una sintetica descrizione dei propri impianti di servizio o di loro porzioni che, pur se utilizzati, il GI intenda dismettere o riconvertire.

Entro 30 giorni dall'avvio del tavolo tecnico gli stakeholder inviano le proprie richieste al GI. Entro il 30 gennaio RFI, tenuto in debito conto e valutate le proposte avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, d'intesa con la D.G. del MIT pubblica sul proprio sito web una relazione conclusiva del procedimento di analisi di tali proposte e contributi, rendendo disponibile la documentazione in parola per i successivi 5 anni, ed una relazione contenente lo stato delle proposte giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ivi incluso l'inserimento nel processo di pianificazione degli interventi e nel CdP.

Gli operatori economici o le istituzioni non annoverabili tra i richiedenti capacità effettivi e potenziali, ma che sono coinvolti in attività industriali, commerciali e logistiche correlate alla modalità di trasporto ferroviaria (quali ad esempio, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale, i gestori dei terminali merci, portuali e *inland*, gli operatori del settore manutenzione dei rotabili) possono partecipare al processo di definizione dello sviluppo dell'infrastruttura, avanzando di propria iniziativa al GI proposte tramite apposito flusso informativo da attivarsi in seno alla piattaforma informatica dedicata alla gestione del Tavolo tecnico di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura. Per tale flusso informativo, il GI applica le medesime modalità e tempistiche di pubblicazione, sul proprio sito web, dei relativi esiti, tramite una relazione conclusiva del procedimento di analisi del GI, pubblicando altresì i contributi pervenuti dalla suddetta tipologia di partecipanti al TTA, ed una relazione contenente lo stato delle proposte giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ivi incluse informazioni adeguate e puntuali sull'inserimento delle stesse nel processo di pianificazione degli interventi e nel CdP pertinente.

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

2.6.1 Investimenti per la riduzione dei casi di circolazione perturbata

Il GI, al fine di ridurre i casi di circolazione perturbata, in particolare nei nodi principali e sulle tratte in comune tra linee AV/AC e linee per il traffico convenzionale, elabora un cronoprogramma degli investimenti programmati nei successivi 5 anni.
Il cronoprogramma degli investimenti è pubblicato in portale ePIR nella planimetria "Principali investimenti programmati" e nel documento presente nella sezione "Allegati tecnici".
I criteri utilizzati per individuare l'ordine di priorità degli investimenti sono i seguenti:

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

2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE

2.7.1 Regole di utilizzo della rete

Al fine di perseguire una ripartizione della capacità volta a garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, secondo quanto stabilito dall'art. 22, co. 2 lett. b) del D.lgs 112/15, il GI considera determinante il raggiungimento del più alto grado di standardizzazione dell'offerta per i treni viaggiatori e fissa regole di utilizzo delle linee e degli impianti, funzionali alla migliore organizzazione della capacità degli elementi di rete con grado di utilizzazione elevato. Con riferimento agli impianti viaggiatori, oltre a quanto pubblicato all'interno del presente paragrafo, si rimanda alle apposite schede "Regole di Utilizzo" nel portale ePIR, presenti nel documento "Regole di utilizzo dei principali impianti per treni viaggiatori" e nella planimetria "Tempi di stazionamento negli impianti per treni viaggiatori origine/destino" per singolo impianto.

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

Il GI, nella valutazione delle richieste di capacità, persegue il principio di efficiente ed efficace utilizzo della rete non solo rispetto all'applicazione delle regole di utilizzo del singolo impianto cui è richiesto accesso, ma anche in termini di utilizzo - in forma di sistema - di più stazioni o impianti di servizio adiacenti o a distanza ragionevole (c.d. "viable alternative"), al fine di consentire l'effettuazione del servizio di trasporto anche limitando, ove possibile, l'incremento irragionevole degli oneri economici a carico delle IF o dei richiedenti capacità.

Criteri di progettazione ottimale delle tracce

Il GI, nell'ambito del documento "Scenario tecnico – margini di regolarità", disponibile all'interno della sezione "Informazioni per i Richiedenti" della piattaforma ePIR, fornisce i seguenti elementi informativi:

- l'indicazione della velocità presa a riferimento per la progettazione delle tracce in fase di allocazione della capacità, al fine di ottimizzare l'uso della stessa, distinguendo per segmenti di traffico merci, passeggeri AV, passeggeri lunga percorrenza non AV, passeggeri trasporto pubblico locale (di seguito: TPL),
- le specifiche tecniche di circolazione utilizzate dal GI per la progettazione dell'Orario di Servizio con garanzia di adeguati livelli di regolarità della circolazione.

A seguito di un processo di consultazione con i richiedenti capacità, sia effettivi che potenziali, il GI mette a disposizione e aggiorna in ePIR, nel documento "Scenario tecnico-modelli di esercizio", i "modelli d'esercizio" di ogni linea della rete ferroviaria nazionale (per ora tipo, in particolare un'ora tipo per la mattina, un'ora tipo per il pomeriggio e un'ora tipo notturna, ed almeno un'ora di punta dell'esercizio giornaliero, e disaggregando adeguatamente l'informazione, tenendo conto dei diversi segmenti di domanda afferenti alle diverse linee, nonché della stagionalità dei diversi periodi dell'anno tipo di esercizio), da prendere a riferimento esemplificativo nell'ambito del processo di allocazione annuale e pluriennale della capacità.

In prima applicazione di quanto previsto al precedente punto elenco, i "modelli d'esercizio" per le linee della rete appartenenti alla categoria alta velocità/alta capacità o adattate per l'alta velocità e per le linee di altra categoria percorse dai servizi ad esse afferenti, verranno pubblicati entro il 31 luglio 2024. I "modelli d'esercizio" delle restanti linee verranno pubblicati entro il 31 luglio 2025.

I precedenti parametri, devono intendersi indicativi per la costruzione di un modello di offerta ottimale per l'uso della capacità e la robustezza dello stesso, in quanto gli stessi dovranno essere compatibilizzati in sede di programmazione dell'orario con le richieste specifiche delle IF/Richiedenti.

La compatibilizzazione è finalizzata al miglioramento complessivo dell'orario di servizio e all'utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi per cui le tracce sono state richieste.

Standardizzazione dell'offerta

Per offerta standardizzata si intende un insieme di tracce, appartenenti alla medesima "missione".

Le richieste di tracce riguardanti l'offerta viaggiatori, pervenute secondo quanto specificato nel par. 4.2, sono trattate garantendo il rispetto delle caratteristiche di "missione", coinvolgendo il Richiedente in caso di utilizzo dei margini di flessibilità di cui al par. 4.5.4.1.

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

Utilizzo efficiente degli impianti nei nodi

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

In particolare:

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

2.7.2 Grado di utilizzo della rete

Il grado di utilizzo dell'infrastruttura è rappresentato nell'allegato tecnico del portale ePIR "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura" presente nella sezione "Allegati tecnici" e nell'apposita planimetria.

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

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

Si calcola come rapporto 60/D.

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

- **capacità commerciale oraria**: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea. Viene calcolato come rapporto tra capacità teorica oraria ed un coefficiente indicativo del livello di eterotachia della linea (K), oppure tramite applicazione di un'apposita metodologia analitica basata sulla Fiche UIC 406.

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

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

I valori di riferimento degli indicatori sopra richiamati sono calcolati in base a valori standard di distanziamento, eterotachia e ore di apertura, distinti per classi di linea riportati in tabella 2.6.

In presenza di valori specifici per una linea, ricavati a seguito di analisi di capacità effettuate nell'ultimo triennio per una dichiarazione di saturazione, saranno considerati i valori disponibili per la linea in esame riportati nel documento " Valori di capacità specifici per le tratte oggetto di analisi di capacità" nella sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR.

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

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

Vengono definite *a capacità limitata* ovvero *sature* le macro-tratte per cui il carico giornaliero risulti uguale o maggiore ai corrispondenti valori soglia riportati in tabella 2.6, relativi alla classe di linea di appartenenza. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al par. 5.6.4.-Le stesse trovano applicazione anche per le singole fasce orarie in cui sono raggiunti o superati i valori soglia di capacità limitata di cui alla tabella 3.7.

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

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

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

Il grado di utilizzo rappresentato nell'allegato tecnico del portale ePIR "Gradi di utilizzo dell'infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura", è pubblicato 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. Detto allegato sarà preso a riferimento da GI per il calcolo delle penali per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate di cui al par. 5.6.4 per l'orario successivo a quello in vigore e costituirà un utile riferimento per la programmazione dei servizi.

2.8 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC E DELLE LINEE ADATTATE O SPECIALIZZATE PER SERVIZI AV

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

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

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

al fine di non pregiudicare la piena utilizzazione delle prestazioni in qualità e quantità consentite dalle particolari caratteristiche delle linee AV/AC, nel periodo diurno caratteristico delle circolazioni AV, di massima dalle ore 6 alle

ore 22, saranno ammesse solamente velocità di almeno 250 km/h. Velocità inferiori potranno essere ammesse solo per tratte di estensione limitate, indicate nel portale ePIR.

Le linee adattate o specializzate per servizi AV di cui al par. 2.4.1 sono riportate nell'apposito documento all'interno della sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR.

CAPITOLO 3 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

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

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

3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

3.2.1 Chi può richiedere l'accesso

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

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

3.2.2 Requisiti per richiedere

3.2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro

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

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

1. Se il Richiedente è un'IF, all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore presentate entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:
   a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare; in caso la licenza risultasse sospesa all'atto della presentazione della richiesta di tracce o durante il processo di allocazione, l'IF dovrà produrre la licenza entro i termini di cui al par. 3.3.2.1.

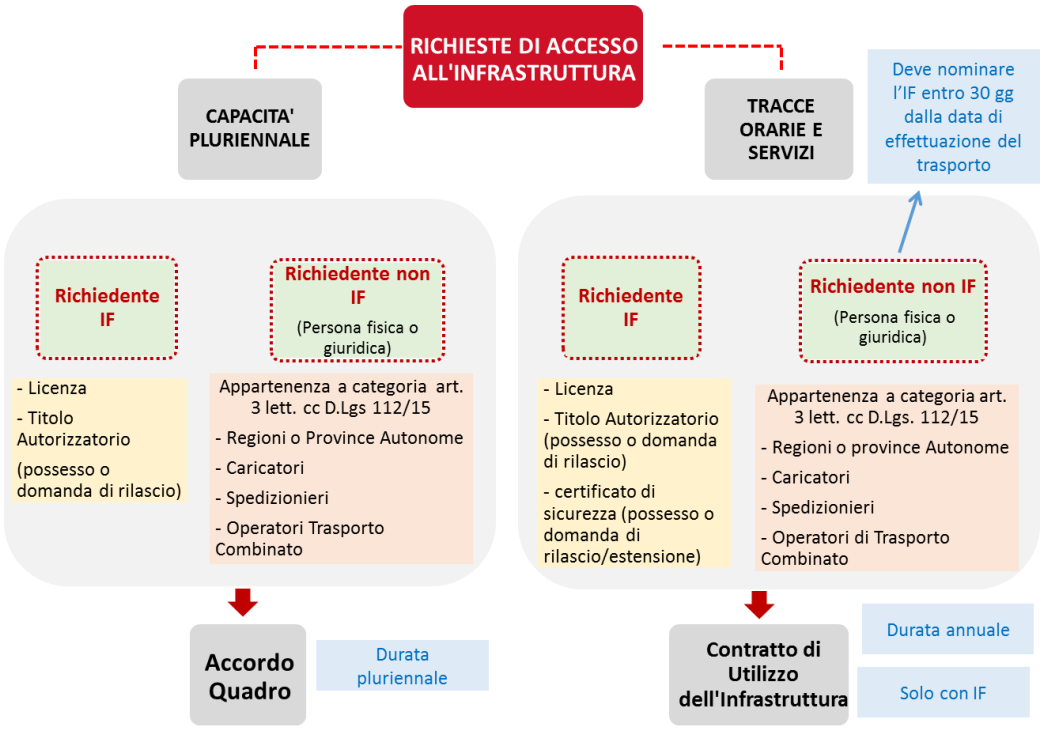
b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
c) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del certificato di sicurezza. Il certificato di sicurezza deve essere comunque presentato al GI entro i termini di cui al par. 3.3.2.1.

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

Nel caso di richieste di tracce, sia per l'orario successivo a quello in vigore sia in corso d'orario, che insistono su linee/impianti di prossima attivazione, coerentemente con quanto indicato nel portale ePIR nel documento "Grandi investimenti, interventi infrastrutturali e tecnologici", l'IF deve produrre il certificato di sicurezza entro 5 giorni lavorativi prima dell'avvio del servizio. Al fine di consentire alle IF di programmare adeguatamente le proprie attività (comprese le richieste di capacità), il GI fornisce tutta la documentazione tecnico-commerciale, anche in formato provvisorio, relativa a linee/impianti di prossima attivazione, almeno quattro mesi prima dell'attivazione. Quanto previsto al precedente e al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.

2. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF -ai sensi di quanto previsto al par. 3.2.1- all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.Lgs 112/15 e sottoscrivere, qualora il Richiedente non-IF non sia già titolare di Accordo Quadro, lo schema di Accordo riportato in appendice 7 per la partecipazione al processo annuale di allocazione della capacità.

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



3.2.3 LICENZA

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

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
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: dtt.dgtfe@mit.gov.it

3.2.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico è rilasciato:

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

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

3.2.5 OBBLIGHI DI PRESENTAZIONE DI GARANZIA E ASSICURAZIONI

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

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

3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO E ALTRE REGOLE STABILITE DAL GI

3.3.1 ACCORDO QUADRO

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 risponde alle legittime esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituisce oggetto del contratto di utilizzo.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro è espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

I. Tipologia del servizio di trasporto;
II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
IV. Individuazione dei binari di ricevimento per i soli servizi AV oggetto di Accordo Quadro;
V. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità

dell'infrastruttura.
Esclusivamente per Accordi Quadro aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance del GI, il cui conseguimento costituisce impegno per il GI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio;

VI. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);

VII. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

Il GI è obbligato, entro un mese prima del termine per le richieste di aggiornamento o di un nuovo AQ, a provvedere alla comunicazione ed a motivare esaustivamente ai titolari di AQ, informandone l'Autorità, le variazioni delle previsioni di sviluppo infrastrutturale o di disponibilità futura dell'infrastruttura indicate negli allegati relativi alle linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato del medesimo AQ.

Sono 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 devono comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e devono essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.

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

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

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

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

E' facoltà del GI 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, indicate 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, la quale dovrà ricevere la richiesta da~~l~~ parte del titolare dell'AQ entro e non oltre il 15 marzo dell'anno in cui si intende richiedere il rinnovo dell'AQ; detta autorizzazione deve essere presentata al GI unitamente alla richiesta di rinnovo secondo le tempistiche del par. 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 preassegnata, delle eventuali date di rinnovo e di scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di

preassegnazione di capacità, della percentuale di capacità preassegnata su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione e del contenuto di eventuali clausole penali.

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

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

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

b) Sottoscrizione e adempimenti successivi

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

1. Gli Accordi Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile, inteso come quello attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, sono richiesti e sottoscritti nel rispetto della tempistica per la richiesta di capacità pluriennale indicata al par. 4.4.1.
2. il GI invia 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 entro 10 giorni dal ricevimento della proposta. Trascorso detto termine, in caso di mancata accettazione da parte del Richiedente, la capacità richiesta verrà resa disponibile nei confronti di altri Richiedenti;
3. Entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, il Richiedente deve dimostrare l'avvenuta costituzione della garanzia di cui al successivo par. 3.3.1.1, consegnando al GI la relativa documentazione in originale;
4. qualora il Richiedente di un Accordo Quadro non fosse una IF esso deve indicare al GI, ogni anno, dando evidenza al GI dell'avvenuta accettazione da parte dell'IF almeno 1 mese prima dell'avvio del processo di assegnazione delle tracce di cui al paragrafo 4.5.1, l'IF che effettuerà, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso;
5. qualora Il Richiedente (non IF) richiedesse le tracce, coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, ogni anno dovrà indicare, entro 30 giorni prima della data di effettuazione del trasporto, l'IF che, al momento della designazione abbia già la piena disponibilità del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio cui l'Accordo Quadro si riferisce, nonché la documentazione di cui al par. 3.2.2.2 punto 1;
6. fatto salvo quanto previsto al punto precedente, il Richiedente (se non IF) o l'IF designata procedono - almeno 8 mesi prima rispetto al giorno di attivazione dell'orario (scadenza di cui al par 4.5.1)- alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo.

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

7. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), qualora non intenda avvalersi di quanto previsto al precedente punto 5, deve designare, all'atto della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, l'IF che effettuerà per suo conto, almeno per il primo anno di servizio previsto nell'Accordo stesso, l'attività di trasporto relativa alla capacità acquisita, salvo il caso in cui il Richiedente sia un'Autorità competente ai

sensi del Reg. 1370/2007, ed intenda assegnare, tramite procedura ad evidenza pubblica, la capacità oggetto dell'Accordo Quadro sottoscritto per servizi di trasporto pubblico.

8. Il Richiedente (se IF) o l'IF designata, in base a quanto previsto al punto precedente, è tenuto a produrre entro 12 mesi dalla sottoscrizione dell'Accordo Quadro, idonea documentazione comprovante l'avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio per i quali è richiesta la capacità di infrastruttura, salvo che non dimostri di avere già la piena disponibilità del materiale rotabile;

9. Il Richiedente (se IF), ovvero l'IF designata ai sensi del precedente punto 7, deve produrre al GI:

    i. Entro il 24esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità di un istruttore abilitato alla guida del materiale rotabile e il relativo piano di formazione;

    ii. Entro il 12esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità del prototipo del materiale rotabile per le prove.

c) Variazioni di capacità

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

Per quanto riguarda il processo annuale di allocazione della capacità, le variazioni in aumento nella misura sopra indicata possono riguardare esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell'Accordo Quadro, accordate dal GI previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par. 4.4.2.1.

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

Per eventuali maggiori esigenze di capacità rispetto a quella oggetto dell'Accordo Quadro, sia in termini di periodicità oltre la soglia di variazione prevista, sia con riferimento a richieste di modifica di altre caratteristiche della capacità prevista in Accordo (ad esempio differenti relazioni di traffico, missioni), il Richiedente dovrà presentare apposita richiesta di modifica dell'Accordo Quadro. In caso di accoglimento della richiesta da parte del GI, nel rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par. 4.4.2.1, si procederà alla modifica della capacità indicata nell'Accordo attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo medesimo che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. Le variazioni di capacità non possono comportare modifiche ai termini temporali di scadenza dell'Accordo Quadro modificato.

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

d) Accesso ai sistemi informativi

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

L'elenco dei treni interessati sarà fornito dalla/le IF titolare del relativo contratto di utilizzo dell'Infrastruttura. Nel caso specifico di Regioni e Province Autonome e Amministrazioni statali, ai fini di una completa informazione alla clientela e dello svolgimento dei compiti istituzionali di competenza, il sistema PICWEB-IF o prodotto equivalente fornisce (eventualmente, ove richieste, anche tramite connessione diretta tra sistemi informativi del GI e sistemi informativi delle predette regioni, Province Autonome e Stato) i dati relativi ai ritardi di tutti i treni viaggiatori afferenti ad un dato Contratto di Servizio o Accordo Quadro OSP e, in generale, i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi di prestazione, come specificati nelle pertinenti misure regolatorie di cui alla delibera n. 16/2018 dell'Autorità relativa alle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico.

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

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

3.3.1.1 Garanzia

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

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

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

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

La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato dal 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 del 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 rivendicabili dal 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

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

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

a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
b) mancata designazione dell'IF, secondo quanto previsto al par. 3.3.1 "Sottoscrizione ed adempimenti successivi";
c) mancata richiesta -per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nei termini e secondo le modalità previsti dal paragrafo 4.5.1;
d) mancata stipula da parte del Richiedente (se IF) o dell'IF designata -per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- di un contratto di utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.6.4, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
e) violazione del divieto di trasferimento della capacità di cui al precedente paragrafo 3.3.1.2;
f) violazione della "Clausola di integrità" prevista dall'Accordo Quadro;
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. 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 3.3.1.1.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione del GI da inoltrarsi a mezzo di raccomandata A.R. oppure tramite pec.

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

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

3.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Le imprese ferroviarie titolari di Licenza e Certificato di Sicurezza idonei ad effettuare servizi sia passeggeri che merci devono 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

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) a firma del legale rappresentante della società;
- copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- copia autentica (o copia semplice) del Certificato di Sicurezza;
- dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla C.C.I.A.A. secondo lo schema che verrà indicato dal GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o degli 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 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 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 dei servizi erogati, rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso, secondo quanto previsto dal PIR;

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

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

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

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

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

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

3.3.2.1.1 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

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, 5.6.2.2, 5.6.6 e 5.7 (relative ai contratti di utilizzo sottoscritti per gli anni precedenti) 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 3.3.2.2.

In assenza di tali adempimenti non è possibile sottoscrivere il contratto di utilizzo valevole per l'orario di servizio successivo, con conseguente applicazione delle regole relative alla mancata contrattualizzazione (cfr. paragrafi 5.6.3.1 e 5.6.3.2).

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

3.3.2.2 Garanzia

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 dispone 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 dei servizi stimato su una mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

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

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

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

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

3.3.2.2.1 Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione

La costituzione della fideiussione ovvero il versamento della/delle mensilità del programma di esercizio deve 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 del 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 deve essere redatta secondo lo schema indicato dal GI ed autenticata ai sensi di legge. La stessa deve inoltre:

- 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 del GI della garanzia di cui sopra, IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando al 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, il 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 o ragioni di credito o danni rivendicabili dal GI.

3.3.2.3 Assicurazioni

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

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

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

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

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

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

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

  Detta polizza deve essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall'IF stessa sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e negli impianti del 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 l'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 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, Reg. UE n.782/2021) e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;

5. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 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 prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti, la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite da GI in territorio estero fino alle predette stazioni;

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

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

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

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

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

o, alternativamente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.2.4 Obblighi di IF alla cessazione del contratto

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, l'IF è tenuta ad eseguire le disposizioni del GI in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

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

3.3.2.5 Limitazioni al servizio in caso di morosità

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

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

Ai fini della determinazione degli importi di cui ai precedenti capoversi vengono 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo del Contratto di Utilizzo "Clausola di integrità";

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. ovvero tramite pec.

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

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

3.3.2.7 Sospensione dell'efficacia del contratto

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 deve corrispondere al GI quanto previsto al paragrafo 5.6.4.1 in caso di disdetta comunicata sino a 5 giorni e commisurata al tipo di rete interessata, per ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

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

3.3.3 Contratto con il Richiedente non IF

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

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 nell' Appendice 7 al presente capitolo.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.4.1 Accettazione del materiale rotabile

3.4.1.1 Processo di integrazione terra-bordo ERTMS

Come previsto dalla STI 2023/1695, un qualsiasi veicolo che vuole circolare su una linea ERTMS di RFI (Linee ERTMS Livello 2 Stand Alone/Sovrapposto o Linee ERTMS Livello 1 LS/Livello 1 RIU- Radio Infill Unit) deve eseguire il processo di integrazione sicura terra-bordo e di dimostrazione ESC (ETCS System Compatibility).

Un tipo di veicolo che deve essere aggiornato ad ERTMS deve effettuare le attività di integrazione sicura terra-bordo e di dimostrazione ESC, fino al raggiungimento dell'ESC Statement relativo all' ESC Type che caratterizza la linea, secondo quanto disciplinato dalle STI 2023/1695, Linea Guida ANSFISA 1/2019 rev. 2 e recepito nella procedura RFI codice RFI DTC P SE FU 01 21 1 1. Gli ESC Type sono definiti nella specifica tecnica RFI codice RFI DTCPNE ST AV 03 001 1 e l'associazione del Tipo di ESC alle sezioni di Linea è indicata nel RINF.
Per l'esecuzione delle attività di integrazione sicura terra-bordo e di dimostrazione ESC è necessario che le stesse vengano richieste alla struttura di RFI Direzione Tecnica "Sottosistemi di Bordo ERTMS" almeno 24 mesi prima della data di immissione del tipo di veicolo all'esercizio commerciale.

3.4.1.2 Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati

Come previsto dall'art. 23, comma 1 del d.lgs. 57/2019, prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato la stessa verifica che:

a) il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato a norma dell'art. 21e 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 entro quindici giorni, salvo che il GI o l'IF concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni;

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 riguardo l'IF deve trasmettere a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it), prima dell'utilizzo del veicolo stesso sulla rete, i dati e i documenti di cui all'articolo 2 della disposizione di esercizio n. 12/2022.

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.

Il RINF europeo, contenente le informazioni necessarie all'effettuazione delle verifiche di compatibilità treno-tratta da parte delle IF, è consultabile al link https://data-interop.era.europa.eu/ da cui è possibile prendere visione e scaricare l'"user manual", ovvero un documento contenente le informazioni e le modalità di utilizzo delle applicazioni previste dal RINF di ERA. Al riguardo, si fa presente che la funzionalità "*Route Compatibility check*" è attualmente sospesa, come riportato dal disclaimer attualmente presente sul sito RINF di ERA che, per pronto riferimento, viene riportato di seguito "*While every effort is made to ensure that the route compatibility checks' algorithm adequately generates a route and an associated report according to the specific TSIs, the EU Agency for Railways cannot be held responsible or accept any liability for possible omissions of relevant data or errors, nor for subsequent use of the route compatibility report. Only information provided by the EU railway infrastructure managers is deemed to be authentic.*".

3.4.1.2.1 Attività di supporto di RFI alle IF: valutazione di compatibilità effettuata da RFI (articolo 5 comma 1 DE 12/2022)

Nel caso in cui una IF richieda di attivare un accordo contrattuale per il rilascio da parte di RFI della valutazione di compatibilità treno-tratta deve fare apposita richiesta a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it). A

seguito dell'accordo l'IF deve effettuare una specifica richiesta indicando il veicolo per i quale RFI deve effettuare la valutazione di compatibilità e le relative tratte.

Nella richiesta l'IF deve inoltre fornire i dati di cui all'articolo 2 della disposizione di esercizio 12/2022 integrati con le "informazioni sul veicolo" di cui all'allegato D1 della STI Esercizio.

Nel caso di stipula del suddetto accordo i corrispettivi dovuti dall'IF dipendono dal numero di elementi descrittivi della rete compresi nelle linee oggetto della valutazione di compatibilità, ovvero dal numero di Punti Operativi (qualsiasi località per l'esercizio di servizi ferroviari, in cui detti servizi possono iniziare e terminare oppure cambiare itinerario, e dove possono essere forniti servizi di trasporto passeggeri o di trasporto merci, ai sensi della Linea Guida ERA al Regolamento RINF) e Sezioni di Linea (parte di linea situata tra punti operativi adiacenti che può essere composta da più binari, ai sensi della Linea Guida ERA al Regolamento RINF).

Nello specifico l'IF dovrà corrispondere una tariffa di 0,82 € + IVA per ogni elemento processato, prevedendo comunque una tariffa minima per l'istruzione della pratica pari a 950 € + IVA.

Le tempistiche necessarie a RFI per eseguire la valutazione di compatibilità del veicolo con il percorso previsto sono variabili in funzione del numero di linee/Direzioni Territoriali (DOIT) oggetto della valutazione. Si riporta di seguito il numero di giorni lavorativi necessari alla valutazione a seconda delle varie casistiche.

Numero di linee / DOIT oggetto della valutazione	Tempistiche necessarie
Da 1 a 4 linee	15 giorni lavorativi
Da 5 a 10 linee o tutte le linee di una DOIT	25 giorni lavorativi
Da 2 a 5 DOIT	45 giorni lavorativi
Superiore a 5 DOIT	60 giorni lavorativi

3.4.1.2.2 Attività di supporto di RFI alle IF: consulenza tecnica (articolo 5 comma 2 DE 12/2022)

Qualora l'IF richieda a RFI di attivare la "consulenza tecnica" prevista dall'articolo 5, comma 2, della disposizione di esercizio n. 12/2022, deve trasmettere a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it) la bozza di valutazione di compatibilità.

Nella richiesta devono essere indicati i veicoli per i quali è stata effettuata la bozza di compatibilità e le tratte interessate dalla verifica.

Al termine delle attività di consulenza, in attesa della revisione generale del sistema tariffario adottato da RFI, la SO DTC/NCR consuntiverà l'attività di consulenza espletata richiedendo caso per caso il corrispettivo dovuto in funzione delle ore/uomo impiegate.

3.4.1.2.3 Attività di supporto di RFI alle IF: verifiche di transitabilità (articolo 5 comma 4 DE 12/2022)

Nel caso in cui l'IF, nell'ambito della valutazione di compatibilità di cui al § 3.4.1.2, abbia la necessità di far svolgere dal Gestore specifiche verifiche di transitabilità per massa e sagoma, come previsto dall'articolo 5, comma 4, della disposizione di esercizio n. 12/2022, deve trasmettere a RFI (alla SO DTC/NCR – pec: rfi-dtc-ncr@pec.rfi.it) una specifica richiesta.

La richiesta deve indicare le linee su cui deve essere svolta la verifica e deve comprendere:

- il figurino del veicolo con i dati geometrici e le pesature nelle configurazioni di carico previste dalla normativa vigente, nel caso di verifiche di transitabilità per massa;
- i dati tecnici del veicolo, nel caso verifiche di transitabilità per sagoma.

In entrambi i casi l'IF possono fare riferimento alla SO DTC/NCR per eventuali chiarimenti sui dati da inviare.

Al riguardo le tariffe per le suddette verifiche sono le stesse per il calcolo di TES e TEM indicate nella successiva tabella 5.24 a meno di valutazioni specifiche su opere civili per le quali verrà valutato caso per caso un ulteriore corrispettivo dovuto in funzione delle ore/uomo impiegate.

3.4.2 Processo di accettazione del personale

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento e preparazione dei treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto e inserito nelle banche dati di 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)

L'IF, se in possesso dei requisiti richiesti, presenta al GI una richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali.

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

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

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

3.4.4 Trasporti merci pericolose (Rif. par. 4.7, 5.4.3)

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

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

3.4.5 Corse prova

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

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

La S.O. DTC/NCR di RFI rilascia le condizioni e le misure adeguate per l'utilizzo del veicolo, nonché le condizioni operative per lo svolgimento delle prove. La documentazione necessaria per il rilascio delle suddette condizioni e le relative tempistiche di lavorazione sono riportate all'articolo 3 della disposizione di esercizio n. 12/2022. Le IF, nel richiedere le tracce per l'effettuazione delle corse prova, devono osservare la tempistica di cui al par. 4.5.3.2. Di seguito si riportano le spese di istruttoria da applicare (comprensive di IVA).

VEICOLI	RILASCIO DELLE CONDIZIONI PER PROVE per veicoli che rispettano la sagoma G1	RILASCIO DELLE CONDIZIONI PER PROVE per veicoli che non rispettano la sagoma G1

Complessi a trazione elettrica o diesel	€ 285,25+62,76 (IVA)	€ 407,50+89,65 (IVA)
Locomotive	€ 203,75+44,83 (IVA)	€ 305,63+67,24 (IVA)
Carrozze pilota	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 203,75+44,83 (IVA)
Mezzi d'opera trainati	€ 101,88+22,41 (IVA)	€ 152,81+33,62 (IVA)
Locomotive da manovra	€ 152,81+33,62 (IVA)	€ 203,75+44,83 (IVA)
Veicoli per diagnostica infrastruttura	Vedi importi per la categorie di riferimento	Vedi importi per la categorie di riferimento
Rotabili storici	==========	==========

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

Il processo di omologazione riguardante le linee e i software di sicurezza segue il medesimo iter previsto per l'omologazione dei materiali rotabili, ad eccezione delle condizioni e le misure adeguate per l'utilizzo del veicolo (rilasciate dalla S.O. DTC/NCR di RFI), salvo eventuali alterazioni del materiale rotabile omologato in uso.

APPENDICI AL CAPITOLO 3

Appendice 1 al capitolo 3

Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria (*)

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA n. 01008081000, rappresentata da…… nato / a…… il ……in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Repertorio……Rogito……..

E

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

PREMESSO

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

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

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

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

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

f) 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;

g) 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);

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

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

i) 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;

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

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

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse e allegati

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

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

ARTICOLO 2
Oggetto

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

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

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

   b) richieste di variazioni (modifica del percorso e qualsiasi altra variazione consentita al paragrafo 4.8.1.2 del PIR) e/o di disdetta delle tracce elencate in Allegato 1 e 1bis e/o assegnate da GI a seguito delle richieste di IF di cui alla precedente lettera a). GI darà seguito a tali richieste di variazioni e/o disdette secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al paragrafo 4.8.1.2. del PIR, ivi inclusa l'applicazione delle eventuali penalità di cui al paragrafo 5.6.4.1.

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

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

ARTICOLO 3
Corrispettivi e modalità di pagamento

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

2) Le modalità ed i termini di pagamento delle somme di cui al comma 1 sono descritti nel paragrafo 5.9 del PIR.

   3) Le penalità per mancata contrattualizzazione da parte della IF, per le disdette -effettuate da IF- per le soppressioni -operate da GI e per i ritardi causati dallo stesso- delle tracce orarie oggetto del presente contratto nonché quelle relative al Performance Regime, sono regolate ai sensi di quanto stabilito, rispettivamente, ai paragrafi 5.6.2, 5.6.3, 5.6.4 e ss e nell'Appendice 5.B al Capitolo 5 del PIR.

4) Nel caso in cui le tracce oggetto del presente contratto risultino essere inferiori rispetto a quelle rilasciate con il Progetto Orario definitivo, RFI comunicherà l'importo delle penali ai sensi e per gli effetti del paragrafo 5.6.3 del PIR.

ARTICOLO 4
Licenza, Titolo Autorizzatorio e Certificato di sicurezza

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

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

ARTICOLO 5
Assicurazione e Garanzia

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

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

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

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

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

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

ARTICOLO 6
Utilizzo del servizio GSM-R

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

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

ARTICOLO 7
Referenti

Ciascuna delle parti ha provveduto a nominare propri referenti (elencati in Allegato 4) impegnandosi a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni e a sopportare eventuali 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 5.6.4 del PIR.

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

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

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

ARTICOLO 9

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].
4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.
5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];
6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.
8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
   a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

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 0644103052 – 0644102620; o scrivendo all'indirizzo:

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

1. 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).
2. 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.
3. 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.
4. 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].
5. 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 11bis

Clausola di Data Protection
(per contratti aventi ad oggetto servizi passeggeri)

1. L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA e [Contraente] che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.
2. Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.
3. In particolare, le Parti si impegnano:

- ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione del Contratto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;
- alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento Ue 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
- ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Contratto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
- ad informarsi reciprocamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

ARTICOLO 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 3.3.2.6 "Risoluzione del Contratto" del PIR.

ARTICOLO 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 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 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 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 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 una accettazione che dovrà essere restituita, firmata dall'IF in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Allegato 3

Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA -- (Cod. Cliente ……)

Orario……

Riferimento Programma del ……

PEDAGGIO + Servizi

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

A	Pedaggio su programmato (esclusa corrente di trazione)			Acconto 85% (servizio passeggeri) Acconto 70% (servizio merci) Valore mensile
B	Pedaggio collegamento marittimo			Acconto 85% (servizio passeggeri) Acconto 70% (servizio merci) 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 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.3.3.2.5 PIR % **G**			

Plafond del credito – lett. b) par. 3.3.2.6 PIR % **G**		

Allegato 5

Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati

ALLEGATO - IF …….

Dislocazione locomotive di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati (PIR 6.3.3.2)

Locomotiva	Tipo di trazione	Impianto	gg disponibilità	Orario disponibilità	Tempi messa a disposizione	Tipologia rotabili che possono essere soccorsi	Nominativi Referenti per richiesta sgombero infrastruttura

Quanto sopra indicato riguarda esclusivamente il programma di esercizio oggetto dell'Allegato 1 al presente contratto.
A fronte di eventuali modifiche/integrazioni del citato Allegato 1, IF si obbliga a comunicare a GI una nuova dislocazione e periodicità delle locomotive di riserva.
N.B. Indicare eventuali accordi, anche in forma consorziata, con altre IF, che garantiscono la disponibilità di locomotive/convogli di riserva.

Mezzi/Carri di soccorso

(qualora presenti)

ALLEGATO - IF ……..

Caratteristiche tecnico/prestazionali delle locomotive

Tipo locomotiva (es.: E191)
Locomotiva elettrica atta al servizio: (merci e/o passeggeri)
Potenza massima: ….. kW
Forza di trazione massima: ….. kN
Velocità massima:….. km/h
Lunghezza: ….. m
Massa: …. tonn
Massa per asse: ….. tonn (Categoria linea……)
Comando multiplo: si/no (con unità dello stesso gruppo o con gruppo ….)
Erogazione AT: (si/no)
Dotazioni di bordo: ……

Tipo locomotiva (es.: G2000)
Locomotiva elettrica atta al servizio: (merci e/o passeggeri)
Potenza massima: ….. kW
Forza di trazione massima: ….. kN
Velocità massima:….. km/h
Lunghezza: ….. m
Massa: …. tonn
Massa per asse: ….. Tonn (Categoria linea……)
Comando multiplo: si/no (con unità dello stesso gruppo o con gruppo ….)
Erogazione AT: (si/no)
Dotazioni di bordo: ……

Tipo locomotiva (…….) etc.

Eventualmente :

Prestazioni: - grado di prestazione da 1 a X : ….. tonn - grado di prestazione da X a Y : …… tonn - grado di prestazione da Y a Z : …… tonn - …… - grado di prestazione da Z a 25 : …… tonn

Eventualmente :

Prestazioni: - grado di prestazione da 1 a X : ….. tonn - grado di prestazione da X a Y : …… tonn - …… - …… - grado di prestazione da Z a 25 : …… tonn

Appendice 1 bis al capitolo 3

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

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, CAP 00161 cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da…… nato / a…… il ……in qualità di……., in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Repertorio……Rogito…….

E

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

PREMESSO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse e allegati

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

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

ARTICOLO 2
Oggetto

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

i termini e le condizioni previste al capitolo 5 del PIR**,** costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GI - in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto degli Allegati 1, 2 e 3 - questi, previo accordo tra le Parti, potranno essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato degli Allegati 1, 2 e 3 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.

ARTICOLO 3
Corrispettivi e modalità di pagamento

1) L'IF dovrà corrispondere al GI i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura relativamente all'uso di…… nonché i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del presente contratto. Tali canoni e corrispettivi sono calcolati secondo i criteri indicati al Capitolo 5 e 7 del PIR.

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

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

ARTICOLO 4
Licenza, Certificato di sicurezza e Titolo Autorizzatorio

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

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

ARTICOLO 5
Assicurazione e Garanzia

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

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

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

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

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

ARTICOLO 6
Utilizzo del servizio GSM-R

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

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

ARTICOLO 7
Referenti

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

ARTICOLO 8
Responsabilità

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

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

ARTICOLO 9

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
   a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
   b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
   c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].
4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.
5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];
6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.
8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
   a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
   b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
   c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.
4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
6. IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.
7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

ARTICOLO 10

Trattamento dei dati personali

1. 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).

2. 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.

3. 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.

4. 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].

5. 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 10bis

Clausola di Data Protection
(per contratti aventi ad oggetto servizi passeggeri)

1. L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA e [Contraente] che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.
2. Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.
3. In particolare, le Parti si impegnano:
   - ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione del Contratto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;
   - alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento Ue 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
   - ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Contratto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
   - ad informarsi reciprocamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

ARTICOLO 11
Durata del Contratto - Risoluzione

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

ARTICOLO 12
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 13
Cessione del Contratto

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

ARTICOLO 14
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 15
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 una accettazione che dovrà essere restituita~~,~~ firmata dall'IF, in segno di integrale e incondizionata accettazione.

Appendice 1 ter al capitolo 3

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

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581 R.E.A. n.758300, partita IVA 01008081000, rappresentata da……..nato a……. il…….. in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla…… del…… Repertorio…… Rogito…….

E

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

PREMESSO CHE

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

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

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

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

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

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

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

TANTO PREMESSO, LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE:

Art. 1 Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:
Allegato 1/A Sintesi Economica;
Allegato 1/B Programma utilizzo delle tracce/treni, lato Nazione confinante, aventi origine e destino nelle stazioni di collegamento reti indicate all'art.3 – Canoni;
Allegato 2 Programma servizi.

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

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

I canoni per l'utilizzo di tracce orarie sono calcolati secondo i criteri indicati al paragrafo 5.3.2.4.-del PIR e sulla base del Programma annuale di inizio Orario. Resta stabilito che le eventuali variazioni del Programma che dovessero intervenire nel corso dell'anno

saranno considerate ai fini dell'importo dovuto da IF (portate in detrazione o in aggiunta) solo ed esclusivamente se tali variazioni dovessero incidere sull'importo complessivo del contratto nella misura del ± 10%.

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

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

Art. 3 [in alternativa, qualora l'IF richieda di corrispondere gli importi del canone relativo alle effettive circolazioni] IF dovrà corrispondere a RFI i canoni per l'utilizzo di tracce orarie sul tronco di linea di confine di …… Nello Stato territoriale e per l'accesso alla stazione di collegamento reti di…… e degli eventuali servizi richiesti.

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

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

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

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

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

Art. 5 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.

Art. 5bis Clausola di Data Protection (per contratti aventi ad oggetto servizi passeggeri)

L'esecuzione del presente Contratto comporta il trattamento di dati personali in maniera autonoma da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA e [Contraente] che si configurano pertanto come Titolari autonomi dei trattamenti effettuati, ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento UE 2016/679 sia nei confronti dell'altro Titolare che nei confronti dei soggetti cui i dati personali trattati sono riferiti.

Le Parti si danno reciprocamente atto di conoscere ed applicare, nell'ambito delle proprie organizzazioni, la normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ai fini della corretta gestione del trattamento.

In particolare, le Parti si impegnano:

– ad una verifica puntuale di conformità del trattamento effettuato per l'esecuzione del Contratto alla disciplina vigente in materia di protezione dei dati personali;

– alla cooperazione reciproca nel caso in cui una di esse risulti destinataria di istanze per l'esercizio dei diritti degli interessati previsti dall'articolo 12 e ss. del Regolamento Ue 2016/679 ovvero di richieste delle Autorità di Controllo che riguardino ambiti di trattamento di competenza dell'altra parte;
– ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali da esse trattati per le finalità connesse all'esecuzione del presente Contratto, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta;
– ad informarsi reciprocamente rispetto ad ogni potenziale violazione di dati personali (data breach) che possa in qualsiasi modo interessare l'altra Parte, procedendo senza ritardo alla notifica della violazione di dati personali all'Autorità di Controllo, nei casi in cui tale notifica sia dovuta dal Titolare del trattamento, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento UE 2016/679.

Art.6 Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];

6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.2.6 del PIR, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

Art. 7 Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il Foro di Roma.

Il presente contratto sarà regolato dalla legge italiana.

Art. 8 Le Parti si danno atto che, per quanto non espressamente disciplinato dal presente Contratto, si dovrà fare riferimento a quanto disposto nel:

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

Art. 9 In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

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

Roma,…….

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

Appendice 2 al capitolo 3

Accordo Quadro Tipo

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, partita IVA 01008081000, rappresentata da ..... nato a .....il…….in qualità di ....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla …… del ……Rep……,

E

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

PREMESSO

a. 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;
b. Che con il D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 è stata affidata a R.F.I. S.p.A. la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
c. Che in data …… il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;
d. Che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;
e. 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]

f. 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;
g. Che il Richiedente ha prodotto la documentazione di cui al paragrafo 3.3.1, lett. b), punto 9 nn. i e ii del PIR [*solo qualora il tempo intercorrente tra la data di sottoscrizione e quella dell'avvio del servizio sia inferiore a 24 mesi, cfr. paragrafo 3.3.1 lett. b*];
h. 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 PIR), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15;

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse

Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d'ora in poi Accordo).

ARTICOLO 2
Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell'Allegato A- espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

I. Tipologia del servizio di trasporto;
II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione;

V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);
VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).
VII. (Esclusivamente per gli Accordi Quadro che interessano infrastruttura AV/AC) Individuazione dei binari di ricevimento.

GI, *rebus sic stantibus* e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR (cfr. paragrafo 4.5.4.1, punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 9 del presente Accordo Quadro potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A e/o B che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A e/o B.

[Caso Richiedente non IF] Il GI, in conformità a quanto stabilito nel paragrafo 4.3.2 del PIR, è tenuto a estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità-desumibili dal portale ePIR, al fine di consentire una eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto. GI si impegna inoltre a fornire all'Impresa Ferroviaria che effettuerà i servizi per conto del Richiedente (d'ora in poi denominata IF), su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, quali risultano dall'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni.

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

ARTICOLO 3
Periodo di disponibilità della capacità

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

ARTICOLO 4
Obblighi del Richiedente

[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. 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 3.3.1 del PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 9 nonché i servizi di cui all'Allegato B;

2. successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.5.5.1 del PIR, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto del presente Accordo nonché i servizi di cui al richiamato all'Allegato 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 portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), Il Richiedente e il GI si atterranno a quanto indicato al paragrafo 4.4.2.2. del PIR.

Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente accordo, tale ultimo potrà subire modifiche anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di provvedimenti dell'Organismo di Regolazione di cui all'art 37 del d.lgs. 112/2015 o di provvedimenti giudiziari. Il Richiedente non potrà invocare pretesa alcuna nei confronti di RFI a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione.

ARTICOLO 5
Garanzia

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

ARTICOLO 6
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.

ARTICOLO 7

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. Il Richiedente dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. [Il Richiedente può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 del Richiedente e del Codice Etico del Richiedente, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta al Richiedente potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];

6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.1.3 del PIR, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. Il Richiedente dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. Il Richiedente dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte del Richiedente di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice

civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.1.3 del PIR, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che Il Richiedente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. Il Richiedente prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

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 ± 10% dei trkm limitatamente agli incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell'AQ e purché consentano un miglior utilizzo dell'infrastruttura, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 3.3.1, lett. c) .

[Caso Richiedente non IF] 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 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. ovvero tramite pec.

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

Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 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 o RFI -, 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 ……..; [Caso Richiedente Ente Locale] in virtù dei poteri attribuitigli dalla Delibera Giunta _____ n. ___ 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 il D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 è stata affidata a RFI la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

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

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

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

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse

Le premesse e tutto quanto innanzi esposto fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d'ora in poi Accordo).

ARTICOLO 2
Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell'Allegato A- espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

I. tipologia del servizio di trasporto;
II. caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
III. caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;
IV. numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale media di riferimento.;
V. volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo Quadro espressi in trkm;
VI. valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro);
VII. definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamento e coincidenze, in una logica di integrazione delle diverse modalità di trasporto.

GI, rebus sic stantibus e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR (cfr. paragrafo 4.5.4.1 punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente secondo quanto specificato al successivo art. 3. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente

la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.
Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 8 del presente Accordo, potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A e/o B che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A e/o B.
GI si impegna a fornire all'IF che effettuerà i servizi per conto del Richiedente, su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, così come riportati nell'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.
Il GI ai impegna inoltre a garantire il collegamento con impianti cui sono titolari soggetti diversi da GI (riportati nell'allegato E unitamente agli impianti gestiti direttamente o indirettamente da GI).

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

ARTICOLO 3
Durata dell'Accordo e disponibilità della capacità

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 …..)

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 15mesi 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 3.3.1. del PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 8, nonché i servizi di cui all'**Allegato B**;

2. successivamente procedere, così come specificato al successivo art. 8, alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce, nonché i servizi di cui al richiamato **Allegato B** rispetto ai quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.

Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF degli obblighi di cui ai precedenti punti 1 e 2.
Nel caso di eventuali nuove richieste di sottoscrizione o modifica di capacità quadro, che interessano tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse (secondo quanto pubblicizzato nel portale ePIR con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), l'IF il Richiedente e il GI si atterranno a quanto indicato al paragrafo 4.4.2.2 del PIR.
Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente accordo, tale ultimo potrà subire modifiche anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di provvedimenti dell'Organismo di Regolazione di cui all'art 37 del d.lgs. 112/2015 o di provvedimenti giudiziari. Il Richiedente non potrà invocare pretesa alcuna nei confronti di RFI a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione.

ARTICOLO 5
Key Performance Index e standard minimi di qualità del GI

GI si impegna a garantire, quale indice di qualità del servizio (KPI) di Trasporto Pubblico, il rispetto della velocità commerciale media indicata in Allegato F, relativa all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'AQ medesimo.
Il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media, risultante dal progetto orario definitivo, non risulti essere inferiore al 2% rispetto alla velocità commerciale indicata nell'AQ, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio.
In caso di mancato conseguimento del target, RFI corrisponderà una somma pari al 2 per mille del valore del pedaggio dell'anno di riferimento.
GI si impegna a garantire, in conformità a quanto previsto dalla misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni:

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

Gli standard minimi di qualità e il correlato sistema di penali, riferiti alle prestazioni di cui alle lettere i-v, sono negoziati tra Richiedente e GI e riportati nell'Allegato G che è parte integrante del presente AQ.

ARTICOLO 6

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. Il Richiedente dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. [Il Richiedente può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].

4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 del Richiedente e del Codice Etico del Richiedente, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in

ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.

5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta al Richiedente potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];

6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.1.3 del PIR, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.

8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. Il Richiedente dichiara e garantisce:

a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;

c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.

3. Il Richiedente dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte del Richiedente di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare con le modalità di cui al paragrafo 3.3.1.3 del PIR, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che Il Richiedente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad

eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

6. Il Richiedente prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.

7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

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 ± 10% dei trkm, limitatamente agli incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell'AQ e purché consentano un miglior utilizzo dell'infrastruttura, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 3.3.1. Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 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.

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 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. ovvero tramite pec.

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

[Caso Richiedente Soggetto privato]
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.

[Caso Richiedente Ente Locale]
Le spese di stipula e scritturazione del presente Accordo e delle copie occorrenti nonché quelle di bollo sono a totale carico delle Parti in egual misura. I tributi fiscali inerenti e conseguenti al presente Accordo sono a carico delle parti contraenti secondo le disposizioni di legge.
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.

Appendice 4 al capitolo 3

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

PREMESSO CHE

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

TUTTO CIO'PREMESSO

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

Di conseguenza, anche per quest'ultima ipotesi, ove ricorra la circostanza di dover provvedere al totale o parziale incameramento della somma garantita dalla fideiussione a favore di codesta Società, RFI potrà avvalersi della presente fideiussione – in dipendenza della quale questa … (*l'Istituto Fideiubente*) si impegna a pagare, a semplice richiesta scritta, a mezzo raccomandata A/R 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.
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.
Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione, esecuzione ed estinzione della presente fideiussione è riconosciuto unico ed esclusivo competente il Foro di Roma.

Firma

_____

N.B.

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

Appendice 5 al capitolo 3

Schema di FIDEIUSSIONE a garanzia del Contratto di Utilizzo

PREMESSO CHE

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

TUTTO CIO'PREMESSO

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

Di conseguenza, anche per quest'ultima ipotesi, ove ricorra la circostanza di dover provvedere al totale o parziale incameramento della somma garantita dalla fideiussione a favore di codesta Società, RFI potrà avvalersi della presente fideiussione – in dipendenza della quale questa … (*l'Istituto Fideiubente*) si impegna a pagare, a semplice richiesta scritta, a mezzo raccomandata A/R 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.
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.
Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione, esecuzione ed estinzione della presente fideiussione è riconosciuto unico ed esclusivo competente il Foro di Roma.

Firma

_____

N.B.

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

Appendice 6 al capitolo 3

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 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 ovvero tramite pec 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 UE n.782/2021)* 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 30 giorni solari dalla tempestiva richiesta alla Società;
4. l'estensione territoriale pari a tutto il territorio italiano;
5. (*) ((*) se il certificato di sicurezza prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti), la validità della polizza è estesa anche alle tratte di linea gestite da RFI in territorio estero fino alle stazioni di collegamento reti;
6. la rinuncia della Società al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod. civ. verso le persone delle quali l'assicurato/ contraente deve rispondere a nonna di legge, fatto salvo il caso di dolo;
7. l'impegno di attivarne le garanzie, anche a monte dell'accertamento definitivo delle responsabilità, a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata).

(*) eliminare la voce che non interessa

DATA ..... .

(Timbro e firma della Compagnia)

Appendice 7 al capitolo 3

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

TRA

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 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 o RFI -, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, CAP 00161, cod. fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA n. 01008081000, rappresentata da…… nato / a…… il ……in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Repertorio……Rogito……..

E

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

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 dispone, ovvero ha presentato relativa richiesta al GI ai sensi del par. 4.2, punto 2 del PIR, delle credenziali per l'accesso alla piattaforma "ASTRO-IF", disponibile all'interno della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario, 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 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.

7.Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. Il Richiedente dichiara e garantisce: a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità; c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. [Il Richiedente può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].
4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 del Richiedente e del Codice Etico del Richiedente, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.
5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta al Richiedente potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];
6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.
8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. Il Richiedente dichiara e garantisce:
   a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
   b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
   c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. Il Richiedente dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.
4. La violazione da parte del Richiedente di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che Il Richiedente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
6. Il Richiedente prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.
7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

Roma,

Firma

CAPITOLO 4 - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

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. Il GI, annualmente ed in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito all'entrata in vigore del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico attraverso il PIR e sul sito www.rfi.it il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie e dei servizi, con riferimento alla data di entrata in vigore dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.

2. Il Richiedente deve presentare le richieste di tracce e servizi attraverso la piattaforma di comunicazione denominata ASTROIF, il cui accesso è disponibile attraverso la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario oppure tramite PICWEB per le richieste formulate dalle sole IF in Gestione operativa. I Richiedenti possono richiedere le credenziali di accesso alle piattaforme ai seguenti indirizzi email: astroif@rfi.it; rfi-dce-dco@pec.rfi.it

   All'atto della richiesta l'IF deve indicare:
   - l'appartenenza di una traccia ad una "missione", secondo quanto descritto al par. 2.7.1;
   - le specifiche dei servizi commerciali;
   - per le richieste di tracce oggetto di un Accordo Quadro, l'Accordo quadro di riferimento e il relativo titolare dell'AQ, sia che il titolare sia essa stessa o che sia altro soggetto che ha designato l'IF;
   - l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegati all'insieme delle tracce richieste;
   - la lunghezza del materiale rotabile programmato per ciascuna traccia richiesta;
   - per i servizi di trasporto merci la massa rimorchiata;
   - eventuali manovre, sia in prestazione in proprio che tramite RFI/GU e/o l'eventuale operatore di impianto di servizio presente in impianto, necessarie per il ricovero/piazzamento del treno;
   - per i servizi passeggeri OSP il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata, secondo le modalità di cui al par. 4.2.2;
   - per le richieste di tracce internazionali di entrambi i segmenti passeggeri e merci, la località di Origine/Destino estera e la IF partner estera, da riportare all'interno della richiesta effettuata attraverso Astro-IF, PIC o PCS. Qualora le informazioni siano fornite attraverso i dossier acquisiti dalla piattaforma PCS, il GI provvede a recepire le suddette informazioni all'interno dei propri sistemi.

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

   Le richieste di servizi in impianti di confine con reti estere o reti regionali, per cui non è possibile inoltrare la richiesta tramite il portale ASTRO-IF devono essere inviate al seguente indirizzo e.mail: rfi-dce-dco@pec.rfi.it, secondo le tempistiche descritte al successivo paragrafo 4.5. Tali servizi saranno rendicontati sulla base del dato programmato presente in contratto secondo quanto previsto dal paragrafo 5.9 del PIR.

   Le richieste di tracce che riguardano trasporti eccezionali devono essere corredate dall'autorizzazione di cui al precedente paragrafo 3.4.3.

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

I treni da e per gli impianti raccordati non devono impegnare binari e spazi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale oltre i tempi strettamente necessari alle operazioni di estrazione/introduzione nell'impianto, nonché oltre i tempi strettamente necessari alle operazioni di carico e scarico negli scali terminali di proprietà di GI.

Pertanto, qualora la richiesta di tracce orarie per l'orario successivo a quello in vigore oppure in corso d'orario riguardi l'accesso ad impianti raccordati, l'IF deve indicare, tramite l'applicativo ASTRO-IF, la denominazione dell'impianto raccordato anche utilizzando come riferimento il prospetto "Impianti raccordati non di proprietà del GI per i quali è vigente un contratto di raccordo", pubblicato nella sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR. L'IF dovrà comprovare gli accordi intercorsi con il titolare/gestore degli impianti raccordati o con l'eventuale gestore degli scali merci di RFI in ordine al ricevimento del traffico programmato entro il termine previsto per le osservazioni al progetto orario rilasciato alla scadenza di luglio, oppure all'atto della richiesta della traccia per le richieste tardive o in corso d'orario. Nel caso non vengano comprovati accordi con l'IF da parte del gestore del terminal le tracce orarie non potranno essere assegnate.

Con riferimento alle richieste relative all'orario successivo, qualora l'accordo fosse presentato in data successiva rispetto al termine fissato per la presentazione delle osservazioni al progetto orario, la traccia richiesta verrà considerata secondo le tempistiche previste per le richieste tardive.

La possibilità di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria nazionale per accedere agli impianti raccordati è in ogni caso subordinata all'esistenza di contratti in essere tra RFI e i titolari/gestori degli stessi. L'elenco dei contratti vigenti è riportato nell'allegato "Impianti raccordati non di proprietà del GI per i quali è vigente un contratto di raccordo" all'interno del portale ePIR pubblicato nella sezione "Informazioni per i Richiedenti".

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

E' obbligo del titolare/gestore degli impianti raccordati, o dell'eventuale gestore degli scali merci di RFI, comunicare tempestivamente al GI e al richiedente capacità interessato, tramite posta elettronica certificata o tramite altra procedura prevista dal GI, la cessazione degli accordi intercorsi con i richiedenti capacità fornendo la pertinente motivazione; al ricevimento della predetta comunicazione, il GI provvederà alla soppressione della traccia entro cinque giorni lavorativi per causa di forza maggiore, come da paragrafo 4.8.2.2 del PIR.

Le richieste per la realizzazione di nuovi raccordi o la modifica degli esistenti devono essere indirizzate alla Direzione Strategie e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo– Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma (pec: rfi-dsp@pec.rfi.it).

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

4. Il GI comunica formalmente alla IF eventuali richieste ritenute incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite 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 del GI pena decadenza della stessa.

5. Il GI, previo esame delle richieste, procede all'assegnazione delle tracce orarie e dei servizi applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento indicati nel paragrafo 4.5.5 , e i criteri di priorità indicati nei paragrafi 4.6.2 e 4.6.4, comunicando all'IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

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

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

Richieste di tracce per i treni merci con massa rimorchiata superiore a 1600t e inferiore a 2500t

Le Imprese Ferroviarie che intendono richiedere tracce per treni con massa superiore alle 1600t e inferiore a 2500t, sia con misure di sicurezza previste al comma 3 dell'art. 60 della PGOS-IF che con misure alternative, come previsto dalla DE n. 8/2021 di RFI, comunicano alla Direzione Tecnica di RFI se, sulle relazioni di interesse, i treni rispettano le norme di composizione e frenatura di cui al comma 3 o 3bis dell'articolo 60 della PGOS-IF (o entrambe per diversi valori di massa totale del treno).

La comunicazione, unica per orario di servizio, è trasmessa dall'IF entro il termine per la presentazione della richiesta di tracce di cui al par. 4.5.1 , per richieste di tracce relative all'orario di servizio successivo, e contiene tutte le relazioni che l'IF, nel rispetto del proprio CdS/CdSU, intende percorrere con materiale rotabile avente massa superiore alle 1600t e inferiore alle 2500t.

Eventuali ulteriori modifiche in corso di orario sono notificate alla Direzione Tecnica di RFI entro il termine per la presentazione delle richieste di variazione in corso d'orario, di cui al par. 4.5.3.2. La suddetta comunicazione verrà inviata all'ANSFISA per consentire alla stessa l'attività di supervisione prevista dal quadro normativo vigente.

Con riferimento alle richieste avanzate in sede di allocazione annuale, il GI fornisce ai richiedenti, all'atto della elaborazione e comunicazione del progetto orario (rif. Par. 4.5.1), una valutazione in merito all'idoneità delle tracce come "treni pesanti", anche al fine di garantire agli stessi la possibilità di formulare le proprie osservazioni; tale informazione è confermata in fase di finalizzazione del progetto orario definitivo.

Non saranno accettate richieste di effettuazione di tali trasporti presentate in Gestione Operativa.

Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica

Il Richiedente notifica al GI e all'ART, ai sensi dell'articolo 24 del d.lgs 112/2015, l'intenzione di effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri almeno 18 mesi antecedenti l'entrata in vigore dell'orario di servizio in cui vuole effettuare detti servizi.

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

Entro un mese dalla pubblicazione della predetta notifica sul sito web istituzionale dell'ART, il GI comunica all'Autorità stessa ed al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio. Tale valutazione viene effettuata secondo modalità di seguito riportate e rese disponibili anche sul sito internet aziendale del GI con riferimento esclusivo alle caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate, senza considerare i livelli attuali e prospettici di capacità allocata.

Al fine di permettere l'effettuazione di detta valutazione da parte del GI, il soggetto Richiedente è tenuto a fornire, all'atto della notifica dell'intenzione di avviare il nuovo servizio di trasporto passeggeri, almeno le seguenti informazioni minime:

- caratteristiche tecniche del materiale rotabile (quali sagoma, lunghezza, massa, massa assiale, sistema di trazione, sistemi di protezione della marcia);
- elenco delle linee sulle quali il Richiedente intende effettuare il servizio;
- orario di servizio di avvio previsto.

Il GI effettua la valutazione tecnico-operativa di massima del nuovo servizio attraverso la comparazione dei dati tecnici comunicati dal Richiedente con le caratteristiche tecniche e di esercizio delle infrastrutture interessate. Il GI, nel trasmettere l'esito delle verifiche secondo le tempistiche sopra riportate, comunica l'indicazione di eventuali modifiche tecniche necessarie affinché il servizio notificato possa essere programmato in esercizio. Resta inteso che l'effettivo esercizio del servizio resta subordinato alle regole previste dai parr. 3.4.1 e 3.4.2 del PIR relativamente alla compatibilità treno-tratta ed accettazione del personale con mansioni di sicurezza

4.2.1 Richieste di servizi di trasporto internazionale

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

L'accesso a PCS è gratuito. L'utenza può essere richiesta al RNE PCS Support: support.pcs@rne.eu. È possibile reperire ulteriori informazioni su http://pcs.rne.eu.

Inoltre PCS è l'unico strumento utilizzabile per la pubblicazione dell'offerta di PaP e Reserve Capacity e per la gestione delle richieste tracce internazionali sui Rail Freight Corridors (RFC).

Per i treni merci internazionali che operano lungo il Rail Freight Corridor 3 Scandinavo Mediterraneo e interessano l'asse del Brennero, in accordo tra i gestori infrastruttura di Austria, Germania e Italia, è utilizzato un unico numero treno dall'origine alla destinazione (anche estere); tale numero è regolarmente recepito all'interno dei sistemi informativi del GI asserviti sia all'allocazione capacità, sia alla gestione della circolazione, sia alla rendicontazione, nel rispetto dell'accordo di cui al paragrafo 2.2.2 del PIR.

4.2.1.1 One Stop Shop

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

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

4.2.2 Modalità di associazione delle tracce dei servizi OSP ai relativi Contratti di Servizio

Per consentire la tracciatura e rappresentazione delle tracce correlate ai servizi ferroviari OSP previsti dai Contratti di Servizio tra IF e Enti Affidanti RFI mette a disposizione dei Richiedenti lo strumento delle Liste Committente all'interno della Piattaforma PIC-Web.

Le Liste Committente consentono di visualizzare tutti i treni (ordinari e straordinari) richiesti nell'ambito dei Contratti di Servizio secondo la data di validità indicata nella Lista. Gli utenti indicati dai Richiedenti possono essere associati a una o più Liste Committente ai fini della visualizzazione dei report presenti in PIC-Web.

All'atto della richiesta di tracce le IF devono indicare il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata nell'apposito campo all'interno della piattaforma ASTRO-IF. Una volta elaborato il progetto orario da parte del GI prima dell'avvio di ogni orario di servizio, oppure in occasione dell'adeguamento intermedio dell'orario, il GI trasmetterà alle IF le bozze di liste Committente elaborate sulla base delle informazioni inserite in ASTRO-IF che, una volta verificata la corretta associazione tra la traccia oraria ed il relativo Contratto di Servizio presente nel progetto orario consegnato, saranno inserite dal GI all'interno della piattaforma PIC Web.

L'obbligo di indicazione del Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata all'interno della piattaforma ASTRO-IF si applica anche per le richieste in corso d'orario effettuate fino a 5 giorni prima della data di partenza del treno.

Per quanto concerne le richieste di tracce effettuate in corso d'orario, attraverso la piattaforma ASTRO-IF, nonché per le richieste in Gestione Operativa presentate sulla piattaforma PIC Web, l'IF rettifica, se necessario, la relativa Lista Committente all'atto della richiesta e, comunque, non oltre 45 giorni rispetto al mese di circolazione del treno. La trasmissione delle Liste Committente deve essere effettuata attraverso l'apposito tool previsto nell'ambito degli strumenti di Rendicontazione presenti nella piattaforma PIC Web.

Eventuali modifiche alle Liste Committente devono pervenire da parte delle IF a RFI entro 45 giorni rispetto al mese di circolazione del treno, corredate da apposita documentazione illustrativa delle motivazioni alle variazioni in oggetto, attraverso la compilazione dell'apposito campo note nel *tool* di PIC Web, ai fini dell'archiviazione da parte del GI.

4.3 RIDUZIONI DI CAPACITA'

4.3.1 Principi generali

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

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

RFI provvede a pubblicare, all'interno della sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR, un Indicatore di Utilizzo Capacità (IUC) volto a misurare la relazione esistente tra ore di apertura al traffico commerciale e ore dedicate alla manutenzione programmata e allo sviluppo dell'infrastruttura, con riferimento agli interventi effettuati che impattano l'orario di apertura delle linee al traffico commerciale (IUC) che nell'arco delle 24h indipendentemente dall'apertura al traffico commerciale (IUC_{MT}).

4.3.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità

1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il portale ePIR, nella sezione "Allegati tecnici", 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 nella sezione "Allegati tecnici".

2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR nella sezione "Allegati tecnici":

a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi degli interventi (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 coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e stakeholder, 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 sviluppo delle attività.

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

4. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR:
   a) rende noto lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali non comunicati al precedente punto 3). Il modello di esercizio, opportunamente condiviso con i Richiedenti delle tracce all'interno del processo di armonizzazione dell'orario, sarà incluso nel progetto orario definitivo.
   b) pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la deviazione/cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte;
   c) consegna alle IF un'informativa di massima circa i futuri piani di contingenza relativi alle indisponibilità pubblicate ai punti 2a) e 2b). I suddetti piani di contingenza saranno successivamente dettagliati e condivisi a ridosso dell'attivazione delle relative interruzioni in ragione sia della definizione dell'orario di servizio sia per tenere conto dei successivi cambiamenti nella programmazione dei servizi effettuata dalle IF nonché delle criticità emerse in fase di gestione della circolazione.

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

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

6. Nella predisposizione dei programmi di esercizio, nel caso siano necessarie cancellazioni o deviazioni su itinerari alternativi, il GI predisporrà i provvedimenti d'orario con l'obiettivo della massimizzazione dell'utilizzo della capacità e il mantenimento del maggior numero di tracce sulle tratte interessate dalle restrizioni, tenendo in considerazione eventuali esigenze peculiari quali circolazioni su linee a semplice binario o vincoli di terminalizzazione.
   In caso di mancato accordo con le IF, il GI ripartirà la capacità disponibile applicando i criteri di cui al par. 4.6.2.
   Per quanto riguarda i provvedimenti che possono essere considerati nella redazione dei programmi d'esercizio delle riduzioni di capacità programmate, l'anticipo corsa di un treno viaggiatori, in corrispondenza delle stazioni o fermate dove è prevista l'effettuazione del servizio viaggiatori in salita, (ossia la modifica dell'orario programmato dello stesso treno senza provvedere alla soppressione della traccia e alla sua rieffettuazione con altro numero), come da articolo 15 del Regolamento Circolazione Treni, non è consentito.

7. La percentuale di traffico deviata/cancellata viene calcolata tenendo conto del modello d'offerta in vigore e dell' incremento dell'offerta già noto per il periodo dell'indisponibilità, prendendo a riferimento il giorno con maggiori volume di traffico programmato entro la durata della restrizione di capacità temporanea (se l'interruzione interessa giorni feriali e giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni feriali con il volume di traffico programmato più elevato; se l'interruzione interessa giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni festivi con il volume di traffico programmato più elevato).
8. I lavori rientranti nelle fattispecie di cui al punto 4, per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione con un anticipo di almeno 6 mesi prima rispetto all'avvio dell'orario di servizio, saranno resi noti ai Richiedenti con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.

9. Per i lavori rientranti nelle fattispecie di cui al precedente punto 4b) (non recepiti nell'orario di servizio), per i quali sono state rispettate le tempistiche di pubblicizzazione e per i lavori minori, non rientranti negli obblighi di pubblicazione, il GI è tenuto ad osservare le tempistiche dettagliate nei punti seguenti per la predisposizione dei provvedimenti necessari alla restrizione di capacità.

10. Il programma di esercizio per l'indisponibilità (tracce interessate dai lavori, data di inizio e fine lavori, eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, prevedibili maggiori percorrenze d'orario, eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili), deve essere comunicato alle IF interessate:

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

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

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

a) Con un anticipo di 60 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 10a) ;
b) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 10b) ;

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

12. Entro 10 giorni solari dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione di cui al punto 10 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.

13. Il GI è tenuto a prevedere sempre l'emissione di VCO (Variazioni in Corso d'Orario) a seguito di una o più riduzioni di capacità programmate (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 9, con ricadute sull'offerta quantificabili in:

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

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

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

<u>Merci</u>
- ritardi > 30' sull'intera traccia.

In tutti gli altri casi il GI comunica il ritardo stimato inferiore alle soglie sopra descritte attraverso una specifica nota alle IF, attribuendosi la responsabilità del ritardo secondo le cause previste dalle procedure vigenti.

14. E' facoltà del GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, garantendo, dove possibile, un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.

15. Il GI è tenuto a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 10 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;

16. Il GI comunica alle IF, tramite le informazioni desumibili sul SW PIC (Piattaforma Integrata Circolazione), ogni eventuale degrado dell'infrastruttura ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni.

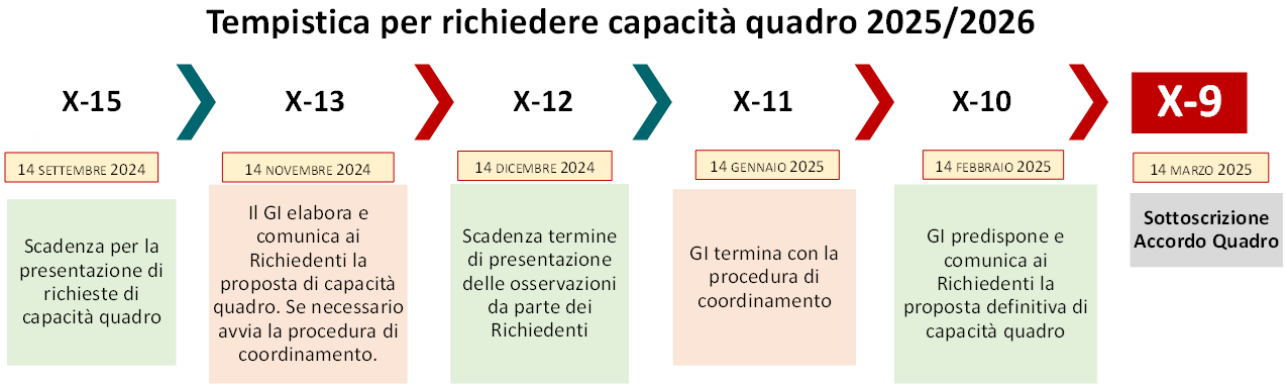
17. Il GI è tenuto a fornire, in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta delle IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso di GI, la posizione dei convogli medesimi.

Relativamente alle conseguenze economiche per eventuale inosservanza degli obblighi di cui ai punti 2-10 da parte del GI si rimanda al par. 5.6.2.1.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO

4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro

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, secondo quanto previsto nei format inseriti in Appendice al presente capitolo, pena il rigetto della richiesta in relazione all'orario di servizio a cui il presente PIR si riferisce. Le richieste pervenute entro detto termine sono trattate dal GI come segue:



Le richieste di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata (x-15) sono 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 viene garantita a partire dal primo orario di servizio utile, al fine di consentire al Richiedente (non IF) o all'eventuale IF che svolgerà il servizio, la presentazione, nel rispetto della tempistica di cui al successivo paragrafo 4.5.1, delle richieste di tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro.

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro può essere inoltrata al 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 servizio pubblico.

Il precedente limite di 5 anni dal previsto avvio del servizio si riduce, per i richiedenti capacità non ricadenti nel novero degli enti affidanti servizi di tipo OSP a 18 mesi rispetto all'avvio dell'orario di servizio nel caso in cui la richiesta di capacità quadro sia finalizzata:

- al rinnovo di AQ esistenti;
- alla sottoscrizione di un nuovo AQ, avanzata da un richiedente titolare di un AQ già vigente e non più rinnovabile.

4.4.2 Processo di allocazione della capacità quadro

4.4.2.1 Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro

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 nella sezione "Informazioni per i Richiedenti". I valori di capacità sono calcolati sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura e del livello di eterotachia del traffico, secondo la formula:
Capacità commerciale oraria= Capacità teorica oraria /K.
Dove Capacità teorica oraria= 60/d, con d il distanziamento temporale minimo tra un treno e il successivo, nella specifica sezione considerata.
Dove K è un valore che esprime il livello di eterotachia, legato al traffico presente sulla linea. La capacità commerciale oraria può, a discrezione del GI, essere calcolata tramite l'applicazione di una specifica ed adeguata procedura, basata sulla Fiche UIC 406 già utilizzata dal GI nell'ambito dell'analisi di capacità.

4.4.2.2 Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro

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 per conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6 del D.lgs 112/15. Tale procedura è avviata da GI contestualmente alla comunicazione ai Richiedenti, nonché agli ulteriori eventuali soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati, della proposta di capacità quadro (X-13) e termina 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 con eventuali variazioni qualitative e/o quantitative rispetto alle richieste pervenute ovvero alla capacità quadro già assegnata;

Dette informazioni sono fornite garantendone la riservatezza commerciale, a meno che i soggetti interessati non vi abbiano acconsentito.

All'atto della consegna della proposta di capacità quadro, il GI comunica inoltre la capacità armonizzata.

Quando, a seguito della prima fase di coordinamento, in ragione delle osservazioni pervenute dai Richiedenti (X-12), o dai soggetti titolari di Accordo Quadro in corso di validità interessati, è impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di Accordi Quadro in corso di validità, il GI effettua un secondo coordinamento in conformità all'art. 10 par. 5 del Regolamento 2016/545/UE, e applica i criteri di priorità del par. 4.6.2 fornendone una descrizione dettagliata, 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.

Se a conclusione della seconda fase di coordinamento le proposte di capacità quadro del GI non fossero accettate da uno o più dei soggetti interessati si procederà a:

- richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla proposta di secondo coordinamento, nel caso la mancata accettazione provenga da un titolare di un Accordo Quadro esistente;

- respingere la richiesta di nuovo Accordo Quadro, nel caso la mancata accettazione provenga da un richiedente di nuovo Accordo Quadro.

In entrambi i casi di cui sopra il GI dichiarerà satura la sezione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'art. 29 del Dl.gs 112/15, e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI

4.5.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 14 dicembre 2025 – 12 dicembre 2026

I richiedenti possono avanzare al 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 dal GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità. Con specifico riferimento alle richieste di servizi, si precisa che tale richiesta deve essere associata al treno in arrivo all'interno dell'impianto dove lo stesso sarà erogato. Inoltre, nel caso di stazioni ad elevato grado di utilizzazione e dei servizi erogabili solamente su specifici binari, le richieste di tali servizi:

- possono avvenire in corrispondenza della richiesta di tracce per l'orario successivo, al fine di garantire una programmazione coordinata tra tracce orarie/manovre rotabili e tali servizi extra-PmdA in ambito stazione;
- qualora non avvengano entro il termine di cui al precedente punto, la fornitura degli stessi servizi è da considerarsi subordinata alla verifica di compatibilità con lo schema del programma dei treni e delle manovre in stazione predisposto dal GI.

L'elenco delle stazioni ad elevato grado di utilizzazione e delle tipologie di servizi per i quali la richiesta è presentata in corrispondenza del termine per la richiesta di tracce per l'orario successivo sono riportati in un apposito allegato pubblicato nella sezione "Allegati tecnici" del portale ePIR. Per le richieste di altre tipologie di servizi, cioè in assenza di pubblicazione del predetto elenco, i Richiedenti sono tenuti a rispettare l'ulteriore scadenza indicata dal GI.

L'assegnazione di tracce orarie e servizi richiesti entro il 14/04/2025 è basata sulla seguente tempistica:

Tempistica per la programmazione dell'Orario in vigore dal 14 Dicembre 2025 al 12 Dicembre 2026



*servizi erogabili solamente su binari in stazioni ad alto grado di utilizzo come indicato dal GI al par. 4.5.1.

Il GI comunica alle imprese lo stato di avanzamento della progettazione dell'orario 60 gg dopo la presentazione delle eventuali osservazioni da parte delle IF al progetto orario trasmesso a luglio, limitatamente alle tracce:

1. non oggetto di osservazioni al progetto orario di luglio;
2. oggetto di osservazioni entro il termine prefissato per le osservazioni al progetto orario di luglio;

3. non interessate da modifiche derivanti dai tavoli di armonizzazione in ambito RNE dell'orario merci internazionale.

L'accettazione del progetto orario definitivo, che deve essere comunicata dalle IF entro 5 giorni solari dalla comunicazione del GI, comporta:

a) per il richiedente (non IF) l'obbligo a designare un'IF che espleta per suo conto il servizio, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo 5.6.3.1;
b) per l'IF l'obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo 5.6.3.2.

La sottoscrizione del contratto costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.5.2 Tempistica per le richieste tardive

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 sono trattate e assegnate solo dopo la lavorazione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze dei paragrafi precedenti e comunque in ordine cronologico. Nell'allocazione delle richieste tardive, il gestore dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia assegnata per a compatibilizzare tutte le richieste e se è stata approvata dal richiedente al quale era stata assegnata inizialmente la traccia.

Le richieste di tracce pervenute dal 15/04/2025 al 13/10/2025 (cd. Richieste tardive) sono trattate secondo la seguente tempistica:



Le richieste di tracce pervenute a partire dal 14/10/2025 sono 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

4.5.3.1 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio

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 viene resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2;
- entro 30 giorni solari dalla scadenza per la richiesta di tracce il GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 15 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.
- In caso di osservazioni da parte delle IF, il GI predispone il progetto orario definitivo entro 60 giorni solari dall' entrata in vigore dell'adeguamento intermedio;

Tutte le richieste relative all'adeguamento intermedio pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo vengono trattate dal GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa con precedenza per le richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la scadenza fissata ed entro la data di trasmissione del progetto definitivo, vengono trattate successivamente alla consegna del progetto orario definitivo. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di GI avviene entro 30 giorni solari dall'entrata in vigore dell'adeguamento.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la data di trasmissione del progetto orario definitivo decorrono a partire dall'ottavo giorno dopo l'entrata in vigore dell'adeguamento intermedio.

La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.



4.5.3.2 Tempistica per richieste in corso d'orario

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 riguardanti più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte del GI avviene entro 18 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- ad esclusione dei casi di cui al punto successivo, di almeno 12 giorni lavorativi rispetto alla data di entrata in vigore della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali), sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi; in questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte del GI avviene entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 15 giorni lavorativi rispetto alla data di entrata in vigore della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate richieste contestualmente a quelle commerciali) per i servizi di trasporto straordinari passeggeri denominati *leisure* o *charter* (sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi), oppure per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea. In questo caso l'accettazione o il rigetto della tracce da parte del GI avverrà entro 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.



Le riprogrammazioni richieste in corso d'orario dalle IF, riguardanti servizi sia in ambito nazionale che internazionale, sono trattate secondo la tempistica armonizzata dai Gestori membri dell'organizzazione Rail Net Europe (RNE), fermo restando il rilascio da parte del GI del progetto orario almeno 15 giorni solari prima della data di aggiornamento degli orari.



L'accettazione delle richieste in corso d'orario rilasciate dal GI deve avvenire, da parte del Richiedente, mediante il sistema Astro–IF:

- entro 6 giorni lavorativi nel caso di richieste con più di due tracce;
- entro il giorno lavorativo (sabato escluso) successivo al rilascio nel caso di richieste fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), oppure per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.

La traccia che non viene accettata formalmente dal Richiedente ritorna nella disponibilità del GI.

La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

L'accettazione delle richieste in corso d'orario e l'attivazione di variazioni di tracce orarie nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni solari antecedenti e nei 15 giorni solari susseguenti all' entrata in vigore dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.

Richieste allo Sportello Operativo Merci

Lo Sportello Operativo Merci (SOM) è rivolto alle Imprese Ferroviarie che vogliono attivare nuovi traffici che rivestono carattere di novità commerciale.

Nello specifico le IF possono inviare a RFI, attraverso il sistema ASTRO IF, la Richiesta Traccia Oraria (RTO) utilizzando la denominazione del "lotto RTO SOM" almeno 10 giorni solari prima dell'inizio di validità della VCO (prima data di circolazione del treno) da 29 giorni a 10 giorni solari antecedenti alla data di circolazione e per una durata massima di 60 giorni.

Le IF non possono ricorrere allo Sportello Operativo Merci al fine di richiedere nuovamente tracce già non concesse in precedenza da RFI, né tantomeno variazioni in corso d'orario di tracce già assegnate. Possono essere reiterate più volte richieste di tracce già precedentemente attivate tramite SOM, purché il periodo di validità complessivo non sia superiore a 60 giorni a partire dalla prima data di circolazione del trasporto programmata. Possono essere richiesti incrementi di periodicità a tracce già assegnate per un periodo non superiore a 60 giorni.

Rispetto a quanto sopra fanno eccezione le richieste tramite SOM relative ai treni con massa superiore alle 1600t e inferiore a 2500t (cd. "treni pesanti") per le quali è possibile la reiterazione della richiesta anche oltre i 60 giorni a partire dalla prima data di circolazione del trasporto programmata.

Non sono ammesse le richieste tramite SOM per treni eccedenti modulo.

Richieste in gestione operativa

Richieste tracce orarie

Le tracce in gestione operativa possono essere richieste solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza. Le richieste devono essere

avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare del contratto presso i referenti accreditati del GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 6 ore ante partenza treno, per tracce a "lunga percorrenza";
- da 4 giorni solari a 3 ore ante partenza treno per tracce di "breve percorrenza";
- in tempo reale in caso di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico).

Eventuali richieste di servizi collegati alla tracce medesime devono essere inoltrate contestualmente alla richiesta di tracce in gestione operativa.

La risposta del GI avviene rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 5 ore 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 ore prima dell'orario per richieste in gestione operativa di tracce di "breve percorrenza";
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.



Richieste servizi

Le richieste di servizi in gestione operativa (assegnazione di nuovi servizi e/o variazioni dei servizi programmati comprese le variazioni ai turni materiali) sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace e devono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF presso i referenti accreditati di GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura, tramite il sistema PICWEB.

Per l'effettuazione della richiesta l'IF deve rispettare la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 3 ore ante orario previsto per l'erogazione del servizio;

La risposta del GI avviene rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell'orario richiesto per l'erogazione di un servizio non programmato;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di servizi in tempo reale.

Trattazione delle richieste in programmazione oraria e gestione operativa

Le richieste di assegnazione di ulteriori tracce/servizi in corso d'orario, oppure 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 possono, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.5.4 Processo di allocazione delle tracce e dei servizi

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce e dei servizi il 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 tiene conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui Richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

Il GI, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto orario di cui al paragrafo 4.5.4.1, identifica insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale che vanno integrate nello stesso orario.

Soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità il GI può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al punto precedente.

Entro 11 mesi dall'entrata in vigore dell'orario di servizio, il GI provvede affinché le tracce orarie provvisoriamente riservate ai servizi di trasporto internazionale siano definite in cooperazione con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri stati membri. Il GI assicura, per quanto possibile, che la programmazione di tali tracce resti invariata nelle fasi successive della definizione dell'orario di servizio.

Entro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario di servizio il GI pubblica il catalogo per i servizi merci, funzionale alle richieste di tracce per l'orario di servizio successivo a quello in vigore, nell'ambito dell'applicazione ASTROIF. Annualmente, prima della pubblicazione del catalogo merci, il GI invia ad ART un resoconto dettagliato degli esiti delle consultazioni funzionali alla costruzione del predetto catalogo.

Ai fini della predisposizione del catalogo delle tracce il GI avvia, entro 12 mesi dall'avvio dell'orario di servizio successivo a quello in vigore, una fase di consultazione con i potenziali Richiedenti (IF titolari di licenza e soggetti titolari di Accordo Quadro per traffico merci) al fine di acquisire le necessarie informazioni sul potenziale assetto e sviluppo del traffico ferroviario merci. Nella successiva fase di predisposizione del catalogo delle tracce merci il GI assicura l'armonizzazione con gli altri segmenti di mercato ferroviario, salvaguardandone volumi e caratteristiche commerciali del trasporto. Nel caso in cui dalla fase di consultazione con i potenziali richiedenti emerga la necessità, per determinate linee, di salvaguardare una porzione di capacità per richieste specifiche in programmazione oraria, il GI definisce preventivamente tale capacità di riserva e la pubblica all'interno del catalogo merci.

Con riferimento all'eventuale predisposizione del catalogo per le tracce associate a tariffe PROMO, pubblicato all'interno della sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR, il GI predispone il catalogo in conformità con quanto previsto dai commi 3, 11, 12 e 13 del d.lgs. 112/15 e della misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla Del. ART n. 95/2023 che prevede l'inserimento delle forme di incentivazione nell'ordinaria procedura di aggiornamento annuale del PIR.

Per ciascun periodo di riferimento la capacità disponibile per l'assegnazione di tracce orarie fra le IF che ne fanno richiesta è al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.

Il GI comunica tempestivamente alle Imprese Ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità specifica utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.

Il GI nell'ambito del processo di allocazione della capacità potrà applicare dei margini di regolarità alle tracce secondo le linee guida riportate nel documento "Scenario tecnico margini di regolarità", consultabile da tutti i Richiedenti all'interno del portale ePIR nella sezione "Informazioni per i Richiedenti". In ogni caso il GI, per necessità di massimizzare la capacità dell'infrastruttura a disposizione dei Richiedenti e per necessità di diversa natura, può discostarsi rispetto a quanto previsto nello "Scenario tecnico margini di regolarità" dandone, in tal caso, chiara e ragionevole evidenza ai Richiedenti delle tracce interessate.

4.5.4.1 Processo di armonizzazione

1) Il GI, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti, elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di:
   a) ±15 minuti per i servizi passeggeri lunga percorrenza e per servizi merci richiesti su traccia pubblicizzata a catalogo;
   b) ±15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
   c) ±30 minuti per i servizi merci le cui richieste sono state presentate fuori catalogo oppure per le richieste presentate da più imprese sulla stessa traccia pubblicizzata a catalogo.

d) I margini di flessibilità riportati nelle lettere precedenti sono ridotti a ±10 minuti nelle sole fasce pendolari (rif. 4.6)

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione tengono debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle corrispondenze programmate 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 confliggenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.6.2 .

3) E' facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI.

4.5.5 Processo di coordinamento di tracce e servizi

Coordinamento tracce

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.5.4.1, il 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.

Il 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. Il GI valuterà le osservazioni pervenute 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 applica la procedura di allocazione delle tracce prevista nel presente capitolo, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento 2016/545/UE, art. 10, c. 5.

Coordinamento servizi

Il GI provvede a conciliare le richieste di servizi confliggenti, sentite le IF richiedenti. Durante la fase di consultazione il GI entro il 30 settembre di ogni anno trasmette alle IF le proposte alternative, avviando la fase di coordinamento che si concluderà il 15 ottobre di ogni anno.

E' facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI con riferimento alla procedura di coordinamento tracce e servizi.

4.5.5.1 Esito delle richieste

Al termine del processo di allocazione il GI comunica il dettaglio delle tracce orarie alle IF. L'assegnazione formale avviene con la stipula del Contratto.

Le richieste rigettate per quantità insufficiente di capacità vengono riesaminate d'accordo con l'istante in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati**.** Fanno eccezione le richieste presentate in gestione operativa, per le quali la risposta è da considerarsi definitiva.

4.6 LINEE SATURE

4.6.1 Dichiarazione di saturazione

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alle fattispecie del par.4.5.4.1 n.1 lett. a) e b), formulata dal GI nell'ambito della procedura di coordinamento differisca, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore pari o superiore a ±16' e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alla fattispecie del par. 4.5.4.1 n.1 lett. c), formulata dal GI nell'ambito della procedura di coordinamento differisca, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore pari o superiore a ±31' e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata da GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Nel caso che il GI dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, anche per effetto di quanto illustrato al par. 2.7, e fintanto che non sia implementato l'intervento organizzativo e/o infrastrutturale volto ad eliminare la saturazione, alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al successivo paragrafo 4.6.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie

1. Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio il GI, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, dà priorità:
   - ai servizi di trasporto internazionali;
   - ai servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e lo Stato o le Regioni;
   - ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate, ed ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 101, 102 e 106 del TFUE.
2. Le eventuali incompatibilità fra tracce orarie di pari priorità ai sensi del presente paragrafo, comma 1, sono disciplinate considerando prioritario il servizio finalizzato al traffico caratteristico della fascia oraria di interesse, nel modo seguente:
   - i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e Stato o Regioni sono prioritari rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza 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 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 22.00, con l'eccezione dei casi in cui il conflitto si generi con treni prioritari secondo il criterio di cui al punto precedente;
   - i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00.
3. Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
   a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
   b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;
   c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
   d) 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.

Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

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 può, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. E' fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
6. Le incompatibilità fra richieste di tracce da parte di diversi Richiedenti nell'ambito della stessa tipologia di servizio sono disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti commi 1, 3 e 4 del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, al Richiedente che risulta prioritario non possono 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 al Richiedente risultato prioritario. L'applicazione del limite dell'80% di capacità giornaliera avviene considerando che tale valore deve essere equamente distribuito nell'arco del periodo giornaliero di apertura della tratta in esame, evitando che in una fascia oraria possa presentarsi il caso di una occupazione superiore all'80% della capacità della tratta da parte del richiedente con maggiore priorità. Tale criterio è applicato anche nella assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
7. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione della capacità integrata delle linee, degli impianti e degli scali terminali di proprietà di GI. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.

4.6.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

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. Il 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, il GI presenta un piano di potenziamento della capacità.

   Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura satura e deve indicare:
   - i motivi della saturazione;
   - il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
   - i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
   - le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche ai canoni di accesso.

   Oltre a quanto sopra previsto, il piano di potenziamento determina, in base ad una analisi costi benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

4.6.4 Criteri di priorità servizi

Nell'ambito dell'assegnazione dei servizi richiesti il GI tiene in considerazione i seguenti criteri di priorità:

1. Presenza di Accordo Quadro;
2. Servizio prioritario dell'asset richiesto;
3. Criteri di priorità delle tracce orarie collegate al servizio;
4. Massimizzazione utilizzo asset;
5. (per le sole richieste tardive o in corso di orario) Ordine cronologico di presentazione della richiesta (first come/first served).

Per i soli servizi di cui al par. 7.3.2 del PIR si applicano i criteri indicati al medesimo paragrafo, in coerenza con quanto prescritto dalla Misura 10.6.1 della Del. ART n.70/2014.

Per i soli servizi di cui al par. 7.3.5 del PIR si applicano i criteri indicati al medesimo paragrafo.

4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

All'atto della richiesta di tracce l'IF è obbligata a specificare se le stesse abbiano ad oggetto il trasporto di merci pericolose, classificate come tali dalla normativa di esercizio di settore *"Règlement concernant le transport international ferroviaire des merchandises dangereuses – RID".*

Qualora trattasi di richieste per trasporto di merci pericolose, interessanti impianti raccordati, l'IF è tenuta a produrre una dichiarazione scritta del Gestore del Terminal in merito alla capacità di accettazione del trasporto nel rispetto della normativa vigente in materia, pena la decadenza della richiesta, secondo la seguente tempistica:

- entro 5 giorni solari successivi alla consegna del progetto orario definitivo di novembre, in caso di richieste di tracce e servizi per l'orario successivo a quello in vigore;
- entro i 5 giorni solari antecedenti la data di attivazione della traccia/ servizio, in caso di richieste di tracce e servizi in corso d'orario.

Gli impianti idonei al ricevimento di merci pericolose sono riportati nella planimetria "impianti merci-servizi" e nell'apposito allegato tecnico "Impianti merci-servizi" del portale ePIR.

Il progetto orario rilasciato alle IF che abbiano avanzato richieste di tracce per trasporto di merci pericolose prevede l'annotazione "trasporto di merci pericolose -TMP". Tale annotazione è riportata direttamente nel sistema di gestione della circolazione PIC laddove la richiesta di tracce per merci pericolose sia stata avanzata in gestione operativa.

Le tracce assegnate in relazione a richieste di tracce non corredate dalle informazioni sopra indicate, non possono essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

In occasione della comunicazione della composizione dei treni merci, l'IF deve informare il GI, per ogni singolo carro o ferro cisterna in composizione ai treni, il quantitativo (peso netto espresso in kg) di ogni tipologia di merce pericolosa trasportata.

Detta comunicazione, comprensiva di tutti gli elementi sopra indicati, è propedeutica e vincolante per la partenza treno.

4.7.1 Criteri per l'individuazione degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose

Il GI provvede all'individuazione ed alla definizione, secondo specifiche procedure, degli Scali Merci Terminali di merci pericolose (SMT) -come definiti nell'allegato 1 del Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/1998- sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, rispondendo anche alle specifiche esigenze delle IF.

I costi relativi alla realizzazione, manutenzione e adeguamento delle misure impiantistiche previste dalla normativa vigente (esclusi i provvedimenti previsti a carico delle ditte speditrici o destinatarie) sono garantiti e sostenuti dal GI. Lo stesso GI, nel caso siano da attuarsi interventi che, per particolari sopravvenute necessità del richiedente capacità (ad esempio l'imminenza dell'avvio di uno specifico traffico ferroviario), non sia possibile valutare

nell'ambito degli ordinari processi di sviluppo dell'infrastruttura (e quindi inseriti, al termine del normale iter di valutazione, tra gli interventi finanziati tramite il CdP-I tra RFI e lo Stato o tramite risorse proprie del GI), si può rivalere sul richiedente interessato dei costi degli adeguamenti infrastrutturali specifici da questi richiesti, secondo criteri equi, trasparenti e non discriminatori.

Gli elenchi degli SMT sono pubblicati ed aggiornati a cura del GI nel portale ePIR. Per gli SMT è riportata anche la tipologia di scalo secondo quanto previsto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/1998.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA

4.8.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

4.8.1.1 Variazioni in corso d'orario

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 del GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

4.8.1.2 Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati

E' facoltà di IF titolare di contratto richiedere in gestione operativa (ovvero nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione), nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi.

Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del mancato utilizzo della traccia 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**

Le IF, tramite i propri referenti accreditati indicati in contratto, presentano richiesta di nuove tracce, nuovi servizi e/o variazioni delle tracce orarie e dei servizi contrattualizzati al referente accreditato del 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 vengono accettate richieste formulate attraverso gli strumenti indicati dal referente accreditato del GI). Il referente del GI, dopo opportuno esame della richiesta, provvede all' approvazione della stessa; l'eventuale rigetto deve essere sempre motivato.

- **Riprogrammazione della traccia e dei servizi in caso di previsione di ritardo in partenza**

Qualora il referente accreditato dell'IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione di origine, intenda comunque effettuare tale trasporto, deve comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato del GI:

- Comunicando la relativa previsionale di ritardo accurata per i treni viaggiatori;
- Per tutte le tipologie di trasporti diversi da quelli che effettuano servizio viaggiatori:
  - i) ricorrendo mediante PIC alla soppressione della traccia, con specificazione della relativa motivazione e del ritardo previsto in partenza e conseguente esigenza di riprogrammazione del trasporto;
  - ii) effettuando quindi opportuna richiesta per la relazione interessata, indicando la traccia precedente di cui viene richiesta la soppressione.

Il GI può accogliere la richiesta di riprogrammazione, proponendo eventualmente una nuova traccia rispetto alla capacità residua disponibile.

In caso di individuazione, da parte del GI, di un canale orario differente rispetto alle necessità dell'IF interessata, il referente dell'IF può eventualmente chiedere una nuova traccia o decidere di utilizzare la traccia originaria, adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

Qualora il treno non parta nei tempi previsti dalla nuova traccia oggetto di riprogrammazione, il ritardo accumulato in partenza genera flusso economico secondo i meccanismi del Performance Regime.

Nel caso, invece, in cui il referente di IF non richieda la riprogrammazione del trasporto entro l'orario di partenza e il treno parta entro 30 minuti dall'orario programmato per i servizi passeggeri, oppure entro 60 minuti per tutti i servizi diversi dai viaggiatori, il ritardo accumulato in partenza genera flusso economico secondo i meccanismi del Performance Regime.

Il referente accreditato del GI considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1, provvedendo in tal senso mediante PIC, in assenza di:

- comunicazione di previsionale di ritardo accurata per i treni viaggiatori al 31° minuto di ritardo;
- richiesta di riprogrammazione per i treni diversi da quelli che effettuano servizio viaggiatori al superamento del 61° minuto di ritardo.

In tal caso, qualora il referente IF manifestasse comunque la volontà di effettuare il trasporto, il referente accreditato del GI potrà formulare l'ipotesi di nuova traccia, seguito richiesta manifestata dall'IF interessata tramite PIC, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, procedendo alla formale assegnazione della stessa sulla base della capacità disponibile.

- **Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata**

L'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 è 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

La IF deve chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione al GI che risponde in tempo utile da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa, ovvero adoperarsi prima della partenza per ripristinare la conformità della composizione ai valori definiti in sede di progettazione.

In entrambe le ipotesi le variazioni alla composizione del treno devono essere conformi a quanto stabilito dalla normativa di esercizio vigente.

Il GI segnala all'ART un utilizzo sistematico della variazione della composizione del treno.

In tutti i casi di rigetto formale della richiesta la traccia assegnata si considera soppressa di fatto per responsabilità dell'IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. Il rigetto è sempre motivato da parte del 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 del GI, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente della IF, verifica 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 del GI si attiene a quanto previsto dal punto precedente.

- **Richiesta fermate aggiuntive**

E' altresì facoltà delle IF richiedere, e del GI concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, quale risulta dal paragrafo 7.3.2, qualora sia necessario l'utilizzo del marciapiede stesso. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza massima del marciapiede, la IF è 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 deve comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

La richiesta deve essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente del GI che può 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 del GI proporre una soluzione alternativa. Il rigetto deve essere sempre motivato da parte di GI.

4.8.2 Variazione alla traccia per esigenze del GI o per cause di forza maggiore

4.8.2.1 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura

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 sono trasmesse alle IF attraverso i sistemi di comunicazione GI-IF.

4.8.2.2 Causa di forza maggiore

Le variazioni dovute a cause non riconducibili alla responsabilità delle IF o del GI si ritengono dovute a causa di forza maggiore e pertanto non viene applicata alcuna penale.

Rientra tra le causa di forza maggiore anche la cessazione degli specifici accordi intercorsi come previsto nel paragrafo 4.2 del PIR, formalmente comunicata, al GI e al richiedente capacità interessato, da parte del titolare/gestore degli impianti raccordati o dell'eventuale gestore degli scali merci di RFI.

4.8.3 Regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate

Si faccia riferimento a quanto descritto al par.5.6.4.1, punto c).

4.8.4 Regole e conseguenze in caso di mancata designazione/contrattualizzazione e mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Si faccia riferimento a quanto riportato ai paragrafi par. 5.6.3.1 e 5.6.3.2, 5.6.4.1 e 5.6.4.2

4.9 PROGETTO TTR

4.9.1 Obiettivi del TTR

Al fine di conseguire un ulteriore grado di armonizzazione delle procedure di definizione dell'orario tra i diversi paesi europei, RNE e Forum Train Europe (FTE), in cooperazione con l'Associazione Europea di trasporto Ferroviario Merci (ERFA), hanno avviato il progetto di 'Ridisegnazione del processo orario internazionale' (TTR) per la gestione ottimizzata della capacità (TTR for smart capacity management). Il TTR è finalizzato all'ottimizzazione del processo di creazione dell'orario ferroviario a livello europeo per promuovere la competitività trasporto ferroviario.

Il TTR è basato su diverse fasi che includono, tra le altre, un nuovo approccio relativamente alla pianificazione e ripartizione della capacità d'infrastruttura (tra cui la capacità riservata per lavori) e l'introduzione di nuovi processi di allocazione della capacità.

Il progetto TTR è quindi volto a soddisfare in maniera più adeguata le necessità dei diversi Richiedenti attraverso un processo orario ottimizzato che fornisca capacità secondo regole che rispecchino le esigenze e tempistiche dei diversi segmenti di trasporto ferroviario.

Il nuovo sistema entrerà parzialmente in operatività in alcune delle sue componenti, coerentemente con le modifiche attese del quadro normativo europeo e nazionale, a partire dall'orario di servizio 2024-2025. Le modifiche afferenti le regole relative all'allocazione della capacità per gli orari di servizio 2024-2025 e 2025-2026 saranno

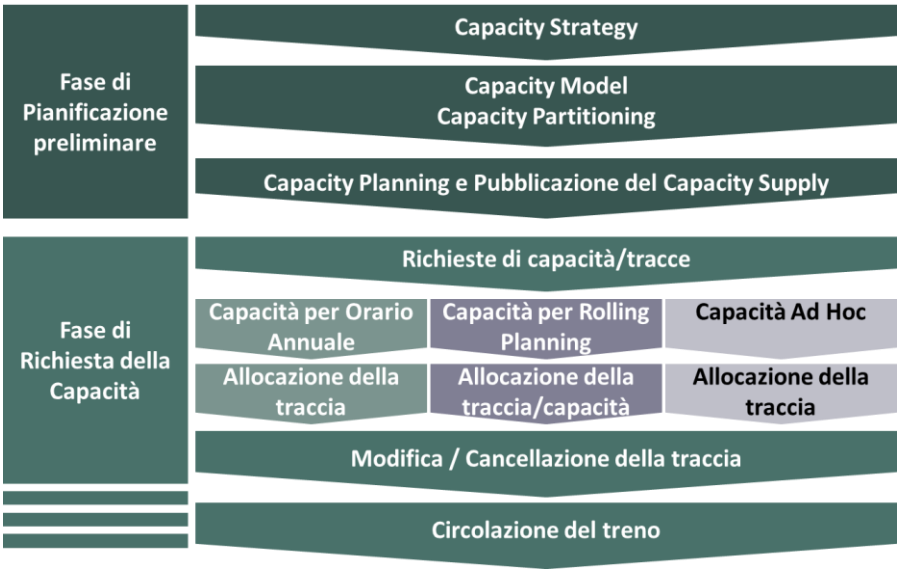
riportate all'interno dei pertinenti paragrafi del PIR attraverso gli aggiornamenti ordinari o, eventualmente, straordinari del documento, in coerenza con lo stato di avanzamento del progetto in ambito RNE.

RFI provvede a includere l'ART tra i destinatari di tutte le comunicazioni inviate ai richiedenti capacità e ai gestori infrastruttura limitrofi durante il processo di definizione del *Capacity Strategy*, del successivo *Capacity Model* e degli ulteriori documenti a supporto del processo TTR. Al termine di ogni step procedurale del TTR di cui al cronoprogramma del paragrafo 4.9.3, i documenti finali necessari ai richiedenti capacità per la partecipazione ai successivi step del processo TTR sono pubblicati nell'apposita sezione dedicata al progetto TTR sul sito www.rfi.it

Ulteriori informazioni relative al progetto sono disponibili al sito http://www.ttr.rne.eu e all'interno del sito web di RFI.

4.9.2 Elementi del processo

Il processo del TTR si base sugli elementi di seguito indicati:



Capacity Strategy (da X-60 a X-36 mesi): il Capacity Strategy è la fase di pianificazione, da parte del Gestore dell'infrastruttura, della capacità a lungo termine relativamente all'intera rete ferroviaria, parte della stessa ovvero per determinate linee. Lo scopo principale del Capacity Strategy è fornire una panoramica della capacità futura disponibile dell'infrastruttura e delle necessità di sviluppo attese, anche attraverso la condivisione effettuata con i Richiedenti ed i Gestori dell'infrastruttura confinanti.

Capacity Model (da X-36 a X-18 mesi) con Capacity Partitioning: il Capacity Model fornisce una definizione più dettagliata delle previsioni di domanda e di ripartizione della capacità tra Orario Annuale, Rolling Planning, riduzioni di capacità per lavori e capacità non pianificata (qualora disponibile). I Richiedenti hanno la possibilità di fornire osservazioni al GI relativamente al Capacity Model e allo schema di ripartizione della capacità formulato (Capacity Partitioning). La comunicazione delle esigenze di sviluppo della capacità ed il Capacity Model sono illustrati rispettivamente ai paragrafi 4.9.3.1 e 4.9.3.2.

Coordinamento internazionale delle riduzioni temporanee di capacità (TCR): le riduzioni temporanee di capacità (Temporary Capacity Restrictions – TCR) possono verificarsi in caso di manutenzione, rinnovo, realizzazione dei parti dell'infrastruttura o per ragione diverse cause di restrizioni all'utilizzo dell'infrastruttura con impatti sulla capacità disponibile di una linea. Tali riduzioni di capacità sono necessarie per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per consentire il miglioramento e sviluppo della stessa in coerenza con le necessità di sviluppo manifestate dal mercato.

Richieste di capacità/tracce orarie:

- Capacità per le richieste Annuali: la capacità dedicata alle richieste di trasporto stabile inoltrate in anticipo rispetto all'attivazione dell'orario. La capacità viene messa a disposizione secondo le tempistiche e procedure fissate nel PIR.

- Capacità per le richieste di Rolling Planning: capacità riservata dedicata alle richieste di trasporto caratterizzate da una variabilità del mercato superiore rispetto alle richieste Annuali; la capacità sarà assegnata in forma di tracce orarie per il primo orario di servizio ed, eventualmente, sulla base di bande di capacità e per determinate finestre temporali fino a due orari di servizio successivi. La capacità viene messa a disposizione secondo le tempistiche e procedure fissate nel PIR.
- Capacità per le richieste ad-hoc: Capacità non programmata o capacità residua utilizzabile per richieste trasmesse da X-2 mesi rispetto alla-partenza del treno.

Durante il processo di definizione del Capacity Strategy e del Capacity Model, RFI provvederà ad includere l'ART in tutte le comunicazioni trasmesse ai Richiedenti e GI confinanti.

La piattaforma *European Capacity Management Tool* (ECMT) è stata sviluppata da RNE al fine di supportare il processo di pubblicazione dei singoli *Capacity Model* e dell'offerta di capacità da parte dei Gestori dell'Infrastruttura e per consentire la trasmissione, da parte dei Richiedenti, delle esigenze di capacità (*Capacity Needs Announcements*).

L'accesso a ECMT è gratuito e può essere richiesto tramite il seguente link:

https://ecmt-online.rne.eu/user/register

4.9.3 Implementazione del progetto

RFI procede all'implementazione del progetto a livello nazionale, sulla base di una tempistica armonizzata a livello RNE. Il nuovo approccio sarà adottato progressivamente a seguito di una fase di test di alcune componenti del processo e/o pilot su alcune linee o sull'intera rete –così come comunicato attraverso il sito di RFI e RNE- al fine di valutare il sistema ed effettuare le opportune modifiche, preliminari alla completa implementazione del progetto a livello nazionale.

Nell'ambito del processo nazionale di implementazione del progetto, RFI ha pubblicato, nel corso del 2022, il *Capacity Strategy* per l'orario 2025 e 2026 sul proprio sito web e sul sito di RNE, nonché, nel 2023, il *Capacity Model* per l'orario 2024/2025 attraverso la piattaforma ECMT.

Al termine di ogni step procedurale previsto dal progetto TTR il GI provvederà a fornire ai Richiedenti la documentazione finale necessaria per la partecipazione ai successivi step. Tali documenti saranno resi disponibili come appendice al presente capitolo e in apposita sezione nel sito web di RFI www.rfi.it.

4.9.3.1 Comunicazione delle esigenze di capacità

I Richiedenti possono comunicare a RFI le proprie esigenze di capacità tra 36 mesi e 24 mesi prima dell'avvio dell'orario di servizio 2026-2027 attraverso la piattaforma ECMT di RNE.

Le comunicazioni di esigenze di capacità sono da considerarsi come richieste non vincolanti per i Richiedenti relativamente alle future richieste di capacità presentate e sono tenute in considerazione da RFI per la costruzione del Capacity Model (cfr. par. 4.9.3.2).

4.9.3.2 Capacity Model e ripartizione della capacità (Capacity Partitioning)

Il presente paragrafo descrive la fase di elaborazione del Capacity Model e Capacity Partitioning che sarà applicabile solamente a seguito della entrata in vigore delle necessarie modifiche legislative a supporto del processo TTR. I contenuti sono pertanto da considerarsi meramente descrittivi delle future modalità di offerta di capacità da parte del GI.

Il Capacity Model viene elaborato sulla base del Capacity Strategy di RFI (cfr. par. 4.9.2), delle esigenze manifestate dal mercato, delle riduzioni temporanee di capacità del GI al fine di consentire ai Richiedenti di programmare le richieste di capacità d'infrastruttura. A tal fine la capacità è suddivisa in base alle diverse esigenze tecniche e commerciali (Capacity Partitioning), in genere afferenti alle seguenti tipologie:

- Capacità richiesta per riduzioni temporanee di capacità (TCR);
- Capacità per traffico commerciale.

Fatta salva la capacità riservata per le riduzioni temporanee di capacità, la capacità commerciale è ripartita tra:

- Capacità disponibile per le richieste tracce Annuali;
- Capacità riservata per le richieste in Rolling Planning;
- Capacità non riservata per le richieste ad hoc (*se disponibile*).

Successivamente alla suddetta ripartizione di capacità, il GI procederà ad una ulteriore ripartizione per i diversi segmenti di traffico, da condividere in una fase successiva e comunque entro la data di pubblicazione dell'offerta di capacità.

4.9.3.3 Offerta di capacità

Il presente paragrafo descrive la fase di offerta di capacità che sarà applicabile solamente a seguito della entrata in vigore delle necessarie modifiche legislative a supporto del processo TTR. I contenuti sono pertanto da considerarsi meramente descrittivi delle future modalità di offerta di capacità da parte del GI.

Sulla base della capacità ripartita di cui al par. 4.9.3.2 (X-18 mesi), RFI avvia il processo finalizzato alla definizione dell'offerta di capacità attraverso la combinazione di tracce pre-costituite (PAP, Pre-Arranged Path), capacità riservata per Rolling Planning (RP) e tenendo in debita considerazione la capacità pluriannuale impegnata nel RP, nonché quella impegnata negli Accordi Quadro già sottoscritti. L'offerta di capacità può inoltre considerare anche la capacità non riservata destinata alle tracce ad hoc.

Nel caso di traffici internazionali sono adottati i processi di armonizzazione definiti con i GI confinanti.

Al fine di consentire ai Richiedenti di pianificare e armonizzare le proprie richieste di capacità, il GI pubblicherà l'offerta di capacità (in termini di fasce orarie o slot o cataloghi tracce) per l'orario annuale e le richieste in Rolling Planning entro X-11 mesi all'interno della piattaforma di gestione delle richieste tracce.

Ai fini della consultazione i Richiedenti riceveranno una bozza dell'offerta di capacità prima della pubblicazione finale secondo le tempistiche e procedure fissate nel PIR.

4.9.4 Pilots e test del progetto TTR

In coerenza con quanto stabilito dalle linee guida di RNE "Proposed Minimum Scope for Timetable 2025-2028" e con le modifiche attese del quadro normativo europeo e nazionale, RFI provvede, in coerenza con le tempistiche definite in ambito RNE, ad una implementazione parziale per alcuni territori sia del Capacity Strategy che del Capacity Model, quest'ultimo pubblicato attraverso la piattaforma ECMT di RNE. Per quanto riguarda i Capacity Needs Announcements, dei quali è prevista nel citato documento un'applicazione volontaristica, gli stessi potranno essere oggetto di una fase di testing, in cooperazione con FTE, su alcune linee

Per ulteriori informazioni si rimanda al sito http://www.ttr.rne.eu e al sito web di RFI.

4.10 REGOLE DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ PER I RAIL FREIGHT CORRIDORS

Con riferimento alla richiesta, la trattazione e l'assegnazione delle tracce che interessano i Rail Freight Corridors (RFCs), gli stessi seguono uno specifico processo di allocazione illustrato nei Corridor Information Documents (CIDs) del Rail Freight Corridor di riferimento. Le regole e principi generali del processo di allocazione della capacità dei RFCs sono riportate nell'apposito allegato presente sul sito di RNE nella sezione Network Statement (https://rne.eu/organisation/network-statements/).

Per i treni merci internazionali che operano lungo il Rail Freight Corridor 3 Scandinavo Mediterraneo e interessano l'asse del Brennero, in accordo tra i gestori infrastruttura di Austria, Germania e Italia, è utilizzato un unico numero treno dall'origine alla destinazione (anche estere); tale numero è regolarmente recepito all'interno dei sistemi informativi del GI asserviti sia all'allocazione capacità, sia alla gestione della circolazione, sia alla rendicontazione, nel rispetto dell'accordo di cui al paragrafo 2.2.2 del PIR.

Per ulteriori informazioni relative ai trasporti internazionali si faccia riferimento a quanto riportato al par. 4.2.2 "Richieste di servizi di trasporto internazionale".

Modello di richiesta capacità per Accordo Quadro

FORMAT A (indicato per 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 CAPACITA' 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 Relazioni		Fascia oraria (ora di partenza dalla stazione d'origine o iniziale del tratto)																				Totale (tracce giorno)	Totale (treni/anno)
		04:00 04:59	05:00 05:59	06:00 06:59	07:00 07:59	08:00 08:59	09:00 09:59	10:00 10:59	11:00 11:59	12:00 12:59	13:00 13:59	14:00 14:59	15:00 15:59	16:00 16:59	17:00 17:59	18:00 18:59	19:00 19:59	20:00 20:59	21:00 21:59	22:00 22:59	23:00 23:59	00:00 00:59		
	L-V																						
	S																						
	F																						

Servizio industriale richiesto	Località	Relazione commerciale

Format B (indicato per Accordo Quadro servizi di trasporto merci)

Impianto di Origine	Impianto di Destino	n. circolazioni settimanali (eventuale distinzione per periodi dell'anno)	Circolazioni annue (gg/anno)	fascia oraria di partenza	Trazione	Categoria di carico (Peso assiale)	velocità (km/h)	Massa rimorchiata (t)	Lunghezza massima convoglio (m)	Sagoma	Merci Pericolose (SI/NO)

Inserire eventuali richieste di servizi industriali utilizzando il relativo modello per gli AQ viaggiatori

Appendice 2 al capitolo 4

ESEMPI DI APPLICAZIONE DEI CRITERI DI PRIORITÀ NELL'AMBITO DEI PROCESSI DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ FERROVIARIA

Esempi di applicazione dei criteri di priorità nel processo di allocazione della Capacità Quadro

Paragrafo 4.6.2 (1)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	1	Alfa	13-14	Zeta	semi-oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	3	Alfa	14-15	Zeta	semi-oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	5	Beta	14-15	Epsilon	semi-oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	7	Beta	14-15	Epsilon	semi-oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	9	Alfa	13-14	Cappa	semi-oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	11	Alfa	13-14	Cappa	semi-oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Merci internazionale	B	13	Omega (rete estera)	14-15	Zeta	spot	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Merci nazionale	C	15	Alfa	13-14	Mu	spot	x
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	OSP	A	17	Alfa	13-14	Zeta	spot	

Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio GI, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, dà priorità:

- ai servizi di trasporto internazionali;

- ai servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e lo Stato o le Regioni;

- ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate, ed ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 101, 102 e 106 del TFUE.

Commento: il treno 15 è meno prioritario rispetto a treni Open Access (AV), al treno merci internazionale e al treno OSP.

Paragrafo 4.6.2 (2)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	1	Alfa	06-07	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	3	Alfa	06-07	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	5	Beta	06-07	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	7	Beta	06-07	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	B	9	Alfa	06-07	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	B	11	Alfa	06-07	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	Merci internazionale	B	13	Omega (rete estera)	06-07	Zeta	spot	x
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	Merci internazionale	C	15	Omega (rete estera)	05-06	Iota	spot	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	Open Access (AV)	A	17	Alfa	06-07	Zeta	oraria	

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 se previsti in partenza 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 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 22.00, con l'eccezione dei casi in cui il conflitto si generi con treni prioritari secondo il criterio di cui al punto precedente;

- **i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00**.

Commento: il treno 13 (Merci internazionale) risulta meno prioritario poiché parte nella fascia oraria 06-07, mentre gli altri treni sono in partenza nelle fasce orarie in cui risultano prioritari.

Paragrafo 4.6.2.2 (2)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	1	Alfa	06-07	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	3	Alfa	06-07	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	5	Beta	06-07	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	A	7	Beta	06-07	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	B	9	Alfa	06-07	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	OSP	B	11	Alfa	06-07	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	Merci internazionale	B	13	Omega (rete estera)	05-06	Zeta	spot	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	Merci internazionale	C	15	Omega (rete estera)	05-06	Iota	spot	
Gamma - Delta	10	8,5	6	7	Open Access (AV)	A	17	Alfa	05-06	Zeta	oraria	x

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 se previsti in partenza 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 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 22.00,** con l'eccezione dei casi in cui il conflitto si generi con treni prioritari secondo il criterio di cui al punto precedente;

- i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00.

Commento: il treno 17 (Open Access) è previsto in partenza fuori dalla fascia 7-22 mentre i treni Merci Internazionali e OSP sono previsti in partenza nelle fasce orarie in cui risultano prioritari.

Paragrafo 4.6.2 (3a)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	5	4	3	5	Merci TC	A	1	Alfa	05-06	Ro	spot	
Gamma - Delta	5	4	3	5	Merci MRV	A	3	Alfa	04-05	Lambda	spot	x
Gamma - Delta	5	4	3	5	Merci TC	A	5	Beta	05-06	Epsilon	spot	
Gamma - Delta	5	4	3	5	Merci TC	B	9	Alfa	05-06	Cappa	spot	
Gamma - Delta	5	4	3	5	Merci TC	B	11	Alfa	05-06	Nu	spot	

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;

c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;

d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: Il treno 3 non è programmato per il trasporto di merci pericolose e/o per il trasporto combinato.

Paragrafo 4.6.2 (3b)

MacroTratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Partenza	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	OSP	A	1	Alfa	11:35	11-12	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	OSP	A	3	Alfa	12:05	12-13	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	OSP	A	5	Beta	12:07	12-13	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	OSP	A	7	Beta	12:37	12-13	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	Open Access (AV)	B	9	Alfa	11:25	11-12	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	Open Access (AV)	B	11	Alfa	11:55	11-12	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	Open Access (AV)	B	13	Beta	12:12	12-13	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	Open Access (AV)	B	15	Alfa	11:42	11-12	Iota	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	12	OSP	A	17	Alfa	11:50	11-12	Zeta	spot	x

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) **sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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**;

c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;

d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: tutti i treni sono cadenzati tranne il treno "17" che, pertanto, risulta non prioritario.

Paragrafo 4.6.2 (3c)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	A	1	Alfa	11-12	Zeta	oraria (16 treni/gg)	
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	A	3	Alfa	12-13	Zeta	oraria (16 treni/gg)	
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	A	5	Beta	12-13	Epsilon	oraria (14 treni/gg)	
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	A	7	Beta	12-13	Epsilon	oraria (14 treni/gg)	
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	B	9	Alfa	11-12	Cappa	oraria (14 treni/gg)	
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	B	11	Alfa	11-12	Cappa	oraria (14 treni/gg)	
Delta - Epsilon	7	6	4	12	OSP	B	13	Beta	12-13	Zeta	oraria (12 treni/gg)	x

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;

c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;

d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: tutti i treni sono cadenzati; risulta meno prioritario quello con un numero inferiore di tracce omologhe nel corso della giornata/settimana.

Paragrafo 4.6.2 (3c)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	A	1	Alfa	09-10	Ro	1 treno/settimana	x
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	A	3	Alfa	10-11	Lambda	3 treni/settimana	
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	A	5	Beta	10-11	Epsilon	3 treni/settimana	
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	B	9	Alfa	09-10	Cappa	4 treni/settimana	
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	B	11	Alfa	09-10	Nu	6 treni/settimana	

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;

c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;

d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: il treno 1 ha il numero inferiore di circolazioni settimanali e pertanto è meno prioritario.

Paragrafo 4.6.2 (3d)

Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	km	Non prioritario
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	A	1	Alfa	09-10	Ro	3 treni/settimana	550	
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	A	3	Alfa	10-11	Lambda	3 treni/settimana	260	
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	A	5	Beta	10-11	Zeta	3 treni/settimana	100	x
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	B	9	Alfa	09-10	Cappa	4 treni/settimana	270	
Epsilon - Zeta	5	4	3	10	Merci	B	11	Alfa	09-10	Nu	6 treni/settimana	250	

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;

c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;

d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: a parità di tracce omologhe, il treno 5 sviluppa il minor numero di km.

Paragrafo 4.6.2 (5)

Linea Non Specializzata OA												
Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Merci	D	1	Alfa	13-14	Beta	1 treno/gg	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	3	Alfa	14-15	Zeta	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	5	Beta	14-15	Epsilon	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	7	Beta	14-15	Epsilon	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	9	Alfa	13-14	Cappa	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	11	Alfa	13-14	Cappa	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	13	Beta	14-15	Zeta	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	C	15	Alfa	13-14	Mu	oraria (8 treni/gg)	x
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	OSP	A	17	Alfa	13-14	Zeta	spot	

Il servizio prioritario non può, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. **E' fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci)**. Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.

Commento: i treni Open Access (AV) che risulterebbero prioritari in quanto cadenzati comporterebbero un'occupazione del 100% della capacità della linea da parte del segmento Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza a discapito del segmento Viaggiatori Regionale e Merci. Viene conseguentemente individuato il treno Open Access (AV) meno prioritario in ragione del numero di circolazioni giornaliere/settimanali al fine di garantire la capacità alle altre tipologie di servizi.

Paragrafo 4.6.2 (5)

Linea Specializzata OA in fascia non pendolare												
Macro Tratta	Capacità Commerciale oraria	85 % Capacità commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	OSP	D	1	Alfa	13-14	Beta	1 treno/gg	X
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	3	Alfa	14-15	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	5	Beta	14-15	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	A	7	Beta	14-15	Epsilon	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	9	Alfa	13-14	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	11	Alfa	13-14	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	15	Open Access (AV)	B	13	Alfa	13-15	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	15	Open Access (AV)	B	15	Alfa	13-15	Cappa	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	Open Access (AV)	B	17	Beta	14-15	Zeta	oraria	
Gamma - Delta	10	8,5	6	14	OSP	A	19	Alfa	13-14	Zeta	oraria	X

Il servizio prioritario non può, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. E' fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). **Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.**

Commento: I treni Open Access (AV) risultano prioritari rispetto ai treni OSP; la conseguente occupazione al 100% della linea nella fascia oraria 14-15 è consentita in quanto la linea è specializzata per il traffico AV.

Paragrafo 4.6.2 (6)

Macro Tratta	Capacità Commerciale e oraria	85 % Capacità commerciale	80% Capacità Commerciale	60% Capacità commerciale	ora	Tipo Traffico	Committente	Treno	Origine	Fascia Oraria di Partenza	Destinazione	Frequenza	Non prioritario
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	1	Alfa	13-14	Beta	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	3	Alfa	14-15	Zeta	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	5	Beta	14-15	Epsilon	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	7	Beta	14-15	Epsilon	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	9	Alfa	13-14	Cappa	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	11	Alfa	13-14	Cappa	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	13	Beta	14-15	Zeta	orario (16 treni/gg)	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	B	15	Alfa	13-14	Iota	spot	
Gamma - Delta	10	8,5	8	6	14	Open Access (AV)	A	17	Alfa	13-14	Zeta	orario (14 treni/gg)	x

Le incompatibilità fra richieste di tracce da parte di diversi Richiedenti nell'ambito della stessa tipologia di servizio sono disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti commi 1, 3 e 4 del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, al Richiedente che risulta prioritario non possono 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 al Richiedente risultato prioritario. L'applicazione del limite dell'80% di capacità giornaliera avviene considerando che tale valore deve essere equamente distribuito nell'arco del periodo giornaliero di apertura della tratta in esame, **evitando che in una fascia oraria possa presentarsi il caso di una occupazione superiore all'80% della capacità della tratta da parte del richiedente con maggiore priorità. Tale criterio è applicato anche nella assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.**

Commento: I treni dell'operatore A risultano prioritari in quanto cadenzati con un numero di circolazioni giornaliere/settimanali superiori rispetto al treno dell'operatore B generando un'occupazione della linea nella fascia oraria 14-15 al 100%; viene pertanto individuato il treno dell'operatore A meno prioritario (n. circolazioni giornaliere/settimanali) per garantire l'accesso all'operatore B.

Esempi di applicazione dei criteri di priorità nel processo di allocazione delle tracce orarie

Paragrafo 4.6.2 (1)

Tipo Traffico			Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7	9	11
Alfa	-	p.	11:08	11:14	11:19	11:40	11:46	11:40
Beta	10	p.	11:13	11:19	11:24	11:45	11:51	11:45
Gamma	20	p.	11:18	11:24	11:29	11:50	11:56	11:50
Delta	25	p.	11:23	11:29	11:34	11:55	12:01	11:55
Epsilon	30	p.	11:28	11:34	11:39	12:00	12:06	12:00
Zeta	35	p.	11:33	11:39	11:44	12:05	12:11	12:05
Eta	40	p.	11:38	11:44	11:49	12:10	12:16	|
Theta	45	p.	11:43	11:49	11:54	12:15	12:21	|
Iota	50	p.	11:48	11:54	11:59	12:20	12:26	|
Cappa	55	a.	11:53	11:59	12:04	12:25	12:31	|
Lambda	60	p.	12:08	12:14	12:19	12:40	12:46	|
Mu	65	p.	12:13	12:19	12:24	12:45	12:51	|
Nu	70	p.	12:18	12:24	12:29	12:50	12:56	|
Csi	80	p.	12:23	12:29	12:34	12:55	13:01	|
Omicron	90	a.	12:28	12:34	12:39	13:00	13:06	|
Omega	120							13:45
Traccia non prioritaria								x

Zeta - Omicron tratta su rete Alta Velocità opportunamente dedicata

Tracce in conflitto

Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio GI, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, dà priorità:
- ai servizi di trasporto internazionali;
- ai servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e lo Stato o le Regioni;
- ai servizi di trasporto ad alta velocità effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate, ed ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 101, 102 e 106 del TFUE.

Commento: il treno 11 non percorre linee specializzate per i servizi AV.

Paragrafo 4.6.2 (2)

Tipo Traffico			Merci Internazionale	OSP	Open Access (AV)	Open Access (AV)
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7
Alfa*	-	p.	05:35		07:22	07:02
Beta	10	p.	05:45	05:50	07:32	07:12
Mu	65	p.	06:25	05:55		07:18
Nu	70	p.	06:38	07:00		07:23
Csi	80	p.	07:29	07:29	07:40	07:45
Omicron	90	a.	07:32	07:32	07:45	07:50
Traccia non prioritaria				x		

Tracce in conflitto

*Alfa località di interconnessione con rete estera

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 se previsti in partenza 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 se previsti in partenza **nella fascia oraria dalle ore 7.00 alle 22.00**, con l'eccezione dei casi in cui il conflitto si generi con treni prioritari secondo il criterio di cui al punto precedente;

- i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria **dalle ore 22.00 alle ore 6.00.**

Commento: il treno 3 (OSP) è previsto in partenza fuori dalle fasce pendolari mentre i treni Merci e Open Access (AV) sono previsti in partenza nelle fasce orarie in cui risultano prioritari.

Paragrafo 4.6.2 (2)

Tipo Traffico			Merci Internazionale	OSP	Open Access (AV)	OSP
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7
Alfa*	-	p.	05:35		05:52	07:02
Beta	10	p.	05:45	06:17	06:22	07:12
Mu	65	p.	06:25	06:30		07:18
Nu	70	p.	07:40	07:40		07:23
Csi	80	p.	08:19	08:09	08:09	07:45
Omicron	90	a.	08:22	08:12	08:12	07:50
Traccia non prioritaria					x	
Tracce in conflitto						

*Alfa località di interconnessione con rete estera

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 se previsti in partenza 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 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore **7.00 alle 22.00**, con l'eccezione dei casi in cui il conflitto si generi con treni prioritari secondo il criterio di cui al punto precedente;
- i servizi di trasporto merci internazionali ovvero effettuati su linee specializzate per tali servizi sono prioritari sull'intero percorso rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 se previsti in partenza nella fascia oraria dalle ore **22.00 alle ore 6.00**.

Commento: il treno 5 (Open Access) è previsto in partenza fuori dalla fascia 7-22 mentre i treni Merci e OSP sono previsti in partenza nelle fasce orarie in cui risultano prioritari.

Paragrafo 4.6.2 (3a)

Tipo Traffico			**Merci TC**	**Merci MRV**	**Merci TC**	**Merci TC**	**Merci TC**
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7	9
Alfa*	-	p.	05:35	05:59	05:02	04:41	05:08
Beta	10	p.	05:45	06:12	05:12	04:51	05:18
Mu	65	p.	06:25	06:22	05:52	05:31	05:58
Nu	70	p.	06:38	06:32	06:05	05:44	06:11
Csi	80	p.	07:29	07:29	06:56	06:35	07:02
Omicron	90	a.	07:32	07:32	06:59	06:38	07:05
Traccia non prioritaria				x			
Tracce in conflitto							

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;

c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;

d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: Il treno 3 non è programmato per il trasporto di merci pericolose e/o per il trasporto combinato.

Paragrafo 4.6.2 (3b)

			OSP	OSP	OSP	OSP	OSP	OSP	OSP	OSP
Frequenza di cadenzamento			oraria	oraria	spot	oraria	oraria	oraria	oraria	oraria
Stazione	**km**	**n.tr.**	**1**	**3**	**5**	**7**	**9**	**11**	**13**	**15**
Alfa	-	p.	08:00	08:30	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00
Beta	10	p.	08:09	08:39	08:39	09:09	09:39	10:09	10:39	11:09
Gamma	20	p.	08:18	08:48		09:18	09:48	10:18	10:48	11:18
Delta	25	p.	08:23	08:53		09:23	09:53	10:23	10:53	11:23
Epsilon	30	p.	08:28	08:58	09:06	09:28	09:58	10:28	10:58	11:28
Zeta	35	p.	08:33	09:03	09:15	09:33	10:03	10:33	11:03	11:33
Eta	40	p.	08:38	09:08	09:24	09:39	10:08	10:38	11:08	11:38
Theta	45	p.	08:43	09:13		09:43	10:13	10:43	11:13	11:43
Iota	50	p.	08:48	09:18		09:48	10:18	10:48	11:18	11:48
Cappa	55	a.	08:52	09:22	09:51	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52
Lambda	60	p.		09:28	10:09		10:28		11:28	
Mu	65	p.		09:33			10:33		11:33	
Nu	70	p.		09:38			10:38		11:38	
Csi	80	p.		09:47			10:47		11:47	
Omicron	90	a.		09:55			10:55		11:55	
Traccia non prioritaria					x					
Tracce in conflitto										

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
b) **sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;**
c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: tutti i treni sono cadenzati tranne il treno "5" che, pertanto, risulta non prioritario.

Paragrafo 4.6.2 (3c)

			OSP	OSP	OSP	OSP	OSP
Frequenza di cadenzamento			oraria (16 treni/gg)	oraria (16 treni/gg)	oraria (12 treni/gg)	oraria (16 treni/gg)	oraria (16 treni/gg)
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7	9
Alfa	-	p.	09:15	09:00	09:30	09:30	09:45
Beta	10	p.	09:24	09:09	09:39	09:39	09:54
Gamma	20	p.	09:33	09:18	09:48	09:48	10:03
Delta	25	p.	09:38	09:23	09:53	09:53	10:08
Epsilon	30	p.	09:43	09:28		09:58	10:13
Zeta	35	p.	09:48	09:33		10:03	10:18
Eta	40	p.	09:53	09:39		10:08	10:23
Theta	45	p.	09:58	09:43	10:13	10:13	10:28
Iota	50	p.	10:03	09:48	10:18	10:18	10:33
Cappa	55	a.	10:07	09:52	10:22	10:22	10:37
Lambda	60	p.	10:13		10:28	10:28	10:43
Mu	65	p.	10:18			10:33	10:48
Nu	70	p.	10:23			10:38	10:53
Csi	80	p.	10:32		10:47	10:47	11:02
Omicron	90	a.	10:40		10:55	10:55	11:10
Traccia non prioritaria					x		

Tracce in conflitto

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;
c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: tutti i treni sono cadenzati; risulta meno prioritario quello con un numero inferiore di tracce omologhe nel corso della giornata/settimana.

Paragrafo 4.6.2 (3c)

Tipo Traffico			**Merci**	**Merci**	**Merci**	**Merci**	**Merci**
Frequenza			1 treno/settimana	3 treni/settimana	3 treni/settimana	4 treni/settimana	6 treni/settimana
Stazione	km	n.tr.	**1**	**3**	**5**	**7**	**9**
Alfa*	-	p.	09:35	10:02	09:02	08:41	09:08
Beta	10	p.	09:45	10:12	09:12	08:51	09:18
Mu	65	p.	10:25	10:22	09:52	09:31	09:58
Nu	70	p.	10:38	10:32	10:05	09:44	10:11
Csi	80	p.	11:29	11:29	10:56	10:35	11:02
Omicron	90	a.	11:32	11:32	10:59	10:38	11:05
Traccia non prioritaria			x				

Tracce in conflitto

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;

b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;
c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.

Commento: il treno 1 ha il numero inferiore di circolazioni settimanali e pertanto è meno prioritario.

Paragrafo 4.6.2 (3d)

Tipo Traffico			**Merci**	**Merci**	**Merci**	**Merci**
Frequenza			3 treni/settimana	3 treni/settimana	3 treni/settimana	3 treni/settimana
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7
Alfa	-	p.	10:02	10:02	09:46	09:54
Beta	10	p.	10:09	10:09	09:51	09:59
Gamma	20	p.	10:18	10:18	09:56	10:04
Delta	30	p.	10:27	10:20	10:01	10:09
Epsilon	40	p.	10:36	10:26	10:06	10:14
Zeta	50	p.	10:45	10:32	10:11	10:19
Eta	60	p.	10:54	10:38	10:16	10:24
Theta	70	p.		10:44	10:21	10:29
Iota	80	p.		10:50	10:26	10:34
Mu	90	p.		10:56	10:31	10:39
Nu	100	p.		11:02	10:36	
Csi	110	p.		11:08		
Omicron	120	a.		11:14		
Traccia non prioritaria			x			
Tracce in conflitto						

Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti punti, la capacità è assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:
a) trasportano merci nazionale su linee non specializzate nella fascia oraria dalle ore 22.00 alle ore 6.00. La priorità è riferita alle tracce orarie afferenti le richieste avanzate da IF titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
b) sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al 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;
c) utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
d) 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. Nel processo di allocazione della capacità quadro, le nozioni di cadenzamento e/o dimissione si applicano ove il richiedente le abbia specificate in occasione dell'allocazione quadro o annuale.
Commento: a parità di tracce omologhe, il treno 1 sviluppa il minor numero di km.

Paragrafo 4.6.2 (5)

Frequenza di cadenzamento			oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (8 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	spot	oraria (10 treni/gg)
Tipo Traffico			Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	OSP/Regionale	Open Access (AV)
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7	9	11	13	15	17
Alfa	-	p.	10:08	10:14	10:19	10:27	10:35	10:40	10:46	10:40	10:54
Beta	10	p.	10:13	10:19	10:24	10:32	10:40	10:45	10:51	10:45	10:59
Gamma	20	p.	10:18	10:24	10:29	10:37	10:45	10:50	10:56	10:50	11:04
Delta	25	p.	10:23	10:29	10:34	10:42	10:50	10:55	11:01	11:25	11:09
Epsilon	30	p.	10:28	10:34	10:39	10:47	10:55	11:00	11:06	11:40	11:14
Zeta	35	p.	10:33	10:39	10:44	10:52	11:00	11:05	11:11	11:55	11:19
Eta	40	p.	10:38	10:44	10:49	10:57	11:05	11:10	11:16	12:10	11:24
Theta	45	p.	10:43	10:49	10:54	11:02	11:10	11:15	11:21	12:25	11:29
Iota	50	p.	10:48	10:54	10:59	11:07	11:15	11:20	11:26	12:40	11:34
Cappa	55	a.	10:53	10:59	11:04	11:12	11:20	11:25	11:31	12:55	11:39
Lambda	60	p.	11:08	11:14	11:19	11:27	11:35	11:40	11:46	13:10	11:54
Mu	65	p.	11:13	11:19	11:24	11:32	11:40	11:45	11:51	13:25	11:59
Nu	70	p.	11:18	11:24	11:29	11:37	11:45	11:50	11:56	13:40	12:04
Csi	80	p.	11:23	11:29	11:34	11:42	11:50	11:55	12:01	13:55	12:09
Omicron	90	a.	11:28	11:34	11:39	11:47	11:55	12:00	12:06	14:10	12:14
Traccia non prioritaria								x			

Tracce in conflitto

Linea Non Specializzata per servizi AV
Capacità commerciale linea: 8 treni/h

Il servizio prioritario non può, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. **E' fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario** (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.

Commento: i treni Open Access (AV) che risulterebbero prioritari in quanto cadenzati comporterebbero un'occupazione del 100% della capacità della linea da parte del segmento Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza a discapito del segmento Viaggiatori Regionale. Viene conseguentemente individuato il treno Open Access (AV) meno prioritario in ragione del numero di circolazioni giornaliere/settimanali.

Paragrafo 4.6.2 (5)

Frequenza di cadenzamento			oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (10 treni/gg)	oraria (8 treni/gg)	spot	oraria (10 treni/gg)
Tipo Traffico			Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	OSP/Regionale	Open Access (AV)
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7	9	11	13	15	17
Alfa	-	p.	10:08	10:14	10:19	10:27	10:35	10:40	10:46	10:40	10:54
Beta	10	p.	10:13	10:19	10:24	10:32	10:40	10:45	10:51	10:45	10:59
Gamma	20	p.	10:18	10:24	10:29	10:37	10:45	10:50	10:56	10:50	11:04
Delta	25	p.	10:23	10:29	10:34	10:42	10:50	10:55	11:01	11:25	11:09
Epsilon	30	p.	10:28	10:34	10:39	10:47	10:55	11:00	11:06	11:40	11:14
Zeta	35	p.	10:33	10:39	10:44	10:52	11:00	11:05	11:11	11:55	11:19
Eta	40	p.	10:38	10:44	10:49	10:57	11:05	11:10	11:16	12:10	11:24
Theta	45	p.	10:43	10:49	10:54	11:02	11:10	11:15	11:21	12:25	11:29
Iota	50	p.	10:48	10:54	10:59	11:07	11:15	11:20	11:26	12:40	11:34
Cappa	55	a.	10:53	10:59	11:04	11:12	11:20	11:25	11:31	12:55	11:39
Lambda	60	p.	11:08	11:14	11:19	11:27	11:35	11:40	11:46	13:10	11:54
Mu	65	p.	11:13	11:19	11:24	11:32	11:40	11:45	11:51	13:25	11:59
Nu	70	p.	11:18	11:24	11:29	11:37	11:45	11:50	11:56	13:40	12:04
Csi	80	p.	11:23	11:29	11:34	11:42	11:50	11:55	12:01	13:55	12:09
Omicron	90	a.	11:28	11:34	11:39	11:47	11:55	12:00	12:06	14:10	12:14
Traccia non prioritaria										x	

Tracce in conflitto

Linea Specializzata per servizi AV in fascia non pendolare
Capacità commerciale linea: 8 treni/h

Il servizio prioritario non può, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. E' fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). **Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.**

Commento: I treni Open Access (AV) risultano prioritari rispetto al treno OSP; la conseguente occupazione al 100% della linea nella fascia oraria 10-11 è consentita in quanto la linea è specializzata per il traffico AV.

Paragrafo 4.6.2 (6)

Impresa Ferroviaria			A	A	A	A	A	B	A	A	A
Frequenza di cadenzamento			orario (16 treni/gg)	orario (16 treni/gg)	orario (16 treni/gg)	orario (16 treni/gg)	orario (12 treni/gg)	orario (10 treni/gg)	orario (16 treni/gg)	orario (16 treni/gg)	orario (16 treni/gg)
Tipo Traffico			Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)	Open Access (AV)
Stazione	km	n.tr.	1	3	5	7	9	11	13	15	17
Alfa	-	p.	11:03	11:08	11:13	11:18	11:28	11:28	11:38	11:48	11:58
Beta	10	p.	11:08	11:13	11:18	11:23	11:33	11:33	11:43	11:53	12:03
Gamma	20	p.	11:13	11:18	11:23	11:28	11:38	11:38	11:48	11:58	12:08
Delta	25	p.	11:18	11:23	11:28	11:33	11:43	11:43	11:53	12:03	12:13
Epsilon	30	p.	11:23	11:28	11:33	11:38	11:48		11:58	12:08	12:18
Zeta	35	p.	11:28	11:33	11:38	11:43	11:53		12:03	12:13	12:23
Eta	40	p.	11:33	11:38	11:43	11:48	11:58		12:08	12:18	12:28
Theta	45	p.	11:38	11:43	11:48	11:53	12:03		12:13	12:23	12:33
Iota	50	p.	11:43	11:48	11:53	11:58	12:08		12:18	12:28	12:38
Cappa	55	a.	11:48	11:53	11:58	12:03	12:13		12:23	12:33	12:43
Lambda	60	p.	12:03	12:08	12:13	12:18	12:16	12:28	12:38	12:48	12:58
Mu	65	p.	12:08	12:13	12:18	12:23	12:21	12:33	12:43	12:53	13:03
Nu	70	p.	12:13	12:18	12:23	12:28	12:26	12:38	12:48	12:58	13:08
Csi	80	p.	12:18	12:23	12:28	12:33	12:31	12:43	12:53	13:03	13:13
Omicron	90	a.	12:23	12:28	12:33	12:38	12:36	12:48	12:58	13:08	13:18
Traccia non prioritaria							x				

Tracce in conflitto

Capacità commerciale linea: 8 treni/h

Le incompatibilità fra richieste di tracce da parte di diversi Richiedenti nell'ambito della stessa tipologia di servizio sono disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti commi 1, 3 e 4 del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, al Richiedente che risulta prioritario non possono 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 al Richiedente risultato prioritario. **L'applicazione del limite dell'80% di capacità giornaliera avviene considerando che tale valore deve essere equamente distribuito nell'arco del periodo giornaliero di apertura della tratta in esame, evitando che in una fascia oraria possa presentarsi il caso di una occupazione superiore all'80% della capacità della tratta da parte del richiedente con maggiore priorità**. Tale criterio è applicato anche nella assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.

Commento: I treni dell'operatore A risultano prioritari in quanto cadenzati con un numero di circolazioni giornaliere/settimanali superiori rispetto al treno dell'operatore B generando un'occupazione della linea nella fascia oraria 11-12 al 100%; viene pertanto individuato il treno dell'operatore A meno prioritario (n. circolazioni giornaliere/settimanali) per garantire l'accesso all'operatore B.

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE

5.1 INTRODUZIONE

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'art. 13 comma 13 del D.lgs. n.112/15, definisce le linee guida generali di regolazione relative alla produzione ed ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi diversi dal PMdA descritti nel presente capitolo.

Si riporta di seguito l'elenco riassuntivo delle differenti tipologie di servizi offerti dal Gestore:

a) Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
- controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità;
- Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia (rotta Villa S. Giovanni – Messina) e Sardegna (rotta Villa S. Giovanni/Messina –Golfo Aranci);
- Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio;
- Servizio di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati di cui al par. 6.3.3.2.2.

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

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 7.3 relativo agli Impianti di servizio.

c) Servizi complementari

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

- Fornitura corrente di trazione;
- Preriscaldamento, climatizzazione e utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Assistenza a persone con disabilità e mobilità ridotta (PMR);
- Parking;
- Fast Track.

d) Servizi ausiliari

RFI in qualità di operatore di impianto di servizio può, su richiesta delle imprese ferroviarie fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

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

Fermo restando il rispetto del principio di non discriminazione, RFI in qualità di operatore di impianto di servizio non è obbligato a fornire i servizi ausiliari.

5.2 SISTEMA TARIFFARIO

L'ART, con l'emanazione della Delibera n. 165/2024, ha dichiarato la conformità del sistema tariffario, presentato da RFI per il PMdA all'infrastruttura ferroviaria nazionale (c.d. pedaggio) e per i Servizi diversi dal PMdA erogati da RFI, ai criteri di cui alla Delibera n. 95/2023.

Le tariffe per l'orario di servizio 2025-2026, oggetto della proposta tariffaria di cui sopra, sono presenti negli appositi paragrafi ai capitoli 5 e 7.

Si precisa, inoltre, che i canoni da corrispondere per il PMdA e per le tariffe per i servizi diversi dal PMdA, inclusi anche quelli al capitolo 7, si riferiscono all'anno solare di riferimento del presente PIR e verranno quindi applicate dal 1 gennaio al 31 dicembre di ogni anno; pertanto dal cambio orario di dicembre al 31 dicembre saranno applicate le tariffe presenti nell'ultima edizione del PIR relativo all'orario precedente.

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO

5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

Il PMdA comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione del Contratto:

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e certificato di sicurezza, con riferimento al periodo di validità del contratto;
- ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria;
- verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- valorizzazione economica delle tracce orarie;
- stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria

Ciascun Contratto indica 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 utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
  - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali nei limiti temporali definiti:
    a) nel portale ePIR per le stazioni origine/destino;
    b) nella traccia oraria assegnata per tutte le altre stazioni di transito.
- Con riferimento agli impianti di collegamento con le reti estere:
  - il rispetto dei tempi massimi di sosta per i treni che effettuano servizi merci internazionali, così come deducibili nel portale ePIR nell'apposita planimetria "Tempi massimi per le operazioni di transito dei treni merci negli impianti di confine" e nel medesimo allegato tecnico.

Eventuali deroghe che comportano il superamento dei limiti riportati nel portale ePIR, relativamente alle stazioni origine/destino, e determinate da esigenze del GI nella pianificazione complessiva dell'orario, oppure da necessità tecnico/organizzative e commerciali dell'IF strettamente connesse al cadenzamento dei servizi, non devono in ogni caso pregiudicare la capacità dell'impianto e vengono formalizzate con la comunicazione del progetto orario, ovvero nel programma di stazione, con riferimento agli impianti merci:

- la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;
- la fruizione di impianti di illuminazione.

Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi

Comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché delle attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.

Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti quali risultano dal capitolo 3:

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, ecc);
- il segnalamento oppure 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.

Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità

Informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio

RFI mette a disposizione alle IF titolari di contratto di utilizzo l'accesso ai sistemi informativi del GI, con un numero di utenze/connessioni di rete incluse nel PMdA così come definito al paragrafo 5.5.2:

- **PICWEB-IF sistema informativo con interfaccia WEB contenente i seguenti moduli:**

  1. **Programmazione GO**: modulo che consente la visualizzazione dei treni programmati e la riprogrammazione dei treni in Gestione Operativa.

     Attenendosi alle disposizioni di legge sulla Privacy, se il titolare dell'utenza/connessione è diverso dal *"Referente accreditato nell'allegato 3 del contratto per la Richiesta di tracce in gestione operativa"*, la richiesta di attivazione deve essere presentata per iscritto a firma del Rappresentante legale della IF o di un suo delegato.

  2. **Tempo reale**: modulo che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura per mezzo di informazioni tabellari aggiornate in tempo reale.

  3. **Tempo reale "Traingraph":** funzionalità che consente di monitorare e controllare lo stato della circolazione e dell'infrastruttura, mediante rappresentazione grafica spazio-temporale per mezzo di informazioni aggiornate in tempo reale.

  4. **Controllo Produzione**: modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi, ai dati dei treni circolati e allo stato dell'infrastruttura.

5. **Controllo produzione - Profilo Committente**: modulo che consente di produrre e visualizzare report ed analisi relativi allo stato dell'infrastruttura e alla circolazione dei treni oggetto di Accordo Quadro con RFI. Il profilo è specifico per tipologie di utenti quali Regioni / Provincie Autonome titolari di Accordo Quadro e/o comunque quali soggetti committenti del servizio di trasporto pubblico ed è rilasciato, ai sensi dell'articolo 50 del CAD, a titolo gratuito per almeno n.2 utenze per ciascuno dei succitati soggetti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico della stessa RFI da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
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 deve 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;
9. **Back End Pubblicazione dati**: per le Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP da queste sottoscritti, l'accesso al sistema tramite utenze opportunamente profilate per lo svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, viene rilasciato, ai sensi dell'articolo 50 del CAD, a titolo gratuito per almeno n.2 utenze per ciascuno dei succitati soggetti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

- **PICWEB- Profilo OPE7:** modulo che consente la gestione informatizzata l'inoltro al GI della composizione treni, del turno dei materiali, delle richieste dei servizi di impianto e di quelle per le operazioni di manovra con le relative informazioni di esecuzione con visualizzazione del M53 Manovre Integrato negli scali merci predisposti;
- **SERVIZIO MONITOR A/P LIVE**: modulo che consente di visualizzare in tempo reale le notizie fornite dai monitor di informazione al pubblico di stazione; comprende anche il canale informativo denominato Stazione Virtuale che consente di interfacciarsi con i sistemi informatici di RFI che gestiscono le informazioni al pubblico;
- **RETE BLU:** sistema per la gestione informatizzata delle richieste di servizi di assistenza a terra per clienti PMR, agenda dei servizi richiesti e consuntivazione degli stessi.
- **Banca Dati sui Pericoli (BDP),** sistema informativo che registra e rende visualizzabile qualsiasi evento che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.

Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia e Sardegna

Il servizio consiste nel collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna e viceversa.

Il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Sicilia e viceversa, assicurando la continuità della traccia oraria, può riguardare carri ferroviari merci, anche contenenti merci pericolose e nocive, e carrozze passeggeri con viaggiatori, la cui permanenza a bordo durante la traversata marittima sarà regolata, di volta in volta, dal personale di RFI che gestisce il traghettamento.

Il collegamento ferroviario via mare per la Sardegna e viceversa non prevede il trasporto passeggeri e può riguardare carri ferroviari merci, con esclusione di quelli contenenti merci pericolose e nocive, e carrozze passeggeri vuote.

Il collegamento è assicurato per mezzo delle seguenti prestazioni:

- manovra di carico (trasferimento del materiale dal binario di arrivo del treno all'invasatura di imbarco, senza variazioni di composizione, nonché manovra di imbarco del materiale sulla nave traghetto);
- traversata marittima;
- manovra di scarico (sbarco del materiale dalla nave traghetto, trasferimento dall'invasatura di sbarco al binario da cui ha origine il treno di proseguimento, senza variazioni di composizione).

Eventuali attività di modifica alla composizione dei treni devono essere effettuate in autoproduzione dalle IF e l'accesso alle aree adibite a tali attività deve essere richiesto secondo le modalità di cui al paragrafo 5.3.1.

RFI assicura il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e la Sicilia (rotta Villa S.Giovanni-Messina), la Sardegna (rotta Messina/Villa S.Giovanni – Golfo Aranci) e viceversa.

RFI si impegna, salvo comprovata impossibilità tecnica, affinchè le carrozze siano rifornite di elettricità durante tutta la traversata marittima tra la penisola e la Sicilia e viceversa.

L'IF si impegna a rispettare il limite massimo di carico dei carri e a presentare per l'imbarco carri contenenti merci pericolose solo per le corse a ciò espressamente designate. L'IF si impegna in tal caso a rispettare le disposizioni vigenti, nonché ad assumere tutti gli accorgimenti necessari per garantire la sicurezza nel trasporto dei carri contenenti questo tipo di merci.

RFI prende in consegna i carri e le carrozze per il traghettamento nel momento in cui l'IF le mette a sua disposizione per la manovra di carico sulla nave e le riconsegna all'IF nel momento in cui ha completato la manovra di scarico. Non è in alcun caso responsabile per i danni a persone e/o cose che si siano prodotti prima della messa a disposizione dei richiamati mezzi da parte di IF e dopo la manovra di scarico. Durante la manovra e il traghettamento RFI è responsabile per gli eventuali danni arrecati a persone e/o cose, in dipendenza delle predette attività, se non prova che l'evento è derivato da cause ad esso non imputabili.

Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio

RFI assicura alle IF il diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria nazionale per accedere agli impianti raccordati di cui sono titolari soggetti diversi da RFI.

Nuovo servizio di sgombero con mezzi attrezzati

Il servizio di sgombero a cura diretta di RFI è erogato secondo le modalità descritte al par. 6.3.3.2.7 del PIR.

5.3.2 Tariffe del Pacchetto Minimo d'Accesso

Il pedaggio viene calcolato come somma di tre componenti A, B e C:
PEDAGGIO = A+B+C

- 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;
- la componente C articolata nelle sottocomponenti C_1, C_2 e C_5:
  - la componente C_1 legata alla riduzione di fenomeni di eterotachicità e all'utilizzo ottimale della capacità per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate;
  - la componente C_2 correlata agli effetti ambientali, incentivando i servizi che prevedono il trasporto di biciclette;
  - la componente C_5 legata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza nell'allocazione della capacità di infrastruttura.

5.3.2.1 Componente A

La componente A del pedaggio è articolata in tre sub-componenti additive A1-2, A_{flat}, A3:

$$A = (A_{1\text{-}2} + A_{flat} + A_3)$$

- la sub-componente A1-2 correla l'usura del binario alle categorie di massa assiale, alle classi di velocità e al peso bloccato del convoglio;
- la sub-componente A_{flat} è correlata all'uso dei sistemi di segnalamento;
- 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:

$$T_A = (T_{A1\text{-}2} \times (\text{tonnellate}) + T_{Aflat} + T_{A3}) \times km$$

I valori delle tariffe unitarie $T_{A1-2} + T_{Aflat} + T_{A3}$ sono riportati nelle Tabelle 5.1 – 5.3.

Tabella 5.1 – Tariffe unitarie T_{A1-2} per categoria di MASSA ASSIALE, CLASSE DI VELOCITÀ e PESO BLOCCATO del convoglio

Classe di Velocità	Categoria di Massa Assiale	T_{A1-2} (€/km)
[0-75)		0,000627
[75-100)		0,000923
[100-125)		0,001368
[125-150)		0,002017
[150-175)	*≤ 17 t/a*	0,002743
[150-175]	*> 17 t/a*	0,002714
[175-200)	*≤ 17 t/a*	0,003531
[175-200)	*> 17 t/a*	0,003438
[200-225)	*≤ 17 t/a*	0,004250
[200-225)	*> 17 t/a*	0,004251

Tabella 5.2 – Tariffe unitarie T_{Aflat} per il segnalamento

	(€/km)
TA_{flat}	0,188

Tabella 5.3 – Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

Tipo di trazione	T_{A3} (€/km)
Trazione elettrica	0,246
Trazione elettrica (2 pant. e Vmax ≥250km/h)*	0,492
Trazione non elettrica	0,000

*Fermo l'obbligo di comunicazione da parte delle IF, di cui al par. 4.2, circa l'utilizzazione del doppio pantografo nelle tratte in cui detta utilizzazione è prevista, il GI effettua opportune verifiche durante la circolazione dei treni.

5.3.2.2 Componente B

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

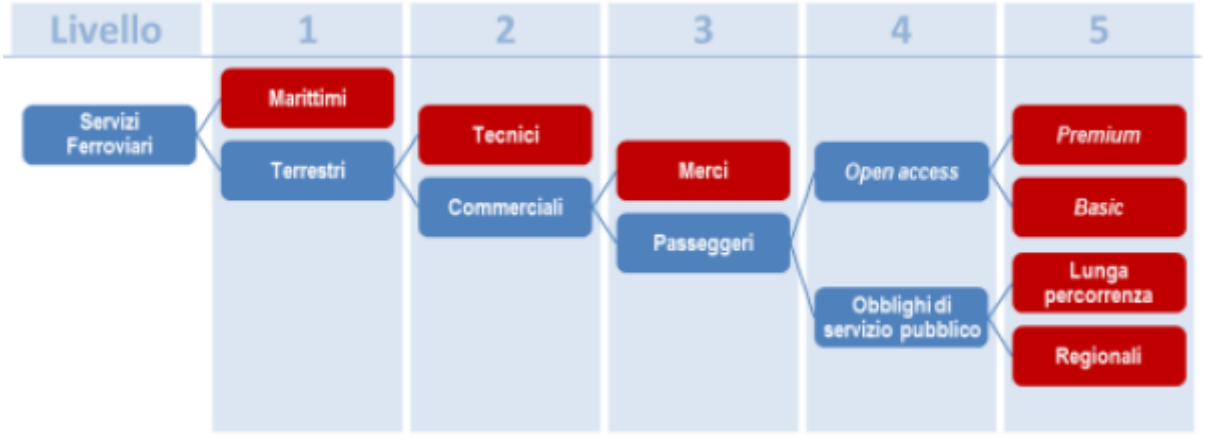
Il valore della componente B considera il giorno della settimana di effettuazione del servizio (*Lun, Mar-Ven, Prefestivo, Festivo*), la classe temporale (*Diurno e Notturno*) e le differenti tratte di rete percorse.

Il valore della componente B è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria, articolata per segmenti di mercato e per i chilometri percorsi su ciascuna tratta di rete e nelle differenti classi temporali dei giorni della settimana, 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 Misura 24 della Delibera ART 95/2023 ed è rappresentata nella Figura 5.1.

Figura 5.1 – Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 95/2023)



Nella figura 5.2 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante.

Figura 5.2 – Descrizione segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 95/2023)

Segmento	Descrizione
Premium	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS, che percorrono anche solo parzialmente tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h
Basic	Treni viaggiatori in regime di OPEN ACCESS, che non percorrono tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h
OSP - LP	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori LUNGA PERCORRENZA
OSP - Reg	Treni del SERVIZIO UNIVERSALE viaggiatori REGIONALI
Merci	Treni MERCI
Tecnici	Treni NON COMMERCIALI: Invio materiale, Locomotiva Isolata, Corsetta Personale, Tradotta (eccetto tradotta merci con finalità commerciali)
Marittimi	Servizi di continuità territoriale da e per la Sicilia o la Sardegna

L'ulteriore articolazione interna ai segmenti Premium, Merci, Basic OSP - Regionale, definita dal GI, è illustrata nelle Figure 5.3-5.6.

Il segmento OSP – LP non è articolato in segmenti di secondo livello, in quanto la differenziazione *Giorno/Notte* è funzionalmente sostituita dall'introduzione delle classi temporali.

Figura 5.3 - Binomi di secondo livello PREMIUM

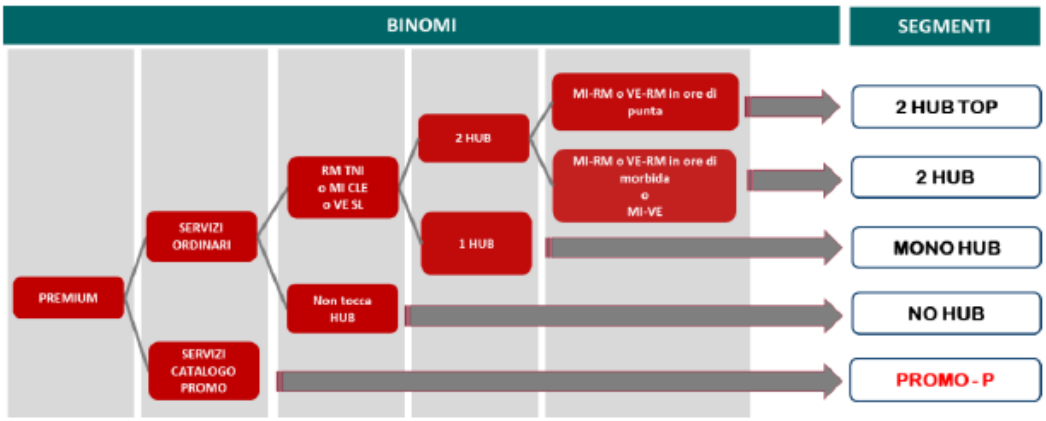


Figura 5.4 - Binomi di secondo livello BASIC

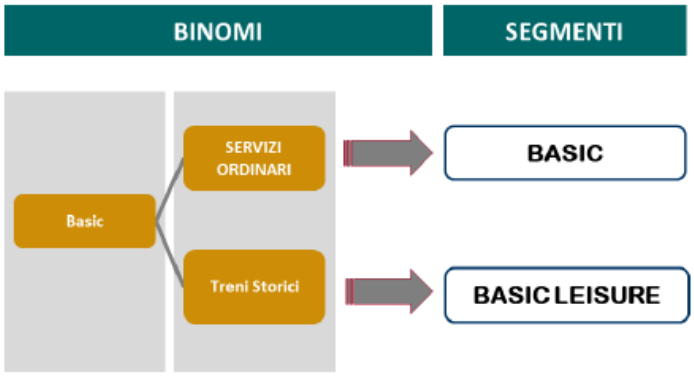


Figura 5.5 - Binomi di secondo livello MERCI

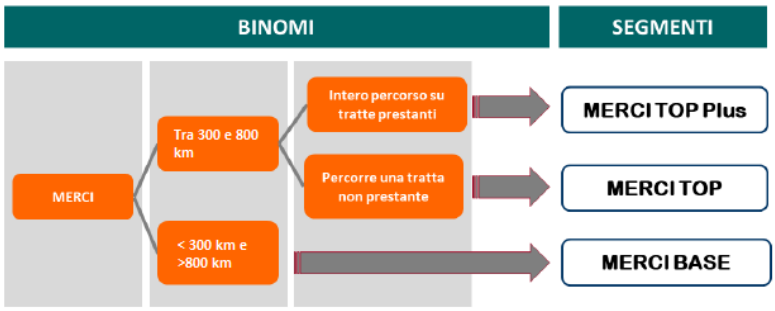
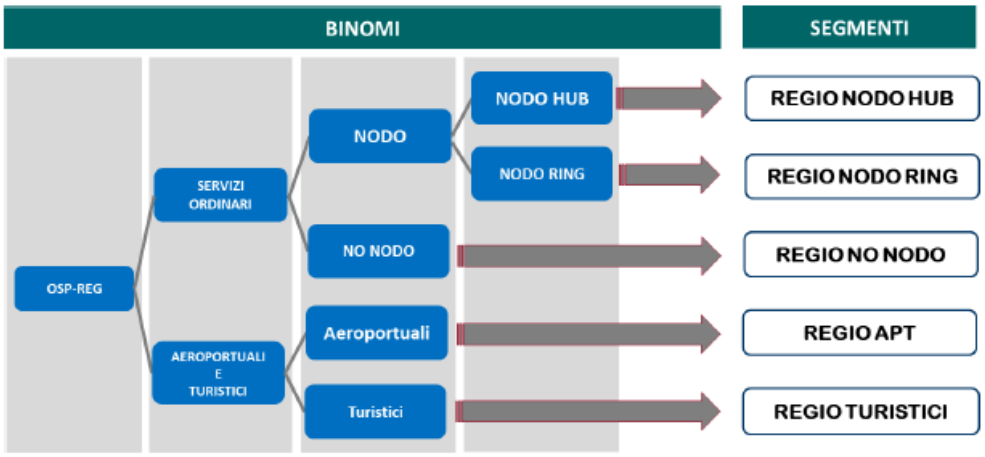


Figura 5.6 - Binomi di secondo livello OSP - REGIONALI



Nelle Tabelle 5.4-5.7 sono riportate le descrizioni dei sotto segmenti di mercato.

Tabella 5.4 – Descrizione dei segmenti di mercato PREMIUM

Segmento	Descrizione
2 HUB TOP	• Treni con fermata a Roma Termini e Milano C.le/Venezia S.L e transito a Firenze Campo Marte tra le 08:00 e le 11:59 e tra le 16:00 e le 20:59
2 HUB	• Treni con fermata in due stazioni tra Roma Termini, Milano C.le e Venezia S.L. e, per i soli treni da e verso Roma, transito a Firenze Campo Marte tra le 21:00 e le 07:59 e tra le 12:00 e le 15:59.
MONO HUB	• Treni con una sola fermata tra Roma Termini, Milano C.le e Venezia S.L.
NO HUB	• Treni senza fermate a Roma Termini, Milano C.le e Venezia S.L
Promo - P	• Saranno definiti negli anni successivi coerentemente con la strategia di incentivazione di cui alla Misura 34

Tabella 5.5 - Descrizione dei segmenti BASIC

Segmento	Descrizione
BASIC	• Treni viaggiatori in regime di Open Access, che non percorrono tratte della rete LSE con velocità superiore a 250 km/h, esclusi i servizi classificati come «Basic Leisure»
BASIC LEISURE	• Servizi classificati dai sistemi di rendicontazione del GI come “Treni Storici”, i treni Charter, i treni non coperti da Contratti di Servizio circolanti sulle linee ferroviarie classificate ad uso turistico ai sensi del DIM 146 del 17 maggio 2022

Tabella 5.6 - Descrizione dei segmenti MERCI

Segmento	Descrizione
TOP Plus	• Treni tra 300 e 800 km e percorso interamente su tratte prestanti*
TOP	• Treni tra 300 e 800 km e percorso interamente su almeno una tratta *non prestante*
Base	• Treni con distanza inferiore a 300 km o maggiore di 800 km

* Per tratta prestante si intende una tratta commerciale caratterizzata da modulo ≥ 500 m, sagoma ≥ PC/45 e massa assiale pari a D4 o D4L. Con riguardo alle tratte prestanti, nelle more della pubblicazione delle stesse sul portale ePIR, si faccia riferimento al “Simulatore Pedaggio” pubblicato sul sito web di RFI, nella sezione Home > Offerta > Accesso alla Rete > Prospetto Informativo della Rete > Delibera ART n. 95/2023 – Pubblicazione della proposta tariffaria 2025 – 2029.

Tabella 5.7 - Descrizione dei segmenti OSP - REGIONALI

Segmento	Descrizione
REGIO NODO HUB	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana) • Servizio commerciale in almeno una delle Stazioni Hub*
REGIO NODO RING	• Servizi REGIONALI di nodo (utilizzano almeno in parte la rete Metropolitana) • Non svolgono servizio in nessuna delle stazioni Hub*
REGIO NO NODO	• Servizi REGIONALI la cui traccia non interessa tratte della rete metropolitana
REGIO APT	• Servizi REGIONALI a tariffa speciale per l’aeroporto di Roma Fiumicino e per l’aeroporto di Milano Malpensa

Segmento	Descrizione
REGIO TURISTICI	• Servizi REGIONALI, circolanti dall'1 luglio al 31 agosto, con finalità prevalentemente turistica e denominazione commerciale ad hoc indicata dall'Impresa Ferroviaria • Servizi REGIONALI, circolanti dall'1 luglio al 31 agosto, che effettuano fermata in almeno due tra le seguenti stazioni: Rimini, Riccione, Cattolica, Pesaro • Servizi REGIONALI con finalità prevalentemente turistica a tariffa speciale

*In continuità col precedente periodo regolatorio le stazioni "Hub" sono Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Genova Piazza Principe, Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi, Milano Porta Garibaldi Sotterranea, Napoli Centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia. Si noti che gli Hub del segmento OSP Regionale non coincidono con quelli del segmento OA Premium.

Di seguito si riportano le caratteristiche di ogni categoria di rete e le tariffe unitarie T_B per ciascun sotto segmento di mercato sono riportate nelle Tabelle 5.8, 5.9, 5.10, 5.11, 5.12 e 5.13.

Categoria ART	Categoria Commerciale	Nuova Categoria Commerciale	V_{media}	Ulteriori criteri
LSE		LSE Top	≥ 220 km/h	
		LSE Base	< 220 km/h	
LSI	Rete Fondamentale	Fondamentale Top	≥ 150 km/h	
		Fondamentale Standard	< 150 km/h	Doppio binario
		Fondamentale Base		Semplice binario
LSB	Rete Complementare	Complementare Top	≥ 100 km/h	Doppio binario
		Complementare Standard		Semplice binario
		Complementare Base	< 100 km/h	
RM	Nodi Standard	Nodi Standard CORE	> 100 km/h	Afferenti a st. di testa
		Nodi Standard		Resto del nodo
	Nodi Base	Nodi Base CORE	< 100 km/h	Afferenti a st. di testa
		Nodi Base		Resto del nodo

Tabella 5.8 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato PREMIUM

	2026			Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
Premium	2 HUB Top	Diurno	Lun	6,05	5,04	4,43	4,03	3,63	4,03	3,51	3,39	4,03	3,63	8,06
			Mar-Ven	6,05	5,04	4,43	4,03	3,63	4,03	3,51	3,39	4,03	3,63	8,06
			Prefestivo	5,44	4,53	3,99	3,63	3,27	3,63	3,16	3,05	3,63	3,27	7,26
			Festivo	6,05	5,04	4,43	4,03	3,63	4,03	3,51	3,39	4,03	3,63	8,06
		Notturno		5,14	4,28	3,77	3,43	3,08	3,43	2,98	2,88	3,43	3,08	6,85
	2 HUB	Diurno	Lun	5,03	4,19	3,69	3,36	3,02	3,36	2,92	2,82	3,36	3,02	6,71
			Mar-Ven	5,03	4,19	3,69	3,36	3,02	3,36	2,92	2,82	3,36	3,02	6,71
			Prefestivo	4,53	3,78	3,32	3,02	2,72	3,02	2,63	2,54	3,02	2,72	6,04
			Festivo	5,03	4,19	3,69	3,36	3,02	3,36	2,92	2,82	3,36	3,02	6,71
		Notturno		4,28	3,57	3,14	2,85	2,57	2,85	2,48	2,40	2,85	2,57	5,70
	Mono HUB	Diurno	Lun	3,88	3,59	3,42	3,26	3,10	3,26	2,84	2,74	3,26	3,10	6,52
			Mar-Ven	3,88	3,59	3,42	3,26	3,10	3,26	2,84	2,74	3,26	3,10	6,52
			Prefestivo	3,49	3,23	3,08	2,94	2,79	2,94	2,55	2,47	2,94	2,79	5,87
			Festivo	3,88	3,59	3,42	3,26	3,10	3,26	2,84	2,74	3,26	3,10	6,52
		Notturno		3,30	3,05	2,91	2,77	2,63	2,77	2,41	2,33	2,77	2,63	5,54
	No HUB	Diurno	Lun	3,76	3,48	3,32	3,16	3,00	3,16	2,69	2,53	3,16	3,00	5,33
			Mar-Ven	3,76	3,48	3,32	3,16	3,00	3,16	2,69	2,53	3,16	3,00	5,33
			Prefestivo	3,38	3,13	2,99	2,84	2,70	2,84	2,42	2,28	2,84	2,70	4,79
			Festivo	3,76	3,48	3,32	3,16	3,00	3,16	2,69	2,53	3,16	3,00	5,33
		Notturno		3,20	2,96	2,82	2,69	2,55	2,69	2,28	2,15	2,69	2,55	4,53

Tabella 5.9 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato BASIC

	2026			Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
Basic	Basic	Diurno	Lun	3,83	3,54	3,38	3,22	3,06	3,22	3,02	2,70	3,22	3,06	5,40
			Mar-Ven	3,83	3,54	3,38	3,22	3,06	3,22	3,02	2,70	3,22	3,06	5,40
			Prefestivo	3,45	3,18	3,04	2,90	2,75	2,90	2,72	2,43	2,90	2,75	4,86
			Festivo	3,83	3,54	3,38	3,22	3,06	3,22	3,02	2,70	3,22	3,06	5,40
		Notturno		2,68	2,48	2,36	2,25	2,14	2,25	2,12	1,89	2,25	2,14	3,78
	Basic LEISURE	Diurno	Lun	2,67	2,23	1,96	1,78	1,60	1,78	1,55	1,50	1,78	1,60	2,99
			Mar-Ven	2,67	2,23	1,96	1,78	1,60	1,78	1,55	1,50	1,78	1,60	2,99
			Prefestivo	2,41	2,00	1,76	1,60	1,44	1,60	1,40	1,35	1,60	1,44	2,69
			Festivo	2,67	2,23	1,96	1,78	1,60	1,78	1,55	1,50	1,78	1,60	2,99
		Notturno		1,87	1,56	1,37	1,25	1,12	1,25	1,09	1,05	1,25	1,12	2,10

Tabella 5.10 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato OSP-LP

	2026			Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
OSP-LP	OSP - LP	Diurno	Lun	3,37	2,81	2,47	2,25	2,02	2,25	1,96	1,89	2,25	2,02	4,27
			Mar-Ven	3,37	2,81	2,47	2,25	2,02	2,25	1,96	1,89	2,25	2,02	4,27
			Prefestivo	3,03	2,53	2,23	2,02	1,82	2,02	1,76	1,70	2,02	1,82	3,84
			Festivo	3,37	2,81	2,47	2,25	2,02	2,25	1,96	1,89	2,25	2,02	4,27
		Notturno		2,36	1,97	1,73	1,57	1,42	1,57	1,37	1,32	1,57	1,42	2,99

Tabella 5.11 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato MERCI

	2026			Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
Merci	TOP Plus	Diurno	Lun	0,96	0,80	0,64	0,64	0,58	0,45	0,45	0,39	0,64	0,58	1,13
			Mar-Ven	1,21	1,00	0,80	0,80	0,72	0,56	0,56	0,48	0,80	0,72	1,41
			Prefestivo	1,09	0,90	0,72	0,72	0,65	0,51	0,51	0,43	0,72	0,65	1,27
			Festivo	1,09	0,90	0,72	0,72	0,65	0,51	0,51	0,43	0,72	0,65	1,27
		Notturno		0,96	0,80	0,64	0,64	0,58	0,45	0,45	0,39	0,64	0,58	1,13
	TOP	Diurno	Lun	0,85	0,71	0,56	0,56	0,51	0,39	0,39	0,34	0,56	0,51	0,99
			Mar-Ven	1,06	0,88	0,71	0,71	0,63	0,49	0,49	0,42	0,71	0,63	1,23
			Prefestivo	0,95	0,79	0,63	0,63	0,57	0,44	0,44	0,38	0,63	0,57	1,11
			Festivo	0,95	0,79	0,63	0,63	0,57	0,44	0,44	0,38	0,63	0,57	1,11
		Notturno		0,85	0,71	0,56	0,56	0,51	0,39	0,39	0,34	0,56	0,51	0,99
	Base	Diurno	Lun	0,58	0,48	0,39	0,39	0,35	0,27	0,27	0,23	0,39	0,35	0,66
			Mar-Ven	0,72	0,60	0,48	0,48	0,43	0,34	0,34	0,29	0,48	0,43	0,82
			Prefestivo	0,65	0,54	0,43	0,43	0,39	0,30	0,30	0,26	0,43	0,39	0,74
			Festivo	0,65	0,54	0,43	0,43	0,39	0,30	0,30	0,26	0,43	0,39	0,74
		Notturno		0,58	0,48	0,39	0,39	0,35	0,27	0,27	0,23	0,39	0,35	0,66

Tabella 5.12 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato OSP-REG

	2026			Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
OSP-REGIONALE	NODO HUB	Diurno	Lun	4,16	3,47	3,05	2,77	2,50	2,77	2,41	2,33	2,77	2,50	5,32
			Mar-Ven	4,16	3,47	3,05	2,77	2,50	2,77	2,41	2,33	2,77	2,50	5,32
			Prefestivo	3,33	2,77	2,44	2,22	2,00	2,22	1,93	1,86	2,22	2,00	4,26
			Festivo	3,33	2,77	2,44	2,22	2,00	2,22	1,93	1,86	2,22	2,00	4,26
		Notturno		3,74	3,12	2,75	2,50	2,25	2,50	2,17	2,10	2,50	2,25	4,79
	NODO RING	Diurno	Lun	3,60	3,00	2,64	2,40	2,16	2,40	2,09	2,02	2,40	2,16	4,46
			Mar-Ven	3,60	3,00	2,64	2,40	2,16	2,40	2,09	2,02	2,40	2,16	4,46
			Prefestivo	2,88	2,40	2,11	1,92	1,73	1,92	1,67	1,61	1,92	1,73	3,57
			Festivo	2,88	2,40	2,11	1,92	1,73	1,92	1,67	1,61	1,92	1,73	3,57
		Notturno		3,24	2,70	2,38	2,16	1,94	2,16	1,88	1,81	2,16	1,94	4,02
	NO NODO	Diurno	Lun	2,37	1,97	1,74	1,58	1,42	1,58	1,37	1,33	1,58	1,42	2,76
			Mar-Ven	2,37	1,97	1,74	1,58	1,42	1,58	1,37	1,33	1,58	1,42	2,76
			Prefestivo	1,89	1,58	1,39	1,26	1,14	1,26	1,10	1,06	1,26	1,14	2,21
			Festivo	1,89	1,58	1,39	1,26	1,14	1,26	1,10	1,06	1,26	1,14	2,21
		Notturno		2,13	1,78	1,56	1,42	1,28	1,42	1,24	1,19	1,42	1,28	2,49
	REGIO APT	Diurno	Lun	5,95	4,96	4,37	3,97	3,57	3,97	3,45	3,33	3,97	3,57	7,38
			Mar-Ven	5,95	4,96	4,36	3,97	3,57	3,97	3,45	3,33	3,97	3,57	7,38
			Prefestivo	4,76	3,97	3,49	3,17	2,86	3,17	2,76	2,67	3,17	2,86	5,91
			Festivo	4,76	3,97	3,49	3,18	2,86	3,18	2,76	2,67	3,18	2,86	5,91
		Notturno		5,36	4,47	3,93	3,57	3,22	3,57	3,11	3,00	3,57	3,22	6,65
	TURISTICI	Diurno	Lun	5,38	4,48	3,94	3,59	3,23	3,59	3,12	3,01	3,59	3,23	6,63
			Mar-Ven	5,38	4,48	3,94	3,59	3,23	3,59	3,12	3,01	3,59	3,23	6,63
			Prefestivo	4,30	3,59	3,15	2,87	2,58	2,87	2,50	2,41	2,87	2,58	5,31
			Festivo	4,30	3,59	3,15	2,87	2,58	2,87	2,50	2,41	2,87	2,58	5,31
		Notturno		4,84	4,03	3,55	3,23	2,90	3,23	2,81	2,71	3,23	2,90	5,97

Tabella 5.13 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato TECNICI

	2026			Rete LSE		Rete LSI			Rete LSB			Rete Metropolitana		
				LSE Top	LSE Standard	FOND Top	FOND Standard	FOND Base	COMPL Top	COMPL Standard	COMPL Base	NODI Standard	NODI Base	NODI CORE
Tecnici	Tecnici	Diurno	Lun	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
			Mar-Ven	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
			Prefestivo	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
			Festivo	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
		Notturno		0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99

Segmento di mercato Marittimi

Il valore della componente A per i servizi ferroviari marittimi è considerato nullo. Per il calcolo della componente B relativa alle rotte Villa San Giovanni – Messina e Villa San Giovanni/Messina – Golfo Aranci, si assumono rispettivamente, come distanze equivalenti, i valori di 7,50 km per la Sicilia e di 32,96 km per la Sardegna. La tariffa in continuità con il precedente periodo regolatorio è fissato pari a 227,265 €/tkm.

Segmento di mercato Promo

Si informa che il GI ha presentato istanza di deroga alla procedura prevista in materia di proposizione di tariffa PROMO prevista dalla misura 34, punto 3, dell'Allegato A alla delibera ART n.95/2023. Le tariffe saranno pubblicate a seguito dell'espressione dell'Autorità in merito alla citata istanza di deroga -che avverrà nell'ambito dello specifico procedimento avviato con la delibera ART n.222/2025-, e a valle del processo di definizione delle stesse.

Tabella 5.14 – Tariffe unitarie TB per segmento di mercato PROMO

PROMO*	Premium	0,000
	Merci	0,000
	OSP Regionali	0,000

* Il GI valuta l'eventuale applicazione di tariffe promo a segmenti di mercato ulteriori rispetto a quelli indicati.

5.3.2.3 Classificazione di rete

Ai fini della definizione del segmento di mercato sono definite nuove classificazioni di rete. Nelle more della pubblicazione delle stesse sul portale ePIR, si faccia riferimento al "Simulatore Pedaggio" pubblicato sul sito web di RFI, nella sezione Home > Offerta > Accesso alla Rete > Prospetto Informativo della Rete > Delibera ART n. 95/2023 – Pubblicazione della proposta tariffaria 2025 – 2029.

5.3.2.4 Tratte di Confine e Stazioni di Collegamento con Reti Estere

I corrispettivi dovuti per le Tratte di Confine con le Reti Estere, oggetto di specifici accordi tra Gestori Confinanti, sono calcolati come somma di due componenti:

- Tariffa di accesso alle stazioni di collegamento reti: per i soli treni che iniziano o terminano nella stazione di collegamento reti, senza interessare la rimanente rete del GI. La tariffa è riportata in Tabella 5.12;
- Tariffa di utilizzo da moltiplicare per i km di linea percorsi sulla tratta di confine. La tariffa unitaria è riportata in Tabella 5.12.

Tabella 5.15 – Tariffe delle Tratte di Confine con Reti Estere

Stazione di collegamento Rete Estera	Tariffa di accesso (€/treno)	Tratte comprese tra le stazioni di collegamento e il Confine di Stato	km tratta	Tariffa di utilizzo (€/km)
Ventimiglia	5,00	Ventimiglia – Confine di Stato	7,287	1,00
Domodossola	5,00	Domodossola – Iselle	18,799	1,00
Luino	5,00	Luino – Confine di Stato	14,857	1,00
Brennero	5,00	Il confine passa nel territorio di stazione	-	1,00
Tarvisio Boscoverde	5,00	Tarvisio – Confine di Stato	5,460	1,00
Villa Opicina	5,00	Villa Opicina – Confine di Stato	3,978	1,00
San Candido	5,00	San Candido – Confine di Stato	8,059	1,00

5.3.2.5 Stazioni di Collegamento con Reti Regionali

Nelle Stazioni di collegamento con le Reti Regionali, come definite al paragrafo 2.2.2, laddove l'IF utilizzi la capacità senza procedere all'acquisto di tracce, questa dovrà riconoscere al GI un corrispettivo pari a **5,32 €/treno.**

5.3.2.6 Classificazione per classe temporale

Le classi temporali sono riportate in Tabella 5.16.

Tabella 5.16 – Classi temporali

Livello Orario	Livello Giornaliero	Definizione
Notturno	Tutti i giorni	Tutti i giorni dell'anno, dalle 22:00 alle 6:00
Diurno	Feriale	Giorni feriali (di norma da lunedì a venerdì), dalle ore 6:00 alle ore 22:00
	Festivo	Domenica e giorni festivi, dalle ore 6:00 alle ore 22:00
	Prefestivo	Sabato, dalle ore 6:00 alle ore 22:00 Ove previsto dal GI sulla base di motivazioni oggettive, vigilia dei giorni festivi, dalle ore 6:00 alle ore 22:00

5.3.2.7 Componente C

5.3.2.7.1 Componente C_1

La Componente C_1 è volta a ridurre fenomeni di eterotachicità e garantire un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura per le tratte dell'infrastruttura a capacità limitata o saturate, nelle fasce orarie a maggiore densità di utilizzo (dalle 8:00 alle 20:59).

La componente è applicata esclusivamente alle tratte di rete LSE dichiarate sature o a capacità limitata e riportate in Tabella 5.17.

Tabella 5.17 – Tratte di rete LSE dichiarate sature o capacità limitata

Tratte sature	Tratte a capacità limitata
1° Biv.Orte Sud – BV/PC Settebagni*	PM Rovezzano – 1° B.Valdarno N.* 1° B.Valdarno N. – Bivio Orte Sud Milano Rogoredo – Bivio/PC Meleg.

*Per tenere conto della programmazione contemporanea di servizi su tali tratte, è applicato un fattore ottimizzazione progettuale pari a 0,5.

L'applicazione della componente C1 è limitata ai treni il cui orario di ingresso nelle tratte elencate in Tabella 5.17 è compreso tra le 8:00 e le 20:59.
Il *driver* per l'applicazione della componente C1 è il differenziale di tempo di percorrenza tra la specifica traccia e la traccia vocazionale ed è pertanto calcolato come differenziale tra i tempi di percorrenza pura.
L'applicazione della componente è attivata al superamento di un valore soglia, identificato quale il tempo di percorrenza vocazionale incrementato di 2'. I valori soglia sono riportati in Tabella 5.18.
Sono esclusi, dall'applicazione della componente C1, i nuovi treni in GO.

Tabella 5.18 – Tempi di percorrenza e Valori soglia

Tratte		TdP Vocazionale[1] [min]	TdP Soglia [min]
Sature	1° Biv.Orte Sud – BV/PC Settebagni	13,5	15,5
A capacità limitata	PM Rovezzano – 1° B.Valdarno N.	6,5	8,5
	1° B.Valdarno N. – Bivio Orte Sud	8,5[2]	10,5
	Milano Rogoredo – Bivio/PC Meleg.	5,5	7,5

Il valore della Componente C1 è riportata in Tabella 5.19.

Tabella 5.19 – Componente C_1

Tratte		C_1 [€/km] $\Delta \geq 0$	C_1 [€/km] $\Delta \geq 5$
Sature	1° Biv.Orte Sud – BV/PC Settebagni	13,0	26,0
A capacità limitata	PM Rovezzano – 1° B.Valdarno N.	27,0	54,0
	1° B.Valdarno N. – Bivio Orte Sud	5,7	11,4
	Milano Rogoredo – Bivio/PC Meleg.	18,0	36,0

5.3.2.7.2 Componente C_2

La componente C_2 è correlata agli effetti ambientali, in particolare a quelli causati dalla circolazione ferroviaria di specifico materiale rotabile. Il GI introduce la componente per supportare IF ed Enti Committenti affinché "*prevedano un adeguato numero di posti per biciclette*"[3].
Questa componente è di segno positivo *(malus)* per i servizi passeggeri che non consentono il trasporto di biciclette intere ed è di segno negativo (bonus) per i servizi che lo consentono. L'ammontare della cifra da

[1] Specifico per ogni tratta, rappresenta il maggiore tra tutti i tempi di percorrenza puri dei materiali rotabili circolanti sulla tratta, il cui codice impostazione è riferito alla velocità contenuta nell'allegato 'Scenario Tecnico – Margini di regolarità'.
[2] Tempo calcolato sulla tratta Bivio Arezzo Sud-Bivio Arezzo Nord. Sull'intera estesa della tratta "1° B.Valdarno N. – Bivio Orte Sud" è assunto come tempo di riferimento 42 minuti, pertanto il tempo soglia vale 44 minuti
[3] Regolamento UE/2021/782

destinare al contributo è calcolato di anno in anno rispetto ai dati in possesso del GI riferiti all'anno precedente. È fissata una cornice di variabilità massima pari a 0,02 €/km.

I valori della componente C_2 sono riportati in Tabella 5.20.

Tabella 5.20 – Componente C_2

	C_2
Treni con trasporto di bici intere CONSENTITO e GRATUITO*	-1,45 €/treno
Treni con trasporto di bici intere CONSENTITO	-0,76 €/treno
Treni con trasporto di bici intere NON CONSENTITO	+0,01 €/tr-km

* Il servizio è consentito e gratuito per ogni viaggiatore pagante. L'impresa Ferroviaria dichiara al GI la gratuità del servizio.

5.3.2.7.3 Componente C_5 (aggiornamento giugno 2026)

Il GI applica la componente tariffaria integrativa C5, corrisposta dal gestore all'impresa, correlata all'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle tracce orarie programmate in sede di allocazione della capacità di infrastruttura.
Per l'applicazione della componente C5, viene valutata la differenza tra allungamenti realmente attribuiti alle tracce (reali) e quelli previsti da scenario tecnico (prescritti).
La quantificazione della componente è proporzionale alla differenza tra tale differenziale e un valore di soglia indicato in Tabella 5.21.
È previsto un tetto massimo alla componente C5 corrispondente al valore della componente B di ciascuna traccia.

Nella Tabella 5.21 sono anche indicate le tariffe della componente C5 per ogni minuto oltre soglia.

Tabella 5.21 – Valori soglia e tariffe Componente C5*

Segmento di mercato	Valori Soglia Differenziale all. reali-prescritti (min/100 km)	C5 (€/min oltre la soglia)
Open Access - Premium	3,5	10,1
Open Access - Basic	7,0	8,0
OSP – LP	13,0	7,1
OSP - Regionale	14,0	4,9
Merci	20,0	4,2

* - Per i treni OSP - Regionale sono esclusi i treni provenienti da altre reti o ivi diretti e i treni nei passanti metropolitani;
- Per i treni OSP-LP sono esclusi i treni OSP-LP Notturni;
- Per i treni merci sono esclusi i treni da/per altre reti regionali.

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI

RFI (in qualità di Operatore di Impianto) fornisce i servizi di cui alla lett. c) del precedente paragrafo 5.1, ove disponibili, secondo regole e modalità di seguito indicate.

Salvo specifica indicazione, il perimetro e le caratteristiche degli impianti in cui RFI eroga i servizi sono riportati al cap.7, le relative modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al par.4.5.1, 4.5.3.1 e 4.5.3.2 .

5.4.1 Fornitura corrente di trazione

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile, sia su rete alimentata a 25kV che su rete alimentata a 3kV.

Dove viene svolto il servizio

Le linee elettrificate sono deducibili dal portale ePIR nella planimetria "Sistema di trazione".

RFI associa l'utilizzo della corrente di trazione a tutte le tracce richieste dalle IF sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, salvo specifica comunicazione da parte delle IF di utilizzo di diversa tipologia di trazione.

Formalizzazione

La fornitura del servizio viene formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Ogni Impresa Ferroviaria intenzionata ad aderire alla rendicontazione dell'energia tramite Misuratore Reale deve preventivamente dotarsi di Misuratori a Bordo Treno conformi a quanto previsto dalla EN 50463:2017, in grado di stabilire un colloquio con i DCS di terra ed impegnarsi ad adeguare il flusso composizioni trasmesso ad RFI con l'informazione del Codice Locomotore, in assenza del quale risulterebbe non utilizzabile l'informazione relativa al consumo inviata dal Misuratore di Bordo.

Al riguardo risulta necessaria la presentazione dell'attestazione di conformità allo standard EN 50463:2017 rilasciata dal costruttore del misuratore sia all'atto della messa in funzione degli stessi che successivamente durante le fasi di interventi manutentivi come conseguenza di guasti o malfunzionamenti.

L'IF, dopo essersi dotata degli apparati necessari al corretto dialogo con il DCS di RFI, può comunicare, in qualsiasi momento dell'orario, di voler aderire alla rendicontazione dei consumi energetici tramite Misuratore Reale per tutta o parte della sua flotta di rotabili. A tale scopo è necessario seguire le istruzioni riportate nel Manuale Operativo con le specifiche di interfacciamento Misuratore Reale–DCS, pubblicato nella sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR, che prevede una prima fase di installazione, settaggio e censimento del misuratore e, a seguire, un periodo di pre-esercizio di circa 10 giorni da concordare con RFI nel quale testare la corretta trasmissione e ricezione dei dati necessari alla rendicontazione stessa.

Ai fini della corretta individuazione del treno oggetto della rendicontazione dei consumi energetici tramite Misuratore Reale a bordo treno è necessario integrare il flusso composizioni fornito attualmente dalle IF con l'informazione, ad oggi non fornita dalle stesse, del codice del locomotore associato ad ogni singolo trasporto: tale informazione consente di determinare in maniera univoca la corretta associazione treno - consumo energetico rilevato da ciascun misuratore e di procedere alla successiva rendicontazione e fatturazione dell'energia alla IF proprietaria.

Diritti e obblighi di GI e IF

A partire dall'orario 2026-2027, le IF, per ogni rotabile (locomotore o complesso elettrici) che accede alla rete nazionale, dichiarano: (i) l'appartenenza o meno all'ambito di applicazione delle STI Loc&Pas (Regolamento (UE) n. 1302/2014), (ii) la compliance o meno del misuratore reale installato rispetto alla EN 50463: 2017 o rispetto a quale versione della citata EN 50463, (iii) l'eventuale interfacciamento con il DCS di quale altro GI. Per il materiale rotabile dotato di misuratore reale conforme alla EN 50463:2017 l'interfacciamento con il DCS di RFI o di altro GI è da considerarsi obbligatorio al fine di permettere la fornitura del servizio; per tali materiali rotabili eventuali deroghe sono valutate e disposte temporaneamente da RFI prevedendo un tempo di adeguamento non superiore a un anno a partire dall'orario di servizio 2026-2027.

5.4.1.1 Tariffe

Il corrispettivo per il servizio di fornitura della corrente di trazione è calcolato, coerentemente con la normativa vigente, in base alla seguente formula:

$C_{EN\ TRAZ} = C_{UNIT.\ INDIRETTO} * \Sigma\ (trkm\ elettrici) + C_{UNIT.\ ENERGIA} * \Sigma\ (kWh)$

Dove $C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ è il corrispettivo unitario a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio e $C_{UNIT.\ ENERGIA}$ è il costo unitario dell'energia, differenziato per rete a 3kV e rete a 25kV.

Il valore di $C_{UNIT.\ INDIRETTO}$ è pari a 0,0161 €/TrKm.

I consumi elettrici (kWh), sono definiti mediante

- l'utilizzo del Misuratore Reale (MR), per tutti i materiali rotabili dotati di Misuratore Reale, conforme alla norma N50463:2017, e connessi al DCS di RFI;

- l'utilizzo del sistema cd Misuratore Virtuale (MV), per tutti gli altri materiali rotabili o in caso di mancata connessione o errore nella trasmissione del dato da parte del misuratore di bordo installato delle Imprese Ferroviarie verso il DCS di RFI.

Coerentemente con quanto prescritto dal Regolamento (UE) n. 1301/2014, modificato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/868 e dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776, RFI ha provveduto a realizzare, a valle della definizione delle specifiche tecniche per l'interoperabilità, un DCS finalizzato alla corretta raccolta delle informazioni provenienti dai Misuratori Reali, conformi alla norma N50463:2017, installati a bordo del materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie, che viene interfacciato con il sistema PIC sul quale le Imprese stesse possono visualizzare i dati di consumi rendicontati, consentendo in tal modo di conoscere, per ogni treno/giorno, la quantità reale di energia utilizzata da ogni trasporto nel percorso Origine-Destino che è oggetto della Rendicontazione e Fatturazione. In caso di adesione alla rendicontazione con il misuratore reale a bordo treno, le misurazioni trasmesse al DCS corrispondono all'energia netta consumata dal treno e pertanto, ai fini della rendicontazione, vengono considerate sia la corrente assorbita, sia la corrente immessa in rete dai rotabili.

Al fine di consentire che i dati di consumo provenienti dal Misuratore Reale possano essere correttamente gestiti dal GI, ogni IF deve garantire:

- L'invio dei dati mediante connessione mobile (almeno 4G);
- La geolocalizzazione dell'apparato di bordo mediante sistema GPS;
- La trasmissione dei dati secondo formato standard definito in Normativa, tramite protocollo HTTPS, verso l'endpoint opportunamente esposto sul sistema di raccolta, con una frequenza di ogni 5'.

Si precisa che, laddove il Sistema Misuratore Reale a bordo treno non dovesse garantire l'invio dei dati per malfunzionamento di uno degli elementi costituenti, i consumi vengono determinati mediante il Misuratore Virtuale.

Il Misuratore Virtuale è basato su un algoritmo che calcola l'energia assorbita da un treno su una determinata traccia, al variare delle caratteristiche del treno stesso. L'algoritmo alla base del MV ingloba le principali caratteristiche che incidono sull'energia assorbita da un treno quali:

- caratteristiche plano altimetriche del tracciato;
- curva caratteristica di trazione, curva di resistenza, curva di decelerazione in frenatura (funziona della percentuale di peso frenato del treno), massa del treno;
- assorbimento convenzionale per gli ausiliari a bordo del treno;
- limiti di velocità in linea (fascicolo orario) del treno sulla tratta specifica;
- numero di fermate che il treno deve effettuare;
- tipologia di rete percorsa (rete a 25kV o rete a 3kV).

Il misuratore virtuale si presenta come lo strumento in grado di calcolare l'energia assorbita a livello del cerchione nonché i tempi di percorrenza su un determinato percorso al variare delle caratteristiche del treno. L'algoritmo non tiene in considerazione il recupero energetico ottenibile tramite l'applicazione della frenatura rigenerativa.

L' equazione alla base dal modello è quella tipicamente adottata in ambito trasportistico:

$$F_{traz.} - F_{Resist.} = m_{eq.} \frac{dv}{dt}$$

Ove:

F_{traz} Forza attiva fornita dai motori elettrici
F_{res} Resistenza passiva che il veicolo incontra durante il moto
M_{eq} massa equivalente del veicolo
dv/dt accelerazione del veicolo in ogni istante

La forza resistente al moto risulta essere la somma di tre termini:

- un termine relativo alla pendenza $R_{Pendenza}$;
- un termine relativo alle resistenze in curva R_{Curva};
- un termine relativo alle resistenze in rettilineo e rettifilo R_{Davis}.

$$R_{Pendenza} = M * 9.81 * \frac{Gradiente}{1000}$$

$$R_{Curva} = M * \frac{Coeff}{raggio}$$

$$R_{Davis} = a + b * v + cv^2$$

Ove:

- M è la massa totale del treno in [kg],
- Gradiente è la pendenza della livelletta in [%],
- raggio è il raggio di curvatura in [m],
- Coeff è la forza resistente in curva in [N m / kg],
- a, b e c sono i coefficienti di Davis rispettivamente in [N], [N s/m] e [N s2/m^2], Il coefficiente c dell'equazione di Davis viene differenziato a seconda che il baricentro del treno si trovi in tunnel o all'aria aperta.
- v è la velocità del treno in [m/s].

La Forza di trazione al netto della Forza di resistenza, moltiplicata per la velocità calcolata al passo corrente e per il passo di simulazione (pari ad 1 secondo), consente la stima dell'energia necessaria.

RFI entro il 15 novembre di ogni anno pubblica nella sezione "Allegati tecnici" portale ePIR la migliore stima del costo unitario dell'energia, distinta per 3kV e 25kV, ai fini della sottoscrizione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura.

Nel corso di esecuzione del contratto, con l'obiettivo di fornire alle Imprese Ferroviarie elementi di supporto per le proprie valutazioni e analisi di periodo, RFI elabora una prima stima del prezzo dell'Energia elettrica che è oggetto di specifica comunicazione mediante pubblicazione mensile in "Allegati tecnici" del portale ePIR entro 15 giorni dalla chiusura del mese di competenza.

Inoltre, RFI procede trimestralmente con l'aggiornamento dei costi dell'energia, sulla base dei quali vengono calcolati e fatturati i conguagli trimestrali da fornire alle Imprese Ferroviarie. Tale aggiornamento ~~sarà~~ viene pubblicato trimestralmente nella sezione "Allegati tecnici" del portale ePIR e viene data specifica indicazione del prezzo applicato ad ogni singolo mese del trimestre di riferimento. Sarà inoltre data evidenza con cadenza trimestrale, oltre al PUN GME (Prezzo Unico Nazionale – Gestore dei Mercati Energetici)[4] , del costo medio unitario sostenuto da RFI per l'approvvigionamento della materia prima energia elettrica.

Resta inteso che il costo dell'energia costituirà il conguaglio finale, la cui tempistica è dipendente dai calcoli da effettuarsi a cura della Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali, in ragione dell'effettivo prezzo della stessa.

Come previsto dalla normativa di riferimento (cfr. TIS - *Testo integrato delle disposizioni dell'autorità per l'energia elettrica e il gas in ordine alla regolazione delle partite fisiche ed economiche del servizio di dispacciamento (settlement)*), le fatture dell'anno n+1 possono essere recapitate al Gestore fino all'anno n+6 motivo per cui RFI, anche negli anni a seguire e fino all'anno n+6, può inviare alle IF successivi conguagli annuali relativi ai consumi dell'anno n+1. Solo a regime (fino anno n+6), dunque, le IF avranno erogato a RFI esattamente quanto dovuto come costo netto relativo all'anno n+1.

Al fine di definire il corrispettivo economico da inserire all'interno del contratto di utilizzo dell'infrastruttura per il servizio Fornitura corrente di trazione RFI utilizza il sistema del Misuratore Virtuale. Sulla base di ciò che viene inserito all'interno dei suddetti contratti viene elaborato il valore dell'acconto mensile da corrispondere a RFI per il servizio Fornitura di corrente di trazione, cioè pari a un dodicesimo del 75% del totale del servizio Fornitura di corrente di trazione inserito nel contratto.

5.4.2 Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e servizio di rifornimento idrico dei treni

[4] Il richiamo verrà rivisto all'esito della revisione della disciplina del PUN GME attualmente in corso da parte dei competenti attori del mercato elettrico.

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite colonnina REC, funzionale al trattamento climatico del materiale e alla pulizia interna del materiale.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta
- colonnina REC
- predisposizione Impianto elettrico e fornitura di corrente a bassa tensione
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori

Gli impianti funzionali all'utilizzo delle colonnine REC da parte delle IF sono riportati nel portale ePIR nell'apposita planimetria "Servizi – aree di approvvigionamento combustibile, colonnina REC, auto al seguito" e nell'allegato tecnico "Servizi – Colonnina REC".

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione, ad uso non esclusivo, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Il GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime

L'IF è tenuta a:

- Ottemperare a tutte le disposizioni vigenti
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. presenza di personale dell'Impresa non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

A partire dall'orario 2026-2027, le IF, per ogni rotabile (locomotore o complesso elettrici) che accede alla rete nazionale, dichiarano: (i) l'appartenenza o meno all'ambito di applicazione delle STI Loc&Pas (Regolamento (UE) n. 1302/2014), (ii) la compliance o meno del misuratore reale installato rispetto alla EN 50463: 2017 o rispetto a quale versione della citata EN 50463, (iii) l'eventuale interfacciamento con il DCS di quale altro GI. Per il materiale rotabile dotato di misuratore reale conforme alla EN 50463:2017 l'interfacciamento con il DCS di RFI o di altro GI è da considerarsi obbligatorio al fine di permettere la fornitura del servizio; per tali materiali rotabili eventuali deroghe sono valutate e disposte temporaneamente da RFI prevedendo un tempo di adeguamento non superiore a un anno a partire dall'orario di servizio 2026-2027.

Formalizzazione

La fornitura del servizio viene formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura l'IF manleva RFI da qualsivoglia responsabilità connessa ad uso non corretto, oppure difforme alle normative di sicurezza, delle colonnine REC.

Rifornimento idrico

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti di rifornimento idrico e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario
- predisposizione Impianto idrico e fornitura di acqua
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- accesso a lavoratori

Gli impianti funzionali al rifornimento idrico del materiale rotabile sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "servizi – rifornimento idrico, platee di lavaggio e scarico acque reflue" e nell'allegato tecnico "Servizi – Rifornimento idrico".

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI fornisce il servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Il GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime

L'IF è tenuta a:

- Ottemperare a tutte le disposizioni vigenti
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. presenza di personale dell'Impresa non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Le richieste di adesione all'offerta commerciale a treno chilometro vanno presentate con le modalità descritte nel sito internet di RFI https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/servizi.html .

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura l'IF manleva RFI da qualsivoglia responsabilità connessa ad uso non corretto, oppure difforme alle normativa di sicurezza, degli impianti fissi per la fornitura di acqua.

5.4.2.1 Tariffe

Preriscaldamento e climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori

Il corrispettivo dovuto dalle IF al GI per il singolo servizio di preriscaldamento e climatizzazione è calcolato come somma del costo indiretto e del costo correlato al consumo energetico:

$C_{PRE} = COSTO\ IND_{PRE} + CONS_{PRE} * COSTO_{UNIT.\ ENERGIA}$

*[€/PRE] = [€/PRE] + [KWh/PRE] * [€/KWh]*

Il valore del $COSTO\ IND_{PRE}$ è pari a 7,27 €/operazione.

Il consumo correlato al singolo servizio di preriscaldamento e climatizzazione (in KWh) è ottenibile dal prodotto della potenza assorbita (in KW) per i minuti programmati per l'erogazione del servizio.

$CONS_{PRE} = POTENZA * N_{programmati}$

Il corrispettivo per il singolo servizio di preriscaldamento e climatizzazione è dato dunque dalla seguente formula:

$C_{PRE} = COSTO\ IND_{PRE} + POTENZA * N_{minuti\ programmati} * COSTO_{UNIT\ ENERGIA}$

*[€/PRE] = [€/PRE] + [KW] * [min/PRE] * [€/KWh]*

In Tabella 5.22 -sono indicati, distintamente per tipo di composizione del materiale rotabile, i valori necessari per il calcolo del consumo. Per quanto riguarda la valorizzazione del costo unitario dell'energia e le relative modalità e tempistiche di pubblicazione dello stesso si rimanda a quanto descritto al par.5.4.1.1.

Il servizio non comprende l'eventuale accesso al servizio di sosta. L'IF deve richiedere tale servizio con le modalità previste al paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.22 – Valori per il calcolo del corrispettivo Preriscaldamento e climatizzazione

Tipo di composizione	POTENZA ASSORBITA** (KW)
Mezzi leggeri (tipo TAF, Rock, Minuetto, Jazz, Pop)	63,6
AGV 575	142,0
E464	169,6
ETR600/610	201,4
ETR1000	243,8
E414	275,6
ETR 500	307,4
ETR 675	127,2
ETR 700 **E401 + carrozze + SP** **Altre composizioni***	169,6

* Salvo documentazione fornita dall'IF rispetto i valori di assorbimento misurati relativamente al materiale utilizzato

** I valori di assorbimento riportati tengono conto di un coefficiente di dispersione pari al 6%.

Rifornimento idrico

Le tariffe per il servizio sono riportate nella Tabella 5.14 , distintamente per treni regionali e lunga percorrenza.

La tariffa unitaria per trkm sarà applicata se richiesta dalle IF, le quali dovranno comunque richiedere i rifornimenti idrici con i sistemi informatici previsti per permettere una corretta allocazione della capacità d'impianto. In sede di rendicontazione del servizio la tariffa unitaria trkm viene applicata ai trkm commerciali consuntivati all'Imprese per il mese di riferimento.

Il servizio non comprende l'eventuale accesso al servizio sosta. L'IF deve eventualmente richiedere tale servizio con le modalità previste nel paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.23 – Tariffe Rifornimento Idrico

Segmento viaggiatori	Tariffe Unitarie (€-/trkm commerciale)
Treni regionali	0,0043
Treni LP	0,0119

5.4.3 Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nel monitoraggio da parte di RFI della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose, classificati come tali nel sistema informatico PIC WEB. Il servizio consiste inoltre nel coordinamento e messa in opera dei piani di emergenza qualora, anche su richiesta dell'IF, si rendessero necessari.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

L'IF specifica quali delle richieste di tracce merci, da effettuarsi tramite il sistema informativo ASTRO-IF oppure nel sistema PIC WEB per le richieste in gestione operativa, riguardano il trasporto di merci pericolose.

Formalizzazione

La disponibilità del servizio viene formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

5.4.3.1 Tariffe

La tariffa per il servizio è pari a **0,024 €/Tkm MP.**

5.4.4 Assistenza alla circolazione di treni speciali

Descrizione del servizio

Il servizio consiste:

- nella predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti;
- nel monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale di RFI;
- nelle operazioni, se necessarie, di adeguamento dell'infrastruttura per permettere la circolazione del treno speciale.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Nel caso l'IF intenda effettuare un trasporto eccezionale, eccedente per peso o sagoma rispetto alle caratteristiche prestazionali della rete descritte nel portale ePIR, deve 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	
TES con il coinvolgimento di oltre 8 DOIT (a cartina)	**75**

La richiesta di traccia, legata al trasporto eccezionale di cui sopra, deve essere avanzata a valle del rilascio dell'autorizzazione da parte di RFI.

Diritti e doveri di GI e IF

L'IF titolare dell'autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali è tenuta a rispettare le specifiche prescrizioni/limitazioni da origine a destino della traccia interessata, nonché a rispettare la normativa e le disposizioni vigenti in materia.

Formalizzazione

Il servizio viene formalizzato attraverso il rilascio di un'autorizzazione, da parte di RFI alla IF richiedente, valida per eseguire trasporti identici aventi origine/destinazione in stazioni intermedie localizzate negli ambiti territoriali attraversati dal percorso autorizzato.

5.4.4.1 Tariffe

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di trasporto eccezionale (TES/TEM, TE) e numero di ambiti territoriali interessati dal servizio, come riportato in Tabella 5.24.

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

Tabella 5.24 – Tariffe assistenza alla circolazione di treni speciali

Assistenza circolazione	Tariffe(€/autorizzazione)
TES oppure TEM d ≤ 50 km	675
TES oppure TEM 50 < d ≤ 100 km	854
TES oppure TEM 100 < d ≤ 200 km	1.034
TES oppure TEM 200 < d ≤ 400 km	1.214
TES oppure TEM 400 < d ≤ 700 km	1.394
TES oppure TEM 700 < d ≤ 1100 km	1.574
TES oppure TEM 1100 < d ≤ 1600 km	1.754
TES oppure TEM 1600 < d ≤ 2200 km	1.934
TES oppure TEM 2200 < d ≤ 3000 km	2.114
TES oppure TEM d > 3000 km	2.293
TE	273
N.O. TE	191
TES oppure TEM + TE d ≤ 50 km	947
TES oppure TEM + TE 50 < d ≤ 100 km	1.127
TES oppure TEM + TE 100 < d ≤ 200 km	1.307
TES oppure TEM + TE 200 < d ≤ 400 km	1.487
TES oppure TEM + TE 400 < d ≤ 700 km	1.667
TES oppure TEM + TE 700 < d ≤ 1100 km	1.847
TES oppure TEM + TE 1100 < d ≤ 1600 km	2.026
TES oppure TEM + TE 1600 < d ≤ 2200 km	2.206
TES oppure TEM + TE 2200 < d ≤ 3000 km	2.386
TES oppure TEM + TE d > 3000 km	2.566
TES + TEM d ≤ 50 km	1.012

TES + TEM 50 < d ≤ 100 km	1.282
TES + TEM 100 < d ≤ 200 km	1.551
TES + TEM 200 < d ≤ 400 km	1.821
TES + TEM 400 < d ≤ 700 km	2.091
TES + TEM 700 < d ≤ 1100 km	2.361
TES + TEM 1100 < d ≤ 1600 km	2.631
TES + TEM 1600 < d ≤ 2200 km	2.900
TES + TEM 2200 < d ≤ 3000 km	3.170
TES + TEM d > 3000 km	3.440
TES + TEM + TE d ≤ 50 km	1.284
TES + TEM + TE 50 < d ≤ 100 km	1.554
TES + TEM + TE 100 < d ≤ 200 km	1.824
TES + TEM + TE 200 < d ≤ 400 km	2.094
TES + TEM + TE 400 < d ≤ 700 km	2.364
TES + TEM + TE 700 < d ≤ 1100 km	2.634
TES + TEM + TE 1100 < d ≤ 1600 km	2.903
TES + TEM + TE 1600 < d ≤ 2200 km	3.173
TES + TEM + TE 2200 < d ≤ 3000 km	3.443
TES + TEM + TE d > 3000 km	3.713
Scorta con personale RFI (giorni-personale)	500

5.4.5 Parking

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (1h e 30min), con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking".

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta
- fornitura di corrente
- impianto di illuminazione delle parti comuni
- l'accesso a lavoratori

Dove viene svolto il servizio

RFI offre il servizio in tutti gli impianti dove è autorizzata la sosta (con le modalità di cui al Par. 7.3.5) attrezzati con linea di contatto ad eccezione degli impianti interessati da attività manutentive programmate o assoggettati a vincoli ambientali e/o tecnologici.

Diritti e obblighi di GI e IF

L'IF che intenda usufruire del servizio, deve garantire il rispetto delle norme tecniche e della normativa ambientale, come previsto dalle procedure operative (comunicate alle IF con nota di RFI Direzione Tecnica RFI-n. Prot. DTC\A0011|P\2016|0000985), fornendo ad RFI la documentazione necessaria. RFI si riserva di comunicare all'IF eventuali casi di sospensione temporanea o di interruzione del servizio riconducibili a sopravvenute esigenze manutentive e/o eventi accidentali (es. disalimentazione linea di contatto) oppure alla necessità di verificare del rispetto delle norme di sicurezza ambientale.

A partire dall'orario 2026-2027, le IF, per ogni rotabile (locomotore o complesso elettrici) che accede alla rete nazionale, dichiarano: (i) l'appartenenza o meno all'ambito di applicazione delle STI Loc&Pas (Regolamento (UE) n. 1302/2014), (ii) la compliance o meno del misuratore reale installato rispetto alla EN 50463: 2017 o rispetto a quale versione della citata EN 50463, (iii) l'eventuale interfacciamento con il DCS di quale altro GI. Per il materiale rotabile

dotato di misuratore reale conforme alla EN 50463:2017 l'interfacciamento con il DCS di RFI o di altro GI è da considerarsi obbligatorio al fine di permettere la fornitura del servizio; per tali materiali rotabili eventuali deroghe sono valutate e disposte temporaneamente da RFI prevedendo un tempo di adeguamento non superiore a un anno a partire dall'orario di servizio 2026-2027.

Formalizzazione

La fornitura del servizio viene formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

RFI considera l'adesione alla rendicontazione dei consumi di energia di trazione tramite Misuratore Reale automaticamente estesa anche ai servizi di Parking eventualmente svolti dall'Impresa stessa.

5.4.5.1 Tariffe

Il corrispettivo dovuto dalle IF al GI per il singolo servizio di parking è calcolabile come somma del costo indiretto e del costo correlato al consumo energetico:

$C_{PARKING} = COSTO\ IND_{PARKING} + CONS_{PARKING} * COSTO_{UNIT\ ENERGIA}$

*[€/parking] = [€/parking] + [KWh/parking] * [€/KWh]*

I consumi elettrici (kWh) correlati al singolo parking sono:

- definiti mediante l'utilizzo del Misuratore Reale (MR), per tutti i materiali rotabili dotati di Misuratore Reale, conforme alla norma EN50463:2017, e connessi al DCS di RFI. I consumi che vengono attribuiti al servizio sono quelli rilevati dal misuratore dall'arrivo del treno in stazione alla partenza del treno legato;
- ottenibile dal prodotto della potenza assorbita (in KW) per il numero di minuti programmati di stazionamento in parking.

  $CONS_{parking} = POTENZA * N_{minuti\ programmati}$

In entrambi i casi i consumi elettrici considerati sono al netto dei consumi assorbiti nei 90 minuti di franchigia.

Il corrispettivo per il singolo servizio di parking in assenza del misuratore reale è dato dunque dalla seguente formula:

$C_{parking} = COSTO\ IND_{parking} + POTENZA * N_{minuti\ programmati} * COSTO_{unit\ energia}$

*[€/parking] = [€/parking] + [KW] * [min/parking] * [€/KWh]*

Il valore del $COSTO\ IND_{parking}$ è pari a 7,27€/operazione.

In Tabella 5.25 sono indicati, distintamente per tipo di composizione del materiale rotabile, i valori necessari per il calcolo del consumo. Per quanto riguarda la valorizzazione del costo unitario dell'energia si rimanda a quanto descritto al par. 5.4.1.1 per le modalità e tempistiche di pubblicazione dello stesso.

Il corrispettivo, invece, per singolo parking sulla base dei consumi elettrici rilevati dal Misuratore Reale per i treni dotati di misuratore, è dato dalla seguente formula:

$C_{parking} = COSTO\ IND_{parking} + CONSUMO\ MR * COSTO_{unit\ energia}$

[€/parking] = [€/parking] + [KWh] [€/KWh]*

Il servizio non comprende l'accesso al servizio sosta. L'IF deve richiedere tale servizio con le modalità previste nel paragrafo 7.3.5.

Tabella 5.25 – Valori per il calcolo del corrispettivo Parking

Tipo di composizione	POTENZA ASSORBITA* (KW)
Mezzi leggeri (tipo TAF, Rock, Minuetto, Jazz, Pop)	63,6
AGV 575	142,0

Tipo di composizione	POTENZA ASSORBITA* (KW)
E464	169,6
ETR600/610	201,4
ETR1000	243,8
E414	275,6
ETR 500	307,4
ETR 675	127,2
ETR 700 **E401 + carrozze + SP** **Altre composizioni***	169,6

*I valori di assorbimento riportati tengono conto di un coefficiente di dispersione pari al 6%.

** Salvo documentazione fornita dall'IF rispetto i valori di assorbimento misurati in Parking relativamente al materiale rotabile utilizzato

5.4.6 Fast Track

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione ad uso esclusivo, di un varco di accesso ai treni, aggiuntivo rispetto ai varchi utilizzati per i controlli di sicurezza ordinari, con personale dedicato e delle utenze funzionali all'erogazione del servizio.

Il servizio è erogato nelle sole stazioni dotate di servizi di controllo di accesso ai binari salvaguardando la piena funzionalità delle vie di accesso destinate alla generalità dei viaggiatori.

Caratteristiche del servizio

Gli impianti in cui sono messi a disposizione varchi di accesso ai treni, ad uso esclusivo di una Impresa Ferroviaria, sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "Stazioni con varchi Accesso Binari e Fast Track".

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- risorse dedicate al controllo degli accessi
- predisposizione impianto elettrico
- predisposizione collegamento per trasmissione dati

Modalità e tempistiche per la richiesta

Il servizio può essere richiesto in qualsiasi momento ad RFI – Direzione Circolazione e Orario. Le IF devono indicare e condividere con il GI, all'atto della richiesta del servizio oppure con 30 giorni di anticipo in caso di eventuali modifiche in corso dell'orario di esercizio, le categorie di viaggiatori autorizzate all'utilizzo del varco richiesto e le relative modalità di identificazione delle stesse.

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, nonché le richieste effettuate in corso d'orario devono pervenire secondo le modalità descritte nel sito internet di RFI http://www.rfi.it/rfi/SERVIZI-E-MERCATO/Accesso-alla-rete/Richiesta-tracce-orario-e-servizi.

Formalizzazione

Il servizio viene formalizzato con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura oppure con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

5.4.6.1 Tariffe

Il corrispettivo annuo dovuto dalle IF per il servizio di Fast Track è pari a **368.830** €/varco.

5.5 SERVIZI AUSILIARI

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. d) del precedente paragrafo 5.1, RFI (in qualità di Operatore di Impianto), in seguito a richiesta delle IF, può fornire detti servizi secondo le regole di seguito riportate.

5.5.1 Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treno

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso alla rete radio funzionale alla comunicazione fonica e di trasmissione dati a supporto delle attività ferroviarie di circolazione, manutenzione, gestione operativa, attività negli scali e terminali merci e nelle stazioni, comando e controllo della marcia dei treni, controllo e supervisione diagnostica del materiale ferroviario.

Dove viene svolto il servizio

La copertura della rete GSM-R è deducibile dalla planimetria "Copertura GSM-R" del portale ePIR.

Come richiedere il servizio

La richiesta dell'erogazione del servizio da parte delle IF deve essere avanzata contestualmente alla richiesta di tracce funzionale alla sottoscrizione del primo Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ed è propedeutica alla circolazione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'accesso alla rete GSM-R si intende tacitamente assentito per i successivi Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura.

Diritti e obblighi di GI e IF

Il servizio è disciplinato dall'art.6 del Contratto (cfr. appendice 1 al capitolo 3) e dalle Condizioni Generali di Contratto del servizio di GSM-R disponibili nel portale ePIR nell'allegato "Condizioni generali di utilizzo della rete GSM-R" nella sezione "Informazioni per i Richiedenti".

Formalizzazione

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

5.5.1.1 Tariffe

Le tariffe per il servizio sono riportate nelle Tabelle 5.26-5.30.

Tabella 5.26 – 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	2,97	2,08	1,19	4,75	A consumo

Tabella 5.27 – Soglie di consumi comprese nelle tariffe mensili

PROFILI DI TRAFFICO	Traffico di circolazione (Classe 1)	Traffico di esercizio (Classe 2)	Traffico di servizio uffici (Classe 3)	Traffico utenze di test (Classe 4)
Minuti "non in roaming"/mese	1500	1200	1000	2000
Minuti "in roaming"/mese	400	400	400	400
SMS "non in roaming"/mese	750	600	500	1000
SMS "in roaming"/mese	250	250	250	500
Traffico dati [GB] "non in roaming"/mese (per le schede abilitate al traffico dati)	50	50	50	50

Tabella 5.28 – 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	0,002 €/min (il traffico contribuisce inoltre al raggiungimento delle soglie mensili di traffico)
SMS "in interconnessione" con altre reti	0,03 €/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)

5.5.2 Fornitura di informazioni complementari

Annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni di cui al par. 7.3.2.1 (cfr. allegato tecnico 6 del DM 43T/2000 e successive modifiche e d integrazioni), su richiesta dell'IF, RFI fornisce, ove possibile:

a) ulteriori informazioni indicate nel Manuale degli annunci sonori (MAS) e degli annunci visivi (MAV) /o non previsti dai Manuali e Standard, previa valutazione/approvazione;

b) 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 5 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 rendicontata secondo i corrispettivi previsti al par. 5.5.2.1.

Diritti e obblighi di GI e IF

Il GI e IF devono attenersi alle procedure vigenti.

Formalizzazione

Le IF, a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, possono richiedere a RFI l'erogazione del servizio secondo le modalità sopra riportate.

Utenze informative

Descrizione del servizio

A richiesta della IF e dei Gestori Unici della Manovra/Operatori di Manovra e con riferimento all'andamento della circolazione dei treni di competenza, RFI fornisce, alle condizioni previste al par. 5.5.2.1., ulteriori accessi ai diversi moduli del sistema informativo (PIC WEB) e alla Banca Dati dei Pericoli indicati al par. 5.3.1 rispetto ai moduli compresi nel PMdA di seguito riportati:

- **PIC WEB IF** (modulo Programmazione, Tempo reale, Tempo reale "Traingraph", Controllo Produzione, Controllo Produzione – Profilo Committente, Rendicontazione, Back End Gestione Operativa)**;**
- **PICWEB- Profilo OPE7;**
- **SERVIZI WEB ARRIVI E PARTENZE**;
- **RETE BLU.**

Inoltre, alle condizioni previste al par. 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 consentirne, alla IF stessa, l'importazione e l'utilizzo all'interno dei propri sistemi. L'accesso è garantito anche alle Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP vigenti in attuazione dei quali siano sottoscritti contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, senza oneri a carico degli Enti affidanti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
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.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio può essere richiesto in qualsiasi momento tramite il portale delle applicazioni di RFI disponibile sul sito internet del Gestore, sezione: **www.rfi.it > Sicurezza e innovazione > Tecnologie > I&C.**

Diritti e obblighi di GI e IF

RFI non è responsabile 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, possono richiedere a RFI il servizio secondo le modalità sopra riportate.

Personalizzazione delle informazioni al pubblico

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso per le quali il GI ha definito un insieme di categorie commerciali adottabili dalle IF atte a coprire i diversi servizi ferroviari, l'IF può richiedere personalizzazioni che implicano modifiche ai sistemi informatici in merito a:

a. Inserimento di nuove categorie commerciali

b. Loghi identificativi dell'IF e/o brand commerciali 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 invia 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 costituisce impegno formale per le parti all'implementazione della personalizzazione richiesta.

Bacheche

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri di bacheche di dimensioni 115 x 145,7 con un'area visiva di 100 x 110 che sono affisse da personale RFI negli spazi di stazione individuati congiuntamente con il personale dell'Impresa.

Caratteristiche del servizio

Ciascuna bacheca è concessa ad una sola Impresa Ferroviaria che può affiggere autonomamente i propri annunci all'interno della stessa. Il personale di RFI vigila periodicamente il contenuto delle bacheche al fine di garantire l'utilizzo delle stesse per soli scopi comunicativi istituzionali previsti dalla Delibera 106/2018.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- Fornitura bacheche di dimensioni 115x145,7 con un'area visiva di 100 x 110
- Installazione bacheca
- Manutenzione e pulizia della bacheca

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, nonché le richieste effettuate in corso d'orario devono pervenire secondo le tempistiche descritte al cap. 4 e le modalità descritte nel sito internet di RFI http://www.rfi.it/rfi/SERVIZI-E-MERCATO/Accesso-alla-rete/Richiesta-tracce-orario-e-servizi.

5.5.2.1 Tariffe

Annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori

La tariffa per il servizio è pari a **0,531 €/Annuncio.**

Utenze Informative

Il numero delle utenze comprese nel PMdA e le tariffe mensili per le utenze ulteriori richieste sono riportate nella Tabella 5.24.

Tabella 5.32 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo	Utenze comprese nel PMdA per servizi pax	Utenze comprese nel PMdA per servizi merci	TARIFFA UNITARIA per ulteriori utenze richieste (€ Utenza/accesso mese)
PICWEB ASTRO-IF	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	424,92
PICWEB IF – Programmazione GO	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	5,71
PICWEB IF - Tempo reale	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	5,71
PICWEB IF - Tempo reale "Traingraph"	1	1	266,35
PICWEB-IF - Controllo produzione	1 ogni 10 Mln treniKm	1 ogni 5 Mln treniKm	22,35
PICWEB IF - Rendicontazione	1 ogni 10 Mln treniKm	1 ogni 5 Mln treniKm	8,09
PIC IF - Gestione Operativa (Back-End)	1	1	83,95
PIC WEB profilo OPE 7	1 ogni Mln treniKm	1 ogni 0.25 Mln treniKm	19,02
SERVIZIO WEB ARRIVI-PARTENZE	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	3,49
RETE BLU	1 ogni 5 Mln treniKm	--	13,41
BANCA DATI SULLA SICUREZZA (BDS)	1 ogni 5 Mln treniKm	1 ogni 3 Mln treniKm	65,81

Le tariffe mensili per il modulo PIC IF – Pubblicazione dati (Back End) e IeC Hub sono riportate nella Tabella sottostante.

Tabella 5.33 – Tariffe fornitura informazioni complementari - Utenze Informative

Servizio Informativo System to System(*)	TARIFFA UNITARIA (€/Utenza)
PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)	6.930,90/mese
IeC Hub - Fino a 50 stazioni	104,60/mese
IeC Hub - Fino da 51 a 320 stazioni	331,23/mese
IeC Hub – Oltre 321 stazioni	1.015,49/mese

Il canone del servizio **IeC Hub** è differenziato secondo la categoria del sottoscrittore di appartenenza, per ciascuno dei quali la quantità di dati disponibili è dimensionata in base al numero di stazioni interessate. Il canone annuale viene corrisposto con pagamenti mensili. A ciascun sottoscrittore viene assegnata una utenza univoca abilitata ad una singola sessione.

Per quanto riguarda Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, nell'ambito di applicazione degli AQ OSP da queste sottoscritti, l'accesso al sistema "PIC IF - Pubblicazione dati (Back End)" tramite utenze opportunamente profilate per lo svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, viene garantito senza oneri, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

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.

Il pagamento è richiesto per il solo ristoro dei costi relativi all'implementazione della personalizzazione richiesta, mentre l'utilizzo futuro della medesima personalizzazione da parte di un'IF non prevede ulteriori pagamenti, in quanto incluso nel servizio "Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione." di cui al paragrafo 7.3.2.1 del PIR.

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.

Bacheca

La tariffa per il servizio è pari a **489,68 €/bacheca.**

5.6 PENALI E INCENTIVI

5.6.1 Penali legate a variazioni della traccia richieste da IF

RFI non prevede penali a carico delle IF legate alle richieste di variazioni della traccia allocata.

In tutti i casi di soppressione della traccia da parte della IF a seguito di rigetto formale della richiesta di variazioni di cui al par. 4.8.1 la traccia assegnata si considera soppressa per responsabilità dell'IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1. Il rigetto viene sempre motivato da parte del GI.

5.6.2 Penali per responsabilità del GI

5.6.2.1 Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI

Il GI è tenuto al pagamento di una penale pari al 30% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

a) nel caso in cui GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-10 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce.

b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità del 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 è pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

In caso di necessità di deviazione/modifica del percorso programmato, riconducibile a motivi non imputabili alle IF, la rendicontazione della traccia, effettuata a seguito della modifica del percorso, viene calcolata sulla basa del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato sempre che lo stesso risulti essere meno oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato. È, comunque, facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1

Qualora siano necessari interventi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, tali interventi devono essere prontamente comunicati alle IF senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per il GI di fornire le informazioni di cui al par. 4.3.2 punto 10, le conseguenze economiche sono a carico dell'IF che le ha originate.

5.6.2.2 Penali per i ritardi causati dal Gestore dell'infrastruttura

Qualora un treno che effettua servizio commerciale registri un ritardo a destino superiore alle soglie di seguito indicate per causa imputabile al GI, quest'ultimo corrisponderà, a titolo di penale, un importo correlato (e non

superiore) al canone della traccia interessata, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, secondo le seguenti percentuali:

Per il segmento passeggeri

a) 50% del costo della traccia per i ritardi compresi tra 60' e 119';

b) 100% del costo della traccia per i ritardi pari o superiori a 120';

Per il segmento merci

c) 50% del costo della traccia per ritardi dei compresi tra 120' e 179';

d) 100% del costo della traccia per i ritardi pari o superiori a 180'.

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

5.6.3.1 Penali per il Richiedente in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata

1. Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:
   a) il richiedente (non IF) non provveda entro i termini di cui al par. 3.2.2.2 a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;
   b) l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
2. Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per effetto del verificarsi dei casi *sub* a) e b) interessino, anche solo parzialmente:
   - sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par.2.7.2;
   - sezioni di infrastruttura AV/AC;

   l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 75%.
3. Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per effetto del verificarsi dei casi *sub* a) e b) siano riferite a richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 45%.
4. Qualora al verificarsi dei casi *sub* a) e b) le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente (nelle ipotesi di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3) sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e già accettato.

5.6.3.2 Penali per l'IF in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce

Se il Richiedente IF, per causa ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base del valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

In caso di tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 2.7.2, oppure sezioni di infrastruttura AV/AC, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 75% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base del valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso di mancata contrattalizzazione di tracce oggetto di richieste avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 45% del canone indipendentemente dalla natura delle linee (a capacità limitata e non) interessate dalla disdetta, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base del valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato

Nell'eventualità l'IF comunichi la non contrattualizzazione di tracce e contestualmente richieda nuove tracce con le medesime caratteristiche di quelle rinunciate, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata contrattualizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non contrattualizzate e il pedaggio oggetto della nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale di penale corrispondente.

Se tale differenza è positiva l'IF deve corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata contrattualizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non è tenuta a corrispondere alcuna penale.

Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito alle IF nel sistema informatico di Rendicontazione, a valle della fase di contrattualizzazione.

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

5.6.4.1 Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.

Se l'IF -per fatto ad essa imputabile- nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:

B) la formalizzazione di disdetta da parte dell'IF -per causa ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 2.7.2, oppure sezioni di infrastruttura AV/AC, comporterà il pagamento a carico dell'IF di una penale, calcolata esclusivamente su tali sezioni, pari:
   - al 50% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo; nell'eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all'intero orario di servizio, l'IF è tenuta a corrispondere al GI la penale anzidetta nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa.
     La penale di cui al precedente capoverso, è determinata prendendo in considerazione le circolazioni programmate nei 30 giorni successivi alla disdetta, qualora le tracce non utilizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF;
   - al 60% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine;

B) La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF -per causa ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata o AV/AC:
   - non comporta 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 al GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione), o parte di esso (a seconda che la disdetta sia totale o parziale), nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

C) Qualora una 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 a quella IF. In tal

caso l'IF è obbligata a corrispondere al GI il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione.

D) Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

Nell'eventualità in cui l'IF comunichi la mancata utilizzazione di una traccia e contestualmente richieda una nuova traccia che abbia le medesime caratteristiche di quella disdetta, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata utilizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non utilizzate e il pedaggio oggetto delle nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale corrispondente alla tipologia di penale.

Se tale differenza è positiva l'IF deve corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata utilizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non è tenuta a corrispondere alcuna penale.

Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito mensilmente alle IF nel sistema informatico di Rendicontazione.

<table>
<tr><th colspan="5">PERCENTUALI DEL CANONE DA CORRISPONDERE AL GI</th></tr>
<tr><th></th><th>TRACCE</th><th colspan="2">TRACCE O FASCE ORARIE SU LINEE A CAPACITÀ LIMITATA/SATURE O AV/AC</th><th>IN ADERENZA AD UN ACCORDO QUADRO OSP</th></tr>
<tr><td rowspan="2">MANCATA DESIGNAZIONE/ CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF</td><td>50% del canone dei primi 60gg</td><td colspan="2">75% del canone dei primi 60gg</td><td>45% del canone dei primi 60gg</td></tr>
<tr><td colspan="4">Se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30gg</td></tr>
<tr><td rowspan="2">MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE</td><td>50% del canone dei primi 60gg</td><td colspan="2">75% del canone dei primi 60gg</td><td>45% del canone dei primi 60gg</td></tr>
<tr><td colspan="4">Se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30gg</td></tr>
<tr><td rowspan="6">MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE</td><td colspan="3">Per disdette entro 5gg:</td><td rowspan="4">30% canone</td></tr>
<tr><td rowspan="2">0%</td><td>50% canone dei primi 60 gg</td></tr>
<tr><td>Se riallocate, su 30gg</td></tr>
<tr><td colspan="3">Per disdette da 4gg fino ad ora di partenza:</td></tr>
<tr><td>30% canone</td><td>60% canone</td></tr>
<tr><td colspan="4">In caso di mancata formalizzazione della disdetta: 100% canone</td></tr>
</table>

Una traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrante nella disponibilità del Gestore, qualora, per causa imputabile all'IF assegnataria, essa venga utilizzata dalla medesima IF per un periodo di almeno due mesi al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF.

5.6.4.2 Franchigia sulle penali di cui al par. 5.6.4.1

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura viene calcolata, a favore di IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale fornitura di corrente di trazione. Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, stante l'impossibilità per una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto

Per i servizi di trasporto delle merci, la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 6% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 2 milioni di euro;
- 5% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 2 milioni e 10 milioni di euro;
- 4% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 10 milioni di euro.

Per i servizi di trasporto viaggiatori a breve e lunga percorrenza (compresi i servizi interessanti infrastruttura AV/AC), la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di euro;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 100 milioni di euro.

Le somme imputate dal GI all'IF ai sensi del paragrafo 5.6.4.1, calcolate dal GI su base mensile e comunicate all'IF in occasione della rendicontazione, vengono progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che eccede le somme dovute dal GI alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce. ~~E~~ Per tali motivi, esse non generano esborsi monetari fino ad esaurimento della franchigia.

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 devono essere corrisposte con il pagamento della fattura a conguaglio.

5.6.5 Incentivi e sconti sul pedaggio

Al fine di incentivare lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, nuovi collegamenti e promuovere l'utilizzo di linee notevolmente sottoutilizzare, il GI, ai sensi dell'art. 18 comma 3 del D.Lgs. 112/2015 e della Misura 34 dalle Delibera ART n. 95/2023, ha previsto la pubblicazione di un catalogo tracce cd. Promo.

Il catalogo comprendete delle tracce per le quali è previsto l'adozione di un regime tariffario di favore è pubblicato da RFI secondo le modalità e tempistiche riportate al par. 4.5.4 del PIR.

Le tariffe relative al Catalogo promo sono riportate al par. 5.3.2.2 del PIR.

5.6.6 Penali per l'IF in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere

Il TAR Piemonte, con sentenza n. 904/2023 del 16 novembre 2023, ha disposto l'annullamento del sistema di penali poste a carico delle imprese ferroviarie merci in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento con reti estere. Gli effetti della presente disposizione, in attesa di ulteriori determinazioni da parte dei destinatari della sentenza in questione, sono pertanto sospesi con effetto retroattivo a partire dall'entrata in vigore del sistema. Il GI proseguirà con l'attribuzione delle cause di ritardo negli impianti di confine in aderenza alle vigenti procedure e al fine di produrre l'apposita reportistica richiesta dall'ART.

Qualora una IF che effettua trasporto merci internazionale acceda e superi, nella stazione di collegamento reti estere, il tempo di sosta programmato associato alla traccia oraria assegna, l'IF responsabile deve corrispondere una penale sulla base del tempo di eccedenza della sosta T_{es} (IF) maturato dal treno in partenza dalla stazione rispetto all'orario registrato al suo arrivo e derivante da cause imputabili all'IF stessa.

In ePIR viene definito il tempo massimo per le operazioni al transito (Tt) per ogni stazione di collegamento reti con lo scopo di indirizzare la programmazione dell'impianto verso l'ottimizzazione dell'uso della capacità. Tale informazione è reperibile nel documento "Tempi massimi per le operazioni di transito dei treni merci negli impianti di confine" presente sia nella planimetria "Impianti merci-servizi" che nella sezione "Allegati Tecnici".

In considerazione degli scostamenti di orario che si possono verificare nel corso delle operazioni previste durante la sosta, la penale viene applicata , sulla base dei tempi massimi previsti per le operazioni effettuate nell'impianto, esclusivamente in caso di tempi di eccedenza sosta T_{es} (IF) superiori ai valori di franchigia di seguito riportati:

Tempi max operazioni di transito	Franchigia
0' - 39'	10'
40'-59'	20'
≥60'	30'

Ai fini del calcolo dell'importo della penale, il T_{es} (IF) viene confrontato con il valore di riferimento Tt (della stazione e del tipo di trasporto effettuato), determinando con ogni Tt occupato, il numero di tracce internazionali non allocabili dal GI a causa della maggiore occupazione di capacità nell'impianto. Ad ogni Tt corrisponde una penale pari a 559€, che è pari al pedaggio medio corrisposto per le tracce internazionali sulla rete di RFI, ridotto mediante un fattore correttivo di 0,3 (i.e. 167,7€ per ogni intervallo interessato dall'eccedenza della sosta).

Tab. 5.34 – Metodo di calcolo della penale

T di eccedenza sosta	Penale (€)
0 < T*es* ≤ Tt	167,7
Tt < T*es* ≤ 2Tt	335,4
…	…
(n-1)Tt < T*es* ≤ nTt	n*167,7

L'ammontare complessivo delle penali conseguente non può comunque essere superiore per le IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura al 3% del pedaggio rendicontato all'IF su base annua per le tracce internazionali; per quelle titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria sulle tratte di Confine di Stato, l'ammontare complessivo delle penali non può essere superiore al 3% del monte canoni ottenuto sommando i canoni delle tracce, acquistate in Italia, dei treni di provenienza o di proseguimento dei treni internazionali, rispettivamente nei casi di uscita verso l'estero o di ingresso dall'estero.

Qualora una IF titolare di Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura sia anche titolare del medesimo Contratto relativo alle tratte di Confine di Stato e dichiari di operare i propri servizi da/verso l'estero con materiale rotabile interoperabile –in conformità con le STI vigenti-, l'ammontare complessivo delle penali non può essere superiore al 3% della somma del pedaggio rendicontato all'IF su base annua per le tracce internazionali e dei canoni corrisposti per l'utilizzo delle tratte di Confine di Stato.

5.7 PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/15 (art. 21) e in coerenza con l'Atto di Concessione (D.M. n.138T del 31 ottobre 2000, art.3.1, lettera f), e con quanto previsto negli allegati alle Delibere ART n. 70/2014 punto 7.6.1. n. 76/2014 punto 6.2.4 è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale durante il loro tragitto.

Il GI o l'IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche di altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali calcolate come descritto in dettaglio nell'Appendice 5.B del presente capitolo.

Il GI o l'IF rispondono inoltre delle soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri o merci soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti come descritto in dettaglio nell'Appendice 5.B del presente capitolo.

Per la determinazione delle penali il valore di ciascun minuto di scostamento valorizzato è fissato in 1,00 (uno) Euro/minuto. Tale valore è moltiplicato per dei coefficienti che tengono conto:

- della tipologia del servizio;
- della tipologia della rete su cui si è manifestato lo scostamento;
- delle performance di puntualità raggiunte;
- del ritardo misurato nelle fermate commerciali;
- della categoria del treno;
- delle soppressioni

Il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso del treno, fatto salvo quanto specificato al par. 4.8.1.2.

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 rendiconta gli importi 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 PEDAGGIO E TARIFFE

Si faccia riferimento a quanto descritto al par 5.2

5.9 CONSUNTIVAZIONE DEI SERVIZI NON RICOMPRESI NEL PMDA, RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

Consuntivazione dei servizi non ricompresi nel PMdA

Con riferimento ai servizi forniti da RFI nell'ambito degli impianti di servizio, il GI, prima di procedere con la fase di rendicontazione, consuntiva alle IF i servizi erogati. Rientrano tra questi i seguenti servizi:

- Scali merci;
- Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- 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;
- Preriscaldamento, climatizzazione e utilizzo colonnine REC per treni viaggiatori;
- Platee di lavaggio
- Rifornimento idrico,
- Approvvigionamento combustibile
- Parking
- Scarico reflui con impianto fisso

Con cadenza giornaliera, ad eccezione del servizio di Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e merci, le IF hanno la possibilità di conoscere i servizi che vengono consuntivati, tramite il sistema informativo del GI "*PIC Consuntivare Servizi*" con il quale possono richiedere entro 5 giorni dalla circolazione del treno l'annullamento per mancata fruizione o la modifica del servizio non correttamente consuntivato corredando la contestazione con una motivazione dettagliata. La segnalazione viene presa in carico dal GI ed in caso di accoglimento la consuntivazione viene modificata prima che il servizio venga rendicontato (entro 30 giorni dalla data di circolazione del treno cui il servizio è associato).

Qualora le IF non segnalino alcuna mancata fruizione, i servizi consuntivati vengono automaticamente rendicontati.

Qualora l'IF avesse necessità di revisionare il programma dei servizi di un treno in un impianto per necessità propria può operare come segue:

1. richiedendo apposita VCO con modifica ai servizi d'impianto;
2. richiedendo in G.O. una modifica di utilizzazione del treno, specificando la variazione del servizio d'impianto.

Rendicontazione

La definizione di "traccia rendicontata"

- per il percorso circolato, 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, sono quelle riportate al punto precedente al netto dell'ultimo dispositivo di disdetta.

Il GI rendiconta mensilmente alle IF gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione. Tali importi riguardano:

- Il Pacchetto Minimo di Accesso, il cui canone è determinato in applicazione delle Delibere ART n. 95/2023 e n. 165/2024 e soggetto all'incremento dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'art.15, comma 2, lett. b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019, al netto del consumo energetico
- La fornitura di corrente di trazione, la cui tariffa è definita in base all'art. 29 del D.L. 91/2014 (convertito in Legge n. 116/2014 e modificato dalla legge n. 167/2017) e successiva decretazione attuativa, tenuto conto delle Delibere dell'ARERA e della ulteriore normativa vigente in materia.
- I Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso erogati all'interno degli impianti di servizio, le cui tariffe sono determinate in applicazione delle Delibere ART n. 95/2023 e n. 165/2024.

Per quanto riguarda il PMdA, il GI interagisce con le IF per 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 rendicontate in un dato mese vengono portati a conoscenza della IF di norma entro il mese solare successivo a quello di riferimento.
Per ogni mese di circolazione le IF possono richiedere la rettifica delle tracce rendicontate entro 3 mesi solari successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi.

Inoltre, il GI rendiconta trimestralmente alle IF i corrispettivi per gli ulteriori Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso, le cui tariffe sono determinate in applicazione delle Delibere ART n. 95/2023 e n. 165/2024.
La valorizzazione economica dei seguenti servizi diversi da quelli inclusi nel PMdA viene effettuata con cadenza mensile sui sistemi di rendicontazione nel corso del mese successivo al mese di riferimento a valle della chiusura della rendicontazione delle tracce:

- Scali merci;
- Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- Platee di lavaggio;
- Rifornimento idrico
- Preriscaldamento, climatizzazione e u utilizzo colonnine REC per treni viaggiatori;
- Parking;
- Scarico reflui con impianto fisso;
- Fast Track;

Per il rifornimento idrico, in caso di adesione all'offerta commerciale a treno chilometro, la rendicontazione avviene sulla base dei treni km circolati nel mese di riferimento così come specificato al par. 5.4.2.1

Per il servizio di accesso ai Centri di Manutenzione la rendicontazione decorre a partire dalla sottoscrizione dei Verbali di Consegna.
Per quanto riguarda la fornitura di corrente di trazione e i servizi elettrici – *parking e preriscaldo*, la rendicontazione viene aggiornata mensilmente seguendo quando definito in sede di pubblicazione del COST$_{\text{UNIT ENERGIA}}$ nella sezione "Allegati tecnici" in ePIR nel mese successivo a quello di competenza.
Per la rendicontazione del servizio di utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci si rimanda allo specifico Documento Metodologico pubblicato nel portale ePIR ("Sistema tariffario altri servizi di RFI – Documento Metodologico").

Per i seguenti servizi offerti da RFI la valorizzazione economica viene effettuata secondo le modalità riportate nei relativi contratti allegati al portale ePIR (per il servizio GSM-R) e alle appendici 1 e 2 al capitolo 5 (per il servizio stazioni passeggeri):

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazioni per i collegamenti di servizio terra/treni
- Scarico reflui con carrellino.

Per i servizi diversi da quelli del PMdA e da quelli indicati nel presente sottoparagrafo, la valorizzazione economica viene effettuata con cadenza trimestrale entro i primi 10 giorni del secondo mese successivo al trimestre di riferimento.

Per i servizi resi disponibili tramite il sistema "Cruscotto Rendicontazione" le IF possono richiedere eventuali rettifiche del servizio rendicontato, entro e non oltre i 3 mesi solari, successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi rivolgendosi alla casella di posta ***servizi-impianto@rfi.it***. La segnalazione viene preso in carico dal GI entro 5 giorni lavorativi, che in caso di accoglimento rettifica la rendicontazione.
Con cadenza trimestrale sono altresì rendicontati alle Imprese i servizi in impianti di confine con reti estere o reti regionali, che vengono valorizzati sulla base del programmato comunicato dall'Impresa.

Qualora un'IF richieda una rettifica in fase di rendicontazione connessa ad una errata programmazione del servizio da parte dell'Impresa, la stessa IF deve, entro 2 mesi dalla segnalazione, inoltrare la richiesta di modifica della programmazione del servizio mediante VCO.

In tali casi RFI rettifica la rendicontazione fino a 2 mesi successivi alla segnalazione; a valle di tale lasso temporale, in caso di mancata presentazione della VCO da parte dell'IF, RFI considera esclusivamente i dati presenti a sistema e non effettua ulteriori rettifiche della rendicontazione.

Per quanto riguarda le penali di cui ai parr. 5.6.4.1 e 5.6.2.1, il GI rendiconta le quote annuali definitive entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza.

Con riferimento alle penali di cui al parr. 5.6.2.2, 5.6.6 e 5.7 il GI rendiconta gli importi per ciascuna IF alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo relativi all'anno di riferimento, e comunque entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza.

Verifiche

RFI conduce, nel corso dell'orario di esercizio per ogni tipologia di servizio diverso da quelli inclusi nel PMdA, dei controlli *ad hoc* ogni qual volta ne ravvisi la necessità, nonché verifiche puntuali negli impianti funzionali all'erogazione dei servizi diversi da quelli inclusi del PMdA finalizzate a effettuare approfondimenti specifici per l'analisi di elementi puntuali.
Tali verifiche possono essere attivate, ad esempio, nei seguenti casi:

1. controllo degli impianti su cui non siano stati richiesti servizi, dove siano stati richiesti in fase di riprogrammazione o in gestione operativa;
2. approfondimento di situazioni anomale segnalate dal personale di RFI;
3. accertamenti in caso di mancata risposta dell'IF a seguito delle segnalazioni inviate da RFI a valle della gestione ordinaria dei servizi;
4. verifica di segnalazioni ricevute dalle IF di mancata erogazione del servizio per cause riconducibili a responsabilità di RFI (guasti impianti, attività di manutenzione); la segnalazione da parte dell'IF deve avvenire entro 5 giorni lavorativi dalla data dell'evento.

Per i servizi di impianto, nel caso in cui a seguito di una verifica effettuata da RFI venga riscontrata una fruizione dei servizi non programmata dall'Impresa, RFI avvia un tavolo di confronto con la stessa chiedendo la programmazione della fruizione del servizio mediante inserimento della VCO sul sistema ASTRO-IF entro un mese dalla comunicazione dell'esito della verifica da parte di RFI. Qualora l'Impresa non riprogrammi il servizio entro tale lasso temporale RFI applica, per gli accessi riscontrati come non programmati, una tariffa maggiorata del 5%.

Fatturazione

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

a) Tracce e pacchetto minimo di accesso

Vengono emesse:

1. con cadenza mensile –entro il mese di riferimento- una fattura in acconto di importo pari all' 85% per il servizio passeggeri e del 70% per il servizio merci del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che viene emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo viene calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario. Nel caso un'impresa ferroviaria non dovesse circolare per tre mesi consecutivi, viene sospesa la fatturazione in acconto;
2. con cadenza trimestrale –entro il 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) Fornitura corrente di trazione

Vengono emesse:

1. con cadenza mensile –entro il mese di riferimento- una fattura in acconto di importo pari all' 75% del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che viene emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo viene calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario. Nel caso un'impresa ferroviaria non dovesse circolare per tre mesi consecutivi, viene sospesa la fatturazione in acconto;
2. con cadenza trimestrale –entro il secondo mese successivo al trimestre di riferimento- una fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto.

c) Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito, servizi complementari (esclusa fornitura corrente di trazione) e servizi ausiliari programmati/erogati

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI avviene con cadenza trimestrale, entro il 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, ad eccezione del servizio di cui al par. 7.3.2 (Stazioni passeggeri) per il quale il corrispettivo viene dovuto in 4 rate trimestrali anticipate con scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura, così come stabilito dai Contratti tipo per la messa in disponibilità degli spazi rientranti nel perimetro del servizio di cui all'Appendice del Capitolo 7.

d) Pedaggio per uso stazioni di collegamento con Reti Regionali

In presenza di un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura i relativi corrispettivi vengono fatturati secondo le stesse modalità e tempistiche previste al punto a)2, e quindi con cadenza trimestrale.

Nel caso in cui invece si è in presenza di un contratto per solo uso località di servizio di collegamento, le fatturazioni di competenza hanno cadenza semestrale.

e) Pedaggio per uso tratte di confine e stazioni di collegamento con Reti Estere

I relativi corrispettivi vengono fatturati con cadenza semestrale rispettivamente entro il giorno 30 dei mesi di Giugno e Dicembre, sulla base dei dati di traffico programmato.

Nel caso in cui l'impresa ferroviaria scelga invece di corrispondere gli importi dovuti sulla base delle effettive circolazioni, la fatturazione avviene comunque semestralmente ma è prevista l'emissione di una fattura di conguaglio ~~che~~ da emettere entro il 31 marzo dell'anno successivo. Essa rappresenta la differenza tra l'importo stimato del contratto già corrisposto e l'importo relativo alle effettive circolazioni espletate.

f) Penali per mancata contrattualizzazione/utilizzazione delle tracce, penali in caso di superamento dei tempi di sosta nelle stazioni di collegamento reti estere, penali per i ritardi causati dal GI e Performance Regime

Entro il 31 luglio dell'anno successivo a quello di competenza, il GI registra in contabilità le singole quote di riferimento per ciascuna IF e all'invio delle lettere commerciali con evidenza dei saldi di competenza.

Qualora l'importo stimato del contratto sia inferiore ad € 25.000,00 il pagamento avviene per rate mensili posticipate sulla base delle effettive prestazioni erogate dal GI. A tal fine il GI emette 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 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 fissata alla fine del secondo mese successivo a quello di invio della nota.

Per i servizi messi a disposizione all'interno delle stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, l'IF effettua i pagamenti delle fatture entro 30 giorni dalla data della loro emissione.

In caso di ritardo nei pagamenti la IF è tenuta a corrispondere al GI gli interessi di mora ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.

5.10 SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI (MIS. 4.2 DELIBERA ART N.130/2019)

In riferimento al Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti elaborato in conformità a quanto disposto alla misura 4.2. della Delibera ART n.130/2019 e dalla misura 5.6 della Delibera ART n. 187/2020, si rimanda al Documento metodologico riportato in appendice 5. C al presente capitolo e all'allegato pubblicato annualmente sul portale ePIR nell'apposita sezione "Sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi" in "Informazioni per i Richiedenti" per il dettaglio informativo relativo a indicatori, parametri, obiettivi e penali di ciascun servizio.

Si fa presente che, come specificato nel Documento metodologico, gli obiettivi relativi ad ogni anno vengono pubblicati entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale ePIR.

APPENDICI AL CAPITOLO 5

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

Parte 5.A - Pedaggio;

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

Parte 5.C - Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità dei Servizi Forniti, Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate.

PEDAGGIO:

1) Tratte elementari

Ciascuna tratta della rete è suddivisa in tratte elementari.

2) Associazione tratte elementari

Ai fini della determinazione dei segmenti di mercato, ciascuna tratta elementare è univocamente associata alla Rete Livello di Servizio Elevato, alla Rete Metropolitana o alla restante rete.

3) Riferimenti orari sulle tratte elementari del percorso treno

L'impegno di una tratta elementare inizia dall'orario di partenza o transito di una località e termina all'orario di partenza o transito della località successiva (o ora di arrivo se quest'ultima località è termine di corsa del convoglio).
Questa norma di fatto comporta che:
Ai fini della definizione dei segmenti di mercato, vengono definite come fascia diurna l'intervallo temporale compreso tra le 06:00 e le 21:59 e come fascia notturna l'intervallo temporale compreso tra le 22:00 e le 05:59
Per l'attribuzione della fascia oraria viene considerata l'ora di entrata nella tratta elementare.
Una stazione di confine di un nodo si considera appartenente allo stesso per i treni in uscita e non per quelli in entrata nella medesima stazione.

4) Velocità commerciale

La velocità commerciale riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo comprensivo delle soste tra l'ora di partenza e l'ora di arrivo del treno. Essa è riferita all'intero percorso del treno.

5) Velocità di marcia

La velocità di marcia riferita ai treni è definita come rapporto Spazio/Tempo al netto delle soste. Essa è riferita all'intero percorso del treno.

6) Peso di un convoglio e tipo di trazione

Quale peso del convoglio viene assunto il peso reale del treno dichiarato dalla IF titolare. Qualora non risulti nei sistemi di circolazione del GI viene assunto il peso programmato pari al peso caratteristico della traccia oraria (peso bloccato) aumentato del peso del locomotore.
Nel caso in cui la composizione del treno vari nel corso della traccia, quale peso del convoglio si fa riferimento al peso medio ponderato in funzione delle distanze percorse con ciascuna delle composizioni.
Nel caso di sistemi di trazione non convenzionali nella tabella relativa al Tipo di Trazione per la determinazione della Tariffa Unitaria T_{A3} si fa riferimento alla voce "Trazione Diesel".

7) Approssimazioni

Nelle tabelle 5.1 e 5.2 sono presenti degli intervalli numerici in ognuno dei quali è incluso l'estremo inferiore ed escluso quello superiore.

8) Arrotondamenti

La modalità di arrotondamento degli importi al centesimo di euro viene effettuata per ogni treno.
Nelle tabelle 5.1, 5.2, 5.3, 5.8, le tariffe sono arrotondate alla 3a cifra decimale, la rendicontazione sarà effettuata tenendo conto della 5° cifra decimale, scaturita nell'ambito della presentazione del Sistema Tariffario PMdA all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
Ai fini della assegnazione di un servizio a una classe di percorrenza chilometrica (con riferimento ai servizi NA.DA. Top e NA.DA Base), le percorrenze chilometriche di ciascun treno si approssimano alla 3° cifra decimale.

9) Segmenti di Mercato

Laddove un servizio commerciale regionale non sia Servizio Universale esso sarà classificato come Basic.
Laddove un servizio definito come "OSP regionale" abbia inizio o termine della traccia in una delle stazioni di confine della rete metropolitana senza interessarne alcuna tratta, esso sarà classificato "No Nodo".
I giorni festivi considerati festivi coincidono esclusivamente con le festività nazionali. Qualora un giorno festivo sia anche prefestivo, esso viene trattato come festivo. Parimenti, qualora un giorno prefestivo ricada in giorni da lunedì a venerdì (non festivi) viene considerato come prefestivo.

10) Giorno di circolazione

Per ogni treno viene identificato univocamente un giorno di circolazione corrispondente alla data di partenza del treno dalla stazione di origine.

Appendice 5.B

PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

1. Definizioni

Punto di rilevamento: località in corrispondenza della quale i sistemi di circolazione del GI rilevano l'ora reale di passaggio dei treni.
Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e programmato del treno in una determinata località di rilevamento.
Scostamento: Differenza positiva, espressa in minuti, del ritardo del treno tra due punti di rilevamento.
Causa di ritardo: motivo che ha generato uno scostamento con valore maggiore di zero ascritto al soggetto responsabile (GI, IF proprietaria del treno, altra IF, cause esterne ai sensi della apposita codifica contenuta nella nuova procedura di *"Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime"*(ex COp 269/2010), reso noto alle IF tramite il sistema PICWEB.
Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico definito nel capitolo 5, che viene applicato a ciascun scostamento, valido ai fini del Performance Regime, maturato dal treno nel corso del suo percorso.
I ritardi da rete estera, le cause esterne e gli inconvenienti d'esercizio non danno luogo a penale sia per il GI che 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 come arrivati in orario anche quelli giunti oltre soglia di puntualità per cause non riconducibili alla stessa IF proprietaria del treno) e il numero totale dei treni circolati della specifica IF.
Soglia di puntualità: minuti di ritardo, variabili per tipologia di traffico e per modalità di acquisto delle tracce, così come riportati al par.6.3.2 del PIR, rispettivamente per tracce acquistate fino a 5 giorni solari dalla data di utilizzazione:
- 5' per treni passeggeri regionali/metropolitani;
- 5' per treni passeggeri media/lunga percorrenza;
- 30' per treni merci.

Tali soglie sono estese a 60' per i treni passeggeri e 120' per i treni merci qualora vengano 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 nella sezione "Allegati tecnici".
Le modalità di calcolo degli indicatori di puntualità e le relative soglie adottate sono riportate all'interno della Procedura relativa alle modalità di attribuzione e validazione delle cause di ritardo riportata nella sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR.

3. Metodo di calcolo

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime- maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso e il numero di treni soppressi per i seguenti coefficienti:

- **C_t**: coefficiente che tiene conto della tipologia di linea dove è maturato lo scostamento, riferita alla classificazione riportata in **tabella 1**;
- **C_{rit}:** coefficiente che tiene conto del ritardo:

- maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci, secondo la suddivisione riportata in **tabella 2a**;
- medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori. I valori sono riportati in **tabella 2b** per i treni del trasporto regionale ordinari e straordinari, in **tabella 2c** per i treni del Servizio Mercato e Servizio Universale ordinari e straordinari;

- **C_S:** coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo la suddivisione riportata in **tabella 3**;
- **C_{cat}:** coefficiente che tiene conto della categoria dei treni come indicato in **tabella 4;**
- **C_p:** coefficiente dato dalla somma del C_{Base} + $C_{Correttivo;}$
- **C_{base}:** coefficiente che tiene conto della variazione % dei treni*km sviluppati in puntualità (con riferimento allo Standard IF) per ciascuna IF nell'anno oggetto di consuntivazione del Performance Regime, rispetto l'anno precedente. I valori sono riportati nella **tabella 5**;
- **$C_{correttivo}$:** coefficiente che tiene conto dello standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b (treni viaggiatori) e 5c (treni merci).
- **P_{sop}:** coefficiente che tiene conto per ogni traccia dei treni*km programmati oggetto di soppressione.
- **C_{sop}:** coefficiente che tiene conto della categoria dei treni nell'applicazione delle penali per soppressioni. I valori sono riportati nella **tabella 6.**

3.1 Rapporti GI-IF

Il GI corrisponderà all' IF proprietaria del treno le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti –validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed attribuiti a cause di propria responsabilità per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

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

dove:

P_{F1} è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF.

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

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

M_{GI} sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t, C_{cat} e C_{rit} e C_{sop} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

S_{GI} è il numero treni con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità del GI.

P_{sop} è il rapporto tra i treni*km soppressi per responsabilità del GI e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

IF proprietaria del treno corrisponderà al GI le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed ascritti a cause di responsabilità dell'IF proprietaria del treno per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

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

dove:

P_{F2} è il flusso che l' IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 (uno) Euro/minuto.

M_{IF} sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.

C_t, C_S, C_{cat} e C_{rit} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Il flusso economico annuo tra il GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 5% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

Ferma restando la regolamentazione del Performance Regime per il calcolo delle penali, alla chiusura della contabilità verranno effettuati due bilanci distinti tra GI-IF viaggiatori e GI-IF merci.

Per ognuno dei due bilanci, nel caso dovesse registrarsi un importo residuo a favore del GI, l'80% di tale somma verrà ridistribuita a ciascuna singola IF del settore proporzionalmente ai treni*km commerciali sviluppati nell'anno di riferimento in puntualità (standard IF) da ciascuna singola IF.

I volumi di treni*km commerciali in puntualità saranno moltiplicati per un coefficiente C_P calcolato come somma di un coefficiente base C_{Base} legato al miglioramento delle proprie performance rispetto all'anno precedente in termini di treni*km in puntualità riferiti allo standard IF secondo i valori riportati in tabella 5a e di un coefficiente correttivo $C_{correttivo}$ legato allo standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b-5c (treni viaggiatori) e 5d (treni merci).

La quota residua degli eventuali saldi a favore del GI, pari al 20% del totale, verrà dallo stesso reinvestita in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa viaggiatori.

Per le tracce coinvolte nelle fasce di manutenzione sono definiti, e dichiarati a contratto, i giorni e le tratte di interferenza con i cantieri ed i conseguenti minuti di maggior percorrenza indotti che non determineranno alcuna penale per il GI.

3.2 Rapporti IF-IF

Ciascuna IF, infine, **corrisponderà ad ogni altra IF** tramite il GI le penali corrispondenti alla somma del valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per gli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati, e ascritti a responsabilità di IF stessa, subiti da treni dell'altra IF, nonché al numero di treni soppressi per responsabilità di altre IF, per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

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

dove:

P_{F3} è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF.

P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.

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

M_{AB} sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime.

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

C_t, C_{cat} , C_{rit} e C_{sop} sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

P_{sop} è il rapporto tra i treni km dell'IF B soppressi per responsabilità IF A e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

TABELLE PER LA DETERMINAZIONE DEL VALORE DEI COEFFICIENTI CONTENUTI NEGLI ALGORITMI DI CALCOLO DELLE PENALI

C_t: coefficiente che tiene conto della tipologia di linea dove è maturato lo scostamento. Il dettaglio delle linee/tratte contenute in ciascun aggregato sono rese disponibili attraverso il portale ePIR.

Tabella 1 - C_t (Coefficiente di tratta)

C_t (Coefficiente di tratta)	
Rete Alta Velocità	2,5
Linee veloci (DD)	2,5
Corridoi nazionali Centro-Nord	1,0
Linee di collegamento con l'Europa	1,5
Corridoi nazionali Centro-Sud	1,0
Altre linee	1,0
Nodi	2,5
Rete Compl. - Secondaria	0,5
Rete Compl. - Itinerari merci	0,5

C_{rit}: coefficiente che tiene conto del ritardo:
maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci;
medio e massimo registrato in arrivo nelle stazioni dove il treno effettua servizio commerciale per i treni viaggiatori.

Tabella 2a - C_{rit} (Treni Merci Ordinari e Straordinari)

Ritardo a destino	C_{rit}
≤ 5'	0,25
≤ 15'	0,25
≤ 30'	0,50
< 60'	1,00
< 120'	1,25
< 180'	1,50

≥ 180'	2,00

Tabella 2b - C_{rit} (Treni del Trasporto Regionale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)					
REG	**≤ 5'**	**≤ 15'**	**≤ 30'**	**< 60'**	**< 120'**	**≥ 120'**
≤ 5'	0,25	0,5	0,75	1,00	1,25	1,50
≤ 15'	-	1,0	1,25	1,50	2,00	2,50
≤ 30'	-	-	1,50	1,75	2,25	2,75
< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00
< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 2c - C_{rit} (Treni del Servizio Mercato e Servizio Universale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)					
Mercato/ S.U.	**≤ 5'**	**≤ 15'**	**≤ 30'**	**< 60'**	**< 120'**	**≥ 120'**
≤ 5'	0,25	0,25	0,50	1,00	1,50	2,00
≤ 15'	-	0,50	0,75	1,25	1,75	2,25
≤ 30'	-	-	1,25	1,50	2,00	2,50
< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00
< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 2d - Crit (Invii, Materiali Vuoti e Locomotori Isolati)

Crit
1

C_s: coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio espletato dalla IF proprietaria del treno:

Tabella 3 - Cs (Coefficiente di servizio)

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

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

Tabella 4 - C_{cat} (Coefficiente di categoria)

C_{cat} (Coefficiente di categoria)	
Treni programmati d'orario	1,00
Treni effettuati in gestione operativa	0,50
Altre circolazioni (Invii, materiali vuoti, locomotori isolati, tradotte) programmati che effettuati in gestione operativa	0,25

C_p: coefficiente dato dalla somma del **C_{Base} + $C_{Correttivo}$** :

Tabella 5a - **C_{Base}**

C_{Base}	
Var < 0%	1,00
0% < Var ≤ 10%	1,05
10% < Var ≤ 20%	1,10
20% < Var ≤ 30%	1,15
30% < Var ≤ 40%	1,20
40% < Var ≤ 50%	1,25
50% < Var ≤ 100%	1,30
Var > 100%	1,40

Var: Variazione treni*km in puntualità (Anno X rispetto X-1)

Tabella 5b - **$C_{Correttivo}$** per i treni viaggiatori regionali

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 82.5%	-0,2
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	-0,15
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	-0,1
87,5% ≤ Punt. IF < 90%	-0,05
90% ≤ Punt. IF < 92%	0
92% ≤ Punt. IF < 93%	0,05
93% ≤ Punt. IF < 94%	0,10
94% ≤ Punt. IF < 95%	0,15
95% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,20
96% ≤ Punt. IF < 97%	0,25
97% ≤ Punt. IF ≤ 98%	0,30
98% ≤ Punt. IF < 99%	0,35
99% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

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

Tabella 5c - **$C_{Correttivo}$** per i treni viaggiatori LP

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 72.5%	-0,2
72,5% ≤ Punt. IF < 75%	-0,15
75% ≤ Punt. IF < 77,5%	-0,1
77,5% ≤ Punt. IF < 80%	-0,05
80% ≤ Punt. IF < 84%	0

84% ≤ Punt. IF < 86%	0,05
86% ≤ Punt. IF < 88%	0,10
88% ≤ Punt. IF < 90%	0,15
90% ≤ Punt. IF ≤ 92%	0,20
92% ≤ Punt. IF < 94%	0,25
94% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,30
96% ≤ Punt. IF < 98%	0,35
98% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

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

Tabella 5d - $C_{Correttivo}$ per i treni merci

$C_{Correttivo}$ **per i treni merci**	
Punt. IF < 80%	-
80% ≤ Punt. IF < 82,5%	0,05
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	0,10
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	0,15
87,5% ≤ Punt. IF ≤ 90%	0,20
90% ≤ Punt. IF < 92,5%	0,25
92,5% ≤ Punt. IF ≤ 95%	0,30
95% ≤ Punt. IF < 97,5%	0,35
97,5% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

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

Tabella 6: C_{Sop} (Coefficiente di soppressione)

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

Appendice 5.C

SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEI SERVIZI FORNITI

Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate

Capitolo 1
INTRODUZIONE

Il documento rappresenta la relazione con cui Rete Ferroviaria Italiana (di seguito RFI o Gestore) rende noto il "Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità di Servizi forniti e delle penali correlate", elaborato a seguito di quanto emanato dall'Autorità con Delibera n. 130/2019 – Conclusione del procedimento avviato con delibera 98/2018 "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari" e successivamente integrato con Delibera n. 187/2020 – Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto Informativo della rete 2022".
In particolare, la misura 4.2 della sopra richiamata Delibera n.130/2019 stabilisce che gli operatori degli impianti di servizio *adottano, entro 180 giorni dalla data di pubblicazione dell'atto di regolazione (30 settembre 2019) un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti, nonché un livello di penali correlato e proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti*. Detti termini sono da considerarsi modificati ai sensi della Delibera ART n. 100/2020.
In ottemperanza a quanto disposto dalla misura 5.6. dell'Allegato A alla Delibera ART n.187/2020, si è integrato il presente documento con i livelli minimi di qualità dei servizi *parking, rifornimento idrico, platee di lavaggio, impianto fisso di scarico reflui, preriscaldamento/climatizzazione e REC*. Resta escluso dal sistema di garanzia il servizio "Controllo della Circolazione di Merci Pericolose", in quanto nella sua erogazione il Gestore opera nel rispetto della normativa tecnica e di sicurezza e, pertanto, non si individuano i presupposti per poter determinare eventuali livelli minimi della qualità da offrire.

Capitolo 2
DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GARANZIA DEI LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO E PENALI CORRELATE

Stazioni Passeggeri
Il servizio consiste nella messa a disposizione delle Imprese Ferroviarie di spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliteratrici nonché di locali e aree tecniche e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza.
Per la valutazione della qualità del servizio è stato individuato uno specifico indicatore calcolato ad hoc a partire dai risultati di *customer satisfaction* rilevati sul campo dall'Osservatorio di Mercato RFI attraverso interviste mensili ai viaggiatori sulla qualità delle stazioni condotte da Società di ricerche di mercato certificate selezionate con gara europea.
L'indicatore, denominato "Ticket/desk area", è calcolato come media ponderata degli indicatori rilevati sul campo relativi a *Pulizia, Manutenzione e decoro, Illuminazione, Percorsi interni alla stazione* in termini di percentuale di persone soddisfatte (ovvero persone che hanno espresso un voto da 6 a 9 su una scala da 1 a 9).
Il sistema di pesi utilizzato per la media ponderata è calcolato attraverso un modello matematico di regressione lineare applicato ai dati di *customer satisfaction*.
L'obiettivo definito annualmente, aggiunge al target di qualità percepita definito nella Carta dei servizi RFI, una percentuale del 2% come ulteriore impegno di miglioramento della qualità offerta.
La penale per ciascuna Impresa Ferroviaria sarà determinata prendendo a riferimento la percentuale di persone soddisfatte nel perimetro di stazioni in cui la singola Impresa Ferroviaria svolge il proprio servizio.
Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Qualità percepita ticket /desk area	% di persone soddisfatte (*persone che hanno espresso voti da 6 a 9*)	Minimo 92 %	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1 % del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti per singola IF ≥87% e <92%) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF ≥82% e <87%) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF <82%)	Tariffa a €/mq anno per tipologia Stazioni Passeggeri

Stazioni Passeggeri – servizi in stazione

Aree di accoglienza, attesa e assistenza alla clientela e servizi igienici

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle Imprese Passeggeri nelle stazioni viaggiatori così i seguenti servizi:

- Aree di accoglienza, attesa e assistenza alla clientela, che si concretizza nella messa a disposizione delle aree adibite all'accoglienza, attesa ed assistenza della clientela delle Imprese Ferroviarie nelle località in cui si effettua servizio passeggeri;
- Servizi Igienici, che si concretizza nella messa a disposizione di servizi igienici nelle località in cui si effettua servizio passeggeri.

Per la valutazione della qualità del servizio è stato individuato uno specifico indicatore calcolato ad hoc a partire dai risultati di *customer satisfaction* rilevati sul campo dall'Osservatorio di Mercato RFI attraverso interviste mensili ai viaggiatori sulla qualità delle stazioni condotte da Società di ricerche di mercato certificate selezionate con gara europea.

L'indicatore, denominato "Spazi stazione/servizi igienici", è calcolato come media ponderata degli indicatori rilevati sul campo relativi a *Pulizia, Manutenzione e decoro, Illuminazione, Percorsi interni alla stazione* in termini di percentuale di persone soddisfatte (ovvero persone che hanno espresso un voto da 6 a 9 su una scala da 1 a 9).

Il sistema di pesi utilizzato per la media ponderata è calcolato attraverso un modello matematico di regressione lineare applicato ai dati di *customer satisfaction*.

L'obiettivo definito annualmente, aggiunge al target di qualità percepita definito nella Carta dei servizi RFI, una percentuale del 2% come ulteriore impegno di miglioramento della qualità offerta.

La penale per ciascuna Impresa Ferroviaria sarà determinata prendendo a riferimento la percentuale di persone soddisfatte nel perimetro di stazioni in cui la singola Impresa Ferroviaria svolge il proprio servizio.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Qualità percepita Spazi stazione/servizi igienici	% di persone soddisfatte (*persone che hanno espresso voti da 6 a 9*)	Minimo 92 %	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1 % del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti per singola IF ≥87% e <92%) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF ≥82% e <87%) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF <82%)	Tariffa a €/fermata per tipologia servizio passeggeri

Informazioni al Pubblico

Il servizio consiste nella fornitura di informazioni erogate tramite quadri orario, avvisi ai viaggiatori e monitor arrivi e partenze collocati in stazione e relative: al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, IF proprietaria, classifica treno, origine/destinazione, itinerario, o fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione); al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra (incluso l'eventuale attestamento / accodamento) e, qualora tecnicamente possibile, le relative cause; ai servizi di riprotezione su altro convoglio oppure su autobus.

Per la valutazione del gradimento del servizio è stato individuato uno specifico indicatore calcolato ad hoc a partire dai risultati di customer satisfaction rilevati sul campo da Società di ricerche di mercato certificate selezionate con gara europea.

L'indicatore e l'eventuale penale sono calcolati prendendo in considerazione il valore medio registrato - in termini di percentuale di persone soddisfatte (che hanno espresso voti da 6 a 9) - sull'insieme delle stazioni in cui la singola Impresa Ferroviaria svolge il proprio servizio

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Gradimento degli utenti	% di utenti soddisfatti *(persone che hanno espresso voti da 6 a 9*)	90% in condizioni di normale circolazione;	Trimestrale

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
		80% in condizioni di criticità della circolazione;	

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF ≥85% e <90% con circolazione normale; se % soddisfatti singola IF ≥75% e <80% con circolazione perturbata) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF ≥80% e <85%; se % soddisfatti singola IF ≥70% e <75% con circolazione perturbata) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi <80%; se % soddisfatti singola IF <70%; con circolazione perturbata)	Tariffa €/ fermata per tipologia dotazione e servizio passeggeri

Fornitura corrente di trazione

Il servizio consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile, sia su rete alimentata a 25kV che su rete alimentata a 3kV.

L'indicatore di qualità individuato fa riferimento al contenimento delle anormalità alla circolazione determinate da guasti alla sottostazione elettrica per causa RFI.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo, si terrà conto per ciascuna IF, del numero complessivo di treni annui interessati da anormalità per guasti alla sottostazione elettrica per causa attribuibile ad RFI; la penale sarà imputata a RFI nel caso in cui la media annua delle rilevazioni mensili del numero delle anormalità superi l'obiettivo prefissato. Per le anormalità con origine nelle fasce pendolari come definite al paragrafo 4.4.5.2 del PIR (06.00-09.00 e 17.00-20.00) la penale viene maggiorata del 50%, in coerenza con i criteri di priorità utilizzati nell'allocazione e nella gestione delle tracce orarie.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Contenimento disagi circolazione	N° anormalità alla circolazione per guasti alla sottostazione elettrica causa RFI	Massimo n° 24 anormalità mese (media annua)	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo per fornitura corrente di trazione dei treni della singola IF coinvolti da anormalità (fino a 30 anormalità mese -media annua-) • 1.5 % del corrispettivo per fornitura corrente di trazione dei treni della singola IF coinvolti da anormalità (fino a 30 anormalità mese -media annua-) – in caso di anormalità con origine in fascia pendolari (06.00-09.00 e 17.00-20.00) • 5% del corrispettivo per fornitura corrente di trazione dei treni della singola IF coinvolti da anormalità (da 31 a 40 anormalità mese -media annua-) • 7.5% del corrispettivo per fornitura corrente di trazione dei treni della singola IF coinvolti da anormalità (da 31 a 40 anormalità mese -media annua-) in caso di anormalità con origine in fascia pendolari (06.00-09.00 e 17.00-20.00) • 10% del corrispettivo per fornitura corrente di trazione dei treni della singola IF coinvolti da anormalità (oltre 41 anormalità mese -media annua-) • 15% del corrispettivo per fornitura corrente di trazione dei treni della singola IF coinvolti da anormalità (oltre 41 anormalità mese -media annua-) in caso di	La tariffa remunera una quota di costi indiretti e una quota di costi a Kwh

Penali	Tariffa per il Servizio
anormalità con origine in fascia pendolari (06.00-09.00 e 17.00-20.00)	

Assistenza alla circolazione treni speciali

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.

L'indicatore di qualità individuato fa riferimento al tempo di trattamento delle richieste di trasporto eccezionale avanzate dalle Imprese Ferroviarie, determinato per ciascuna tipologia di autorizzazione dai giorni lavorativi che intercorrono tra la data di ricevimento della richiesta (completa in ogni sua parte) alla data di rilascio dell'autorizzazione, secondo la seguente tabella:

Tipologia TE	Tempi rilascio (gg lavorativi)
TE	20
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	
TES con il coinvolgimento di oltre 8 DOIT (a cartina)	75

Qualora l'Impresa Ferroviaria richieda una modifica o integrazione ad un'istruttoria in corso, le tempistiche verranno ricalcolate analogamente ad una nuova istruttoria.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo, il parametro sarà determinato considerando, per ciascuna Impresa Ferroviaria, il numero complessivo di autorizzazioni rilasciate nell'anno di riferimento; analogamente sarà determinata la penale per ciascuna Impresa Ferroviaria.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Tempi di rilascio delle autorizzazioni	% di autorizzazioni/anno rilasciate entro i tempi di rilascio definiti per ciascuna tipologia di autorizzazione dalla richiesta formale da parte della IF completa in ogni sua parte	Minimo 75%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per autorizzazioni IF (se % autorizzazioni rilasciate entro la soglia ≥70% e <75%) • 5% del corrispettivo annuo per autorizzazioni IF (se % autorizzazioni rilasciate entro la soglia ≥65% e <70%) • 10% del corrispettivo annuo per autorizzazioni IF (se % autorizzazioni rilasciate entro la soglia <65%)	Tariffa €/Autorizzazione

Assistenza Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR)

Il servizio si concretizza, negli impianti indicati in ePIR nell'apposita planimetria "Stazioni con servizio per Persone a Ridotta Mobilità" e nel medesimo allegato tecnico, nell'accoglienza, accompagnamento e incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a ruote per i trasferimenti. La salita e discesa del treno per persone su sedia a ruote e su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avverrà con l'ausilio del carrello elevatore o della rampa da marciapiede. RFI fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PMR attraverso il proprio sito internet.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è il livello di soddisfazione del servizio nel complesso (ovvero persone che hanno espresso un voto da 6 a 9) rilevate attraverso l'Osservatorio Sale Blu, ovvero lo strumento per le indagini di *customer satisfaction* con cui RFI monitora costantemente la qualità percepita del servizio attraverso interviste alle PMR condotte da Società di ricerche di mercato certificate selezionate con gara europea.
La qualità del servizio nel complesso è un macrofattore dato dalla sintesi delle valutazioni relative agli aspetti di prenotazione del servizio e agli aspetti di erogazione.
L'obiettivo definito annualmente aggiunge, al target di qualità percepita definito nella Carta dei servizi RFI, una percentuale del 2% come ulteriore impegno di miglioramento della qualità offerta.
Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo, il parametro sarà determinato considerando, per ciascuna Impresa Ferroviaria, la percentuale annua di soddisfazione per tutti gli impianti in cui viene erogato il servizio; analogamente sarà determinata la penale per ciascuna Impresa Ferroviaria. Per le Imprese Ferroviarie che dispongono di una base statistica significativa per l'elaborazione dell'indicatore: si fa riferimento alla % di soddisfatti della singola Impresa Ferroviaria, per le Imprese che non rientrano nella casistica precedente si fa riferimento all'indicatore calcolato per la macroarea in cui l'IF effettua i propri servizi.
L'indicatore di qualità per tale servizio corrisponde a quello già determinato ai sensi della Delibera ART. 70/2014 e atti ad essa connessi, e inserito nei Contratti di Utilizzo dell'Infrastruttura.
Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo annuo*	Periodicità pubblicazione
Livello di soddisfazione della clientela	% di persone soddisfatte del servizio nel complesso (*persone che hanno espresso voti da 6 a 9*)	Minimo 92 %	Semestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF ≥87% e <92%) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF ≥82% e <87%) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % soddisfatti singola IF <82%)	Tariffa €/ Fermata

Fast Track
Il servizio consiste nella messa a disposizione ad uso esclusivo, di un varco di accesso ai treni, aggiuntivo rispetto ai varchi utilizzati per i controlli di sicurezza ordinari, con personale dedicato e delle utenze funzionali all'erogazione del servizio. Il servizio è erogato nelle sole stazioni dotate di servizi di controllo di accesso ai binari salvaguardando la piena funzionalità delle vie di accesso destinate alla generalità dei viaggiatori.
L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è il presenziamento dei varchi con personale RFI, al netto di eventuali ore di assenze generate da allontanamenti del personale.
RFI metterà in atto una valutazione dell'effettivo presenziamento dei varchi con la predisposizione e compilazione di un apposito "Registro giornaliero presenziamento varco Fast Track" ove indicare orario inizio\interruzioni e sostituzioni\ CID addetto\orario fine.
Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo, il parametro sarà determinato considerando, per ciascuna IF e per ciascun impianto, il numero delle ore/mese del personale RFI dedicate al controllo degli accessi rispetto a quanto programmato, escludendo gli eventuali casi di mancata erogazione del servizio per cause esterne determinate da provvedimenti pubblici, normativi o di sicurezza.
La penale per ciascuna Impresa Ferroviaria sarà determinata prendendo a riferimento il presenziamento negli impianti nei quali l'Impresa Ferroviaria fruisce del servizio.
Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Presenziamento dei varchi	N° ore mese dedicate al controllo degli accessi effettive/N° ore mese programmate	Minimo 100%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF e per Impianto (se % presenziamento ≥95% e <100%-escluse cause esterne) • 5% del corrispettivo annuo per IF e per Impianto (se % presenziamento ≥90% e <95%- escluse cause esterne) • 10% del corrispettivo annuo per IF e per Impianto (se % presenziamento <90%-escluse cause esterne)	Tariffa €/Varco

Fornitura informazioni complementari

Annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo di accesso e remunerate dal pedaggio, RFI fornisce ulteriori informazioni indicate nel Manuale Annunci Sonori e nel Manuale degli Annunci Visivi e gli avvisi ai viaggiatori.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dai tempi di risposta del Gestore alle richieste di nuovi servizi.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo il parametro sarà determinato considerando, per ciascuna Impresa Ferroviaria, il numero complessivo di richieste annue evase nei tempi stabiliti; analogamente sarà determinata la penale per ciascuna Impresa Ferroviaria.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Tempi di risposta alle richieste di nuovo servizio	% richieste evase entro 5 giorni lavorativi per comunicazione a mezzo di annunci sonori e messaggi visivi e 10 giorni per avvisi ai viaggiatori negli impianti interessati, a partire dalla richiesta formale della IF	Minimo 90%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi ≥85% e <90%) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi ≥80% e <85%) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi <80%)	Tariffa €/Annuncio/Messaggio Visivo/Avviso ai viaggiatori

Bacheche

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri di bacheche di dimensioni 115x145,7 con un'area visiva di 100 x 100 che sono affisse da personale RFI negli spazi di stazione individuati congiuntamente con il personale dell'impresa.

L'indicatore di qualità individuato fa riferimento ai tempi di installazione per le nuove richieste o ai tempi di ripristino/sostituzione in caso di bacheche già installate.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo il parametro sarà determinato considerando, per ciascuna Impresa Ferroviaria, la percentuale di nuove installazioni e interventi di sostituzione o ripristino, effettuati a partire dalla richiesta formale da parte dell'IF, realizzati nei tempi obiettivo; analogamente sarà determinata la penale per ciascuna Impresa Ferroviaria.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Tempi di installazione nuove bacheche	% richieste evase entro x giorni lavorativi per nuove installazioni a partire dalla richiesta formale della IF	Minimo x%	Trimestrale

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Ripristino o sostituzione bacheca	% richieste evase entro y giorni per interventi di sostituzione o ripristino in caso di bacheche già installate a partire dalla richiesta formale della IF	Minimo x%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR. Per tale servizio saranno inoltre resi noti nel primo anno di attivazione anche i giorni lavorativi di interno di RFI e la fase delle penali

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi ≥x-5% e <x%) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi ≥x-10% e <x-5%) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro i tempi <x-10%)	Tariffa €/anno

Utenze informative

RFI fornisce, con riferimento all'andamento della circolazione dei treni di competenza, ulteriori accessi ai diversi moduli del sistema informativo PIC WEB e alla Banca Dati Pericoli, rispetto ai moduli compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dai tempi di risposta del Gestore alle richieste di nuove utenze.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo il parametro sarà determinato considerando, per ciascuna Impresa Ferroviaria, il numero complessivo di richieste annue evase nei tempi stabiliti; analogamente sarà determinata la penale per ciascuna Impresa Ferroviaria.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Tempi di risposta alle richieste di nuove utenze (utenze indicate in PIR)	% richieste IF evase entro 30 giorni dalla data di arrivo della richiesta a sistema (PARFI)	Minimo 90%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro 30 giorni ≥85% e <90%) • 5% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro 30 giorni ≥80% e <85%) • 10% del corrispettivo annuo per IF (se % richieste evase entro 30 giorni <80%)	Tariffa €/Utenza mese

Accesso alla rete GSM-R

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.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dal livello di copertura della Rete GSM-R di RFI, misurato in termini di richieste di accesso al canale radio in copertura RFI andato a buon fine. L'indicatore si riferisce alla funzionalità della rete stessa; ogni qual volta un utente GSM-R, attraverso il suo apparecchio telefonico, tenta di effettuare o ricevere una chiamata, esegue una richiesta di risorse radio alla rete GSM-R, che potrebbe fallire in determinate situazioni, ad esempio per carenza di copertura o per congestione di rete. L'indicatore esprime la probabilità di successo di tali richieste di servizio.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo il parametro sarà determinato considerando il numero complessivo delle richieste annue andate a buon fine; in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo complessivo, la penale sarà riconosciuta ad ogni Impresa Ferroviaria in proporzione al corrispettivo annuo.

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Copertura Rete	% richieste di accesso al canale radio in copertura RFI andate a buon fine	Minimo 98%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo per IF per utenze (se % richieste andate a buon fine ≥93% e <98%) • 5% del corrispettivo annuo per IF e per utenze (se % richieste andate a buon fine ≥88% e <93%) • 10% del corrispettivo annuo per IF e per utenze (se % richieste andate a buon fine <88%)	La tariffa è formata da una componente ad accesso alla rete di telecomunicazione e una componente a consumo

Parking

Il servizio si sostanzia nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (1h e 30min), con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking".

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dalla *disponibilità del servizio* misurata dal rapporto tra i volumi programmati dalle IF decurtati di quelli non erogati per causa imputabile a RFI e gli stessi volumi programmati. I volumi programmati saranno individuati nel numero di attacchi richiesti da ciascuna Impresa Ferroviaria in fase di definizione del Progetto Orario (c.d. Contrattualizzazione) o successivamente aggiornato in corso d'orario tramite VCO o variazioni in Gestione Operativa. Il dato programmato preso a riferimento per il calcolo del KPI è l'ultimo disponibile al momento dell'elaborazione del KPI per la pubblicazione dei risultati raggiunti in ciascun trimestre solare, poi aggiornato in fase di determinazione dell'Indicatore effettivo annuo.

Il monitoraggio della qualità di detto servizio si avvarrà dell'intervento diretto delle Imprese Ferroviarie che dovranno segnalare eventuali mancate erogazioni del servizio stesso per causa imputabile a RFI, sia in tempo reale interfacciandosi con il personale di esercizio di RFI, che in tempo differito riportando tali segnalazioni sul sistema PIC Consuntivare Servizi Impianto.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo si prenderanno in considerazione, per ciascuna Impresa Ferroviaria, tutti i disservizi per guasti all'asset dedicato all'erogazione del servizio attribuibili ad RFI, escludendo quelli che non pregiudicano la fruizione del servizio da parte della Impresa Ferroviaria (es. servizio fruito presso altro binario).

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Disponibilità del servizio Parking	% di servizi programmati decurtati di quelli non erogati per causa RFI rispetto ai servizi programmati	Minimo 92 %	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo del servizio Parking per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ *87*% e < 92 %) • 5% del corrispettivo annuo del servizio Parking per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥82% e < 87 %) • 10% del corrispettivo annuo del servizio Parking per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio < *82* %)	La tariffa è composta da una componente fissa a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio e una variabile correlata al consumo energetico per il tempo di fruizione del servizio

Rifornimento idrico

Il servizio si sostanzia nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dalla *disponibilità del servizio* misurata dal rapporto tra i volumi programmati dalle IF decurtati di quelli non erogati per causa imputabile a RFI e gli stessi volumi programmati. I volumi programmati saranno individuati come numero di rifornimenti richiesti da ciascuna Impresa Ferroviaria in fase di definizione del Progetto Orario (c.d. Contrattualizzazione) o successivamente aggiornato in corso d'orario tramite VCO o variazioni in Gestione Operativa. Il dato programmato preso a riferimento per il calcolo del KPI è l'ultimo disponibile al momento dell'elaborazione del KPI per la pubblicazione dei risultati raggiunti in ciascun trimestre solare, poi aggiornato in fase di determinazione dell'Indicatore effettivo annuo.

Il monitoraggio della qualità di detto servizio si avvarrà dell'intervento diretto delle Imprese Ferroviarie che dovranno segnalare eventuali mancate erogazioni del servizio stesso per causa imputabile a RFI, sia in tempo reale interfacciandosi con il personale di esercizio di RFI, che in tempo differito riportando tali segnalazioni sul sistema PIC Consuntivare Servizi Impianto.
Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo si prenderanno in considerazione, per ciascuna Impresa Ferroviaria, tutti i disservizi per guasti all'asset dedicato all'erogazione del servizio attribuibili ad RFI, escludendo quelli che non pregiudicano la fruizione del servizio da parte della Impresa Ferroviaria (es. servizio fruito presso altro binario).
Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Disponibilità del servizio Rifornimento idrico	% di servizi programmati decurtati di quelli non erogati per causa RFI rispetto ai servizi programmati	Minimo 95%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo del servizio Rifornimento Idrico per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ *90*% e < 95%) • 5% del corrispettivo annuo del servizio Rifornimento Idrico per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥85% e <90%) • 10% del corrispettivo annuo del servizio Rifornimento Idrico per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio < 85%)	Tariffa €/rifornimento

Platee di lavaggio

Il servizio si sostanzia nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio, funzionali al lavaggio del materiale rotabile.
L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dalla *disponibilità del servizio* misurata dal rapporto tra i volumi programmati dalle IF decurtati di quelli non erogati per causa RFI e gli stessi volumi programmati.
I volumi programmati saranno individuati nel numero di accessi richiesti da ciascuna Impresa Ferroviaria in fase di definizione del Progetto Orario (c.d. Contrattualizzazione) o successivamente aggiornato in corso d'orario tramite VCO o variazioni in Gestione Operativa. Il dato programmato preso a riferimento per il calcolo del KPI è l'ultimo disponibile al momento dell'elaborazione del KPI per la pubblicazione dei risultati raggiunti in ciascun trimestre solare, poi aggiornato in fase di determinazione dell'Indicatore effettivo annuo.
Il monitoraggio della qualità di detto servizio si avvarrà dell'intervento diretto delle Imprese Ferroviarie che dovranno segnalare eventuali mancate erogazioni del servizio stesso per causa RFI, sia in tempo reale interfacciandosi con il personale di esercizio di RFI, che in tempo differito riportando tali segnalazioni sul sistema PIC Consuntivare Servizi Impianto.
Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo si prenderanno in considerazione, per ciascuna Impresa Ferroviaria, tutti i disservizi per guasti all'asset dedicato all'erogazione del servizio attribuibili ad RFI, escludendo quelli che non pregiudicano la fruizione del servizio da parte della Impresa Ferroviaria.
Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Disponibilità del servizio Platea di lavaggio	% di servizi programmati decurtati di quelli non erogati per causa RFI rispetto ai servizi programmati	Minimo 95 %	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo del servizio Platea di lavaggio per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ 90 % e < 95 %) • 5% del corrispettivo annuo del servizio Platea di lavaggio per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ 85 % e <90%) • 10% del corrispettivo annuo del servizio Platea di lavaggio per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio < 85%)	Tariffa €/lavaggio

Impianto fisso di scarico reflui

Il servizio si sostanzia nella messa a disposizione delle IF operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di specifici binari in cui è presente un impianto di scarico direttamente allacciato alla rete fognaria, in cui le IF potranno eseguire le operazioni di scarico, senza ricorrere ad attrezzature specifiche.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dalla *disponibilità del servizio* misurata dal rapporto tra i volumi programmati dalle IF decurtati di quelli non erogati per causa imputabile a RFI e gli stessi volumi programmati. I volumi programmati saranno individuati nel numero di scarichi richiesti da ciascuna Impresa Ferroviaria in fase di definizione del Progetto Orario (c.d. Contrattualizzazione) o successivamente aggiornato in corso d'orario tramite VCO o variazioni in Gestione Operativa. Il dato programmato preso a riferimento per il calcolo del KPI è l'ultimo disponibile al momento dell'elaborazione del KPI per la pubblicazione dei risultati raggiunti in ciascun trimestre solare, poi aggiornato in fase di determinazione dell'Indicatore effettivo annuo.

Il monitoraggio della qualità di detto servizio si avvarrà dell'intervento diretto delle Imprese Ferroviarie che dovranno segnalare eventuali mancate erogazioni del servizio stesso per causa imputabile a RFI, sia in tempo reale interfacciandosi con il personale di esercizio di RFI, che in tempo differito riportando tali segnalazioni sul sistema PIC Consuntivare Servizi Impianto[5].

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo si prenderanno in considerazione, per ciascuna Impresa Ferroviaria, tutti i disservizi per guasti all'asset dedicato all'erogazione del servizio attribuibili ad RFI, escludendo quelli che non pregiudicano la fruizione del servizio da parte della Impresa Ferroviaria (es. servizio espletato tramite svuotamento per mezzo di carrellini in specifiche aree dove è presente una cisterna di proprietà della IF).

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Disponibilità del servizio Impianto fisso di Scarico reflui	% di servizi programmati decurtati di quelli non erogati per causa RFI rispetto ai servizi programmati	Minimo 95%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo del servizio di accesso all'impianto fisso di Scarico reflui per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ 90 % e < 95 %) • 5% del corrispettivo annuo del servizio di accesso all'impianto fisso di Scarico reflui per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ 85% e < 90 %) • 10% del corrispettivo annuo del servizio di accesso all'impianto fisso di Scarico reflui per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio < 85%)	Tariffa €/operazione di scarico per mezzo dell'impianto fisso

Preriscaldamento/climatizzazione e REC

Il servizio si sostanzia nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite colonnina REC, funzionale al trattamento climatico del materiale, all'effettuazione di operazioni di manutenzione che possono essere effettuate su binari di sosta e alla pulizia interna del materiale.

L'indicatore di qualità individuato per questa tipologia di servizio è rappresentato dalla *disponibilità del servizio* misurata dal rapporto tra i volumi programmati dalle IF decurtati di quelli non erogati per causa imputabile a RFI e gli stessi volumi programmati. I volumi programmati saranno individuati come numero di attacchi richiesti da ciascuna Impresa Ferroviaria in fase di definizione del Progetto Orario (c.d. Contrattualizzazione) o successivamente aggiornato in corso d'orario tramite VCO o variazioni in Gestione Operativa. Il dato programmato preso a riferimento per il calcolo del KPI è l'ultimo disponibile al momento dell'elaborazione del KPI per la pubblicazione dei risultati raggiunti in ciascun trimestre solare, poi aggiornato in fase di determinazione dell'Indicatore effettivo annuo.

Il monitoraggio della qualità di detto servizio si avvarrà dell'intervento diretto delle Imprese Ferroviarie che dovranno segnalare eventuali mancate erogazioni del servizio stesso per causa imputabile a RFI, sia in tempo reale interfacciandosi con il personale di esercizio di RFI, che in tempo differito riportando tali segnalazioni sul sistema PIC Consuntivare Servizi Impianto.

Nella valutazione del raggiungimento dell'obiettivo si prenderanno in considerazione, per ciascuna Impresa Ferroviaria, tutti i disservizi per guasti all'asset dedicato all'erogazione del servizio attribuibili ad RFI, escludendo quelli che non pregiudicano la fruizione del servizio da parte della Impresa Ferroviaria (es. servizio fruito presso altro binario).

[5] Conclusione degli sviluppi informatici prevista entro il primo semestre 2022

Di seguito vengono forniti maggiori dettagli in merito a parametro, obiettivo e periodicità di monitoraggio nonché alla penale prevista in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Indicatore di Qualità	Parametro	Obiettivo Annuo*	Periodicità pubblicazione
Disponibilità del servizio Preriscaldamento/Climatizzazione e REC	% di servizi programmati decurtati di quelli non erogati per causa RFI rispetto ai servizi programmati	Minimo 94%	Trimestrale

* L'obiettivo relativo a ciascun anno sarà pubblicato entro il mese di maggio dello stesso anno sul portale e-PIR.

Penali	Tariffa per il Servizio
• 1% del corrispettivo annuo del servizio Preriscaldamento/Climatizzazione e REC per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ *89*% e < 94%) • 5% del corrispettivo annuo del servizio Preriscaldamento/Climatizzazione e REC per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio ≥ 84% e <89%) • 10% del corrispettivo annuo del servizio Preriscaldamento/Climatizzazione e REC per ciascuna IF (se % disponibilità del servizio < 84%)	La tariffa è composta da una componente fissa a copertura dei costi indiretti legati alla fornitura del servizio e una variabile correlata al consumo energetico per il tempo di fruizione del servizio

Capitolo 3
MONITORAGGIO DEGLI INDICATORI

Periodicità

Il monitoraggio degli indicatori sopra proposti avviene con cadenza trimestrale ovvero semestrale per il servizio di Assistenza alle Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità, periodo minimo sufficiente per avere a disposizione una base dati consolidata. Alla fine di ciascun anno solare sarà determinato, per ciascun servizio e Impresa Ferroviaria, un indicatore effettivo annuo, che prende in considerazione anche eventi verificatisi successivamente alla pubblicazione dei risultati raggiunti in ciascun trimestre/semestre nonché il consolidamento dei dati di circolazione per quei servizi che fanno riferimento ad essi.

Modalità di pubblicazione dei dati trimestrali/semestrali e annuali

I valori effettivi complessivi degli indicatori relativi a ciascun servizio, registrati nel trimestre/semestre solare, sono pubblicati entro 90 giorni successivi al periodo di riferimento, in apposita sezione del portale e-PIR. I valori di dettaglio registrati nel trimestre/semestre vengono comunicati via PEC a ciascuna Impresa Ferroviaria nel rispetto della riservatezza commerciale.
Con le stesse modalità vengono resi noti i risultati complessivi raggiunti in ciascun anno solare.

Capitolo 4
PENALI

Periodicità

Con cadenza annuale sono determinati gli importi delle eventuali penali maturate a favore di ciascuna Impresa Ferroviaria derivanti dal mancato raggiungimento degli obiettivi dell'anno di riferimento da parte di RFI.
La regolarizzazione delle penali nei confronti delle Imprese Ferroviarie avviene entro 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'ultimo trimestre/semestre dell'anno di riferimento.

Modalità di calcolo delle Penali

Per determinare a quali Imprese Ferroviarie RFI deve annualmente corrispondere le penali per il mancato raggiungimento degli obiettivi di livelli minimi di qualità per ciascuno dei servizi forniti, i valori che sono presi a riferimento sono i seguenti:

- Valore obiettivo annuo di qualità del servizio
- Valore effettivo annuo di qualità del servizio per ciascuna Impresa Ferroviaria, determinato alla fine di ciascun anno solare.

Capitolo 5
AZIONI DI MIGLIORAMENTO

In seguito alla determinazione dell'indicatore annuale del livello di qualità registrato per ciascun servizio, in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo prefissato, le strutture responsabili dei servizi oggetto di monitoraggio metteranno in atto degli interventi mirati a sanare le criticità rilevate (ad esempio, previsione/revisione di procedure interne, implementazione di strumenti aggiuntivi/alternativi a quelli adottati per il governo di ciascun servizio, etc.). Le suddette azioni di miglioramento saranno rese note alle Imprese Ferroviarie entro 45 giorni dalla comunicazione dei risultati annuali.

Capitolo 6
REVISIONE DEGLI INDICATORI DI QUALITÀ

RFI pubblica annualmente i propri obiettivi relativamente al livello di qualità offerta dei servizi forniti sulla piattaforma e-PIR. Gli obiettivi dell'anno di riferimento sono pubblicati entro il mese di maggio dello stesso anno unitamente ai risultati complessivi raggiunti nell'anno precedente.
Eventuali variazioni degli indicatori di qualità verranno comunicate alle Imprese Ferroviarie in occasione della pubblicazione della prima bozza del PIR relativo all'anno x+2 (ovvero entro il 30 giugno di ciascun anno), affinché possano presentare eventuali osservazioni da sottoporre alla valutazione di RFI.

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo descrive gli obblighi e le regole che il GI e le IF osservano 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

6.2.1 Obblighi Comuni

Per l'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti collaborano scambiandosi ogni informazione e attuano azioni utili a favorire la regolarità della circolazione.

La lingua ufficiale da utilizzare per ogni comunicazione è quella italiana. Al riguardo l'IF e il GI ne garantiscono la piena conoscenza da parte del proprio personale, assicurando così la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, in condizioni di operatività sia standard sia perturbate.

Salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore, le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra, conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto, e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente; le IF si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

6.2.2 Obblighi di GI

È obbligo del GI:

- mettere a disposizione delle IF l'infrastruttura ferroviaria, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, , prestando i servizi, nei limiti 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 e della sua capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria, in normali condizioni di operatività, sia accessibile, ~~e~~ funzionale e qualitativamente idonea 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.

  Il GI deve altresì assicurare la manutenzione delle linee e degli impianti gestiti, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, nel rispetto degli indicatori e degli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di RFI;
- mettere a disposizione delle IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno 30 giorni solari prima della loro entrata in vigore, fatti salvi gli eventuali provvedimenti d'urgenza individuati dal Gestore. Resta fermo il rispetto delle procedure di cui alle direttive UE 2016/797 e 2016/798 e delle correlate norme di recepimento nell'ordinamento legislativo nazionale, al fine del perseguimento degli obiettivi posti in capo all'ERA dal regolamento UE 2016/796, tra cui quello di contribuire allo sviluppo e al funzionamento efficace di uno

spazio ferroviario europeo unico senza frontiere - di cui l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è parte integrante - garantendo un livello elevato di sicurezza e interoperabilità ferroviarie, nonché migliorando, nel contempo, la concorrenzialità del settore ferroviario;

- 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 delle IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'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 in coerenza con le modalità d'uso indicate dal fabbricante e con eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, con 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 nazionale nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (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 in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare al GI senza ritardo eventuali provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzatorio sospendendo, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa l'attività di trasporto;
- comunicare al GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza che possa incidere sulla situazione accertata dal rilascio del certificato di sicurezza, sospendendo, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
  - tipo locomotiva;
  - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
  - massa rimorchiata;
  - massa assiale;
  - percentuale di massa frenata;
  - lunghezza del convoglio;
  - completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;

- consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabina di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura, nel rispetto di quanto indicato nell'apposita Procedura diramata dal GI ai sensi dell'art. 3 del Decreto 5/2010 dell'ANSF;
- qualora strettamente necessario, mettere a disposizione del GI, e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (*Juridical Recorder Unit*);
- svolgere, in accordo con il GI, le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso dei treni di cui al par. 6.3.3.2.1.

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

Il GI non assume alcun obbligo di custodia, e pertanto non è responsabile per danni/perdite, avarie, furti o sottrazioni inerenti il materiale rotabile, attrezzature di proprietà dell' IF, le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti del GI.

6.2.4 Informazioni fornite dalle IF prima e durante la circolazione

L'IF è tenuta a comunicare a GI tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma, come previsto dalla disciplina normativa e negoziale vigente e nello specifico:

- variazioni al programma di circolazione ed al programma di erogazione dei servizi;
- degradi al materiale rotabile, ivi incluse: (i) le dotazioni di accessibilità relative ai posti attrezzati, al Dispositivo di Ausilio per la Salita a Bordo Treno (DASBT), al piano ribassato e ai servizi igienici accessibili, (ii) le eventuali condizioni di sovraffollamento che comportano riduzioni di velocità o eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori nonché (iii) eventuali riduzioni di prestazioni (a titolo esemplificativo e non esaustivo velocità, accelerazione, blocco porte ecc.);
- la composizione dei treni merci (comprese informazioni relative alla sagoma ed al peso assiale del convoglio);
- l'IF partner estera per le richieste di traffico internazionale merci;
- eventuale presenza di trasporti eccezionali e/o merci pericolose in composizione al treno, specificando in questo ultimo caso la posizione e la matricola dei carri interessati;
- la composizione dei treni viaggiatori con il relativo orientamento e i servizi erogati a bordo treno, l'ubicazione della vettura adibita ai servizi per le PMR;
- i servizi sostitutivi con autobus.

La comunicazione delle suddette informazioni avviene tramite i sistemi informatici delle IF opportunamente interfacciati con la piattaforma PIC WEB, 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 del 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

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con il GI e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto (D.lgs. 50/2019). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.

In presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, in applicazione dell'art. 4 del Regolamento (UE) n. 1078/2012 della

Commissione del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, 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 Operativa Infrastrutture. L'interlocutore per la IF è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato, cioè 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 Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria

GI, in osservanza all'art.7 lett. c) del DM 138T/2000, ha predisposto la Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria (BDP) garantendone ad ogni IF l'accesso alla stessa, limitatamente ai dati di competenza.

Al fine di garantire la puntuale alimentazione della BDP e permettere, quindi, l'elaborazione degli indicatori prestazionali sulla sicurezza, ogni IF segnala prontamente al GI qualsiasi evento anomalo che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.

6.2.7 Sciopero

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 l'IF comunica 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 sono 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:

- comunica i referenti per l'assistenza clienti;
- assicura, di concerto con il GI, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, ecc.).

La diffusione negli impianti interessati di specifici avvisi ai viaggiatori prodotti dall'IF, di concerto con GI, è garantita dal GI nei tempi necessari per la corretta informazione alla clientela.

Nel caso di sciopero del personale del GI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, il GI comunica alle IF la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee. Dette comunicazioni sono fornite in ottemperanza e nel rispetto dei modi e dei tempi previsti dalla normativa di settore vigente, nonché in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782, alle Misure della delibera ART n.106/2018 e in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione Garanzia Sciopero nei servizi pubblici essenziali;

Nei casi di sciopero del personale di GI/IF (cfr. par. 6.2.4 2° cpv e 4.3.2 punto 7), eventuali variazioni apportate dalle Parti al programma giornaliero, ivi compresi i servizi connessi con lo stesso, non comportano l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

6.2.8 Coordinamento internazionale in caso di eventi con impatti sul traffico internazionale

In caso di eventi con impatti rilevanti sul traffico internazionale risulta necessaria un'azione di coordinamento a livello internazionale tra tutti i soggetti coinvolti nell'evento.

Per la gestione del traffico internazionale, in ogni stazione di confine di giurisdizione, in caso si verifichino ritardi a treni in arrivo dall'estero o in partenza verso l'estero, il GI si coordina preventivamente con il GI della rete estera limitrofa per la corretta attribuzione delle cause di ritardo e delle responsabilità del superamento dei tempi di sosta programmati nella stazione di confine stessa. Ai fini di tale coordinamento il GI definisce appositi accordi con i GI delle reti limitrofe.

Per le perturbazioni con impatti anche sul traffico internazionale superiore a 3 giorni il GI applica le linee guida contenute all'interno del documento International Contingency Management (ICM) Handbook, disponibile sul sito web http://rne.eu.

I Rail Freight Corridor operano come facilitatori in relazione alle comunicazioni effettuate verso i Richiedenti ed alla gestione delle perturbazioni attraverso gli itinerari e scenari operativi alternativi elaborati con i diversi GI secondo quanto indicato nel Corridor Information Document (CID) del Rail Freight Corridor di riferimento.

In riferimento al Rail Freight Corridor 3 Scandinavo Mediterraneo, si specifica che il responsabile di INFRA-Brennerservicestelle, nella prassi indicato con il termine di "delegato", funge da focal point per i GI della direttrice ai fini della programmazione a breve termine e riprogrammazione del traffico internazionale merci.

6.3 REGOLE DI ESERCIZIO

6.3.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

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

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

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

Il GI adotta o modifica le aree di giurisdizione dei centri decisionali (centrale e periferici) di allocazione della capacità, di coordinamento e regolazione della circolazione e della manutenzione e ripristino dell'infrastruttura, nonché delle relative postazioni operative, in base a criteri improntati all'efficienza, all'efficacia e al contenimento dei costi per gli utenti al fine di garantire la limitazione della diffusione dei ritardi lungo le linee, l'individuazione delle aree di giurisdizione privilegia l'unitarietà della gestione delle principali relazioni di traffico a breve/media percorrenza. L'adozione e/o la modifica della giurisdizione dei centri decisionali periferici, nel caso interessino servizi caratterizzati da Obblighi di Servizio Pubblico locale, è preventivamente comunicata all'Amministrazione affidante l'Obbligo di Servizio Pubblico locale. La giurisdizione dei centri decisionali di allocazione della capacità, di coordinamento e regolazione della circolazione e della manutenzione e ripristino dell'infrastruttura è pubblicata, in forma grafica e tabellare, tra i documenti tecnici del portale ePIR. A seguito di modifica di tali aree il GI provvede all'aggiornamento dei pertinenti documenti tecnici del portale ePIR entro 30 giorni.

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

- la marcia dei treni;
- le gestione delle anormalità di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
- il ripristino della potenzialità delle linee in relazione all'eventuale ingombro di binari di stazione da parte di treni accantonati;
- l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orarie;
- La giustificazione delle cause di ritardo e di anormalità.

Le IF devono obbligatoriamente assicurare interfaccia con GI, tale da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni:

- i turni dei materiali, ivi comprese le eventuali operazioni di manovra propedeutiche al ricovero/piazzamento del treno;
- l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- la richiesta di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- la richiesta di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
- la richiesta di variazione al programma di servizi d'impianto.

L'interfaccia con le figure di coordinamento di GI può essere assicurata mediante delega completa ad altre IF.

GI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF.

GI provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anormalità di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF le relative risultanze.

6.3.2 Regole di gestione

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 mercato AV – Treni mercato LP non AV – Treni OSP Lunga Percorrenza e Regionali "pendolari" a servizio delle maggiori città*
2	Treni OSP Lunga Percorrenza – Treni OSP Regionali
3	Treni Merci
4	Servizi Tecnici**

Fascia giornaliera 9.00-17.00 e 20.00-22.00 (dal lunedì al venerdì) e 6.00-22.00 (sabato, domenica e festivi)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni mercato AV – Treni mercato LP non AV
2	Treni OSP Lunga Percorrenza
3	Treni OSP Regionali– Treni Merci (V>90 km/h)
4	Treni Merci (V≤90 km/h)
5	Servizi Tecnici**

Fascia notturna 22.00-6.00

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni mercato AV – Treni mercato LP non AV
2	Treni OSP Lunga Percorrenza - Treni Merci (V>90 km/h)
3	Treni Merci (V≤90 km/h) - Treni OSP Regionali
4	Servizi Tecnici**

*Maggiori Città: Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Genova, Roma, Napoli, Bari e Palermo, Verona, Pescara, Ancona, Pisa, Reggio Calabria e Cagliari.
** Le circolazioni di servizio programmate da orario, funzionali all'effettuazione di un treno commerciale (con tempi di ribattuta minori di 30'), hanno la stessa valenza del treno corrispondente.
Legenda: AV= Alta Velocità; LP= Lunga Percorrenza; OSP=Obblighi di Servizio Pubblico.

Le tipologie di servizi di trasporto seguono la seguente classificazione:

- Passeggeri
  - Mercato AV, ovvero i treni di categoria tecnica ES che percorrono almeno una parte della linea AV/AC;

  - Mercato Lunga Percorrenza non AV, che comprende i servizi di categoria tecnica EC ed i treni ES che non percorrono la linea AV/AC;
  - OSP Lunga Percorrenza, che comprende i servizi di categoria tecnica EXP e IC;
  - OSP Trasporto Locale, che comprende i treni di categoria tecnica REG e MET;
- Merci;
- Servizi tecnici.

I principi gestionali espressi definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anormalità significative). All'insorgere di un'anormalità rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

In caso di interferenze tra treni con gli stessi principi gestionali dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare complessivamente i ritardi, anche in relazione alle possibili conseguenze sulle maggiori città;
2. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata, eventualmente ripristinando la successione programmata.

In caso di interferenze tra treni con principi gestionali diversi dovranno essere applicate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare i ritardi per i treni con priorità di gestione;
2. ripristinare la successione programmata anche in relazione alle possibili conseguenze sulle-maggiori città;
3. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.

I treni in anticipo corsa non devono provocare ritardi ad altri treni indipendentemente dalle categorie.

Nell'ambito delle presenti regole sono considerati puntuali i treni che:

- per il segmento Passeggeri, arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5':
- per il segmento Merci arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 30'.

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

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

dove:
NC = numero dei treni circolati
N_{RFI} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo superiore a 5' (30' per il segmento merci) per ritardi dovuti a cause attribuite a RFI.

Il GI assegna le cause di ritardo e delle cause di anormalità nel rispetto di quanto previsto nella vigente procedura per l'assegnazione delle cause di ritardo (PACR) disponibile in "Informazioni per i richiedenti" del portale ePIR.

Inoltre, RFI misura per segmenti di mercato la puntualità reale in arrivo dei treni con fermata nelle principali stazioni della rete (intermedie o di destino) riportate in un apposito allegato tecnico del portale ePIR. Gli indicatori %OS(0-5) e %OS(0-15), di cui alla misura 7 della delibera ART n. 16/2018 dell'8 febbraio 2018, sono calcolabili tramite il sistema PIC.

I dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo (definiti con il seguente formato numerico "xx,yy%") sono pubblicati, secondo la classificazione sopra riportata, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno della sezione "Informazioni per i Richiedenti" del portale ePIR, nella sezione Documenti Tecnici, e richiamati in una apposita sezione dell'homepage del sito web www.rfi.it . Inoltre RFI mette a disposizione, integrando il suddetto allegato entro il 30 settembre di ogni anno, i risultati delle indagini di *customer satisfaction* relativamente alle attività di erogazione delle informazioni al pubblico su base regionale e al servizio di assistenza alle PMR su base delle seguenti macroaree: Nord Ovest, Nord Est, Centro Nord, Adriatica Centro Sud, Tirrenica Centro Sud, Sud Ovest.

In aggiunta alle regole sopra richiamate, per le linee Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Firenze-Roma, Roma-Napoli, Napoli-Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio) e linea AV/AC Milano - Brescia (Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle), compreso il prolungamento all'interno dei nodi, valgono i seguenti criteri per l'inoltro dei treni.

L'IF utilizza la traccia oraria in conformità al programma oggetto del contratto di utilizzo e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima indicate al paragrafo 3.3.3.3.

L'IF, prima della messa in circolazione del treno, comunica al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degradi prestazionali di velocità.

Al fine di minimizzare i ritardi complessivi di tutti i treni e le ripercussioni sui nodi, i treni effettuati con materiale rotabile idoneo alla rete AV interessati da una variazione del materiale rispetto alla traccia contrattualizzata, fatti salvi i casi di autorizzazione preventiva del GI di cui al par. 4.8.1.2, possono essere inoltrati sulle linee di seguito elencate purché garantiscano livelli prestazionali, in termini di velocità massima, non inferiori a:

- 250 km/h sulla linea Torino - Milano;
- 250 km/h sulla linea Milano – Bologna;
- 250 km/h sulla linea Bologna – Firenze;
- 200 km/h sulla linea Firenze – Roma;
- 250 km/h sulla linea Roma – Napoli;
- 220 km/h sulla linea Napoli - Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio);
- 250 km/h Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle (linea AV/AC Milano - Brescia).

I suddetti limiti hanno valore sia per degradi improvvisi del materiale rotabile sopraggiunti dopo la partenza del treno interessato, sia a seguito di limitazioni al materiale programmato intervenute all'atto della preparazione o della partenza.

Nel caso un treno non rispetti i livelli prestazionali sopra indicati il GI individua un canale che garantisca l'inoltro del treno sulla propria linea mantenendo le opportune condizioni operative, minimizzando i ritardi complessivi ad altri treni interferenti, eventualmente ritardandone la partenza ovvero instraderà il treno con riduzione di velocità su linea convenzionale per l'intero percorso programmato o per parte di esso.

In relazione al possibile contenimento del ritardo del treno con riduzione di velocità, GI propone all'IF interessata l'adozione di provvedimenti di circolazione utili ad evitare le operazioni di regresso negli impianti di testa e finalizzati ad effettuare il servizio viaggiatori in stazioni alternative nei Nodi di Roma, Firenze e Milano. É facoltà dell'IF accettare o meno la proposta del GI. In caso di mancata accettazione della proposta del GI e/o di mancato accordo sulle proposte alternative da parte dell'IF le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.4.1 non sono applicate.

Il GI mette a conoscenza le IF e l'ART del contenuto di note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti relativi alle regole di gestione prima della loro effettiva validità. Nel caso in cui il contenuto di tali documenti sia legato a servizi soggetti a OSP, il GI informa anche le rispettive Amministrazioni affidanti.

Treni Pendolari

I treni pendolari sono i treni in afflusso (nella fascia 6.00-9.00) ed in deflusso (nella fascia 17.00-20.00) a servizio delle maggiori città e i relativi treni corrispondenti che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni, individuati dal GI, anche attraverso il coinvolgimento degli enti titolari dei rispettivi contratti di servizio. Tali treni vengono qualificati ad ogni cambio orario, o in caso di entrata in vigore di un significativo numero di riprogrammazioni dei servizi, tra i treni OSP regionali e lunga percorrenza.

Treni Merci

La circolazione del traffico merci è garantita, indipendentemente dal proprio ritardo, minimizzando il più possibile le interferenze con altri treni nell'ottica della riduzione dei ritardi ed il ripristino dell'orario programmato.

Particolare attenzione è impiegata nella gestione del traffico merci rispetto al traffico a valenza pendolare al fine di minimizzare le interferenze con quest'ultimo.

In particolare, rispetto alle linee afferenti le maggiori città, nelle fasce orarie 6.00-9.00 e 17.00-20.00 e rispetto al senso di marcia caratterizzato dal flusso viaggiatori prevalente (afflusso verso il nodo e deflusso dalle maggiori città) il traffico merci è regolato come di seguito descritto:

- un treno merci in orario circola rispettando la propria traccia salvo interferenze significative con altri treni in ritardo, a causa delle quali vengono valutate opportune precedenze a favore dei treni viaggiatori;
- un treno merci in ritardo circola se è garantito il canale libero in arrivo nel primo impianto dove può essere effettuata opportuna precedenza, senza determinare interferenze di circolazione con altri treni, tenendo comunque conto dei tempi necessari per il ricovero sul binario deviato.

Sia in fascia pendolare che in fascia non pendolare la gestione del conflitto fra due treni merci è gestita favorendo il treno al limite di fascia in modo da garantire il più possibile il rientro dello stesso entro il rispetto della traccia oraria programmata. A parità di ritardo dovrà essere favorito il treno con minore percorrenza residua, tenendo anche conto delle eventuali riduzioni di velocità indotte dal materiale (degradi per bassa percentuale frenata, peso assiale, ecc.).

Nella gestione del traffico merci dovranno comunque essere tenuti in considerazione eventuali vincoli successivi (interruzioni, orario apertura impianti terminali).

RFI è interessata da 4 Rail Freight Corridor, così come indicato al par. 1.9 del PIR. Le informazioni relative alle regole di priorità in esercizio applicate sono disponibili all'interno dei Corridor Information Document (CID) dei Rail-Freight-Corridor reperibili nella piattaforma CIP di RNE:

https://cip.rne.eu/apex/f?p=212:170:647014816225::::P170_BOOKS_LIST:499809

6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura

6.3.3.1 Gestione della circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, che incidono sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, il GI applica in maniera equa, trasparente e non discriminatoria la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

Nella gestione di possibili conflitti di circolazione il 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, sono 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 comunica la propria accettazione o formula 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 del GI dispone la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, il GI e le IF si scambiano 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 il GI realizza, d'intesa con le IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo l'IF assume 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 il GI provvede alla soppressione della tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato del ~~i~~ GI, avente giurisdizione su stazioni di collegamento reti, acquisisce con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo a~~d~~ informare il referente accreditato dell'IF le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

Le conseguenze economiche dei provvedimenti suindicati sono disciplinate secondo i criteri del paragrafo 6.3.3.1.

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi (o altra calamità naturale ivi incluse le eruzioni vulcaniche ed i terremoti), il GI stabilisce tempestivamente le regole di circolazione che le IF dovranno rispettare, come deviazioni e/o limitazioni di velocità, d'intesa con le IF interessate. In caso di mancato accordo il GI attiva provvedimenti di circolazione, dandone contestuale comunicazione alle IF coinvolte.

Con specifico riguardo alle anormalità in caso di emergenza neve/gelo nell'appendice 1 al capitolo 6 è riportata la procedura relativa al processo operativo e le modalità di gestione della comunicazione per le variazioni programmate e non programmate della circolazione.

Il GI pubblica nel portale ePIR tutti i piani di contingenza, eventualmente preventivamente elaborati, con riferimento a particolari tipologie di condizioni meteo avverse o a fronte di specifiche previsioni di condizioni meteo avverse. Tali piani comprendono anche specifiche misure di coordinamento, con i terminali di origine e destinazione dei treni merci, volte alla salvaguardia, nei limiti della capacità disponibile, del traffico merci.

In aggiunta alle regole sopra richiamate, per le linee Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Firenze-Roma, Roma-Napoli, Napoli-Bivio S. Lucia (linea a monte del Vesuvio) e linea AV/AC Milano - Brescia (Bivio Casirate – Bivio/PC Roncadelle), compreso il prolungamento all'interno dei nodi, valgono le seguenti disposizioni di dettaglio:

Regole operative di utilizzo della capacità residua nel caso di circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative che determinino la perdita della traccia programmata sulle linee oggetto delle presenti Disposizioni, qualunque sia l'origine che le ha determinate, GI assume i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti applicando in maniera equa, trasparente e non discriminatoria le seguenti regole:

in presenza di un'anormalità che interessi la circolazione di un senso di marcia, dovrà essere viene di norma salvaguardata la regolarità dei treni circolanti sul binario del senso di marcia opposto. I treni del flusso interessato dall'anormalità saranno sono pertanto inoltrati sul binario dell'itinerario programmato quando lo stesso risulti comunque fruibile. Nel caso di totale indisponibilità del binario (ad esempio anormalità alla linea aerea; arresto di un convoglio in linea) o quando il GI lo reputi conveniente ai fini del contenimento del ritardo, i treni del flusso interessato dall'anormalità vengono verranno opportunamente instradati sul tratto di linea convenzionale, compatibilizzando la circolazione di tali treni con quella degli altri servizi già previsti sulla linea convenzionale, minimizzando per quanto possibile i ritardi e, comunque, salvaguardando il traffico pendolare nelle fasce orarie 6 – 9 e 17 – 20.

Si specifica che in presenza di perturbazioni o riduzioni di capacità programmate che coinvolgono le linee AV o adattate per i servizi AV, si faccia riferimento a quanto disciplinato al par. 2.8.

In relazione alla reale marcia dei treni, qualora i treni del flusso interessato dall'anormalità risultino numericamente maggiori ai treni del senso di marcia opposto la regola di cui sopra è oggetto di deroga.

Qualora l'indisponibilità di uno o di entrambi i binari delle linee oggetto del presente paragrafo sia prevista di durata superiore ai 90' GI, al fine di garantire la massima regolarità della circolazione, comunica alle IF la potenzialità massima sul tratto di linea convenzionale per la eventuale ridefinizione dell'offerta, tenendo conto della successione dei treni in circolazione sulle linee AV/AC al momento dell'indisponibilità.

Qualora ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti di cui sopra e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, GI e IF definiscono congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi da recepire in appositi piani di contingenza.

6.3.3.2 Sgombero dell'infrastruttura

6.3.3.2.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva

1. In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno sull'infrastruttura ferroviaria nazionale per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso, anche in relazione alla circolabilità degli stessi e della conoscenza linea da parte dell'Agente di Condotta (AdC). In caso di presenza di viaggiatori a bordo del treno interessato dal soccorso il GI, d'intesa con l'IF, si adopera, compatibilmente con le condizioni di circolazione presenti, per consentire prioritariamente il recupero dei viaggiatori.
2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva secondo quanto di seguito specificato:
    a) l'IF che svolge attività di trasporto passeggeri utilizzando anche solo parzialmente le linee AV/AC deve disporre di convogli di riserva idonei al trasbordo in sicurezza dei passeggeri e aventi

caratteristiche compatibili con le linee su cui devono circolare e di locomotive diesel da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio, alla circolabilità degli stessi ed alla conoscenza linea da parte degli AdC.

b) l'IF che svolge attività di trasporto merci utilizzando anche solo parzialmente le linee AV/AC deve disporre di locomotive di riserva diesel aventi caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce in ragione del programma di esercizio, alla circolabilità degli stessi ed alla conoscenza linea da parte degli AdC.

c) L'IF che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri, utilizzando l'infrastruttura convenzionale, deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti dal GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio, alla circolabilità degli stessi ed alla conoscenza linea da parte degli AdC.

Il numero di locomotive di riserva richiesti da GI alle IF con riferimento al precedente punto a), b) e c) è rapportato sia alla tipologia di servizi erogati, sia all'estensione delle tratte esercite che 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 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 può essere altresì garantita anche in forma consorziata, per tutti i casi a), b), c) di cui sopra, con altre IF, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

3. Qualora IF dichiari, in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di voler utilizzare treni viaggiatori in doppia composizione, il GI e l'IF, prima dell'entrata in servizio, devono concordano e redigono appositi piani di contingenza che contengano anche modalità integrative di soccorso/sgombero dell'infrastruttura nei punti di criticità.

   Ai fini della predisposizione dei piani di contingenza, IF comunica:

   a) la prestazione massima delle locomotive del proprio sistema di soccorso specificando l'adeguatezza al traino/spinta dell'intero convoglio;

   b) in caso di degrado di uno dei convogli del treno in doppia composizione, se la prestazione dell'altro è tale da garantire il traino/spinta dell'intero treno;

   L'IF comunica inoltre anche l'eventuale esistenza di punti singolari del percorso nei quali l'acclività della linea, desunta dai Fascicoli Linea, sia tale da far considerare la prestazione delle locomotive del sistema di soccorso o del singolo convoglio, di cui ai precedenti punti a) e b), insufficiente per la trazione del treno in doppia composizione. Tali dichiarazioni riguardano intero percorso dei treni in doppia composizione, sia sulle linee programmate che su quelle affiancate (comprese interconnessioni).

4. Qualora IF dichiari, in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di utilizzare almeno la doppia trazione diesel in composizione ai propri treni, e lo confermi in fase negoziale, può essere esonerata dalla dichiarazione riguardante i materiali di riserva di cui sopra. Quanto previsto al presente punto non trova applicazione nel caso in cui la richiesta di assegnazione riguardi totalmente o parzialmente l'infrastruttura AV/AC.

5. Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al par. 3.3.2.1, l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione:
   - della dislocazione esatta di locomotive/convogli di riserva, diesel ed elettriche secondo i criteri definiti nel presente paragrafo,
   - della tipologia del locomotore (comprensiva dei dati identificativi e tecnico\prestazionali) e relative dotazioni, la tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi, comprovando eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune dei mezzi e l'IF responsabile del locomotore;
   - dei convogli utilizzati sulle linee AV/AC che possono essere accoppiati con quelli di altra IF, dando evidenza delle necessarie autorizzazioni e/o condizioni tecniche ove presenti o in fase di autorizzazione;

- dei nominativi dei propri referenti cui GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero
- i tempi necessari per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI (comprensivo dell'eventuale montaggio di maschere di accoppiamento in funzione del materiale rotabile da soccorrere).

Quanto sopra, previe verifiche ed eventuali ulteriori disposizioni di GI, è indicato in allegato al contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

6. GI ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto contrattualmente dichiarato in ordine al dislocamento dei materiali di cui al precedente punto 5.

7. Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, il GI richiede l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. Il GI richiede inoltre 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 dal GI più idoneo ed efficace allo scopo. Nel caso in cui l'ingombro venga provocato da una IF che svolge trasporto merci di limitata entità e su linee a scarso traffico il GI può fare ricorso anche a proprie locomotive di manovra autorizzate alla circolazione in linea.

8. L'IF estranea alla causa di ingombro, a cui GI richieda l'intervento, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi con i mezzi rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura qualora l'IF che ha causato l'evento non ottemperi all'ordine di sgombero impartito da GI, ovvero negli altri casi in cui GI ne chieda l'intervento ai fini di un efficace e tempestivo ripristino della circolazione, ovvero per limitare eventuali disagi ai viaggiatori.

9. Nell'ipotesi prevista al precedente punto 8, l'onere economico delle operazioni di sgombero è posto a carico del soggetto responsabile dell'evento. In tali casi, previa richiesta scritta dell'IF intervenuta, il GI remunera direttamente tale ultima, rivalendosi sull'IF responsabile dell'evento. Il GI remunera l'IF intervenuta anche nei casi in cui la causa di ingombro sia imputabile al GI medesimo.

10. Il GI non può comunque richiedere l'utilizzo di locomotive di treni che trasportino merci pericolose.

11. I criteri per la determinazione dei corrispettivi delle prestazioni erogate sono esposti nel paragrafo 6.3.4 del presente documento.

12. In caso di ingiustificato rifiuto da parte di IF estranea all'ingombro all'ordine di sgombero trasmesso dal GI, la stessa IF è tenuta al versamento a GI del costo dell'operazione di sgombero maggiorato, a titolo di penale, del 100%, salvo quanto previsto al successivo paragrafo 6.3.3.2.2.

13. Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anormalità in linea o su binari critici di stazione, con l'impiego di locomotori e/o materiali di riserva e sulla base di scenari appositamente predisposti; durante ogni esercitazione sono svolte tutte le procedure previste per la gestione delle anormalità di cui trattasi, con particolare riferimento a quelle di preparazione al traino del materiale rotabile da soccorrere, aggancio da parte del locomotore di soccorso, sfrenatura del convoglio da soccorrere e movimentazione del complesso di rotabili.

6.3.3.2.2 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

Nei casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei, il GI interviene onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura.

Nella regione Sicilia, per l'Orario di Servizio cui questo documento fa riferimento, il servizio è erogato direttamente da RFI secondo le modalità descritte al par. 6.3.3.2.7. Nel corso del 2026 è prevista l'estensione del servizio erogato direttamente da RFI sul resto della rete ferroviaria nazionale nel corso del 2026 di cui sarà data puntuale comunicazione del relativo *ramp-up*.

Quando il servizio è erogato secondo le modalità di cui al par. 6.3.3.2.4, l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo, secondo quanto riportato nei paragrafi 7.3.9 o 6.3.3.2.6.

Quando il servizio è erogato secondo le modalità di cui al par. 6.3.3.2.7, restano a carico dell'IF responsabile dell'evento, qualora venga utilizzato un locomotore di soccorso di un'altra IF, esclusivamente gli oneri connessi al trasferimento dei veicoli in luogo sicuro.

6.3.3.2.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva

1. Al verificarsi dell'arresto di un treno dovuto ad eventi che presuppongano una richiesta di locomotive di soccorso, l'agente di condotta tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare ~~da~~ immediato preavviso verbale di richiesta di locomotiva di soccorso agli operatori al regolatore della circolazione interessato, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, e fornisce le informazioni utili per l'individuazione della tipologia di anormalità che ne ha determinato l'arresto, comunicando altresì se sono interessati gli impianti di trazione elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e l' eventuale necessità di condizionamento del pantografo ecc. 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 DCCM (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento) di giurisdizione. Contestualmente l'IF verifica la presenza a bordo di persone con disabilità o a ridotta mobilità e la comunica al GI.

   Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento, fermi restando adempimenti e formalizzazioni previsti dalla normativa vigente.

2. Il Referente accreditato per la circolazione del GI, che riceve 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 dell'infrastruttura.

   Nel caso di fermo in linea, ai fini del recupero del treno, il Referente per la circolazione deve richiedere l'immediato avvicinamento di uno dei seguenti mezzi alla stazione abilitata più vicina al punto di arresto del materiale rotabile in linea:
   a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste dal PIR e/o nel contratto di utilizzo, o 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 compatibile per l'aggancio della stessa IF o di altra IF che lo segue in linea da utilizzare per la spinta fino alla più vicina stazione presenziata;
   d) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

   Nel caso di fermo in stazione, ai fini del recupero del treno fermo in stazione la cui posizione tuttavia pregiudica il regolare espletamento dei servizi programmati nella stazione stessa, il Referente per la circolazione richiede l'immediato avvicinamento alla stazione stessa di uno dei seguenti mezzi:
   a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località indicate nella planimetria "Sede locomotore di soccorso" e nell'allegato tecnico "Dislocazione locomotori di soccorso" nel portale ePIR e/o nel contratto di utilizzo, o 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 l'arresto 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 ha 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 provvede 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 provvede in ogni caso alla gestione dei treni a seguito con le modalità descritte al paragrafo 6.3.2 lettere a) e b) in relazione alla prevalenza dei flussi. In ogni caso, il preavviso di soccorso è comunicato al GI entro 15 minuti dall'arresto del treno;
- comunicare la "richiesta di soccorso" entro 15 minuti dall'arresto del treno, ossia dare conferma della necessità di una locomotiva di soccorso entro 15' dal preavviso di soccorso comunicando al GI:
  - lo stato di efficienza del sottosistema di bordo (SSB);
  - lo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo;
  - il numero dei viaggiatori a bordo del treno ed eventuali situazioni di emergenza per gli stessi (necessità di trasbordo, presenza di persone con criticità sanitarie, mancanza di servizi di climatizzazione, ecc.).

Il GI attiva 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 avviene con le modalità descritte al paragrafo 6.3.2 lettere a) e b) in relazione alla prevalenza dei flussi.

Al fine del maggiore contenimento dei tempi di effettuazione del soccorso sono di seguito, elencate in ordine di priorità e comunque tenendo conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento, le modalità con cui viene effettuato il soccorso al fine di garantire il ricovero in idoneo posto di servizio:

- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso con altro treno in servizio commerciale che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;
- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso mediante invio dalla sede di dislocazione del materiale di riserva che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;
- utilizzo del mezzo diesel solo nei casi di:
  1. indisponibilità della linea elettrica;
  2. non accoppiabilità con i materiali dei treni in servizio commerciale in circolazione;
  3. indisponibilità dichiarata a GI dall' IF interessata del materiale di riserva nella sede prevista;
  4. presenza di tratti acclivi superiori al 15 per mille.

Per i punti 2, 3 e 4 viene valutato l'utilizzo di uno specifico mezzo elettrico disponibile in una località limitrofa al punto della richiesta riserva.

c) Modalità di effettuazione del trasbordo

In presenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'IF, la circolazione avviene mediante l'instradamento dei treni interessati sulla linea convenzionale. Al fine di consentire al GI l'adozione di provvedimenti equi, trasparenti e non discriminatori, minimizzando al contempo l'indisponibilità della tratta di linea, l'IF interessata -tenendo comunque conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento- effettua il trasbordo secondo le seguenti modalità indicate in ordine di priorità:

- treno a seguito;
- invio materiale di scorta.

d) Modalità di soccorso in caso di presenza a bordo di Persone con Disabilità o Mobilità Ridotta (PMR)

In relazione all'anormalità in atto ed alla posizione del treno fermo (in linea o presso località), resta in capo alla IF la valutazione in merito alla esistenza delle condizioni per il trasbordo in sicurezza su treno o mezzo alternativo, ovvero la discesa in sicurezza dei viaggiatori a bordo, inclusa la PMR con disabilità motorie, anche in relazione alla tipologia di anormalità e dei conseguenti riflessi (ad esempio assenza servizi di bordo, ecc.), alle specifiche esigenze della clientela a bordo, comunicandone le determinazioni al GI per la relativa valutazione in considerazione del contesto di circolazione in atto, richiedendo a quest'ultimo l'eventuale intervento dei servizi di pronto soccorso e/o Vigili del Fuoco.

Qualora, invece, non esistano le condizioni per il trasbordo della PMR con disabilità motorie su altro treno o su mezzo alternativo, l'IF attende la locomotiva di soccorso per il recupero del treno ai fini del raggiungimento della prima stazione utile atta alla discesa in sicurezza di tutti i viaggiatori e in particolare della PMR con disabilità motoria.

e) Altri passeggeri PMR coinvolti dalla anormalità

Riguardo gli eventuali altri passeggeri PMR coinvolti nell'anormalità (in stazione o su altri treni interessati nell'anormalità) e in possesso di un regolare titolo di viaggio per i treni coinvolti, resta a cura delle IF garantire assistenza ai sensi dagli articoli 18 e 20 del Regolamento UE n. 782/2021 e prevedere, laddove richiesto dalla PMR, la riprogrammazione del viaggio alla stregua degli altri viaggiatori; resta inteso che qualora la riprogrammazione del viaggio per le PMR coinvolga stazioni rientranti nel network di offerta del servizio di assistenza prestato da RFI, detta riprogrammazione dovrà essere preventivamente condivisa con la Sala Blu di competenza ai fini dell' erogazione, da parte di GI, dei servizi di assistenza alle PMR.

6.3.3.2.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

Fermi restando i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al precedente paragrafo 6.3.3.2.3, al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

Le suddette informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione del GI, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea; nel caso che il treno fermo sia in stazione con conseguenze sulla regolarità degli altri servizi programmati deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione del GI, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione stessa.

Il GI provvederà alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità ovvero differire l'intervento del carro soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni dovute sia all'inconveniente stesso sia a quelle derivanti dalle operazioni di recupero.

Nel caso che il carro soccorso più vicino al luogo in cui si è verificato l'evento sia già impegnato, il GI ordinerà l'intervento di altro carro soccorso, nel rispetto delle zone di azione supplementari.

In caso di ordine di sgombero con mezzo attrezzato il GI garantisce la partenza del mezzo:

- entro 20 minuti dalla richiesta se in orario di officina;
- entro 60 minuti dalla richiesta se fuori dall'orario di officina.

6.3.3.2.5 Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva

La mancata disponibilità dichiarata al GI di locomotive/convogli di riserva, nonché l'ingiustificato rifiuto dell'IF all'ordine di sgombero impartito dal GI, costituiscono inadempimento del contratto di utilizzo. Il manifestarsi di tali fattispecie in almeno due occasioni costituisce grave inadempimento contrattuale. Al verificarsi del grave inadempimento contrattuale, così come sopra indicato, GI fornisce una dettagliata relazione all'ART e può dichiarare risolto il contratto di utilizzo.

6.3.3.2.6 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di soggetto estraneo alla causa d'ingombro

I soggetti che effettuano l'intervento di sgombero sono tenuti a produrre un documento dettagliato con l'indicazione della tariffa complessiva e l'esplicitazione delle singole voci di costo.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva, GI, acquisita dal soggetto intervenuto la documentazione di cui al capoverso precedente, provvede a trasmetterla all'IF responsabile dell'evento e che sarà tenuta al pagamento nei confronti di GI. Tale ultimo, ottenuto il pagamento dell'IF responsabile dell'evento, provvede a rifondere il soggetto intervenuto.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di mezzi idonei allo sgombero (diversi dai carri di soccorso attrezzati) RFI ribalterà alla IF responsabile dell'evento i costi sostenuti per liberare l'infrastruttura.

6.3.3.2.7 Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati

La nuova modalità di servizio di sgombero a cura diretta di RFI consiste nel riposizionamento del materiale sviato sulla sede ferroviaria. Il personale di RFI raggiunge il sito ove si è verificato l'evento utilizzando mezzi gommati attrezzati per i tragitti su strada ed autocarrelli nei casi in cui sia necessario percorrere anche tratti ferroviari. Nel corso dell'orario di servizio 2025-2026 RFI potrà estendere l'erogazione diretta da parte di RFI del servizio di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati, compatibilmente con la dotazione di mezzi tecnici e personale qualificato a disposizione del GI, anche rispetto ad aree territoriali ulteriori rispetto alla Regione Sicilia.

L'eventuale successivo trasferimento del suddetto materiale fino al più vicino punto di ricovero può avvenire con lo stesso locomotore titolare del convoglio riposizionato sulla sede dopo lo svio o con un locomotore di soccorso appositamente richiesto con le regole e modalità disciplinate nei paragrafi 6.3.3.2.1 e 6.3.3.2.3.

Restano fermi i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al precedente paragrafo 6.3.3.2.3 e l'obbligo per il personale di macchina, al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, di comunicare tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, l'immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

Le suddette informazioni hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

6.3.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio

Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che- in condizioni diverse- avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (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 svolge 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 valuta la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSFISA interviene 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, il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti -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'.

Tale indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni.

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSFISA e 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 delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Qualora l'ART avvii degli approfondimenti in occasione di eventi anomali, GI e IF mettono a disposizione tutta la documentazione disponibile e la trasmettono su richiesta della stessa.

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE

Il GI, nel rispetto dei segreti industriali dei fornitori, rende noti, in apposito allegato tecnico del portale ePIR, gli algoritmi eventualmente adottati nei propri sistemi di supporto alle decisioni nel campo della gestione della circolazione compresi i valori di parametrizzazione degli stessi. Il GI analizza con cadenza biennale eventuali osservazioni avanzate dall'Autorità

e dai potenziali richiedenti, comprese le Amministrazioni affidanti interessate, apportando eventuali modifiche e motivando le proprie scelte.

6.4.1 Piattaforma Integrata Circolazione (PIC)

La Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) è il sistema informatico a supporto della gestione della circolazione, utilizzato da GI per la richiesta di tracce e servizi, la registrazione dei ritardi e degli scostamenti nonché per la relativa attribuzione e comunicazione delle cause di ritardo e per il Performance Regime.
La Piattaforma mette inoltre a disposizione, sulla base dei profili rilasciati, le informazioni relative alle performance di puntualità in tempo reale e sulla base di dati di consuntivo.

6.4.2 Train Information System (TIS)

TIS è un applicativo web di supporto alla gestione dei treni internazionali fornendo informazioni in tempo reale su tali treni. I dati d'interesse sono forniti direttamente dai sistemi informativi dei GI, combinando le informazioni dei diversi sistemi in un unico percorso dalla partenza al termine corsa del treno, monitorando in tal modo la marcia del treno anche oltre i confini nazionali. Le IF e gli operatori dei terminal possono avere accesso a TIS e possono partecipare al RNE TIS Advisory Board. Tutti i membri dell'Advisory Board forniscono agli altri membri l'accesso ai dati di TIS qualora interessati dalla stessa traccia internazionale.

L'accesso a TIS è gratuito. L'utenza può essere richiesta al RNE TIS Support: support.tis@rne.eu.

Ulteriori informazioni sono disponibili su http://tis.rne.eu.

Appendice 1 al capitolo 6

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 anormalità rilevanti secondo le procedure interne di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), con particolare riferimento ai casi di emergenza meteo.
Si applica a tutti gli eventi che ricadono nelle definizioni di anormalità rilevante e di incidente di esercizio.

Anormalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anormalità che:

- abbiano causato danni ai viaggiatori, al personale o a terzi;
- riguardino nodi o linee della rete con una previsione di durata superiore alle 2 ore;
- determinino difficoltà o significative ripercussioni alla circolazione, dovute all'istradamento dei treni, in particolare di lunga percorrenza, su itinerari alternativi.

Inoltre si applica per le anormalità che al loro insorgere, pur non avendo immediata connotazione di rilevanza, potrebbero assumerla per la loro evoluzione o per la "valenza commerciale" della linea/impianto interessati.

GESTIONE DELLE ANORMALITA'

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

- regolare la circolazione, gestendo l'anormalità tramite la ripartizione della capacità residua, condividendo con le Imprese Ferroviarie i provvedimenti di circolazione (limitazioni, cancellazioni, deviazioni, ecc.);
- attivare, previa consultazione con le imprese coinvolte, tutti i canali necessari per la tempestiva ed efficace informazione alla clientela, tramite:
  a) annunci specifici, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti in stazione e coordinamento con le IF per l'allineamento degli annunci a bordo;
  b) pubblicazione sulla sezione "***RFI ultime notizie"*** del sito www.rfi.it delle notizie relative all'anormalità in atto.

EMERGENZA METEO NEVE/GELO

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è correlata ai bollettini meteo e agli avvisi di avverse condizione meteo emessi dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalle sue strutture territoriali. In base al livello di gravità annunciato saranno attivate le seguenti fasi operative:

1. **Fase di pre-allerta**: caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, in quanto le attrezzature e le risorse disponibili risultano sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e delle linee.
2. **Fase di allerta gialla**: caratterizzata da condizioni meteo che comportano soggezioni alla circolazione dei treni ed all'effettuazione di altri servizi (manovre, ecc.-Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatoi e dei binari.
3. **Fase di allerta arancione/rossa**: caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari e i deviatoi del network nazionale. Le risorse disponibili saranno pertanto dedicate al mantenimento in esercizio delle infrastrutture individuate come prioritarie per la circolazione dei treni. In caso di allerta rossa saranno possibili ulteriori riduzioni di traffico rispetto allo scenario dell'allerta arancione, fino ad arrivare eventualmente alla sospensione della circolazione.

RFI, con adeguato anticipo e sulla base degli avvisi diffusi dalla Protezione Civile, provvede a comunicare lo stato di allerta a tutte le IF.

Alle fasi di emergenza gialla e arancione sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta regionale e dei treni lunga percorrenza, condivisi anticipatamente con le Imprese Ferroviarie e aggiornati annualmente in prossimità dell'avvio della stagione invernale., in modo da permettere la concentrazione delle risorse nelle stazioni particolarmente critiche e garantire in ogni circostanza la mobilità dei passeggeri, che saranno informati in maniera preventiva circa i servizi che saranno garantiti. In base alla disponibilità delle linee interessate dall'emergenza i servizi, passeggeri e merci, saranno opportunamente riprogrammati nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.

Per ridurre al minimo i possibili disagi alla clientela in caso di precipitazioni nevose, in riferimento allo scenario di Allerta (Gialla o Arancione/Rossa), il piano operativo del GI prevede l'attivazione dei programmi di riduzione dell'offerta commerciale, che potranno essere adottati in maniera preventiva in funzione delle criticità segnalate dai bollettini di Avverse Condizioni Meteo emessi dal Dipartimento di Protezione Civile e dalle sue articolazioni regionali.

Il GI potrà consentire la circolazione dei treni previsti dai programmi definiti negli Scenari operativi di Allerta, ~~sia~~ con possibili perditempo derivanti dalla gravità reale delle condizioni metereologiche sia dall'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/o rallentamenti, eventuali alternative al loro viaggio programmato.

Per garantire l'efficacia dei piani neve e gelo, RFI, dispone su tutta la rete delle seguenti risorse:

- oltre 800 stazioni attrezzate con dispositivi scaldadeviatoi per permettere lo scioglimento della neve in caso di accumuli;
- 95 mezzi di soccorso per il recupero di eventuali treni fermi in linea a causa del maltempo;
- 33 mezzi dedicati all'eliminazione di accumuli di neve o ghiaccio (11 autoscale dotate di fresie, 9 mezzi Multisys, 13 autoscale leggere per la rimozione del ghiaccio).

Inoltre, in base alla fase di emergenza attivata, RFI:

- attiverà specifiche misure per il mantenimento in efficienza della linea di alimentazione elettrica per contrastare la formazione di ghiaccio tramite l'utilizzo di sistemi automatici (procedura scaldafilo) e con la circolazione di specifiche corse raschiaghiaccio programmate in orario;
- potenzierà i presidi straordinari dei punti nevralgici della rete con particolare riferimento a quelli di nodo delle aree urbane e metropolitane del paese;
- istituirà i Centri Operativi Territoriali che opereranno sotto il coordinamento della Sala Operativa Nazionale di RFI. Nei casi di emergenza gialla e/o arancione, a seconda della contingenza degli eventi, potranno essere attivati il Centro Operativo Direzioni Centrali o l'Unità di Crisi;
- assicurerà una tempestiva ed efficace informazione alle Imprese Ferroviarie ed ai viaggiatori in stazione rispetto a possibili rallentamenti o alternative rispetto al viaggio programmato, con le seguenti modalità:
    a) annunci specifici, anche preventivi nei casi di previsioni di condizioni meteo avverse, attraverso le periferiche audio e video presenti nelle stazioni;
    b) comunicazione preventiva agli Enti Locali, alla Protezione Civile ed all'Autorità di Pubblica Sicurezza;
- pubblicizzazione online, nella sezione dedicata "***RFI ultime notizie***" del sito www.rfi.it, di tutte le notizie relative all'anormalità in atto garantendone l'aggiornamento fino al termine delle avverse condizioni meteo e delle correlate perturbazioni al traffico ferroviario.

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1 INTRODUZIONE

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 offerti da RFI in qualità di operatore di impianto di servizio ed elencati al successivo par. 7.2.

7.2 INFORMAZIONI GENERALI

RFI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito:

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario e stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti;
- Scali merci;
- aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- Platee di lavaggio;
- Aree per l'approvvigionamento di combustibile;
- Scarico reflui.

Le informazioni riportate nel presente paragrafo sono fornite in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo europeo e nazionale relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito gestiti da RFI.

Le informazioni afferenti il perimetro e le caratteristiche degli impianti sono riportarti all'interno del portale ePIR sia sotto forma di planimetrie che di allegati tecnici, mentre eventuali servizi complementari e ausiliari ivi prestati sono riportati all'interno del capitolo 5.

Per alcune tipologie di servizi, all'interno del portale ePIR sono indicati, oltre agli impianti utilizzabili, gli impianti "disponibili su richiesta", ossia impianti non richiesti da alcuna IF per i quali RFI necessita di periodo minimo di 60 giorni per la messa in disponibilità.

7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO

7.3.1 Disposizioni Comuni

Salvo specifica indicazione, le modalità e le tempistiche per le richieste sono riportate al par. 4.5.

Le regole relative a rendicontazione, fatturazione e pagamento dei servizi sono riportate al par. 5.9.

7.3.2 Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario e relativa ai servizi offerti in stazione

7.3.2.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di **spazi di stazione relativi a: biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (Desk), biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza ed assistenza, obliteratrici, locali e aree tecniche funzionali ai predetti spazi.**

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso alle aree in questione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

Biglietterie non automatiche, locali relativi ai servizi di accoglienza e assistenza e strutture funzionali per il loro esercizio

- Area da adibire a locale biglietteria o a locale per i servizi di accoglienza e assistenza;
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione degli spazi comuni dell'edificio, esterni al perimetro della biglietteria/locale di assistenza;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF al quadro elettrico dedicato alla biglietteria non automatica/locale di assistenza;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF al punto di distribuzione dedicato alla biglietteria non automatica/locale di assistenza

BSS

- area per il posizionamento BSS (max 3.8 m^2)
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione dell'area in cui è posizionata la BSS;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF fino alla BSS;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF alla BSS.

Desk

- area per il posizionamento Desk (max 3.8 m^2)
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione dell'area in cui è posizionata il desk;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF fino al desk;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF al desk.

Obliteratrici

- area per il posizionamento obliteratrice (max 0.36 m^2)
- impianto di illuminazione delle parti comuni: illuminazione dell'area in cui è posizionata l'obliteratrice;
- predisposizione impianto elettrico: realizzazione dell'impianto elettrico dal contatore dell'IF fino all'obliteratrice;
- predisposizione collegamento per trasmissione dati: installazione di un cavidotto dal punto di fornitura dell'IF all'obliteratrice.

Locali e aree tecniche,

- area da adibire a locale o area tecnica;
- predisposizione impianto elettrico per l'alimentazione dell'impianto di illuminazione;
- predisposizione impianto elettrico;
- predisposizione impianto elettrico per l'alimentazione dell'impianto di riscaldamento/condizionamento (ad esclusione dei locali per uso archivi, magazzini, ripostigli);
- predisposizione Impianto Trasmissione Dati (limitatamente ai locali per uso ufficio).

Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle Imprese Passeggeri nelle stazioni viaggiatori così i seguenti servizi:

- Aree di accoglienza, attesa e assistenza alla clientela, che si concretizza nella messa a disposizione delle aree adibite all'accoglienza, attesa e assistenza della clientela delle Imprese Ferroviarie nelle località in cui si effettua servizio passeggeri;
- Servizi Igienici, che si concretizza nella messa a disposizione di servizi igienici nelle località in cui si effettua servizio passeggeri;

- Informazioni al Pubblico (IaP), che si concretizza nella fornitura delle informazioni al pubblico previste negli Standard di erogazione, nel Manuale Annunci Sonori (MAS) e visivi (MAV) e nella Procedura di RFI "Linee Guida per l'attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori" (non ricomprese nel servizio nel capitolo 5.5.2), messe a disposizione nelle aree aperte al pubblico delle stazioni (atri, aree di assistenza e accoglienza, corridoi, sottopassaggi e sovrapassaggi e sul binario).
- Servizio di Assistenza alle Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) di cui al Regolamento UE n. 782/2021
- Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM

7.3.2.2 Ulteriori Servizi offerti all'interno degli impianti

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.2.3 Caratteristiche degli impianti

Le informazioni relative alle stazioni passeggeri di RFI riguardanti:

- Nome;
- Posizione geografica

sono reperibili nel portale ePIR.

Nel portale ePIR, all'interno delle planimetrie 'Stazioni Passeggeri' e 'Stazioni con Servizio per Persone a Ridotta Mobilità' sono altresì presenti informazioni relative a:

- la tipologia dell'impianto, dove con "S" sono indicate le stazioni (località ove sono possibili incroci, precedenze), con "F" le fermate; con PC Posto di Comunicazione e con PM Posto di Movimento. Le località indicate con (t) sono quelle gestite in regime di Telecomando/Dirigenza Unica (D.U.), con (P) quelle dotate di P luminosa, con (D) quelle dotate di D luminosa e con (A) quelle dotate di A luminosa;
- la disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri o per merci. La lunghezza utile del binario e la lunghezza utile del marciapiede, per il servizio viaggiatori espressa in metri, con la quale deve essere compatibile la lunghezza dei treni che effettuano fermata, nonché l'indicazione dei marciapiedi per servizio passeggeri aventi altezza pari a 55 cm. Per eventuali ulteriori informazioni richieste dalle IF circa le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di stazione e degli impianti di competenza di GI, lo stesso fornisce risposta entro 15 giorni;
- la presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;
- l'accessibilità alle stazioni/fermate per le persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR);
- gli impianti ove sono presenti varchi di accesso ai marciapiedi mediante l'esibizione del titolo di viaggio.

Per quanto riguarda le stazioni passeggeri di origine e destino, sul portale ePIR sono presenti le informazioni relative a:

- numero di binari di circolazione origine/destino per lo svolgimento delle operazioni tecnico-commerciali e relativi limiti temporali di utilizzo;
- numero di binari dedicati al servizio di sosta lunga/ricovero nonché di deposito e relativi limiti temporali di utilizzo;
- dettaglio sulle regole di utilizzo delle principali stazioni.

Le Imprese Ferroviarie passeggeri trasmettono, entro il mese di febbraio di ogni anno, i dati relativi al numero dei viaggiatori saliti e discesi per ciascuna delle stazioni/fermate passeggeri in cui effettuano servizio commerciale in termini di totale mensile (valori per ogni mese) e di media giornaliera feriale e festiva relativa ai mesi di novembre e luglio. Qualora l'IF non disponga di tutti i dati di frequentazione richiesti, la stessa è comunque tenuta a trasmettere i dati secondo il medesimo livello di aggregazione richiesto in base alle proprie migliori stime elaborate da parte dell'IF medesima. I dati sono trasmessi mediante file in formato editabile all'indirizzo pec rfi-dsp@pec.rfi.it. Il GI garantisce la riservatezza dei dati commerciali forniti ai sensi della pertinente normativa vigente.

In merito all'accessibilità delle stazioni/fermate alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR), nel portale ePIR sono riportati i principali investimenti per l'adeguamento delle stesse alle STI-PRM-2014 nella planimetria "Principali investimenti per adeguamento STI-PRM-2014" che nel medesimo allegato tecnico presente in "Informazioni per i Richiedenti".

Gli impianti dotati di attrezzaggio per il carico/scarico di auto (servizio auto al seguito) sono indicati nel portale ePIR sia nell'apposita planimetria "Servizi – approvvigionamento combustibile, colonnina REC, auto al seguito" che nell'allegato tecnico "Servizi – auto al seguito".

Spazi di stazione relativi a: biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (Desk), biglietterie non automatiche, servizi di accoglienza ed assistenza, obliteratrici, locali e aree tecniche funzionali ai predetti spazi

In relazione al servizio in parola e alla finalità della Carta dei Servizi di RFI le stazioni/fermate passeggeri sono catalogate nelle seguenti 4 categorie:

- **Platinum**: categoria che comprende i grandi impianti ferroviari caratterizzati da altissime frequentazioni (> di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per lunga, media e breve percorrenza;
- **Gold**: categoria che comprende impianti ferroviari di dimensioni medio/grandi caratterizzati da frequentazioni alte (> 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza;
- **Silver**: categoria che comprende impianti caratterizzati da dimensioni medio/piccole con consistenti o elevate frequentazioni nei casi di metropolitana urbana (in alcuni casi > 4.000 frequentatori medi/giorno) spesso impresenziate e prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani, ovvero stazioni e fermate medio/piccole caratterizzate da frequentazioni consistenti (> 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza;
- **Bronze**: categoria che comprende piccole stazioni e fermate caratterizzate da basse o bassissime frequentazioni (generalmente < di 500 frequentatori medi/giorno), spesso impresenziate, prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale.

Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione

Per ciascun impianto viaggiatori è riportato nel portale ePIR l'elenco dei servizi forniti nonché eventuali limitazioni di orario.
Per quanto riguarda le Informazioni al pubblico per ciascuna località sarà classificata come segue:

- **Base** (solo periferiche audio);
- **Standard** (periferiche audio e video);
- **Top** (periferiche audio e video e presenza su uno o più binari di ricevimento dei treni di indicatori di composizione per i servizi LP (IC-Indicatori di Carrozza)).

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

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza, negli impianti indicati nella planimetria "Stazioni con servizio per Persone a Ridotta Mobilità" e nel medesimo allegato tecnico nel portale ePIR, nell'accoglienza, accompagnamento ed incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a ruote per i trasferimenti in stazione. La salita e discesa dal treno per persone che si muovono su sedia a ruote e, su richiesta, per persone con difficoltà motorie, avviene con l'ausilio del carrello elevatore o di rampa da marciapiede.

Ferme restando le specifiche responsabilità dell'Impresa ferroviaria sancite dal Regolamento UE 782/2021, nel caso in cui sia esplicitamente richiesto dall'Impresa ferroviaria per gli impianti indicati nel portale ePIR e nel rispetto dei criteri descritti nel sottoparagrafo riguardante le modalità e le tempistiche per richiedere il servizio, RFI valuta la fornitura dell'ulteriore servizio che si concretizza nell'accoglienza ed accompagnamento della PMR al punto di fermata dei mezzi sostitutivi del trasporto ferroviario, messi a disposizione dall'Impresa Ferroviaria, di norma connessi con tratte di provenienza o proseguimento con un treno.

RFI fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PMR attraverso il proprio sito internet.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato negli impianti del circuito gestito dalle Sale Blu desumibile dal sito internet di RFI e sul portale ePIR. Su quest'ultimo sono, altresì, riportati i principali investimenti per l'adeguamento delle stesse alle STI-PRM-2014.

Nelle fermate/stazioni non rientranti nel perimetro di offerta del servizio di assistenza alle PMR erogato da RFI, nel caso di fermate/stazioni dichiarate conformi alle STI-PRM 2008 e 2014 e con riferimento a materiali rotabili delle IF anch'essi conformi alle STI-PRM 2008 o 2014, la fornitura dell'assistenza per la salita e discesa dal treno è disciplinata sulla base di accordi sottoscritti da GI e IF ai sensi del par. 4.4.3 del Regolamento 1300/2014.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Il singolo servizio di assistenza deve essere comunque prenotato dalla PMR all'Impresa Ferroviaria o direttamente alla Sala Blu di RFI, con un tempo di anticipo minimo consultabili sul sito di RFI all'indirizzo: www.rfi.it>Stazioni>Accessibilità stazioni, stabilito dalle procedure operative e coerenti con quanto fissato dal Reg. UE 782/2021.

L'IF deve comunicare la prenotazione del servizio ricevuto dalla PMR a RFI, attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da RFI e secondo le indicazioni delle procedure operative vigenti. RFI deve fornire la conferma e la prenotazione del servizio di assistenza alla PMR o l'eventuale motivo del diniego.

Previa verifica di fattibilità tecnica da parte del GI, l'Impresa Ferroviaria può richiedere anche i seguenti servizi:

- presenziamento impianti per eventi di particolare rilevanza in una fascia oraria stabilita per assistenza PMR anche senza preavviso;
- servizi 'ad hoc' in impianti non inseriti nel circuito;
- trasferimento carrelli elevatori tra impianti compresi o meno nel circuito;
- servizi straordinari notturni, durante la fascia di chiusura delle Sale Blu, negli impianti del circuito specificamente indicati nel portale ePIR, con utilizzo del carrello elevatore eventualmente svolto da un solo operatore.

La richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria deve essere effettuata con un preavviso di almeno 72 ore per le prime tre tipologie di servizio e la risposta del Gestore è comunicata entro le 24 ore successive la richiesta. Per i servizi straordinari notturni la richiesta da parte dell'Impresa Ferroviaria deve essere effettuata con un preavviso di almeno 150' minuti e la risposta del Gestore è comunicata entro i successivi 30 minuti dalla richiesta e comunque in tempo utile per la fruizione del servizio.

In caso di richieste all'interno del perimetro degli impianti indicati nel portale ePIR ove sia necessario utilizzare mezzi di trasporto su gomma sostituivi dei servizi di trasporto ferroviario, l'Impresa Ferroviaria sarà tenuta, con un anticipo compatibile con la programmazione del servizio a fornire a RFI per la valutazione circa l'erogazione del servizio di accoglienza e accompagnamento della PMR ai mezzi in parola, le seguenti informazioni relative:

- alla disponibilità di posti attrezzati e agli eventuali tempi di preavviso necessari per renderli disponibili;
- allo stato di accessibilità del mezzo di trasporto;
- alla dislocazione geografica del punto di fermata/interscambio treno/mezzo gommato, il quale deve in ogni caso essere nelle adiacenze della stazione ferroviaria del connesso servizio su treno;
- ad eventuali ritardi o altri provvedimenti.

La richiesta e la pianificazione di un viaggio ove sia accordato l'ulteriore servizio di accoglienza e accompagnamento al/dal mezzo sostitutivo vengono eseguite attraverso i sistemi informatici messi a disposizione da RFI e secondo le indicazioni delle procedure operative vigenti.

Assistenza alle Persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) per la salita e discesa dal treno nelle stazioni e fermate conformi a STI-PRM

Nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori appartenenti all'ambito di applicazione delle STI PRM (STI 2008 e STI 2014), l'erogazione del servizio di assistenza a Persone a Mobilità Ridotta (PMR), di cui al Regolamento UE n.782/2021, è assicurata in conformità agli accordi tra GI e IF per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita e discesa a bordo delle PMR, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi.

Le IF sono responsabili dell'informazione agli utenti e al GI circa le variazioni alle condizioni di accessibilità del proprio materiale rotabile secondo quanto previsto dalla misura 3 della delibera ART n. 106/2018.

7.3.2.4 Tariffe

Le tariffe per il servizio sono articolate e riportate nelle Tabelle sottostanti.

Tabella 7.1 – Tariffe per tipologia di spazio

Tipologia di spazio	Corrispettivo unitario
Biglietterie Spazi di accoglienza e assistenza alla clientela	270,03 (€/mq-anno)
Biglietterie Self Service (BSS) e Desk Informativi mobili (Desk)	1.026,13 (€/postazione-anno)
Obliteratrici	97,21 (€/postazione-anno)

Tabella 7.2 – Tariffe per tipologia di servizio offerto Aree di accoglienza, attesa e assistenza alla clientela

Le tariffe sono fornite in termini di Euro/fermata nella Tabella 7.2 in funzione del tipo di servizio passeggeri.

Presenza Area	Servizi LP a mercato	Servizi LP OSP	Servizi Regionali
Sì	1,44	0,23	0,31

Tabella 7.3 – Tariffe per tipologia di servizio offerto Servizi Igienici

Le tariffe sono fornite in termini di Euro/fermata nella Tabella 7.3 in funzione del tipo di servizio passeggeri.

Presenza Area	Servizi LP a mercato	Servizi LP OSP	Servizi Regionali
Sì	0,08	0,01	0,02

Tabella 7.4 – Tariffe per tipologia di servizio offerto Informazioni al Pubblico

Le tariffe sono fornite in termini di Euro/fermata nella Tabella 7.4 in funzione del tipo di servizio passeggeri e delle attrezzature presenti nella località.

Tipo di attrezzaggio IaP	Servizi LP a mercato	Servizi LP OSP	Servizi Regionali
Base	0,31	0,12	0,18
Standard	1,08	0,41	0,62
Top	4,19	1,56	0,62

Assistenza alle Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta (PMR) di cui al Regolamento UE n782/2021

Le tariffe sono fornite in termini di Euro/fermata nella Tabella 5.16 in funzione del tipo di servizio passeggeri e del circuito di appartenenza, indipendentemente dalla richiesta di assistenza al passeggero a ridotta mobilità.

Il pagamento di tali tariffe ricomprende il diritto di richiedere i servizi di assistenza descritti al paragrafo 5.4.6.

La differenziazione delle tariffe è stabilita sulla base degli interventi di assistenza medi per tipo di servizio e delle tempistiche di preavviso per la richiesta del servizio per ciascuna località, cioè Fascia 1 con preavviso 1 ora e Fascia 2 con preavviso 12 ore, come riportata nell'apposita planimetria "Stazioni con Servizio per Persone a Ridotta Mobilità" del portale ePIR.

Tabella 7.5- Assistenza a Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta

Servizi LP a mercato	Servizi LP OSP	Servizi Regionali
8,08	2,43	0,68

7.3.2.5 Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari

Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk)

Il gestore commerciale della stazione –previa acquisizione del nulla osta da parte di RFI in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza- individua, nelle stazioni oggetto di interesse dell'impresa ferroviaria richiedente, apposite aree da destinare alla collocazione delle BSS/desk informativi. L'ubicazione e lo stato di disponibilità di tali spazi funzionali è riportato all'interno del piano di utilizzo della stazione pubblicato nella planimetria "Stazioni passeggeri" nel portale ePIR. E' possibile inoltre trovare i PUdS all'interno della sezione "Area download".

Al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità, in ogni area individuata è assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS/desk informativi in base al criterio di proporzionalità, da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio.

Il rispetto del principio di pari visibilità, nei termini sopra indicati, è garantito anche qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia possibile individuare una sola area destinata al posizionamento di BSS / desk informativi.

Spazi minimi garantiti

In ciascuna area individuata è riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di due (2) spazi per la collocazione di un numero corrispondente di proprie **BSS** anche qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a due (2) spazi.

In ciascuna area individuata è riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di uno (1) spazio per la collocazione di un numero corrispondente di propri **desk** anche qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF non risultasse destinataria di alcuno spazio. Qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia stata individuata una sola area destinata al posizionamento di desk, il numero minimo da garantire è invece pari a due (2) spazi.

Nel caso in cui la richiesta della IF riguardi stazioni in cui la stessa non svolge/non ha programmato servizi di trasporto ferroviario, alla stessa IF è comunque garantito almeno uno (1) spazio per la collocazione di una propria BSS ed almeno uno (1) spazio per la collocazione di un proprio desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

Il ruolo e le competenze del gestore commerciale della stazione, così come delineate nella presente procedura, sono da considerarsi in capo ad RFI per quelle stazioni in cui quest'ultima, oltre a svolgere le verifiche in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, assume anche la funzione di gestore commerciale.

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, di accoglienza e assistenza

Il gestore commerciale - previa acquisizione, laddove necessario, del nulla osta da parte di RFI in merito agli aspetti di carattere tecnico-impiantistico ed alle esigenze di sicurezza - individua appositi spazi da destinare alle Imprese Ferroviarie richiedenti, garantendo adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori.

RFI, per ciascuna stazione, pubblica nel portale ePIR il piano di utilizzo della stazione, contenente l'ubicazione e lo stato di disponibilità degli spazi funzionali che, all'atto della pubblicazione, sono destinati ai servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza.

Con riferimento a quelle stazioni per cui nel portale ePIR - in presenza di vincoli derivanti da preesistenti accordi con altre IF/operatori commerciali ovvero in ragione di limitazioni di natura strutturale - non è stato possibile indicare alcun spazio disponibile, in caso di richiesta presentata da una IF per locali da destinare a servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza, il gestore commerciale della stazione si impegna ad individuare una

soluzione, anche temporanea, che garantisca il soddisfacimento dell'IF richiedente in un termine ragionevole, e comunque non superiore a 6 mesi dalla presentazione della richiesta.

Richieste provenienti da imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Nel caso di richiesta da parte di imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari (diverse da IF) il GI garantisce comunque almeno uno (1) spazio per la collocazione di una BSS ed almeno uno (1) spazio per la collocazione di un desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

Formalizzazione

La messa a disposizione all'impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari dell'area richiesta, in caso di richieste in cui il gestore commerciale della stazione sia RFI, viene formalizzata con la sottoscrizione del contratto di concessione d'uso (appendici 1 e 2 al presente capitolo), ancillare al contratto di utilizzo e tacitamente rinnovabile annualmente, salvo recesso anticipato di una delle parti. I contratti di concessione d'uso stipulati in data antecedente all'entrata in vigore del presente PIR dovranno essere modificati e aggiornati alla luce degli interventi normativi e regolatori successivamente intervenuti. In caso di richieste di spazi ricadenti nell'ambito degli impianti gestiti da Grandi Stazioni Rail si rimanda a quanto pubblicato all'interno del sito web di quest'ultima.

Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

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 GI è tenuto a fornire, in base agli strumenti al momento disponibili presso i singoli impianti:

- Informazioni relative al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, IF proprietaria, classifica treno, origine/destinazione, itinerario~~,~~ o fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
- Informazioni relative al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra (incluso l'eventuale attestamento / accodamento) e, qualora tecnicamente possibile, le relative cause;
- Informazioni relative ai servizi di riprotezione su altro convoglio ~~ovvero~~ oppure su autobus.

Per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in Gestione Operativa, l'informazione è erogata (quando tecnicamente possibile) sulla base dei dati resi disponibili dalla IF e di sua stretta pertinenza attraverso i sistemi di RFI o tramite l'interfacciamento fra i sistemi RFI-IF.

Ulteriori informazioni rispetto al perimetro dei punti precedenti (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 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:

- 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 anormalità di circolazione (ritardi, soppressioni, scioperi, ecc), veicolata da sistemi informativi sonori e visivi tramite dispositivi audio e video (ove presenti, monitor,quadri,indicatori di binario,ecc).

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.

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 e in prossimità dei locali biglietteria (ove presenti).

Il GI fornisce al pubblico l'informazione riguardante i treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi, scritte, cartellonistica, monitor e annunci di stazione, ecc.).

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

Diritti e obblighi di GI e IF

Nei casi di stazioni non inserite nel circuito di assistenza, in cui vi sia accessibilità per le PMR fino al treno, i viaggiatori possono richiedere alla Sala Blu informazioni sull'idoneità del materiale rotabile al trasporto PMR ed eventualmente ottenere la programmazione del viaggio, per il quale la salita e/o la discesa siano svolte in autonomia.

L'annullamento di qualsiasi servizio programmato per cause imputabili al viaggiatore o all'Impresa Ferroviaria, compresi i casi di degrado del materiale rotabile, deve essere comunicato dall'Impresa Ferroviaria alla Sala Blu competente entro i tempi di seguito specificati[6]:

- per servizi con preavviso di 12 ore, entro 150 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno;
- per servizi con preavviso di 1 o 2 ore, entro 60 minuti precedenti l'orario di partenza/arrivo del treno.

In caso contrario, i servizi sono da considerare resi.

Formalizzazione

Le IF, a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, potranno richiedere a RFI l'erogazione del servizio secondo le modalità sopra riportate.

L'imputazione di tali servizi avviene in automatico con l'assegnazione formale delle tracce che hanno fermata commerciale nelle stazioni dove viene svolto il servizio. Non è possibile rinunciare all'utilizzo di tale servizio nel caso in cui un treno effettui servizio viaggiatori nelle località in oggetto.

7.3.2.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Procedure di assegnazione per le IF

Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliteratrici

1. RFI, sulla scorta dell'individuazione rappresentata al successivo paragrafo, pubblica nei piani di utilizzo di stazione, all'interno del portale ePIR il numero aggiornato di aree disponibili per ciascuna stazione e i relativi spazi destinati, all'interno di ciascuna area, alla collocazione di BSS / desk informativi/obliteratrici;
2. ogni richiesta, da parte delle IF, di assegnazione spazi per la collocazione di BSS/desk informativi/obliteratrici deve essere formulata, per qualsiasi stazione, a RFI - Direzione Commerciale (T0);
3. entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione, RFI - Direzione Commerciale provvede ad inoltrare tale richiesta al gestore commerciale della stazione interessata (T0+5);
4. entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta, RFI indicherà alla IF richiedente ed al gestore commerciale della stazione il numero di spazi cui la IF richiedente ha diritto in ogni area individuata nella stazione interessata in base al principio di proporzionalità sopra descritto (T0+10);

[6] I tempi di preavviso per la richiesta del servizio sono riportati nel portale ePIR, nella planimetria "Stazioni con assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità" e nell'apposito allegato tecnico, e sul sito internet di RFI, sezione Stazioni, Accessibilità, SALE BLU.

5. entro i successivi 15 giorni lavorativi, il gestore commerciale della stazione interessata provvede a convocare l'IF richiedente al fine di svolgere un sopralluogo in stazione per individuare concretamente gli spazi disponibili, tenendo anche conto delle specifiche esigenze della IF (T0+25);
6. entro i successivi 15 giorni lavorativi, il gestore commerciale della stazione interessata - alla luce dell'esito del sopralluogo effettuato- comunica a RFI e all'IF richiedente gli spazi assegnati, inviando contestualmente a quest'ultima la bozza contrattuale standard (T0+ 40);
7. la proposta è irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intende decaduta (T0+60);
8. la consegna dell'area avviene nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore (T0+65).

Richiesta di spazi di stazione non previsti nel PUDS o di spazi temporanei anche per installazioni di tipologie di manufatti non previste

1. Nell'ipotesi in cui l'IF formuli a RFI-Direzione Commerciale una richiesta di spazi non preventivamente individuati e pubblicati nel Piano di utilizzo della stazione (PUdS) ovvero di spazi temporanei, con una durata massima di 90 giorni complessivi di utilizzo, per BSS/desk informativi anche con caratteristiche strutturali e/o dimensionali differenti rispetto a quelli già presenti in stazione, la stessa deve dare evidenza delle specifiche esigenze connesse all'erogazione del servizio di trasporto che giustificano la necessità di disporre di siffatto spazio/oggetto (con quelle modalità e in quella collocazione) nonché degli elementi comprovanti l'urgenza della richiesta che impediscono di attendere le ordinarie finestre di aggiornamento del PUdS. Si precisa che le richieste di spazi temporanei per oggetti con caratteristiche strutturali e/o dimensionali differenti rispetto a quelli già presenti in stazione sono disciplinate dalla presente procedura anche qualora riguardino stazioni non rientranti nel PUdS.
   La sussistenza dei requisiti cumulativi di necessità ed urgenza è da intendersi in ogni caso esclusa -con conseguente rigetto dell'istanza- per tutte le richieste connesse a circostanze/eventi conosciuti, conoscibili o comunque prevedibili durante la fase di elaborazione e, laddove prevista, di consultazione del PUdS (a titolo esemplificativo e non esaustivo: eventi, manifestazioni già in calendario; offerta di nuovi servizi commerciali già programmati dall'IF).

   Ciascuna richiesta deve essere corredata della indicazione dell'area di ubicazione richiesta, delle caratteristiche strutturali e dimensionali di BSS/desk richiesti, di *rendering* ed elaborati esplicativi da utilizzare anche nel confronto con gli Enti (ad esempio Soprintendenza) qualora si tratti di manufatti diversi da quelli standard già presenti in stazione.

   Per le richieste di installazione di BSS -ferma la loro riferibilità ad eventi non previsti né prevedibili al momento dell'elaborazione e, laddove prevista, della consultazione del PUdS- la necessità può essere giustificata dall'elevato livello di utilizzo delle biglietterie *self service* e/o biglietterie non automatiche in una determinata area di PUdS ove tutti gli ulteriori spazi destinati alla collocazione di BSS risultino occupati, con una saturazione tale da non consentire l'erogazione di un servizio di biglietteria adeguato ai viaggiatori ed alla quale occorre far fronte tempestivamente per evitare che gli stessi, nelle more degli ordinari aggiornamenti del PUdS, debbano soffrire ingiustificati disservizi (urgenza). Dette richieste vanno pertanto corredate dall'IF richiedente con specifici dati a supporto della lamentata insufficienza delle biglietterie già presenti nell'area, quali:
   - n. viaggiatori medi giornalieri e negli orari di punta che fruiscono del servizio nella predetta area;
   - eventuali flussi incrementali di viaggiatori/utenti attesi nella predetta area per modifiche di volumi di traffico, tracce, percorsi, ecc., chiarendo la specificità della situazione dell'area considerata rispetto ad altre aree del PIR/PUdS;
   - livello di saturazione degli apparati presenti nell'area considerata su base giornaliera e negli orari di punta;
   - livelli di saturazione degli apparati presenti nell'area attesi nello scenario post assegnazione della/e BSS aggiuntiva/e richiesta/e, a conferma del conseguente adeguamento del servizio ai viaggiatori.

Per le richieste di installazione di desk -ferma la loro riferibilità a circostanze/eventi non previsti né prevedibili durante la fase di elaborazione e, laddove prevista, di consultazione del PUdS - la necessità può essere giustificata dall'elevato livello di utilizzo degli altri spazi di assistenza mobili presenti in stazione, tale da non consentire l'erogazione di un servizio adeguato ai viaggiatori ed al quale occorre far fronte tempestivamente per evitare che questi ultimi, nelle more degli ordinari aggiornamenti del PUdS, debbano soffrire ingiustificati disservizi (urgenza). Dette richieste vanno, pertanto, corredate dall'IF richiedente con dati a supporto dell'insufficienza dei desk già presenti nell'area, quali:

- n. viaggiatori medi giornalieri e negli orari di punta che fruiscono del servizio nella stazione;
- eventuali flussi incrementali di viaggiatori/utenti attesi per modifiche di volumi di traffico, tracce, percorsi, ecc., da motivare esponendo il numero di posti complessivi che saranno offerti ai viaggiatori in arrivo/partenza nella stazione oggetto della richiesta e il load factor attuale e previsto dei propri treni che faranno servizio nella stazione;
- livello di saturazione dei desk presenti in stazione su base giornaliera e negli orari di punta, anche attraverso la descrizione media degli accodamenti;
- livelli di saturazione dei desk attesi nello scenario post assegnazione del desk aggiuntivo richiesto, a conferma del conseguente adeguamento del servizio ai viaggiatori;
- gli elementi connessi alle specifiche temporanee esigenze di assistenza/flussi da soddisfare per l'evento/circostanza straordinari che giustifichino l'eventuale proposta di desk di dimensioni e/o caratteristiche strutturali diverse rispetto a quelli normalmente utilizzati.

2. RFI-Direzione Commerciale e il gestore commerciale della stazione -nell'ottica di garantire anche a valle dell'eventuale assegnazione il mantenimento della pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori degli altri spazi/elementi delle IF presenti in stazione- valutano l'adeguatezza delle motivazioni poste a base della richiesta, nonché le caratteristiche dimensionali e di ubicazione degli elementi richiesti. In caso di esito positivo, entro i successivi 10 giorni lavorativi (T0+10) il gestore commerciale informa tutte le IF presenti nella stazione indicando loro la tipologia, le dimensioni, l'ubicazione e criteri di determinazione del corrispettivo degli elementi richiesti, affinché possano, entro 10 giorni lavorativi, (T0+20) formulare a RFI-Direzione Commerciale anche le proprie eventuali richieste da motivare come previsto al punto 1;
3. entro 5 giorni lavorativi, RFI-Direzione Commerciale e il gestore commerciale della stazione valutano le eventuali richieste pervenute, provvedendo a comunicare l'eventuale diniego motivato o procedendo nell'iter (T0+25);
4. il gestore commerciale, nel rispetto del principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori degli spazi/elementi delle IF presenti in stazione provvede entro 10 giorni lavorativi a verificare la possibilità di individuare spazi idonei a soddisfare le esigenze manifestate nelle richieste ammesse, tenendo conto dei vincoli di natura fisica/tecnica esistenti nell'area di stazione interessata (ingombri e compatibilità con flussi di passeggeri, esigenze di sicurezza, predisposizioni impiantistiche) (T0+35);
5. nel caso in cui la verifica dia esito positivo, seppur su un eventuale numero ridotto rispetto alle posizioni richieste, il gestore commerciale provvede, laddove previsto, ad attivare l'iter autorizzativo formale con Enti/Soprintendenza competenti in stazione dandone comunicazione alle IF. Entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione dell'eventuale parere, ovvero dall'esito della verifica (laddove il parere degli Enti non sia necessario) il gestore commerciale provvede formalmente a comunicare a ciascuna IF l'esito positivo corredato delle planimetrie dei posizionamenti individuati o il diniego con le relative motivazioni (T0+$T_{RISCONTRO\ ENTI}$+40).
   Nel caso di modifiche permanenti, si provvede ad integrare il PUdS in occasione del primo aggiornamento disponibile e pubblicarlo nelle forme previste;
6. a far data dalla comunicazione alle IF di disponibilità degli spazi extra PUdS, decorre il termine di 10 giorni lavorativi entro cui le IF interessate devono presentare richiesta di uno o più tra i nuovi spazi comunicati (T0+$T_{RISCONTRO\ ENTI}$+50);
7. nel caso in cui un medesimo spazio sia oggetto di richiesta da parte di più IF, il gestore commerciale, entro i 10 giorni lavorativi successivi allo scadere del termine per le richieste, convoca tutte le IF che hanno presentato richiesta, al fine di tentare la compatibilizzazione tra le istanze confliggenti (T0+$T_{RISCONTRO\ ENTI}$+60), valutando anche soluzioni che possano comportare:
   a. riduzione delle metrature richieste;
   b. alternanza temporale delle IF nella medesima posizione, con frequenza commisurata all'eventuale temporaneità dell'installazione;
8. qualora il coordinamento abbia esito negativo, il gestore commerciale e il gestore dell'infrastruttura valutano insieme e comunicano entro i successivi 10 giorni lavorativi l'assegnazione ad una delle IF

richiedenti in base all'applicazione -in aggiunta al principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori rispetto agli spazi/elementi delle altre IF presenti in stazione- dei seguenti criteri di priorità, individuati avendo riguardo al pertinente quadro normativo-regolatorio costituito dall'art. 11 Regolamento UE 2177/2017, dalla Delibera ART 66/2015 nonché dalla misura 11.5 della Delibera ART 130/2019 ($T0+T_{RISCONTRO\ ENTI}+70$):

a. maggiore grado di saturazione degli apparati presenti, come rappresentato dalla IF nei dati e nelle argomentazioni forniti a supporto della richiesta;
b. per i desk, maggiore quantità di flussi incrementali attesi e documentati con riferimento allo specifico evento/circostanza straordinario, non previsto né prevedibile in fase di elaborazione e, laddove prevista, di consultazione del PUdS, rappresentato dalla IF nei dati e nelle argomentazioni forniti a supporto della richiesta;

9. entro 10 giorni lavorativi successivi all'assegnazione degli spazi, il gestore commerciale della stazione interessata invia alle IF assegnatarie la proposta contrattuale standard, convocandole contestualmente ad un sopralluogo tecnico per la verifica dello/degli spazio/spazi assegnati, finalizzato esclusivamente all'individuazione delle dotazioni impiantistiche funzionali all'installazione, che ha luogo entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione del contratto ($T_{ASSEGNAZIONE}$ +10);
10. la proposta è irrevocabile per i 10 giorni lavorativi successivi alla ricezione del contratto, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della/e IF, la richiesta di spazi si intende decaduta ($T_{ASSEGNAZIONE}$ +20);
11. la consegna dell'area avviene nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, fatto salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore ($T_{ASSEGNAZIONE}$ +25).

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, a servizi tecnici, di accoglienza e assistenza

2. Ogni richiesta delle IF di assegnazione di spazi (T0) deve essere presentata, per le sole stazioni di proprietà di RFI e indipendentemente dal gestore commerciale della stessa, a RFI - Direzione Commerciale con un anticipo di almeno quattro mesi rispetto alla tempistica programmata per la relativa fruizione. Tale richiesta deve contenere le seguenti informazioni:
    a) superficie richiesta espressa in mq;
    b) finalità di utilizzo;
    c) tempistica programmata di acquisizione in disponibilità dello spazio;
    d) stima dei tempi necessari per l'allestimento degli spazi decorrenti dalla data di formale assegnazione.

3. entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione, RFI - Direzione Commerciale provvede ad inoltrare tale richiesta al gestore commerciale della stazione interessata; (T0+5)

4. entro 15 giorni lavorativi dalla presentazione della richiesta, il gestore commerciale della stazione fornisce riscontro alla IF richiedente, richiedendo, laddove necessario, eventuali elementi integrativi a sostegno della richiesta formulata; (T0+15)

5. entro i successivi 10 giorni lavorativi (qualora sia stata richiesta documentazione integrativa, il termine decorre dal completo ricevimento della stessa) il gestore commerciale della stazione provvede a convocare l'IF richiedente onde effettuare un sopralluogo congiunto in stazione finalizzato a verificare le caratteristiche dello spazio e gli eventuali interventi necessari a garantirne la piena fruibilità in ragione delle esigenze rappresentate dall'IF; (T0+ 25)

6. entro i successivi 20 giorni lavorativi il gestore commerciale della stazione invia alla IF la proposta di contratto; (T0+ 45)

7. La proposta è irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intende decaduta; (T0+65)

8. la consegna dello spazio avviene nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (ad esempio necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore. (T0+70)

Procedure di assegnazione per le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Le imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari diverse da IF hanno facoltà di inoltrare richiesta per la messa a disposizione di spazi e locali di stazione secondo le modalità precedentemente indicate. Ulteriori dettagli relativi alle procedure di allocazione di spazi e locali di stazione saranno forniti in aggiornamenti successivi del PIR.

Stazioni passeggeri, relativamente ai servizi offerti in stazione

La messa a disposizione del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura oppure ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

L'imputazione di tali servizi avviene in automatico con l'assegnazione formale delle tracce che hanno fermata commerciale nelle stazioni dove viene svolto il servizio. Non è possibile rinunciare all'utilizzo di tale servizio nel caso in cui un treno effettui servizio viaggiatori nelle località in oggetto.

Inoltre per le Informazioni al pubblico maggiori dettagli in merito alle modalità di erogazione delle informazioni sono disciplinate nei Manuali e Standard di erogazione delle informazioni al pubblico.

7.3.3 Scali merci

7.3.3.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione delle IF, ad uso non esclusivo, di scali destinati ad attività di carico e scarico delle merci, per le quali le IF possono avvalersi degli Operatori di impianto che operano nello scalo.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso allo scalo merci prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno un binario;
- spazio dedicato al carico/scarico merci;
- impianto di illuminazione delle parti comuni;
- accesso a lavoratori e mezzi.

In aggiunta alle dotazioni minime sopra elencate, gli scali merci destinati al traffico cd. "RoLa" sono attrezzati con rampe per carico e scarico dei mezzi.

7.3.3.2 Ulteriori Servizi all'interno degli impianti

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.3.3 Caratteristiche degli impianti Scali Merci

- La funzione caratteristica di "impianto atto alla movimentazione e trasferimento delle merci tra diverse modalità di trasporto" è indicata nel portale ePIR.
- Gli impianti dotati di aree RFI funzionali ad attività di carico e scarico di merci sono riportate nel portale ePIR sia nella planimetria "Servizi – aree composizione/scomposizione, scali merci, centri di manutenzione" che nell'apposito allegato tecnico "Servizi – Scali merci".

7.3.3.4 Tariffe

La tariffa per il servizio è pari a **255,89**€/accesso**.**

7.3.3.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli scali merci nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

La permanenza del materiale rotabile sui binari di carico/scarico deve essere limitata ai tempi tecnici delle operazioni di carico e/o scarico. Eventuali maggiori soste su detti binari devono essere preventivamente autorizzate da RFI.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti;
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime.

L'IF è tenuta a:

- Ottemperare a tutte le disposizioni vigenti;
- rispettare le norme sulle specifiche modalità operative per l'ingresso all'Area e quelle specifiche di gestione del singolo impianto;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. errate manovre di automezzi, presenza di personale dell'IF non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

Formalizzazione

La messa a disposizione degli scali merci viene formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.3.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

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

7.3.4.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione di IF, ad uso non esclusivo, di aree destinate alle operazioni di composizione e scomposizione dei treni (materiale rotabile) con utilizzo di almeno due binari.

L'eventuale cambio trazione senza modifiche alla composizione del materiale rotabile deve essere richiesto con le modalità previste al punto 7.3.5.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso all'area di composizione/scomposizione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 2 binari;
- impianto di illuminazione delle parti comuni;
- accesso ai lavoratori.

7.3.4.2 Ulteriori Servizi all'interno degli impianti

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.4.3 Caratteristiche degli impianti

Gli impianti dotati di aree RFI funzionali ad attività di composizione/scomposizione del materiale rotabile tramite la messa a disposizione almeno due binari sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "Servizi – aree composizione/scomposizione, scali merci, centri di manutenzione" che nell'apposito allegato tecnico.

7.3.4.4 Tariffe

La tariffa per il servizio è pari a 60,31€/accesso.

7.3.4.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti;
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime.

L'IF è tenuta a:

- Ottemperare a tutte le disposizioni vigenti;
- rispettare le norme sulle specifiche modalità operative per l'ingresso all'Area e quelle specifiche di gestione del singolo impianto;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. presenza di personale dell'Impresa non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

Formalizzazione

La messa a disposizione delle aree di composizione/scomposizione è formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.4.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

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

7.3.5.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo delle IF e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a RFI, per un periodo di tempo pari o superiore:

- a 1 ora (60 minuti) per tutti i treni che effettuano servizio viaggiatori;
- a 2 ore (120 minuti) per tutti i treni che effettuano servizio merci.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso alle aree destinate alla sosta prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno un binario;
- impianto di illuminazione delle parti comuni;
- accesso a lavoratori e mezzi.

7.3.5.2 Ulteriori Servizi

Gli eventuali Servizi Complementari e Ausiliari erogati all'interno dell'impianto, e le relative informazioni correlate, sono riportate all'interno del capitolo 5.

7.3.5.3 Caratteristiche dell'impianto

RFI offre il servizio di sosta in tutti i binari secondari dell'infrastruttura ferroviaria nazionale oltre che sui binari di circolazione, compatibilmente con le esigenze legate alla progettazione dell'orario ed ai vincoli normativi.

7.3.5.4 Tariffe

La tariffa per il servizio è basata su un corrispettivo €/minuto, modulato per fascia oraria per il segmento passeggeri.

I corrispettivi per il servizio sono applicati al tempo di sosta del singolo treno negli impianti di origine e destino della traccia e negli eventuali impianti intermedi in cui vengono svolti servizi che richiedono soste eccedenti la franchigia. Alle soste presso gli impianti di confine sono applicati i corrispettivi per il servizio solo laddove siano necessarie manovre, anche ai fini del transito, nel caso si tratti di tracce con Origine/Destino nell'impianto di confine o nel caso in cui durante la sosta vengano richiesti eventuali altri servizi.

I tempi di sosta rendicontati sono decurtati di:

- Tempi di svolgimento delle eventuali manovre per lo spostamento del treno da/verso fasci secondari dedicati alla sosta del materiale rotabile;
- Tempi relativi alla franchigia del segmento di trasporto di riferimento (viaggiatori o merci).

Tabella 7.6 - Tariffe

Tipologia di servizio	Corrispettivo unitario (€/minuto)
Tariffa Viaggiatori Diurna (T_{VG})	0,162
Tariffa Viaggiatori Notturna (T_{VN})	0,158
Tariffa Unitaria Merci (T_{M})	0,160

La tariffa diurna **T_{VG}** si applica per le soste nella fascia oraria dalle 06:00 alle 22:00, la tariffa notturna **T_{VN}** per le soste dalle 22:00 alle 06:00. Nel caso la sosta interessi due fasce orarie la tariffa è applicata in maniera differenziata per la quota di sosta ricadente in ciascuna fascia oraria.

Per quanto riguarda la responsabilità del GI nell'attribuzione delle soste o di allungamento di soste già programmate, si considerano non imputabili alla IF gli incrementi di sosta derivanti da modifiche di tracce interessate da VCO a causa di lavori di manutenzione.

Laddove le IF richiedano anche servizi aggiuntivi quali Parking, Platee Lavaggio, Preriscaldamento e Rifornimento Idrico, alle tariffe per il servizio di sosta si sommano le tariffe relative ai servizi aggiuntivi richiesti.

Le tariffa per il servizio di sosta comprende anche la messa in disponibilità di aree funzionali per l'approvvigionamento carburante.

Per ulteriori dettagli relativi ai criteri adottati per la definizione della tariffa e le relative modalità di rendicontazione si rimanda allo specifico Documento Metodologico pubblicato nel portale ePIR.

7.3.5.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

RFI compatibilizza le soste richieste da tutte le IF in base ai binari di sosta disponibili nei terminali e/o nei fasci di appoggio collegati ai terminali richiesti. Il programma definitivo delle soste si formalizza, sentite le IF, con l'assegnazione delle tracce, legami e manovre. Le indicazioni circa la turnazione del materiale rotabile fornite dalle IF possono essere riviste dal GI, nel processo di assegnazione delle tracce, per esigenze di compatibilizzazione e ottimizzazione della capacità.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime

L'IF è tenuta a:

- Ottemperare a tutte le disposizioni vigenti
- rispettare le norme sulle specifiche modalità operative per l'ingresso all'Area e quelle specifiche di gestione del singolo impianto
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;

- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. presenza di personale dell'Impresa non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

Formalizzazione

Il servizio di sosta si formalizza con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.5.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.6 Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati

7.3.6.1 Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione di aree (fabbricati, zone coperte ed aree scoperte) e delle relative attrezzature funzionali ivi presenti ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia delle attrezzature di proprietà delle IF.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso al Centro di Manutenzione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario con fossa di visita;
- predisposizione impianto elettrico;
- predisposizione impianto idrico;
- Impianto di illuminazione delle parti comuni;
- accesso a lavoratori e mezzi.

All'interno dei Centri di manutenzione è consentito il lavaggio del materiale rotabile solo nel caso in cui siano presenti appositi impianti di raccolta e depurazione delle acque di risulta.

7.3.6.2 Ulteriori Servizi all'interno degli impianti

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.6.3 Caratteristiche degli impianti

Gli impianti dotati di binari attrezzati (scoperti, all'interno di fabbricati o di aree con tettoia), adibiti ad uso officina per la manutenzione dei materiali rotabili sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "Servizi – aree composizione/scomposizione, scali merci, centri di manutenzione" che nell'apposito allegato tecnico "Servizi – Centri di manutenzione".

7.3.6.4 Tariffe

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di area e riportate nella Tabella 7.5. Qualora un'area sia utilizzata da più IF, la tariffazione per ciascuna IF è commisurata alle rispettive quote di, su base annua.

Tabella 7.7 – Tariffe centri di manutenzione

Tipologia di area	Corrispettivo unitario (€/mq anno)
Fabbricato	34,34
Area con tettoia	25,56
Area scoperta	22,87

Gli accessi effettuati in Gestione Operativa saranno rendicontati sulla base delle giornate di accesso al centro di manutenzione.

7.3.6.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione puntualmente delimitati nell'ambito di ciascun Verbale di Consegna, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione garantendo il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria connessa all'erogazione del servizio e delle relative dotazioni minime.

GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.; E' fatto espresso divieto a l'IF di cedere in uso, in tutto o in parte, l'Area assegnata e delimitata nell'ambito del Verbale di Consegna, ferma restando la possibilità di autorizzare i propri appaltatori di servizi ad accedere alla stessa per svolgere le attività connesse all'erogazione di servizi ferroviari.

RFI e l'IF si impegnano reciprocamente a fornire tutte le informazioni necessarie ai fini dello scambio del Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti, che per RFI è redatto dalle strutture territoriali di competenza.

Inoltre l'IF ha l'obbligo di mantenere l'Area, anche nel caso di utilizzo a seguito di predisposizione di turni su base giornaliera od oraria, in condizioni di massimo decoro e di osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta l'IF sono completamente a sua cura e spese e per l'ottemperanza degli stessi l'IF contatta, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.

L'IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri Appaltatori di Servizi e/o terzi dall'espletamento delle proprie attività, ad eccezione dei casi in cui il danno e/o infortunio sia dovuto ad attività di competenza di RFI (es. manutenzione dell'impianto).

L'IF in particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si impegna a:

- non cedere a terzi porzioni dell'Area, fatta eccezione per l'accesso a propri appaltatori di Servizi;
- non consentire l'accesso all'Area ad estranei, ad eccezione di visite ispettive da parte di RFI o personale da essa incaricato;
- installare tutta la segnaletica prevista dalla vigente normativa antinfortunistica strettamente connessa alle attività manutentive svolte presso il centro di manutenzione;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- garantire che l'Area presenti sempre un idoneo grado di pulizia e decoro limitatamente alle attività di propria competenza;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. errate manovre di automezzi, presenza di personale non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.);
- utilizzare l'Area ed ogni attrezzatura ivi presente con la dovuta diligenza, evitando il danneggiamento di qualsiasi struttura ferroviaria esistente;

- rispettare le norme sulle specifiche modalità operative per l'ingresso all'Area e quelle specifiche di gestione del singolo impianto;
- non utilizzare l'Area a fini pubblicitari o commerciali.

Inoltre, secondo i principi generali in materia di tutela ambientale:

- Nello svolgimento delle proprie attività, l'IF è tenuta alla completa osservanza di quanto prescritto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale, dalle procedure in uso presso RFI e dalle ulteriori eventuali prescrizioni impartite da RFI medesima o dagli Enti di tutela in materia ambientale, nonché a prevedere, nell'eventuale contratto di subappalto o di fornitura in opera, l'obbligo da parte del/i subappaltatore/i o del/i fornitore/i in opera di osservare dette prescrizioni, norme o disposizioni. In particolare, l'IF è tenuta a porre in essere tutte le precauzioni, gli adempimenti, le misure organizzativo/gestionali e le cautele previste dalla normativa in materia di tutela ambientale in modo da evitare che possano determinarsi situazioni di violazione della stessa, di inquinamenti, di pericolo per la salute dell'uomo e di pregiudizio o pericolo di pregiudizio per l'ambiente;
- RFI effettua accertamenti circa lo stato dell'Area, anche al fine di verificare il rispetto delle prescrizioni, norme o disposizioni richiamate al precedente punto. In caso di violazione delle ulteriori norme o prescrizioni di cui al precedente punto, RFI ordina la sospensione delle attività;
- In caso di riscontrato inadempimento agli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, RFI ne da comunicazione all'IF, che provvede ad adempiere a tutti gli obblighi a sua cura ed onere, comunicando altresì l'avvenuto adempimento alle suddette prescrizioni;
- l'IF manleva completamente RFI da ogni responsabilità, pretesa ed azione, anche di terzi, comunque connessa agli aspetti e/o a possibili criticità ambientali dell'Area o rapportabili all'Area ed alle attività di utilizzo della stessa riconducibili alla attività dell'IF.

Resta inteso che gli obblighi, gli oneri e i costi derivanti dalla necessità di adeguare alle prescrizioni derivanti dalla normativa l'Area che viene restituita dall'IF si intendono e restano interamente posti a cura, spese e responsabilità della stessa, anche se accertati in data successiva all'avvenuta controfirma del Verbale di Riconsegna dell'Area.

Nel caso di rinvenimento di contaminazioni storiche rilevante negli spazi in oggetto, RFI interviene secondo le disposizioni contenute negli artt. 242 e 245, D.lgs. n.152/2006.

Qualora un'IF, a cui viene concesso l'accesso all'impianto di manutenzione di RFI, intenda offrire servizi ferroviari ad altri richiedenti capacità, assume la qualifica di operatore di impianto di servizio, informando il GI della propria eventuale disponibilità secondo quanto stabilito al par. 7.3.6.6. Laddove, invece, un'IF si avvalga di un'impresa appaltatrice per la fornitura di servizi ferroviari all'interno del CdM, è quest'ultima a doversi qualificare come operatore di impianto di servizio seguendo le modalità previste dal par. 7.3.6.6.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli impianti si formalizza con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Ad inizio dell'orario di servizio, ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'accesso al Centro di Manutenzione, viene redatto tra l'IF e il GI un verbale di consegna degli spazi dedicati al servizio, della medesima durata del Contratto di Utilizzo, attestanti l'effettiva messa a disposizione dell'area scoperta e/o della zona coperta e/o del fabbricato da parte del GI verso l'IF (vedasi allegato 4 *bis)*.

RFI, al fine di poter soddisfare la richiesta di utilizzo del Centro di Manutenzione presentata da un'altra Impresa Ferroviaria in corso d'orario procede ad una compatibilizzazione in base alla capacità residua degli spazi assegnati fra le Imprese Ferroviarie richiedenti, in maniera equa e non discriminatoria, stabilendo dei turni di utilizzo su base giornaliera o oraria per l'accesso ai medesimi spazi/aree del Centro di Manutenzione secondo i criteri riportati nel Regolamento di gestione di cui all'Appendice 4 al presente capitolo.

Resta inteso tra le Parti che all'IF, in tale ipotesi, non spetti alcun risarcimento od indennizzo.

La richiesta del servizio può altresì avvenire in fase di Gestione Operativa; il tal caso la richiesta deve essere inoltrata all'Unità di Circolazione giurisdizionalmente competente che provvederà a verificare la compatibilizzazione della richiesta in base alla capacità residua degli spazi assegnati fra le Imprese Ferroviarie richiedenti.

Alla riconsegna degli spazi, che avviene alla scadenza del Contratto di Utilizzo ovvero nei casi in cui l'IF manifesti la volontà di sospendere l'utilizzo dell'Area, previa comunicazione da inviare al GI con un anticipo di almeno 3 mesi, tra l'IF e il GI viene redatto un verbale di riconsegna per attestare lo stato in cui vengono restituiti gli spazi messi a disposizione dell'IF (vedasi allegato 5*ter)*.

Al termine dell'utilizzo del bene, qualunque sia il motivo della cessazione del rapporto, IF riconsegna -entro e non oltre 10 (dieci) giorni dall'intervenuta cessazione- l'Area nello stato medesimo in cui l'ha ricevuta al momento della presa in consegna.

In caso di ritardata riconsegna dell'Area, IF è tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero per ogni giorno di ritardo.

Per tutte le eventuali migliorie e addizioni eseguite durante il periodo di utilizzo del bene, senza consenso e/o la tolleranza di RFI, IF, alla riconsegna dell'Area, procede alla rimessione in pristino della stessa.

In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione del Contratto di Utilizzo, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate all'Area.

7.3.6.6 Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, nonché le richieste effettuate in corso d'orario devono pervenire secondo le tempistiche descritte al cap. 4 e le modalità descritte nel sito internet di RFI http://www.rfi.it/rfi/SERVIZI-E-MERCATO/Accesso-alla-rete/Richiesta-tracce-orario-e-servizi.

L'IF può richiedere l'accesso anche solo a una parte del Centro di manutenzione, indicando all'atto della richiesta i metri quadri di cui necessita rispetto alle varie tipologie disponibili (area scoperta, aree con tettoia, fabbricati) considerando sia le aree utilizzate che le aree necessarie alla movimentazione del materiale rotabile, anche a seguito di sopralluoghi congiunti tra l'IF e il GI.

Nel caso in cui in corso d'orario l'IF richieda di non utilizzare più parte di un impianto richiesto in precedenza, la stessa comunica ad RFI la data dalla quale non intende usufruire più del servizio, liberando completamente le aree da materiale rotabile e dalle attrezzature di proprietà, dandone evidenza nel verbale di riconsegna.

Qualora un'IF intenda erogare all'interno del centro di manutenzione servizi ferroviari con risorse proprie anche ad altri richiedenti capacità, assumendo pertanto la qualifica di operatore di impianto di servizio, la stessa deve manifestare la propria volontà al Gestore, all'atto della richiesta di capacità per il servizio in oggetto, attraverso il medesimo format di richiesta di accesso al centro di manutenzione, indicando la porzione di spazio in cui intende offrire servizi ferroviari. Laddove, invece, un'IF si avvalga di un'impresa appaltatrice per la fornitura di servizi ferroviari, l'IF comunica, all'atto della richiesta di capacità per il servizio in oggetto, gli estremi dell'impresa appaltatrice che svolge i servizi ferroviari attraverso il format di richiesta di accesso al Centro di Manutenzione ~~e~~ dandone altresì indicazione all'atto della sottoscrizione del verbale di consegna.

A valle della concessione dello spazio da parte di RFI all'IF richiedente, il soggetto che si qualifica come operatore di impianto, provvede a inviare a RFI, in attuazione al Regolamento (UE) 2017/2177 e coerentemente con quanto riportato al paragrafo 7.4, la descrizione dei servizi ferroviari forniti e le relative modalità di fornitura degli stessi

7.3.7 Platee di lavaggio

7.3.7.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio funzionali al lavaggio del materiale rotabile. La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta, pertanto l'IF che usufruisce del servizio di platea di lavaggio, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso alle aree destinate al lavaggio prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario plateato
- predisposizione impianto idrico e rifornimento di acqua
- predisposizione impianto elettrico

- impianto di illuminazione delle parti comuni
- sistema di scarico e depurazione delle acque dei lavaggi
- accesso a lavoratori e mezzi

Alcune platee sono attrezzate, in aggiunta alle dotazioni minime sopra elencate, con dotazioni opzionali quali tunnel di lavaggio, impianti a pioggia, rulli fissi.

L'IF che accede al servizio può fare richiesta di un area tecnica funzionale al posizionamento dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti.

7.3.7.2 Ulteriori Servizi all'interno dell'impianto

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.7.3 Caratteristiche dell'impianto

Gli impianti dotati di fasci di binari secondari attrezzati con binari plateati, sistema di scarico e depurazione delle acque di lavaggio sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "Servizi – rifornimento idrico, platee di lavaggio e scarico acque reflue" che nell'apposito allegato tecnico "Servizi – Platee di lavaggio".

7.3.7.4 Tariffe

La tariffa per il servizio è pari a **92,54 €/lavaggio** e comprende l'accesso e l'utilizzo della platea per lavaggio del materiale rotabile, nonché l'acqua per il lavaggio.

La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta attrezzati per l'espletamento dell'attività di lavaggio, pertanto l'IF che usufruisce del servizio di platea di lavaggio, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.

Pertanto, l'IF che richiede l'accesso a una platea di lavaggio deve richiedere gli eventuali ulteriori servizi (rifornimento idrico) con le relative modalità previste. La sosta sui binari ove viene svolto il servizio di platea di lavaggio è rendicontata secondo le modalità previste al par. 6.3.2.4.

7.3.7.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto/area, RFI compatibilizza le stesse secondo i principi sopra richiamati e di quelli generali stabiliti dalla normativa di livello comunitario e nazionale.

GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale. L'IF garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

RFI inoltre:

- Garantisce il ripristino e la funzionalità a seguito di guasti;
- Garantisce il ripristino delle dotazioni minime.

L'IF è tenuta a:

- ottemperare a tutte le disposizioni vigenti;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- mantenere il decoro delle aree utilizzate, ovvero ripristinarlo al termine delle attività di pulizie;
- non utilizzare prodotti non conformi o non autorizzati per pulizie speciali (solventi per graffiti);
- ottemperare al divieto allo scarico dei reflui nella platea di lavaggio;
- utilizzare l'Area ed ogni attrezzatura ivi presente con la dovuta diligenza, evitando il danneggiamento di qualsiasi struttura ferroviaria esistente.

- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. errate manovre di automezzi, presenza di personale non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.).

Formalizzazione

La messa a disposizione degli impianti si formalizza con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, ossia con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.7.6 Modalità e tempistiche di richiesta del servizio

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.8 Servizi di continuità territoriale

7.3.8.1 Descrizione del servizio

Il servizio di traghettamento sulla rotta Messina-Villa S.Giovanni garantisce la continuità delle tracce fra la Sicilia e l'Italia continentale attraverso l'imbarco di tutti i veicoli ferroviari che rispettano le norme riportate nella PGOS-IF (Capitolo XVII).

7.3.8.2 Ulteriori Servizi all'interno dell'impianto

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto

7.3.8.3 Caratteristiche degli impianti

La capacità di traghettamento è di:
- 425 metri lineari di binario (per ciascuna corsa);
- 1300 tonnellate.

Il tempo necessario per le operazioni di imbarco (intervallo fra l'arrivo della traccia oraria alla stazione di riferimento e la partenza della nave traghetto) e sbarco (intervallo fra l'arrivo della nave traghetto e la partenza della traccia oraria dalla stazione di riferimento) è orientativamente il seguente.

Tabella 7.8 – Tempi imbarco e sbarco

Impianto	Imbarco	Sbarco
Villa S. Giovanni	- Viaggiatori 40'-50' - Merci 50'	- Viaggiatori 40'-50' - Merci 50'
Messina	- Viaggiatori 35'-50' - Merci 50'	- Viaggiatori 35'-50' - Merci 50'

I tempi di cui sopra possono essere aumentati qualora, oltre alla manovra di imbarco o sbarco, debbano essere effettuate manovre di composizione o scomposizione con veicoli non interessati alla traversata marittima.

La richiesta di tracce orarie che collegano Sicilia e Continente si intende comprensiva del servizio di traghettamento.

Il servizio di traghettamento sulla rotta Messina/Villa S. Giovanni - Golfo Aranci, che assicura la traversata del Tirreno ai carri merci nel collegamento con Sicilia e Sardegna, non interessa treni completi.

Le informazioni sulle relative prestazioni, non indicate nel presente documento, possono essere richieste al settore Navigazione:

RFI S.p.A.
Direzione Produzione – Direzione Navigazione
Via Calabria, 1 - 98122 Messina
Tel: 0039 090 678601

7.3.8.4 Tariffe

Le strutture marittime/portuali gestite da RFI fanno parte dei servizi di continuità territoriale inclusi nei servizi offerti nel Pacchetto Minimo d'Accesso, le cui tariffe sono riportate al par. 5.3.2.

7.3.8.5 Diritti e Obblighi di GI e IF

Si faccia riferimento a quanto previsto al par. 4.5.

7.3.8.6 Modalità e tempistiche di richiesta del servizio

Il servizio segue le modalità e tempistiche previste per il PMdA descritte al par. 5.3.

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

7.3.9.1 Descrizione del servizio

RFI eroga il servizio con mezzi di soccorso attrezzati secondo le modalità previste al paragrafo 6.3.3.2.4.

7.3.9.2 Tariffe

La tariffa per l'effettuazione del servizio è di 10.985 €/operazione.

7.3.9.3 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'erogazione del servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

7.3.10 Aree per l'approvvigionamento di combustibile

7.3.10.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa in disponibilità, ad uso non esclusivo, dell'accesso ad aree, individuate tra quelle limitrofe destinate alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci, funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di accesso alle aree destinate all'approvvigionamento combustibile prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta;
- impianto di illuminazione delle parti comuni;
- accesso a mezzi e persone.

7.3.10.2 Ulteriori Servizi all'interno dell'impianto

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.10.3 Caratteristiche dell'impianto

Il GI garantisce, su richiesta dell'IF, la messa in disponibilità di aree destinate all'accesso delle autocisterne di proprietà di terzi e funzionali al rifornimento del carburante dei mezzi ferroviari.

Gli impianti funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "Servizi – aree di approvvigionamento combustibile, colonnine REC, auto al seguito" che nell'apposito allegato tecnico "Servizi – Approvvigionamento combustibile".

7.3.10.4 Tariffe

Il servizio è incluso nella tariffa per il servizio di sosta. In caso di effettuazione del servizio durante soste inferiori ad un' (1) ora l'IF non è tenuta a versare alcun corrispettivo al GI.

7.3.10.5 Diritti e obblighi di GI e IF

RFI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

RFI verifica rispetto all'impianto indicato all'atto della richiesta, l'idoneità di binari funzionali alla effettuazione del servizio, tenuto anche conto del programma di esercizio interessante l'impianto.

l'IF è tenuta al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli impianti si formalizza con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura l'IF manleva RFI da qualsivoglia domanda, responsabilità e/o onere, derivante da pretese di terzi per i danni da questi eventualmente subiti in relazione alle attività svolte da parte di IF nell'ambito dell'impianto.

7.3.10.6 Modalità e tempistiche di richiesta del servizio

Si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.3.11 Scarico Reflui

7.3.11.1 Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di:

- specifiche aree funzionali all'istallazione da parte dell'Impresa di cisterne per lo stoccaggio dei reflui prodotti sui treni che dovranno essere raccolti dai treni per mezzo di carrellini dotati di apposita cisterna per lo svuotamento di serbatoi dei reflui ;
- specifici binari in cui è presente un impianto di scarico direttamente allacciati alla rete fognaria, in cui le Imprese Ferroviarie possono eseguire le operazioni di scarico, senza ricorrere ad attrezzature specifiche.

La messa a disposizione del servizio presuppone l'utilizzo di binari di sosta, pertanto l'IF che usufruisce del servizio di scarico reflui in entrambe le due modalità, usufruisce in maniera imprescindibile anche del servizio di sosta.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio di scarico reflui in questione prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

Aree per lo scarico di reflui

- Area specifica per l'ubicazione cisterna (max. 20 m^2);
- Presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta;
- Impianto elettrico;
- Impianto idrico;
- Accesso a lavoratori e mezzi;
- Illuminazione spazi comuni;
- Acqua;
- Appositi percorsi per carrellini all'interno dell'impianto;
- Energia.

Impianti fissi per lo scarico di reflui

- Presenza di almeno 1 binario tra quelli destinati alla sosta/stazionamento;
- Illuminazione spazi comuni;
- postazioni (colonnine) di sanificazione complete di arrotolatori, posizionate sul marciapiede;
- Impianto di vuotatura e sanificazione;
- Collettore per lo scarico in fognatura;
- stazione di aspirazione e rilancio in fogna dei liquami;
- Accesso a lavoratori e mezzi.

Per quanto riguarda le aree per lo scarico reflui sono da considerarsi quali dotazioni plus a carico di RFI la recinzione dell'area e la tettoia.

7.3.11.2 Ulteriori servizi all'interno dell'impianto

RFI non eroga ulteriori servizi in impianto.

7.3.11.3 Descrizione del servizio

Gli impianti dotati di aree RFI funzionali ad attività di scarico dei reflui, sia aree che impianti fissi, sono riportati nel portale ePIR nella planimetria "Servizi – rifornimento idrico, platee di lavaggio e scarico acque reflue" che nell'apposito allegato tecnico "Servizi – Scarico reflui".

7.3.11.4 Tariffa

Le tariffe per il servizio scarico reflui, articolate in base alla tipologia di impianto richiesto, sono riportate nella seguente tabella 7.7.

Tabella 7.10 – Tariffe scarico reflui

Tipologia servizio	Tariffe Unitarie
Aree per lo scarico di reflui (€ area/anno)	10.345
Impianti fissi per lo scarico di reflui (€ / accesso)	86,80

7.3.11.5 Diritti e obblighi di GI e IF

GI e l'IF sono tenuti, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Per ciò che riguarda il servizio con impianto fisso, l'IF che intende usufruire del servizio garantisce il rispetto delle procedure operative funzionali alla fruizione dello stesso. Al termine dell'operazione di svuotamento dei reflui l'impianto deve essere lasciato da parte dell'Impresa o dell'Appaltatore di Servizi nello stato iniziale in cui è stato trovato prima dell'utilizzo, reinserendo totalmente tutte le tubazioni all'interno delle singole postazioni, in modo da evitare che siano libere sul marciapiede o che rilascino i rimasugli presenti nei tubi sul marciapiede, nonché spegnere l'impianto dalla postazione di controllo. All'operatore dell'Impresa Ferroviaria o dell'Appaltatore di servizi è consentito l'accesso al box prefabbricato e al locale tecnico per il tempo strettamente necessario all'esecuzione delle operazioni di scarico reflui. RFI si riserva di comunicare all'IF eventuali casi di sospensione temporanea o di interruzione del servizio riconducibili a sopravvenute esigenze manutentive e/o eventi accidentali (es. problemi agli impianti di stazione).

Per quanto concerne lo scarico con impianto fisso, RFI e IF si impegnano reciprocamente a fornire tutte le informazioni necessarie ai fini dello scambio del Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti. Inoltre l'IF è obbligata a mantenere l'Impianto in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere

efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta l'IF sono completamente a sua cura e spese e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI. L'IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri dipendenti o Appaltatori di Servizi dall'espletamento delle attività. L'IF in particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si impegna a:

- non consentire l'accesso all'Impianto a terzi non autorizzati da RFI, fatta eccezione per l'accesso agli Appaltatori di Servizi;
- non consentire l'accesso all'Area ad estranei, ad eccezione di visite ispettive da parte di RFI o personale da essa incaricato nello slot temporale di fruizione del servizio;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- assicurarsi che dopo ogni operazione di scarico dei reflui non ci siano stati sversamenti ovvero provvedere con sollecitudine a pulire e rimuovere ogni traccia degli sversamenti intercorsi;
- garantire che l'Impianto presenti sempre un idoneo grado di pulizia e decoro;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. errate manovre di automezzi, presenza di personale non autorizzato sulla sede ferroviaria, ecc.);
- evitare il danneggiamento di qualsiasi struttura ferroviaria esistente;
- rispettare le norme sulle specifiche modalità operative per l'ingresso all'Impianto e quelle specifiche di gestione del singolo impianto;
- non utilizzare l'Impianto a fini pubblicitari o commerciali.

Per ciò che riguarda i principi generali in materia di tutela ambientale nell'impianto di scarico fisso:

- nello svolgimento delle proprie attività, IF è tenuta alla completa osservanza di quanto prescritto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale, dalle procedure in uso presso RFI, oltre che dalle ulteriori eventuali prescrizioni impartite da RFI medesima (contestualmente o successivamente alla stipula del presente Regolamento) o dagli Enti di tutela in materia ambientale, nonché a prevedere, nell'eventuale contratto di subappalto o di fornitura in opera, l'obbligo da parte del/i subappaltatore/i o del/i fornitore/i in opera di osservare dette prescrizioni, norme o disposizioni. In particolare, IF è tenuta a porre in essere tutte le precauzioni, gli adempimenti, le misure organizzativo/gestionali e le cautele previste dalla normativa in materia di tutela ambientale in modo da evitare che possano determinarsi situazioni di violazione della stessa, di inquinamenti, di pericolo per la salute dell'uomo e di pregiudizio o pericolo di pregiudizio per l'ambiente;
- È data facoltà a RFI di effettuare accertamenti circa lo stato dell'Area, anche al fine di verificare il rispetto delle prescrizioni, norme o disposizioni. RFI, in caso di violazione delle ulteriori norme o prescrizioni in materia ambientale, ordina la sospensione delle attività;
- in caso di riscontrato inadempimento agli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, RFI ne da~~rà~~ comunicazione all'IF, che provvede ad adempiere a tutti gli obblighi connessi a sua cura ed onere, comunicando altresì l'avvenuto adempimento alle suddette prescrizioni~~.~~;
- IF manleva completamente RFI da ogni responsabilità, pretesa ed azione, anche di terzi, comunque connessa agli aspetti e/o a possibili criticità ambientali dell'Impianto o rapportabili all'Impianto ed alle attività di utilizzo dello stesso;
- Resta peraltro inteso che gli obblighi, gli oneri e i costi derivanti dalla necessità di adeguare lo stato in cui l'Impianto viene restituito, alle prescrizioni derivanti dalla normativa, imputabili a IF a titolo di dolo o colpa, anche lieve, si intendono e restano interamente posti a cura, spese e responsabilità di IF, anche se accertati in data successiva alla riconsegna dell'Impianto.

Per ciò che riguarda gli adempimenti in materia ambientale nell'impianto di scarico fisso:

- l'IF organizza il servizio scarico dei reflui in modo da eliminare, meditante specifici accorgimenti tecnici, ogni possibile rischio di sversamento accidentale dei reflui nelle varie fasi della gestione degli stessi;
- l'IF si impegna al pieno rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico e delle eventuali ulteriori prescrizioni delle autorità amministrative competenti. Sarà cura dell'IF adottare le soluzioni tecniche più idonee a garantire che, pur nel rispetto dei limiti normativi, lo svolgimento dell'attività non determini situazioni di disturbo o potenziale nocumento oltre la normale tollerabilità verso i ricettori presenti sul territorio;

- Analogamente, l'attività deve essere esercitata affinché sia eliminato ogni rischio di emissione o di origine atta a determinare situazione di disturbo o di potenziale nocumento alla salute oltre la normale tollerabilità verso i ricettori presenti sul territorio;
- Qualora emergano o si determinino situazioni di inquinamento o di potenziale inquinamento, il Referente di RFI, dispone la sospensione delle attività ove essa si renda opportuna, necessaria ovvero imposta dalla pubblica autorità, ai fini del tempestivo ottemperamento agli obblighi previsti dalla normativa vigente in materia di inquinamento e bonifica dei siti. Al tal fine è fatto obbligo all'IF di dare tempestiva comunicazione al suddetto Referente di RFI, delle circostanze di fatto relative al verificarsi dell'evento e di tutte le iniziative poste in essere (quali, ad esempio: avvenuta effettuazione della comunicazione ai sensi degli artt. 242 o 245 del D. Lgs. n. 152/2006 e smi, adozione delle misure di prevenzione, adozione delle misure di messa in sicurezza di emergenza, ecc). RFI si riserva la possibilità di procedere alla bonifica o alla messa in sicurezza dell'Impianto (ove la stessa non sia stata causata da fatto dell'IF), ancorché tale iniziativa non sia obbligatoria, ma attivabile di iniziativa in qualità di "soggetto interessato" o di "proprietario incolpevole". In tutte le ipotesi di apertura di un procedimento ai sensi del Titolo V alla Parte IV del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. nulla compete all' IF per effetto dell'indisponibilità dell'Impianto;
- Alla cessazione dell'utilizzo dell'Impianto, l'IF garantisce, anche attraverso la sottoscrizione di apposito verbale e l'esecuzione di specifiche analisi ambientali se richieste da RFI, che sull'Impianto non si siano verificati fenomeni di potenziale inquinamento del suolo, del sottosuolo o delle acque superficiali o sotterranee o fenomeni di sversamento o abbandono di rifiuti.

Per quanto riguarda il servizio scarico reflui con carrellino, i diritti e obblighi di RFI e dell'IF sono dettagliati nel Contratto Tipo riportato all'appendice 3 al presente capitolo.

Formalizzazione

La messa a disposizione delle aree per la fruizione del servizio si formalizza con la sottoscrizione dell'Accordo quadro per la concessione di aree per lo scarico di reflui di cui all'appendice 4 al presente capitolo. Al fine di disciplinare tutti gli aspetti normativi e di responsabilità connessi alle operazioni di vuotatura dei reflui mediante carrellini, all'atto della consegna dell'area viene sottoscritto tra RFI e l'Impresa Ferroviaria un verbale di consegna dell'area al cui interno sono stabiliti tutti gli obblighi in capo alle parti.

La messa a disposizione degli impianti fissi di scarico reflui si formalizza, invece, con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

7.3.11.6Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, nonché le richieste effettuate in corso d'orario, per il servizio scarico reflui con carrellino devono pervenire secondo le tempistiche descritte al cap. 4 e le modalità descritte nel sito internet di RFI http://www.rfi.it/rfi/SERVIZI-E-MERCATO/Accesso-alla-rete/Richiesta-tracce-orario-e-servizi.

Per il servizio scarico reflui con impianto fisso, si faccia riferimento a quanto descritto al par. 4.5.

7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI NON GESTITE DA RFI

Gli operatori degli impianti di servizio sono tenuti, ai sensi dall'art. 31, comma 10, della Direttiva 2012/34/UE e dell'art. 5, comma 2, del Reg. 2177/2017, a mettere gratuitamente a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio:

a) mediante pubblicazione sul proprio portale web (o portale internet comune) e fornendo al GI un link da pubblicare all'interno dell'apposita sezione del portale ePIR nell'apposita sezione "Impianti di servizio non gestiti da RFI";

b) fornendo al GI le pertinenti informazioni (in formato pdf) che saranno pubblicate all'interno dell'apposita sezione del portale ePIR.

In base a quanto previsto dalla misura 6.2 della Delibera ART n.130/2018, gli operatori degli impianti di servizio sono tenuti a fornire le informazioni riguardanti l'impianto stesso secondo utilizzando il modello comune RNE messo a disposizione dal GI all'interno del proprio sito web www.rfi.it -> Offerta -> Accesso alla Rete -> Prospetto informativo della Rete, elaborato in collaborazione tra RNE, IRG Rail, e sentiti i diversi operatori del settore ferroviario.

Ai sensi della misura 6, punto 1, della delibera ART n.130/2019, gli operatori degli impianti di servizio devono mettere a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio anche tramite il portale europeo Rail Facilities Portal https://railfacilitiesportal.eu.

Le informazioni di cui ai precedenti punti a) e b) devono essere trasmesse all'indirizzo pec *ask-ara@rfi.it* entro e non oltre il 30 aprile ed il 1° ottobre di ogni anno, ai fini dell'aggiornamento ordinario del portale ePIR di cui al par. 2.1 del PIR. Per facilitare la corretta rappresentazione delle informazioni fornite sul portale ePIR si richiede di trasmettere le succitate informazioni unitamente al modello di trasmissione messo a disposizione sul sito web di RFI nella sezione Offerta -> Accesso alla Rete -> Prospetto informativo della Rete.

Qualora l'operatore necessiti di ulteriori aggiornamenti del documento di cui al punto b), lo stesso trasmette le pertinenti informazioni (in formato pdf) al GI almeno due (2) mesi prima della loro adozione. Nel caso in cui l'operatore d'impianto non provveda a comunicare alcun aggiornamento al GI, quest'ultimo considera valido quanto già trasmesso in precedenza ai fini dell'aggiornamento del portale ePIR.

APPENDICI AL CAPITOLO 7

Appendice 1 al capitolo 7

CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI…..

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

E

[ ], con sede legale in [ ], [ ], codice fiscale, partita IVA [ ] e numero iscrizione al Registro delle Imprese di [ ] R.E.A. n.[ ] Partita IVA n. [ ] -di seguito denominata anche "**IF**"- rappresentata da……. nato a…… il…….in qualità di……. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……. Repertorio …….. Rogito ……

Di seguito indicate anche singolarmente come la "Parte" e congiuntamente come le "Parti".

Premesso che:

a) IF e RFI hanno sottoscritto in data […] l'Accordo Quadro/Contratto di utilizzo n. [ ]di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l' "**Accordo**" [*da intendersi riferito all'Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo*]), avente ad oggetto la capacità di infrastruttura ferroviaria/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria] con validità fino al [ ];

a1) [IF con nota del […] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR][7];

b) IF con nota del [ ] ha comunicato a RFI la necessità di avere la disponibilità di n.___spazi immobiliari all'interno della stazione di [ ] al fine di poter installare emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria/ desk informativi mobili/Obliteratrici;

c) RFI è proprietaria e gestore commerciale della stazione ferroviaria di [ ];

d) sul PIR è pubblicata la "Procedura per l'assegnazione di spazi per biglietterie automatiche e desk informativi mobili (di seguito, per brevità, "**Procedura**")";Nel rispetto della suddetta Procedura, le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità di IF;

e) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d'Uso (di seguito il "**Contratto**") con il quale RFI concede a IF le porzioni immobiliari meglio individuate nell'oggetto del presente contratto;

f) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso delle suddette porzioni è destinato ad un'attività connessa e dipendente all'attività di trasporto.

Tutto ciò premesso
Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1
VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

Le premesse, gli atti e i documenti richiamati dalle medesime e nella restante parte del presente atto, ancorché non materialmente allegati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

Articolo 2
OGGETTO DEL CONTRATTO

RFI concede in uso a IF, che accetta, gli spazi immobiliari di sua proprietà ubicati nella Stazione ferroviaria di [ ]-, (di seguito indicate complessivamente come gli'"**Spazi**"), "), identificati al Catasto Fabbricati di [...] al foglio [...], particelle [...], consistenti in complessivi [...] mq, affinché IF vi possa installare n. […] (*indicare numero in lettere)* emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria (di seguito più brevemente definite le "**Emettitrici**"), e/o n. […] (*indicare numero in lettere)* desk informativi mobili (di seguito più brevemente definite i "**Desk**") e/o n. […] (*indicare numero in lettere)* Obliteratrici.
La superficie complessiva dell'Area oggetto del presente Contratto è indicata nell'Allegato 1,. Nel medesimo allegato è riportata anche una planimetria che riproduce la collocazione di ogni singola Emettitrice e/o Desk e/o Obliteratrice nell'ambito della stazione ferroviaria,

[7] Premessa alternativa alla premessa a) da inserirsi solo qualora l'IF non avesse ancora stipulato alcun Accordo Quadro né Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ma avesse presentato richiesta di capacità ferroviaria.

Gli Spazi vengono accettati da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trovano e riconosciuti idonei all'uso pattuito.
Le caratteristiche tecniche delle Emettitrici/dei Desk/delle Obliteratrici, oggetto del presente Contratto, sono descritte nell'allegato 2 al Contratto, elaborato a cura o da ditta specializzata per conto di IF.
Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto svolta da IF e pertanto come atto negoziale ancillare all'Accordo e a quest'ultimo funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.
[Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto che IF intende svolgere sottoscrivendo il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, al quale è subordinata l'efficacia del presente Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.][8]

Articolo 2bis
DOTAZIONI MINIME DELL'IMMOBILE

Le dotazioni minime di cui sono dotati gli Spazi sono previste nel Prospetto Informativo della Rete, edizione vigente

Articolo 3
VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data [ ]ed avrà scadenza il [ ], pari a quella dell'Accordo.
Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Accordo in continuità con il precedente, salvo il necessario adeguamento alle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti successivamente intervenute e alla disciplina del PIR vigente al momento della stipula del nuovo Accordo comunicate da RFI con le modalità di cui all'art. 23.
Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo di Raccomandata A/ R. o in alternativa a mezzo PEC, almeno [*4 mesi per contratto di utilizzo e 6 mesi in caso di Accordo Quadro*] mesi prima della scadenza- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.
Resta inteso tra le Parti che, alla luce della natura ancillare del Contratto, in caso di risoluzione ovvero scioglimento per qualsiasi ragione dell'Accordo, si determinerà l'immediata cessazione del presente Contratto, con l'obbligo in capo a IF di riconsegnare gli Spazi come previsto nel successivo art. 7.

Articolo 4
DESTINAZIONE DEGLI SPAZI -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE

IF -pena la risoluzione del presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c- si impegna a non mutare, anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso degli Spazi.
È fatto espresso divieto a IF di subconcedere, in tutto o in parte, gli Spazi oggetto del presente Contratto.
Resta inteso tra le Parti che IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri dipendenti, eventuali appaltatori di servizi e terzi dall'espletamento delle attività di cui al presente Contratto.

Articolo 5
CESSIONE DEL CONTRATTO

E' fatto espresso divieto a IF, pena la risoluzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c-, di cedere in tutto o in parte il presente Contratto.
Ai sensi degli articoli 1406 e 1407 c .c., IF presta il proprio preventivo consenso alla cessione del Contratto.

Articolo 6
CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO

Il corrispettivo del presente Contratto è pari a complessivi €[…] oltre IVA, di cui:
€[…] per Emettitrice;
€ […] per Desk
€ […] per Obliteratrice.
Il corrispettivo annuo – comprensivo degli oneri accessori connessi al funzionamento delle parti comuni dell'impianto di stazione- dovrà essere pagato da IF, a decorrere dalla data di efficacia del contratto, in 4 rate trimestrali anticipate che avranno scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura. RFI provvederà a far pervenire all'indirizzo PEC o e-mail della IF le relative fatture entro 5 giorni dalla relativa emissione.
Tale importo è stato determinato sulla base della consistenza degli Spazi e della tariffa indicata nel PIR vigente alla data di sottoscrizione del Contratto e, pertanto, potrà essere aggiornato nel corso di esecuzione del presente accordo in applicazione di quanto previsto dalla regolamentazione vigente e da eventuali provvedimenti in materia dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

[8] Clausola alternativa al comma precedente e da inserire solo qualora l'IF non disponga né di un Accordo Quadro né di un Contratto di Utilizzo.

Eventuali aggiornamenti saranno tempestivamente comunicati a cura di RFI.
Nel caso in cui la prima rata non coincida con un intero trimestre solare, IF corrisponderà il relativo importo, proporzionato ai giorni in cui ha avuto in disponibilità gli Spazi, in occasione della fattura relativa al trimestre successivo.
Gli interessi di mora saranno calcolati ai sensi dell'art. 5 del D. lgs. n. 231/2002.

Articolo 7
RESTITUZIONE DEGLI SPAZI - MIGLIORIE E ADDIZIONI

Al cessare del Contratto, qualunque sia il motivo della cessazione, IF dovrà riconsegnare - entro e non oltre 10 (dieci) giorni dall'intervenuta cessazione- gli Spazi nello stato medesimo in cui li ha ricevuti al momento della presa in consegna.
In caso di ritardata riconsegna degli Spazi, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo per ogni giorno di ritardo.
Per tutte le eventuali opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di RFI, quest'ultima, al termine del rapporto di concessione, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino degli Spazi ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.
In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate agli Spazi.

Articolo 8
RECESSO

IF ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal presente Contratto, dandone avviso a RFI, mediante lettera Raccomandata A.R. o in alternativa a mezzo PEC, almeno 6 mesi prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione.
Nel caso in cui RFI, ai sensi delle disposizioni previste dal presente contratto, comunichi modifiche o integrazioni unilaterali da apportarsi allo stesso, IF avrà facoltà di recedere dandone avviso a RFI, con le modalità previste al precedente comma, entro 30 giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione.
IF è tenuta a corrispondere a RFI il corrispettivo dovuto fino alla data in cui il recesso deve avere esecuzione.

Articolo 9
ISPEZIONE

IF si impegna, durante la vigenza del presente Contratto, a consentire al personale di RFI o da essa incaricato, in ogni momento e con congruo preavviso, visite ispettive intese ad accertare le modalità e la corretta destinazione d'uso, nonché controllare l'osservanza degli obblighi che incombono per legge o per Contratto, su IF. Resta inteso che le visite ispettive verranno eseguite in modo da non intralciare l'attività svolta negli Spazi oggetto di concessione.

Articolo 10
ALLESTIMENTO DELL'AREA E MANUTENZIONE

IF accetta gli Spazi concessi in uso nello stato di fatto in cui si trovano. Gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria nonché la messa a norma degli spazi sono a cura e spese di RFI.
Nel caso di eventi - dipendenti da RFI - che pregiudichino la piena operatività degli Spazi, RFI medesima si impegna -entro ventiquattro ore dalla segnalazione da parte di IF- ad intervenire per il ripristino dell'operatività degli Spazi stessi. Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata degli Spazi, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione degli Spazi, con altri ritenuti dalla stessa idonei ed equivalenti, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità nei limiti delle aree disponibili.

Articolo 11
SOSTITUZIONE O MODIFICHE DEGLI SPAZI IN CONCESSIONE

In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione, manutenzione ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, RFI, con un preavviso non inferiore a 10 giorni, potrà richiedere all'IF la temporanea disattivazione delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici ovvero, con un preavviso non inferiore a 15 giorni, la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati con altri ritenuti da RFI equivalenti nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili.
L'IF, consapevole della particolare destinazione degli Spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito entro 15 giorni dalla richiesta di RFI. In questi casi RFI comunica all'IF i tempi di inattività e/o l'eventuale nuova collocazione delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici. Saranno a cura e a carico di RFI lo spostamento e il ripristino della funzionalità nei nuovi Spazi (lo spostamento potrà essere curato dall'IF, laddove questa lo richieda).
Nel caso in cui l'IF richieda per proprie esigenze il riposizionamento di Emettitrici/Desk/Obliteratrici, qualora fattibile, lo stesso verrà effettuato a totale cura e spese dell'IF incluse le spese di allestimento. Resta inteso che laddove la richiesta di disattivazione/sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l'IF si rende disponibile sin da subito a consentire l'esecuzione di quanto richiesto.
RFI si rende disponibile, per le medesime esigenze di cui al primo periodo, al riposizionamento di Emettitrici/Desk/Obliteratrici anche all'esterno del fabbricato di stazione, laddove ciò fosse possibile, fermo restando il rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori. Tale riposizionamento sarà gestito a cura dell'IF e a spese di RFI previa condivisione del preventivo dei costi.
Inoltre, RFI potrà richiedere all'IF, senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, di rimodulare, nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori e della Procedura, la collocazione delle

Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici qualora lo spostamento si renda necessario per effetto di una diversa allocazione degli spazi di stazioni funzionali al posizionamento delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici.
RFI, al fine di soddisfare eventuali richieste di altri operatori ferroviari e nel rispetto della Procedura, potrà inoltre procedere, anche nel corso di esecuzione del Contratto, alla riduzione degli Spazi senza che ciò possa comportare alcuna forma di indennizzo, risarcimento e/o pretesa da parte dell'IF, fatto salvo l'adeguamento del corrispettivo.
Resta inteso che in caso di modifiche definitive al perimetro degli Spazi, le Parti procederanno a modificare e sostituire di comune accordo l'allegato 1 al Contratto (planimetria).

Articolo 12
ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli eventuali oneri relativi alle forniture dei servizi (es. corrente elettrica, linee telefoniche, e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale hanno sede gli Spazi.
IF, ove richiesto da RFI, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da RFI, il sezionamento degli impianti relativi ai servizi sopra citati (corrente elettrica, linee telefoniche e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.
RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione dei suddetti servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 13
GARANZIA FIDEIUSSORIA O DEPOSITO CAUZIONALE

Entro 30 (trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, a garanzia di tutti gli obblighi con lo stesso assunti, ivi incluso il pagamento delle penali previste nel presente Contratto, IF costituisce e presenta una fidejussione bancaria o assicurativa di importo pari ad € … (euro …/00) [parametrato al valore di un trimestre contrattuale comprensivo di IVA], con escussione a prima richiesta, senza eccezioni e condizioni, stipulata con primario Istituto di Credito di gradimento di RFI, vincolata ed incondizionata a favore di RFI e valida fino al 180° giorno successivo alla data di scadenza del Contratto, con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi dei commi 2 e 3 dell'art. 1957 c.c. e con espressa deroga degli artt.1944, comma 2, e 1945 c.c.
Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale, ovvero costituire un'unica fideiussione a garanzia di tutti i contratti aventi i medesimo oggetto di cui all'art. 2 seguendo i criteri declinati nell'Appendice 3 al Cap. 7. L'importo di tale ultima fideiussione è proporzionale alla variazione del numero totale dei contratti sottoscritti.
~~In tal caso~~ Nel caso di ~~la~~ fidejussione di durata annuale, quest'ultima deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito. L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubente, deve comunicarlo a RFI e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.
Tale fidejussione potrà essere svincolata previa autorizzazione scritta di RFI all'Istituto garante quando siano stati pienamente regolarizzati e liquidati tra le Parti i rapporti di qualsiasi natura derivanti dal Contratto e non esistano danni o cause di danni possibili imputabili a IF o ai suoi dipendenti, oppure a terzi, per il fatto dei quali IF debba rispondere.
RFI ha diritto di valersi di volta in volta della citata fidejussione per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il presente Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta escussione, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione della garanzia.
IF, in caso di rinnovo del presente Contratto, dovrà prorogare e/o ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di scadenza del primo periodo di durata contrattuale, anche la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla nuova scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.
In luogo della costituzione di una fidejussione bancaria o assicurativa IF, a garanzia di tutti gli obblighi assunti con il Contratto, ha la facoltà di scegliere il versamento una somma pari a tre mensilità del canone annuo compresa IVA, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Contratto, a titolo di deposito cauzionale (di seguito Deposito). Il Deposito dovrà essere versato da IF a RFI a mezzo di bonifico bancario al seguente IBAN _____.
RFI, con la sottoscrizione del Contratto, provvederà a rilasciare a IF quietanza del Deposito dalla stessa ricevuto.
RFI ha diritto di valersi di volta in volta del Deposito per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuto incameramento, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione del Deposito.
RFI, alla cessazione del Contratto per qualsivoglia motivo salvi i casi di cui al successivo art. 17 (Risoluzione), sarà tenuta a restituire ad IF la somma depositata a titolo cauzionale entro e non oltre 30 (trenta) giorni.

Articolo 14
OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere gli Spazi in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.
In caso di sostituzioni o rimozioni di una o più Emettitrici/Desk/Obliteratrici, IF si obbliga a darne comunicazione scritta a RFI con un preavviso non inferiore a 30 giorni.

Il corrispettivo complessivo del Contratto verrà adeguato da RFI con la fatturazione del trimestre successivo con decorrenza dall'effettiva modifica del numero degli Spazi.

Articolo 15
OBBLIGHI DI RFI

RFI si impegna, dal momento della sottoscrizione del presente Contratto, a garantire il coordinamento della sicurezza tra i lavori di adeguamento degli Spazi eventualmente svolti da RFI e quelli eseguiti da IF (o da ditta da quest'ultima incaricata).

Articolo 16
RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati agli Spazi o all'area ove sono posizionate le Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.
IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta negli Spazi. IF è responsabile sia verso RFI S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso degli Spazi e dei suoi impianti.
RFI non assume alcun obbligo di custodia relativamente alle Emettitrici e/o Desk e/o Obliteratrici installate/i da IF negli Spazi, né assume alcuna responsabilità per danni occorsi alle stesse o ad altri impianti di IF dipendenti da atti vandalici, sabotaggi, furti o qualsiasi altra azione da parte di terzi.
L'IF dovrà provvedere a stipulare, per tutta la durata del Contratto e con decorrenza dall'inizio dei lavori di allestimento degli Spazi, con compagnia di primaria importanza, prima dell'inizio dei suddetti lavori, trasmettendone copia a RFI, le seguenti polizze assicurative:

a) polizza incendio a copertura dei beni mobili oggetto dell'attività svolta, ubicati negli Spazi in uso, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati agli Spazi e a RFI per un massimale per sinistro di € …..*[da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione]*……..(euro ……../00) e quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ *da stabilire in funzione della localizzazione degli spazi e della stazione]* (euro ……../00);
b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).
   In alternativa alla costituzione di una nuova polizza assicurativa, l'IF potrà produrre copia dell'estensione di una polizza assicurativa esistente purché in essa sia esplicitamente prevista copertura dei danni previsti nel presente articolo, ferma ogni più ampia e preventiva valutazione della polizza stessa da parte di RFI.

Articolo 17
RISOLUZIONE

Fermo quanto previsto dalle disposizioni generali dei codice civile (art. 1453 e ss. c.c.) o da altre disposizioni contrattuali, e salvo in ogni caso il diritto al risarcimento dei danno, RFI si riserva la facoltà di dichiarare la risoluzione di tutto o parte del presente Contratto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., senza necessità di preventiva diffida e messa in mora e con semplice lettera A/R, in ciascuno dei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso degli Spazi, violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 13, 16 e 21 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 13 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabi1ità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..

Nel caso in cui RFI richieda la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati ai sensi dell'art. 11, co. 2 e IF non rispetti i 15 giorni previsti per dare seguito all'impegno assunto, RFI intima, ai sensi dell'art. 1454 c.c. tramite formale diffida a mezzo di Raccomandata A/ R. o in alternativa a mezzo PEC, IF ad adempiere entro ulteriori 15 giorni dal ricevimento della diffida. Decorso inutilmente tale ultimo termine, il presente contratto si intenderà risolto.
In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, gli Spazi oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa.
In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Articolo 18
FORO

Resta convenuto tra le Parti che eventuali vertenze giudiziarie, comunque derivanti dal presente Contratto, saranno deferite in via esclusiva alla cognizione del Foro definito secondo l'ubicazione degli Spazi.

Articolo 19
DOMICILIO

Agli effetti amministrativi, fiscali e giudiziari le Parti dichiarano di eleggere il proprio domicilio rispettivamente in:
RFI S.p.A. in:
Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1.

IF in:

Articolo 20
SPESE DI STIPULAZIONE

Sono a carico di IF le spese di stipulazione e postali del presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati.
In quanto stipulato sotto forma di scambio di corrispondenza, il presente Contratto è soggetto all'obbligo di registrazione e all'imposta di bollo solo in caso d'uso, ai sensi dell'art. 1 della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 131/1986" e dell'art. 24, della Tariffa, Parte II, allegata al D.P.R. n. 642/1972.

Articolo 21

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce: a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità; c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].
4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.
5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];
6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.
8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.
4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
6. IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.
7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

Articolo 22
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 23

DISPOSIZIONI FINALI

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 e dalle pertinenti delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, RFI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF e adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni anche sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti o di altre Autorità competenti in materia, resta salva la facoltà di recesso prevista ai sensi del precedente art. 8.

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.

In caso di contraddizione tra quanto previsto nel presente contratto e le disposizioni del PIR vigente, prevarranno queste ultime.

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

Articolo 24
ALLEGATI

Sono annessi al presente Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:
N. 1 – Descrizione Spazi e Planimetria;
N. 2 – Caratteristiche tecniche delle Emettitrici/Desk/Obliteratrici
N. 3 - […].

Firma

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

CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI…..

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

E

[ ], con sede legale in [ ], [ ], codice fiscale, partita IVA [ ] e numero iscrizione al Registro delle Imprese di [ ] R.E.A. n.[ ] Partita IVA n. [ ] -di seguito denominata anche "**IF**"- rappresentata da……. nato a…… il…….in qualità di……. in virtù dei poteri attribuitigli dalla …….. del ……. Repertorio …….. Rogito ……

Di seguito indicate anche singolarmente come la "Parte" e congiuntamente come le "Parti".

Premesso che:

a) IF e RFI hanno sottoscritto in data […] l'Accordo Quadro/Contratto di utilizzo n. [ ]di Rubrica atti privati RFI, (di seguito più brevemente l' "**Accordo**" [*da intendersi riferito all'Accordo Quadro se esistente altrimenti al Contratto di Utilizzo*]), avente ad oggetto la capacità di infrastruttura ferroviaria/[utilizzo di infrastruttura ferroviaria] con validità fino al [ ];

a1) [IF con nota del […] ha avanzato richiesta di capacità ferroviaria ai sensi e per gli effetti delle regole previste nel PIR][9];

b) IF con nota del [ ] ha comunicato a RFI la necessità di utilizzare dei locali situati all'interno della stazione di [ ] al fine di adibirli ad attività di erogazione di servizi di biglietteria [*e/o* assistenza/accoglienza alla clientela], funzionali e necessariamente collegate all'attività di trasporto, che IF intende espletare in forza del richiamato Accordo;

c) RFI è proprietaria e gestore commerciale della stazione ferroviaria di [ ];

d) sul sito internet di RFI è pubblicata la "Procedura per l'assegnazione di per biglietterie non automatiche e per servizi di accoglienza ed assistenza";

e) Nel rispetto della suddetta Procedura, le Parti hanno individuato una soluzione idonea a soddisfare le necessità dell'IF [ ];

f) le Parti intendono pertanto sottoscrivere un Contratto di Concessione d'Uso (di seguito il "**Contratto**") con il quale RFI concede a IF il locale meglio individuato nell'oggetto del presente contratto;

g) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso del locale è destinato ad un'attività connessa e dipendente all'attività di trasporto.

Tutto ciò premesso

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1
VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

Le premesse, gli atti e i documenti richiamati dalle medesime e nella restante parte del presente atto, ancorché non materialmente allegati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

Articolo 2
OGGETTO DEL CONTRATTO

RFI concede in uso a IF, che accetta, il locale di sua proprietà ubicato nella Stazione di [ ]-identificati al Catasto Fabbricati di [...] al foglio [...], particelle [...], consistenti in complessivi [...] mq., meglio descritti nella planimetria di cui all'allegato 1 del presente contratto (di seguito più brevemente "**Immobile**"), al fine di adibirlo ad uso di biglietteria *e/o* [assistenza/accoglienza alla clientela]. L'immobile viene accettato da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trova e riconosciuto idoneo all'uso pattuito.

Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto svolta da IF e pertanto come atto negoziale ancillare all'Accordo e a quest'ultimo funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.

[Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto che IF intende svolgere sottoscrivendo il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, al quale è subordinata l'efficacia del presente Contratto e rispetto al quale costituirà un atto negoziale ancillare e funzionalmente collegato, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.][10]

Articolo 2bis
DOTAZIONI MINIME DELL'IMMOBILE

Le dotazioni minime di cui è dotato l'immobile sono quelle previste nel Prospetto Informativo della Rete, edizione vigente.

---

[9] Premessa alternativa alla premessa a) da inserirsi solo qualora l'IF non avesse ancora stipulato alcun Accordo Quadro né Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ma avesse presentato richiesta di capacità ferroviaria.

[10] Clausola alternativa al comma precedente e da inserire solo qualora l'IF non disponga né di un Accordo Quadro né di un Contratto di Utilizzo.

Articolo 3
VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data [ ]ed avrà scadenza il [ ], pari a quella dell'Accordo.
Il Contratto si riterrà rinnovato automaticamente a seguito di stipula di un nuovo Accordo in continuità con il precedente, salvo il necessario adeguamento alle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti successivamente intervenute e alla disciplina del PIR vigente al momento della stipula del nuovo Accordo comunicate da RFI con le modalità di cui all'art. 24.
Il rinnovo non avrà luogo nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo di Raccomandata A/ R., o a mezzo PEC, almeno [*4 mesi per contratto di utilizzo e 6 mesi in caso di Accordo Quadro*] mesi prima della scadenza- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.
Resta inteso tra le Parti che, alla luce della natura ancillare del Contratto, in caso di risoluzione ovvero scioglimento per qualsiasi ragione dell'Accordo, si determinerà l'immediata cessazione del presente Contratto, con l'obbligo in capo a IF di riconsegnare l'Immobile come previsto nel successivo art. 7.

Articolo 4
DESTINAZIONE DELL'IMMOBILE -DIVIETO DI SUBCONCESSIONE

IF -pena la risoluzione del presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c- si impegna a non mutare, anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso dell'Immobile.
È fatto espresso divieto a IF di subconcedere, in tutto o in parte, l'Immobile oggetto del presente Contratto.
Resta inteso tra le Parti che IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri dipendenti, eventuali appaltatori di servizi e terzi dall'espletamento delle attività di cui al presente Contratto.

Articolo 5
CESSIONE DEL CONTRATTO

E' fatto espresso divieto a IF, pena la risoluzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c-, di cedere in tutto o in parte il presente Contratto.
Ai sensi degli articoli 1406 e 1407 c .c., IF presta il proprio preventivo consenso alla cessione del Contratto.

Articolo 6
CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITÀ' DI PAGAMENTO

Il corrispettivo complessivo annuo del presente Contratto è pari a […]€ oltre IVA ed è comprensivo degli oneri accessori connessi al funzionamento delle parti comuni dell'impianto di stazione.
Il corrispettivo nonché gli oneri accessori dovranno essere pagati da IF, a decorrere dalla data di efficacia del contratto, in 4 rate trimestrali anticipate che avranno scadenza a 30 giorni dalla data di emissione della fattura. RFI provvederà a far pervenire all'indirizzo PEC o e-mail della IF le relative fatture entro 5 giorni dalla relativa emissione.
Tale importo è stato determinato sulla base della consistenza dell'Immobile e della tariffa indicata nel PIR vigente alla data di sottoscrizione del Contratto e, pertanto, potrà essere aggiornato nel corso di esecuzione del presente accordo in applicazione di quanto previsto dalla regolamentazione vigente e da eventuali provvedimenti in materia dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
Eventuali aggiornamenti saranno tempestivamente comunicati a cura di RFI.
Nel caso in cui la prima rata non coincida con un intero trimestre solare, IF corrisponderà il relativo importo, proporzionato ai giorni in cui ha avuto in disponibilità l'Immobile, in occasione della fattura relativa al trimestre successivo.
Gli interessi di mora saranno calcolati ai sensi dell'art. 5 del D. lgs. n. 231/2002.

Articolo 7
RESTITUZIONE DELL'IMMOBILE - MIGLIORIE E ADDIZIONI

Al cessare del Contratto, qualunque sia il motivo della cessazione, IF dovrà riconsegnare - entro e non oltre 30 (trenta) giorni dall'intervenuta cessazione - l'Immobile nello stato medesimo in cui l'ha ricevuto al momento della presa in consegna.
In caso di ritardata riconsegna dell'Immobile, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo per ogni giorno di ritardo.
Resta espressamente convenuto che, ove si rendesse necessario rendere disponibili ad altra impresa ferroviaria – in applicazione della normativa vigente in materia di regolazione dell'utilizzo e della gestione dell'Infrastruttura ferroviaria, adibita a servizi ferroviari, ai sensi del D. Lgs 112/2015 e delle delibere adottate dall'ART - spazi oggetto del presente Contratto e per il medesimo utilizzo, IF sarà obbligata a procedere alla restituzione dell'Immobile o porzione di Immobile che le sarà richiesto da RFI, entro e non oltre i 60 giorni successivi alla ricezione della richiesta. Resta onere di RFI realizzare, ove possibile, gli eventuali interventi strutturali necessari alla rimodulazione degli spazi nonché provvedere alla fornitura delle dotazioni minime di cui all'articolo 2bis.
Per tutte le eventuali opere, migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di RFI, quest'ultima, al termine del rapporto di concessione, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino dell'Immobile ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.
In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate all'Immobile.

Articolo 8
RECESSO

IF ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal presente Contratto, dandone avviso a RFI, mediante lettera Raccomandata A.R., almeno 6 mesi prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione. Fermo l'obbligo di pagamento del corrispettivo previsto al precedente art.6 fino alla data di efficacia del recesso, IF sarà altresì tenuta al pagamento di una penale pari al valore di 2 rate trimestrali del corrispettivo ovvero, nel caso di contratti con scadenza inferiore ai 6 mesi dall'efficacia del recesso, pari al valore dei mesi mancanti alla cessazione del contratto.
Nel caso in cui RFI, ai sensi delle disposizioni previste dal presente contratto, comunichi modifiche o integrazioni unilaterali da apportarsi allo stesso, IF avrà facoltà di recedere dandone avviso a RFI, con le modalità previste al comma 1, entro 30 giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione senza che si applichino le conseguenze di cui al medesimo comma.

Articolo 9
ISPEZIONE

IF si impegna, durante la vigenza del presente Contratto, a consentire al personale di RFI o da essa incaricato, in ogni momento e con congruo preavviso, visite ispettive intese ad accertare le modalità e la corretta destinazione d'uso, nonché controllare l'osservanza degli obblighi che incombono per legge o per Contratto, su IF. Resta inteso che le visite ispettive verranno eseguite in modo da non intralciare l'attività svolta nell'Immobile.

Articolo 10
DIVIETO DI PUBBLICITA'

E' fatto divieto assoluto a IF di far installare sull'Immobile in oggetto scritte o cartelli pubblicitari, in quanto lo sfruttamento pubblicitario è riservato a RFI direttamente o tramite terzi. È consentita l'apposizione di scritte o cartelli con la sola indicazione del tipo di attività svolta nell'Immobile concesso in uso , la denominazione dell'impresa utilizzatrice ovvero del logo relativo all'attività svolta, nonché le comunicazioni attinenti al servizio di trasporto.

Articolo 11
MANUTENZIONE

L'Immobile è concesso in uso nello stato di fatto in cui si trova~~,~~. Relativamente alle dotazioni minime di cui all'articolo 2bis, gli interventi di adeguamento alla normativa vigente e di manutenzione sia ordinaria che straordinaria sono in ogni caso a totale cura e spese di RFI. Resta a carico di RFI la manutenzione straordinaria delle parti strutturali dell'edificio, fatta eccezione per quella relativa alle eventuali modifiche apportate o richieste dall'IF, per proprie specifiche esigenze~~,~~.
L'Immobile deve essere mantenuto con cura e diligenza dall'IF che ne deve garantire a propria cura e spese la funzionalità, il decoro, e le riparazioni di piccola manutenzione di cui all'articolo 1609 c.c.. Devono essere eseguite a cura e spese dell'IF, la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni mobili di proprietà di quest'ultima.
Nel caso di eventi -dipendenti da RFI- che pregiudichino la piena operatività dell'Immobile, RFI medesima si impegna .ad intervenire per il ripristino dell'operatività dell'Immobile stesso entro ventiquattro ore dalla segnalazione dell'evento.
Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata dell'Immobile, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione dell'Immobile con altro immobile e/o area ritenuto da RFI idoneo ed equivalente nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili.

Articolo 12
SOSTITUZIONE DELL'IMMOBILE IN CONCESSIONE

In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione e/o manutenzione con un preavviso di 60 giorni, ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, con un preavviso di 30 giorni, RFI a proprie cura e spese potrà comunicare all'IF la necessità di sostituire definitivamente parte o tutto il locale, con altro locale idoneo ed equivalente nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili. L'IF, consapevole della particolare destinazione degli spazi ubicati negli ambiti ferroviari, accetta e si impegna a dare seguito alle attività di propria competenza entro 30 giorni dalla comunicazione di RFI. Resta convenuto tra le parti che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero eventualmente sostenute per la rimozione di attrezzature o arredi e per l'allestimento del nuovo locale.
Nei casi di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione che prevedano sostituzioni provvisorie, l'IF accetta che RFI possa sostituire il locale, in tutto o in parte, a proprie cura e spese, con altro locale ritenuto dalla medesima RFI idoneo e funzionale per l'attività per cui è stato concesso nel rispetto del principio di pari visibilità e accessibilità per i viaggiatori, nei limiti delle aree disponibili. In particolare il locale sarà dotato di impianto elettrico (illuminazione/forza motrice) e impianto di trasmissione dati. Anche in questo caso resta convenuto che all'IF non spetti alcun risarcimento o indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero sostenute per la riallocazione di attrezzature o arredi.
Sia in caso di sostituzione definitiva che temporanea, RFI si impegna a rendere disponibile e funzionale il nuovo locale nei tempi comunicati e l'IF si impegna a liberare da persone e cose il locale utilizzato entro la data stabilita.
Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l'IF si rende disponibile sin da subito a consentire quanto richiesto.

Articolo 13
ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono a carico di IF tutti gli oneri relativi alle forniture dei servizi (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) compatibilmente con le esigenze e le precauzioni connesse con l'impianto ferroviario nel quale ha sede l'Immobile.
IF, ove richiesto da RFI, si obbliga a realizzare, a completa propria cura e spese e secondo le indicazioni impartite da RFI, il sezionamento degli impianti relativi ai servizi sopra citati (acqua, corrente elettrica, linee telefoniche, gas e simili) e si farà carico della denuncia presso il competente organo del Comune e degli oneri relativi allo smaltimento di tutti i rifiuti.
RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione dei suddetti servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 14
GARANZIA FIDEIUSSORIA

Entro 30(trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, a garanzia di tutti gli obblighi con lo stesso assunti, ivi incluso il pagamento delle penali previste nel presente Contratto, IF costituisce e presenta una fidejussione bancaria o assicurativa di importo pari ad € … (euro …/00) [parametrato al valore di un trimestre contrattuale comprensivo di IVA], con escussione a prima richiesta, senza eccezioni e condizioni, stipulata con primario Istituto, di gradimento di RFI, vincolata ed incondizionata a favore di RFI e valida fino al 180° giorno successivo alla data di scadenza del Contratto, con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi dei commi 2 e 3 dell'art. 1957 c.c. e con espressa deroga degli artt.1944, comma 2, e 1945 c.c.
Indipendentemente dalla durata del presente contratto, l'IF potrà avvalersi della facoltà di costituire la fidejussione, nei medesimi contenuti di cui al comma precedente, avente una durata annuale, ovvero costituire un'unica fideiussione a garanzia di tutti i contratti aventi i medesimo oggetto di cui all'art. 2 seguendo i criteri declinati nell'Appendice 3 al Cap. 7. L'importo di tale ultima fideiussione è proporzionale alla variazione del numero totale dei contratti sottoscritti.
~~In tal caso~~ Nel caso di ~~la~~ fidejussione di durata annuale, quest'ultima deve contenere l'esplicita previsione del rinnovo tacito. L'IF, in caso di disdetta della fidejussione da parte dell'istituto fidejubente, deve comunicarlo a RFI e ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di disdetta la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese della medesima.
Tale fidejussione potrà essere svincolata previa autorizzazione scritta di RFI all'Istituto garante quando siano stati pienamente regolarizzati e liquidati tra le Parti i rapporti di qualsiasi natura derivanti dal Contratto e non esistano danni o cause di danni possibili imputabili a IF o ai suoi dipendenti, oppure a terzi, per il fatto dei quali IF debba rispondere.
RFI ha diritto di valersi di volta in volta della citata fidejussione per ogni caso di inadempimento di IF agli obblighi assunti con il presente Contratto. In tali casi IF, entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta escussione, dovrà provvedere, pena la risoluzione di diritto ex art. 1456 c.c. del Contratto, alla ricostituzione della garanzia.
IF, in caso di rinnovo del presente Contratto, dovrà prorogare e/o ricostituire entro e non oltre 30 giorni dalla data di scadenza del primo periodo di durata contrattuale, anche la garanzia fidejussoria fino al 180° giorno successivo alla nuova scadenza contrattuale prevista, a pena di risoluzione ex art.1456 c.c. in danno e a spese del medesimo.

Articolo 15
OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere l'Immobile in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile.
Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF, sono beninteso completamente a sua cura e spese, e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.

Articolo 16
OBBLIGHI DI RFI

RFI si impegna, dal momento della sottoscrizione del presente Contratto, a garantire il coordinamento della sicurezza tra i lavori di adeguamento dell'Immobile eventualmente svolti da RFI e quelli eseguiti da IF (o da ditta da quest'ultima incaricata).

Articolo 17
RESPONSABILITA' - ASSICURAZIONI

IF, ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile, è responsabile dei danni cagionati all'Immobile. In particolare, IF risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque.
IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta nell'Immobile. IF è responsabile sia verso RFI S.p.A. sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso dell'Immobile e dei suoi impianti.
L'IF dovrà provvedere a stipulare, per tutta la durata del Contratto e con decorrenza dall'inizio dei lavori di allestimento dell'Immobile, con compagnia di primaria importanza, prima dell'inizio dei suddetti lavori, trasmettendone copia a RFI, le seguenti polizze assicurative:

a) polizza incendio a copertura dei beni immobili oggetto dell'attività svolta, ubicati in ambito stazione, per un capitale adeguato all'effettivo valore dei beni e del relativo contenuto. Tale copertura dovrà essere estesa a coprire i danni causati all'Immobile ed a RFI per un massimale per sinistro di € …..[*da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della*

stazione]…….(euro ……../00) e a quelli causati ai "vicini" per un massimale per sinistro di € _____ [*da stabilire in funzione della localizzazione dell'Immobile e della stazione*] (euro ……../00);

b) polizza di responsabilità civile per danni a terzi – R. C. T. -, che dovrà coprire tutti i rischi connessi all'espletamento dell'attività prevista nel Contratto, per un massimale unico per sinistro di € 3.000.000 (euro tremilioni).

In alternativa alla costituzione di una nuova polizza assicurativa, l'IF potrà produrre copia dell'estensione di una polizza assicurativa già esistente purché in essa sia esplicitamente prevista copertura dei danni indicati nel presente articolo, ferma ogni più ampia e preventiva valutazione della polizza stessa da parte di RFI.

Articolo 18
RISOLUZIONE

Fermo quanto previsto dalle disposizioni generali dei codice civile (art. 1453 e ss. c.c.) o da altre disposizioni contrattuali, e salvo in ogni caso il diritto al risarcimento dei danno, RFI si riserva la facoltà di dichiarare la risoluzione di tutto o parte dei presente Contratto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., senza necessità di preventiva diffida e messa in mora e con semplice lettera A/R, in ciascuno dei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- mancato pagamento da parte di IF entro i termini stabiliti;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso dell'Immobile;
- violazione degli obblighi previsti agli articoli 4, 5, 9, 10, 14, 17 e 22 del presente Contratto;
- mancata costituzione o mancato reintegro nei termini di cui al precedente art. 14 della garanzia fideiussoria;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..
- In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l'Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Nel caso in cui RFI richieda di sostituire definitivamente parte o tutto il locale ai sensi dell'art. 12, co. 1 e IF non rispetti i 30 giorni previsti per dare seguito all'impegno assunto, RFI intima, ai sensi dell'art. 1454 c.c. tramite formale diffida a mezzo di Raccomandata A/ R. o in alternativa a mezzo PEC, IF ad adempiere entro ulteriori 30 giorni dal ricevimento della diffida. Decorso inutilmente tale ultimo termine, il presente contratto si intenderà risolto.

In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libero da persone e cose, l'Immobile oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Articolo 19
FORO

Resta convenuto tra le Parti che eventuali vertenze giudiziarie, comunque derivanti dal presente Contratto, saranno deferite in via esclusiva alla cognizione del Foro definito secondo l'ubicazione dell'Immobile.

Articolo 20
DOMICILIO

Agli effetti amministrativi, fiscali e giudiziari le Parti dichiarano di eleggere il proprio domicilio rispettivamente in:
RFI S.p.A. in:
Roma - Piazza della Croce Rossa n. 1.

IF in:

Articolo 21
SPESE DI STIPULAZIONE

Sono a carico di IF le spese di stipulazione e postali dei presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati.

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

Articolo 22

Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce: a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità; c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].
4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.
5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];
6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.
8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché

di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.
4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
6. IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.
7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

Articolo 23
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 24
DISPOSIZIONI FINALI

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 e dalle pertinenti delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, RFI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF e adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni anche sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti o di altre Autorità competenti in materia, resta salva la facoltà di recesso prevista ai sensi del precedente art. 8.

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.

In caso di contraddizione tra quanto previsto nel presente contratto e le disposizioni del PIR vigente, prevarranno queste ultime.

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

Articolo 25
ALLEGATI

Sono annessi al presente Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:
N. 1 - Planimetria;
N.2 – […].

Firma

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

Appendice 3 al cap. 7

SCHEMA FIDEIUSSIONE IMMOBILIARE A GARANZIA DEL CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPAZI FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DI EMETTITRICI AUTOMATICHE DI BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA E/O DESK INFORMATIVI MOBILI E\O OBLITERATRICI NELLA STAZIONE FERROVIARIA E CONTRATTO TIPO PER LA MESSA IN DISPONIBILITÀ DI LOCALI DA ADIBIRE ALLA BIGLIETTAZIONE FERROVIARIA/ACCOGLIENZA CLIENTI NELLA STAZIONE FERROVIARIA

PREMESSO

che ……. (cod.fisc. e n° iscrizione al Registro delle Imprese di ……..) iscritta al …… al n° ……., Partita IVA ……., e la società Rete Ferroviaria Italiana con sede in .....rappresentata dal sig..... hanno stipulato …… contratti per l'utilizzo di spazi di proprietà di RFI, , riportati nell'elenco allegato al presente atto;

– che a garanzia degli impegni assunti nei ….. contratti …… deve prestare la cauzione di € …….. (euro ……..) in favore di Rete Ferroviaria Italiana;

TUTTO CIO' PREMESSO

la banca ..... e, per essa, i suoi legali rappresentanti, sigg. ....., si impegna a costituirsi fideiussore a prima domanda nell'interesse della società …….. con sede in ……., via ……, in persona del suo legale rappresentante Sig. ……. ed in favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, fino alla concorrenza €…… (euro ……) corrispondente all'ammontare della suddetta cauzione agli effetti e per l'esatto adempimento delle obbligazioni assunte da …….. in dipendenza del rapporto giuridico di cui sopra.

Di conseguenza, ove ricorra la circostanza di dover provvedere alla riscossione della cauzione a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA, questa banca ..... verserà l'importo garantito a semplice richiesta di Rete Ferroviaria Italiana SpA, senza che il fideiussore possa sollevare eccezioni o riserve. La banca rinuncia espressamente e definitivamente ad opporre qualsivoglia eccezione o ad avanzare verso Rete Ferroviaria Italiana SpA domande di restituzione in ordine a qualsivoglia vicenda del rapporto principale, anche in caso di sottoposizione dell'Affidatario a procedura concorsuale.

La banca sottoscritta, nei modi ed in rappresentanza come sopra, dichiara di voler prestare e costituire, come in effetti costituisce, la presente fideiussione con formale rinuncia al beneficio della preventiva escussione di cui all'art 1944 del codice civile, volendo ed intendendo restare obbligata in solido con l'impresa debitrice fino al Termine di Validità di seguito definito , con esplicita rinuncia del fideiussore ad avvalersi delle condizioni di cui all'art. 1957 del codice civile.

La banca rinuncia espressamente e definitivamente ai propri diritti di opporre eccezioni ex art. 1945 c.c.

La Banca su richiesta di ……. si rende disponibile a modificare l'importo della presente fideiussione, stabilito sulla base dei …. contratti sottoscritti, al variare del numero dei contratti e/o dell'importo della singola fidejussione prevista in ciascun contratto.

La presente garanzia vale fino alla data del …….. (Termine di Validità). Trascorsi 30 (trenta) giorni dal Termine di Validità senza che siano pervenute, alla sottoscritta banca, richieste di pagamento con le modalità sopra indicate, la presente garanzia sarà da intendersi decaduta e priva di qualsiasi efficacia, anche senza la materiale restituzione del documento originale.

La liberazione anticipata della presente garanzia rispetto al Termine di Validità di cui sopra, potrà aver luogo solo con annotazione di svincolo o comunicazione scritta ***di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. alla Banca.***

Per ogni eventuale controversia relativa alla presente garanzia fideiussoria sarà competente il foro di Roma.

Luogo e data

LA BANCA
(Firme dei legali rappresentanti autenticate)

Appendice 4 al capitolo 7

CONTRATTO TIPO PER MESSA IN DISPONIBILITA' DI SPECIFICHE AREE FUNZIONALI ALL'INSTALLAZIONE DA PARTE DELL'IMPRESA DI CISTERNE PER LO STOCCAGGIO DEI REFLUI CHE DOVRANNO ESSERE RACCOLTI DAI TRENI PER MEZZO DI CARRELLINI DOTATI DI APPOSITA CISTERNA PER LO SVUOTAMENTO DI SERBATOI DEI TRENI

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A., con socio unico, soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, a norma dell'art. 2497 *sexies* cod. civ. e D.Lgs. n 112/2015, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n° 1, capitale sociale Euro 31.525.279.633,00 interamente sottoscritto e versato, codice fiscale e numero d'iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 01585570581, iscritta al Repertorio Economico Amministrativo di Roma al n. 758300 - Partita IVA 01008081000 –di seguito denominata anche "RFI" - per la quale interviene nel presente atto Ferservizi S.p.A. codice fiscale e partita IVA 04207001001, iscritta al R.E.A. di Roma al n. 741956, con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, che agisce in nome e per conto di "RFI" in virtù del Contratto di Servizi, rappresentata nel presente atto da …….. , nato/a a …….. , il …….. in qualità di ….. in virtù dei poteri attribuitigli dalla … del …. Repertorio… Rogito ……

E

Impresa Ferroviaria (IF)……..- con sede in ……n. ……., ……..Cap …… - Codice Fiscale, Partita IVA e numero d'iscrizione al Registro delle Imprese…… - rappresentata nel presente atto dal Dott……., nato a _____ (__) il __/__/____ che agisce in qualità di ……..

RFI e IF sono di seguito indicate anche singolarmente come la "Parte" e congiuntamente come le "Parti"

PREMESSO CHE

a) IF e RFI hanno sottoscritto in data *gg/mese/anno* il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, in termini di tracce e servizi dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, avente scadenza *il gg/mm/anno;*
b) Con nota del …….. (prot. n……..) IF ha espresso a RFI la necessità di poter disporre dell'area di stazione nell'impianto di_____ utile all'attrezzaggio con cisterne per lo svuotamento dei reflui dei treni.
c) A seguito della predetta richiesta, RFI ha avviato una serie di sopralluoghi e verifiche;
d) RFI, con il presente Contratto, intende rendersi disponibile a concedere in uso a IF l'area in sua proprietà, idonea all'uso richiesto;
e) le Parti riconoscono e si danno reciprocamente atto che l'uso dell'Area è complementare all'attività di trasporto e pertanto il presente Contratto/Contratto è da intendersi quale atto negoziale ancillare al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e a quest'ultimo funzionalmente collegato.

Tutto ciò premesso

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1
VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

Le premesse e gli allegati al presente atto, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

Articolo 2
DEFINIZIONI

I termini indicati con lettera maiuscola nel presente Contratto - salva diversa esplicita indicazione - hanno il significato di seguito definito:

Contratto: si intende il presente atto;
Area/e: si intende ciascuna singola Area, di proprietà di RFI, oggetto del presente Contratto per la concessione in uso a IF per l'ubicazione di cisterne ove svuotare lo scarico dei reflui dei treni;
ART: si intende l'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
PIR: si intende il Prospetto Informativo della Rete pubblicato e aggiornato da RFI ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 112/2015.
Tariffa: si intende la definizione del prezzo del servizio oggetto del presente Contratto. La suddetta Tariffa è stabilita da RFI sulla base dei criteri fissati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibera ART n. 95/2023, ed è pubblicata sul PIR vigente.

Articolo 3
OGGETTO DELL'CONTRATTO

Con il presente Contratto, le Parti intendono regolare le condizioni, le modalità e le responsabilità di ciascuna delle Parti nella messa in disponibilità da parte di RFI e presa in consegna da parte di IF di un'area di proprietà RFI, idonee all'ubicazione di cisterne funzionali alle operazioni di scarico dei reflui delle toilette dei treni.

L' area oggetto del presente contratto è stata consegnata a …… mediante apposito verbale di consegna sottoscritto tra le Parti (All. 1). L'Area viene accettata da IF nelle condizioni di fatto e di diritto in cui si trova e riconosciuta idonea all'uso pattuito.

Le Parti si danno reciprocamente atto che la stipula del presente Contratto viene effettuata in stretta connessione con l'attività di trasporto svolta da IF e, pertanto, tanto l'Contratto quanto i successivi Contratti saranno atti negoziali ancillari al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e a quest'ultimo funzionalmente collegati, restando esclusa l'applicazione della Legge 392/78.

Articolo 4
VALIDITA' DEL CONTRATTO

Il Contratto decorre dalla data […] ed avrà scadenza il […], pari a quella del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.
Il presente Contratto potrà essere risolto ai sensi dell'art. 1454 c.c., nel caso in cui IF non provveda al pagamento della fattura entro i termini previsti al successivo art. 7.
Ogni singolo Contratto prevede una clausola di rinnovo automatico a seguito di stipula del nuovo Contratto di utilizzo dell'infrastruttura per i successivi orari di servizio ferroviario in continuità con il precedente.
Il rinnovo del Contratto non avrà luogo:

a) nell'ipotesi in cui IF comunichi a RFI -a mezzo Raccomandata A/R. oppure pec, almeno 2 mesi prima della scadenza del contratto- l'intenzione di non voler rinnovare il Contratto. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a IF, per effetto della sola comunicazione di disdetta.
b) nell'ipotesi in cui RFI comunichi a IF -a mezzo Raccomandata A/R. oppure pec, almeno 2 mesi prima della scadenza del contratto, la necessità di riprendersi in consegna il bene. In tale ipotesi alcun onere potrà essere addebitato a RFI, per effetto della sola comunicazione di disdetta.
c) Nell'ipotesi che IF non sia in regola con i pagamenti delle fatture.

Resta inteso tra le Parti che, alla luce della natura ancillare del Contratto, l'eventuale risoluzione ovvero scioglimento per qualsiasi ragione del Contratto di utilizzo determinerà l'immediata cessazione dell'Contratto, con l'obbligo in capo a IF di riconsegnare l'Immobile come previsto nel successivo art. 8.
Identica disposizione sarà prevista in ogni singolo Contratto.

Articolo 5
DESTINAZIONE DELL'IMMOBILE –DIVIETO DI SUBCONCEDERE

IF - pena la risoluzione del presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c- si impegna a non mutare, anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso dell'Area consegnata.
È fatto espresso divieto a IF di sub concedere, in tutto o in parte, l'Area oggetto del presente Contratto, ferma restando la possibilità di autorizzare i propri appaltatori di servizi (di seguito "Appaltatori di servizi") ad accedere alle stesse per svolgere le attività di scarico dei reflui, pulizia, vigilanza, manutenzione, etc.
Resta inteso tra le Parti che IF assume in proprio ogni responsabilità nei confronti di RFI per qualsiasi danno e/o infortunio dovesse derivare ai propri Appaltatori di Servizi e/o terzi dall'espletamento delle attività di cui al presente Contratto.

Articolo 6
CESSIONE DELL'CONTRATTO

È fatto espresso divieto a IF, pena la risoluzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., di cedere in tutto o in parte il presente Contratto.
Ai sensi degli articoli 1406 e 1407 c.c., IF presta il proprio preventivo consenso alla cessione del Contratto.

Articolo 7
CORRISPETTIVO, TERMINI E MODALITA' DI PAGAMENTO

Il corrispettivo dovuto da IF a RFI per effetto del presente Contratto sarà determinato sulla base della Tariffa di cui all'articolo 2.
RFI, pertanto, provvederà ad emettere fattura con cadenza trimestrale posticipata il cui importo sarà calcolato sulla base dei seguenti elementi:
a) la Tariffa;
b) l'Area consegnata a IF in forza del presente Contratto;
L'importo indicato nella fattura -comprensivo di IVA secondo legge- sarà corrisposto da IF entro 60 giorni dalla data di emissione della fattura sul conto corrente ivi indicato.
Il ritardato pagamento comporterà l'automatica costituzione in mora della IF.
La misura degli interessi di mora è quella stabilita dal D.lgs. 9 ottobre 2002, n. 231, art. 5, così come modificato dal D.lgs. 9 novembre 2012 n. 192.

Articolo 8
GARANZIE

E' prevista la costituzione di un deposito cauzionale da parte di IF a garanzia delle obbligazioni tutte ivi assunte. Tale deposito, produttivo di interessi legali, è pari ad ¼ (un quarto) del corrispettivo annuo del Contratto e deve essere costituito sul conto corrente che RFI intrattiene con Banco Posta (IBAN IT12D0760103200000063057004). Tale deposito, che dovrà essere ricostituito in caso di suo utilizzo durante la durata del Contratto, sarà restituito a IF al termine del rapporto previa verifica dello stato dell'Area oggetto del rispettivo Contratto e sempre che IF abbia correttamente adempiuto a tutti gli obblighi derivanti dal Contratto medesimo.

Articolo 9
RESTITUZIONE DELL'IMMOBILE -MIGLIORIE E ADDIZIONI

E' previsto che al termine del Contratto, qualunque sia il motivo della cessazione, IF dovrà riconsegnare -entro e non oltre 10 (dieci) giorni dall'intervenuta cessazione- l'Area nello stato medesimo in cui l'ha ricevuta al momento della presa in consegna.
In caso di ritardata riconsegna dell'Area, IF sarà tenuta al pagamento, oltre al corrispettivo pattuito, anche di una penale pari a 5 (cinque) volte il corrispettivo giornaliero.
Per tutte le eventuali migliorie e addizioni che venissero eseguite durante la validità del presente Contratto, anche con il consenso e/o la tolleranza di RFI, quest'ultima, alla riconsegna dell'Area, potrà, a sua insindacabile scelta, chiedere la rimessione in pristino della stessa ovvero ritenere le opere eventualmente eseguite.
In ogni caso IF espressamente accetta di non aver nulla a pretendere, anche in caso di anticipata risoluzione, a titolo di indennizzo, risarcimento o compenso per le migliorie ed addizioni apportate all'Area.

Articolo 10
ISPEZIONE

IF si impegna, durante la vigenza del presente Contratto, a consentire al personale di RFI o da essa incaricato, in ogni momento e con congruo preavviso, visite ispettive intese ad accertare le modalità e la corretta destinazione d'uso, nonché controllare l'osservanza degli obblighi che incombono, per legge o per disposizione contrattuale, su IF. Resta inteso che le visite ispettive verranno eseguite in modo da non intralciare l'attività svolta nell'Area.

Articolo 11
DIVIETO DI PUBBLICITA'

È fatto divieto assoluto a IF di far installare sull'Area in oggetto scritte o cartelli pubblicitari, in quanto lo sfruttamento pubblicitario è riservato a RFI direttamente o tramite terzi. È consentita l'apposizione di scritte o cartelli con la sola indicazione del tipo di attività svolta nell'Area concesso in uso e la denominazione dell'impresa utilizzatrice.

Articolo 12
MANUTENZIONE

Lo stato di fatto in cui l'Area è consegnata in uso a IF verrà descritto nel verbale di consegna, a cui sarà allegata una planimetria con l'indicazione di:

- Area concessa in uso esclusivo a IF e su cui IF provvederà a ubicare la propria cisterna;
- Camminamenti/percorsi di cui IF dovrà avvalersi per raggiungere l'Area con i propri carrellini;
- Via di accesso e aree di sosta dei mezzi in cui verranno scaricate le cisterne;
- Allaccio idrico con prelievo di acqua da condotta;
- Allaccio elettrico al QE con interruttore dedicato per l'illuminazione dell'Area e dei camminamenti.

RFI provvederà alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle Aree e dei camminamenti. Resta inteso che le attività necessarie per l'installazione della cisterna e per lo scarico sono a cura ed onere di IF.

Articolo 13
ONERI ACCESSORI E SERVIZI

Sono compresi nella Tariffa gli oneri relativi alle forniture dei seguenti servizi:

- manutenzione ordinaria e straordinaria dell'Area e dei camminamenti;
- fornitura di acqua mediante allaccio idrico all'Area con prelievo di acqua da condotta;
- illuminazione dell'Area e dei camminamenti.

Sono a cura e carico di IF gli oneri relativi allo smaltimento dei reflui e di tutti i rifiuti nonché gli adempimenti amministrativi necessari per l'ottenimento delle eventuali autorizzazioni da parte degli organi competenti del Comune di appartenenza di ciascuna Area per lo svolgimento delle attività di scarico reflui.
RFI è sollevata da qualsiasi responsabilità in caso di interruzione di servizi per cause ad essa non imputabili.

Articolo 14
SOSTITUZIONE DELL'IMMOBILE

RFI, avuto riguardo alle esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, può disporre la sostituzione, in tutto o in parte, dell'Area con altra idonea ed equivalente.
Resta inteso tra le Parti che a IF in tale ipotesi non spetti alcun risarcimento od indennizzo salvo il rimborso delle spese che da essa fossero sostenute per lo spostamento della cisterna ed eventuali altre attrezzature.

Articolo 15
RIDETERMINAZIONE DELLO SPAZIO ASSEGNATO

RFI, cui spetta garantire l'accesso equo, non discriminatorio e trasparente ai servizi destinati alle Imprese Ferroviarie- tra cui rientra il servizio di scarico reflui dei treni- al fine di conseguire l'ottimale ed efficiente allocazione degli spazi destinati a detti servizi, può procedere ad una rideterminazione del perimetro dell'Area assegnata ai sensi del presente Contratto, qualora ciò si rendesse necessario per poter soddisfare un'analoga richiesta di spazi presentata da un'altra Impresa Ferroviaria.
Resta inteso tra le Parti che a IF in tale ipotesi non spetti alcun risarcimento od indennizzo, salva eventualmente una rideterminazione della Tariffa qualora venissero modificati i parametri su cui la stessa è determinata.

Articolo 16
OBBLIGHI DI IF

IF si obbliga a mantenere l'Area in condizioni di massimo decoro e ad osservare e far rispettare ogni disposizione in vigore per la sicurezza, per la prevenzione dei danni, degli infortuni, degli incendi, per la tutela ambientale, nonché riguardanti la sanità, l'igiene e quant'altro attenga all'uso ed al godimento, impegnandosi altresì a mantenere efficienti gli impianti relativi e ad ottemperare a tutte le prescrizioni impartite al riguardo dalle pubbliche Autorità, esonerando RFI da ogni responsabilità ad essa non riconducibile. Tutti gli adempimenti normativi cui è sottoposta IF sono beninteso completamente a sua cura e spese e per l'ottemperanza degli stessi IF dovrà contattare, ove necessario, le Strutture preposte di RFI.
IF in particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si impegna a:

- Installare nell'Area cisterne che garantiscano il rispetto della normativa di cui ai successivi articoli 20 e 21;
- corrispondere puntualmente l'importo che sarà indicato sulle fatture che saranno emesse in forza del Contratto;
- non cedere a terzi porzioni dell'Area, fatta eccezione per l'accesso agli Appaltatori di Servizi di cui al precedente art. 5;
- non consentire l'accesso all'Area ad estranei, ad eccezione di visite ispettive da parte di RFI o personale da essa incaricato di cui all'art. 5;
- installare tutta la segnaletica prevista dalla vigente normativa antinfortunistica;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale;
- predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
- assicurarsi che dopo ogni operazione di scarico dei reflui non ci siano stati sversamenti ovvero provvedere con sollecitudine a pulire e rimuovere ogni traccia degli sversamenti intercorsi;
- garantire che l'Area presenti sempre un idoneo grado di pulizia e decoro;
- attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario (es. errate manovre di automezzi, presenza di personale non autorizzato sulla sede ferroviaria, etc.);
- evitare il danneggiamento di qualsiasi struttura ferroviaria esistente;
- rispettare le norme per la circolazione dei carrelli per i servizi interni di stazione e degli impianti ferroviari (attualmente disciplinata dalla DE 12/2015) integrate da eventuali norme di dettaglio prescritte da RFI all'atto dell'immatricolazione degli stessi e da quelle riportate in allegato al verbale di consegna delle aree,
- rispettare le norme le specifiche sulle modalità operative per l'ingresso all'area e quelle specifiche di gestione del singolo impianto.
- non utilizzare l'Area a fini pubblicitari o commerciali.

Articolo 17
OBBLIGHI DI RFI

Con il presente Contratto RFI si impegna a:

- immettere IF nell'esclusiva disponibilità di un'Area di dimensioni sufficienti a consentire anche il ricovero dei carrellini utilizzati per lo scarico dei reflui, provvedendo alla redazione e sottoscrizione di un apposito verbale di consegna;
- recintare l'Area per garantire la messa in sicurezza della stessa;
- predisporre tettoie sull'Area;
- predisporre l'Area di un allaccio idrico ed elettrico;
- predisporre opportuni camminamenti per il raggiungimento dell'Area con carrellini per lo scarico dei reflui del treno;
- consentire l'accesso all'Area con mezzi gommati pesanti per lo scarico della cisterna;
- garantire l'illuminazione dell'Area e dei camminamenti.
- Provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'Area e dei camminamenti.

Articolo 18
RESPONSABILITA' -ASSICURAZIONI

La responsabilità ai sensi dell'articolo 2051 del Codice Civile è a carico di IF. In particolare, questi risponde per i danni e gli infortuni che, nel valersi delle facoltà consentite dal presente Contratto, potessero derivare a chiunque. Nel caso nel quale il danno prodotto da IF dovesse essere causa di interruzioni e/o rallentamenti all'esercizio ferroviario, verranno applicate le penali previste per questi casi da RFI.
IF solleva RFI da ogni molestia od azione di qualunque natura che provengano da terzi a causa dell'attività svolta nell'Area. IF è responsabile sia verso RFI SpA sia verso i terzi di ogni abuso o trascuratezza nell'uso dell'Area e dei suoi impianti, e -in particolare- per incendio, per ostruzione di cisterne, scarichi e colonne di immondizie, per spandimento di acqua, sversamento reflui, ecc.

A tal fine IF ha stipulato le seguenti polizze assicurative:
a) polizza incendio n._____ del _____ , a primo rischio assoluto, con validità fino a _____a copertura di tutti i danni alla cosa locata per l'importo di €. …… (euro ……) per sinistro stipulata con la Compagnia di Assicurazione ..... Tale copertura è estesa a coprire "il rischio d'uso" per un massimale per sinistro di € _____ (euro_____/00) ed il "ricorso vicini" per un massimale per sinistro di Euro _____ (_____/00);
b) polizza di responsabilità civile n._____ del _____, con validità fino a _____per danni a terzi – R.C.T. -, per tenere indenne RFI S.p.A. da ogni e qualsiasi responsabilità per danni arrecati per qualsiasi causa a terzi e/o al/i bene/i oggetto del Contratto. Detta polizza, a primo rischio assoluto e con massimale unico per sinistro non inferiore a € 10.000.000,00 (euro trenta milioni), è stata stipulata con la Compagnia di Assicurazione _____

IF si obbliga, a pena di risoluzione ex art. 1456 cc, al mantenimento delle coperture assicurative di cui alle precedenti lettere a) e b) - se del caso anche mediante rinnovi successivi, senza soluzione di continuità, per tutta la durata del presente Contratto.
Ai fini di cui sopra, si considerano terzi RFI e società del Gruppo FS Italiane ed i relativi dipendenti nonché gli Appaltatori di Servizi di cui all'art. 5.
IF si impegna a consegnare, in copia, tali polizze entro 30 giorni dalla data di sottoscrizione del presente Contratto a a Ferservizi.

Articolo 19
RECESSO

IF ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal presente Contratto dandone avviso a RFI, mediante lettera Raccomandata A.R. o pec, almeno 60 giorni prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione. Fermo l'obbligo di pagamento del corrispettivo previsto al precedente art.7 fino alla data di efficacia del recesso.

Articolo 20
RISOLUZIONE

Fermo quanto previsto dalle disposizioni generali del codice civile (art. 1453 e ss. c.c.) o da altre disposizioni contrattuali, e salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del danno, RFI si riserva la facoltà di dichiarare la risoluzione di tutto o parte del presente Contratto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., senza necessità di preventiva diffida e messa in mora e con semplice lettera A/R, in ciascuno dei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi disposizione in materia antimafia nonché sopravvenienza, a carico dei legali rappresentanti di IF e dei suoi Amministratori di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;
- gravi violazioni di legge;
- subconcessione abusiva o cessione, totale e/o parziale, a qualsiasi titolo, del presente Contratto;
- mutamento d'uso dell'Area;
- violazione degli obblighi previsti agli articoli 5, 6, e 25 del presente Contratto;
- violazione degli obblighi in materia di coperture assicurative obbligatorie di cui all'art. 18 del presente Contratto;
- cessazione, qualunque sia il motivo che l'ha determinata, dell'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria;
- cessazione dalla titolarità del Contratto di Servizio di riferimento;
- sentenza definitiva di condanna passata in giudicato a carico di IF e/o delle Società Appaltatrice di Servizi, o di uno o più degli amministratori, per violazione della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche di cui al D.lgs.231/2001 e s.m.i..
- La disposizione di cui al primo comma troverà applicazione anche nei Contratti successivi nei quali sarà altresì prevista la risoluzione per mancato pagamento da parte della IF entro i termini stabiliti.

In tutti i casi di risoluzione IF dovrà rilasciare, senza alcun diritto a indennizzo o risarcimento, libere da persone e cose, le Aree oggetto del presente Contratto entro 15 (quindici) giorni dalla dichiarazione di RFI di volersi avvalere della clausola risolutiva espressa. In caso di ritardata consegna trova applicazione quanto previsto all'art. 7 del presente Contratto.

Articolo 21
PRINCIPI GENERALI IN MATERIA DI TUTELA AMBIENTALE

1. Nelle svolgimento delle proprie attività, IF è tenuta alla completa osservanza di quanto prescritto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale, dalle procedure in uso presso RFI, oltre che dalle ulteriori eventuali prescrizioni impartite da RFI medesima (contestualmente o successivamente alla stipula del presente Contratto) o dagli Enti di tutela in materia ambientale, oltre che a prevedere, nell'eventuale contratto di subappalto o di fornitura in opera, l'obbligo da parte del/i subappaltatore/i o del/i fornitore/i in opera di osservare dette prescrizioni, norme o disposizioni. In particolare, IF è tenuta a porre in essere tutte le precauzioni, gli adempimenti, le misure organizzativo/gestionali e le cautele previste dalla normativa in materia di tutela ambientale in modo da evitare che possano determinarsi situazioni di violazione della stessa, di inquinamenti, di pericolo per la salute dell'uomo e di pregiudizio o pericolo di pregiudizio per l'ambiente.
2. È data facoltà a RFI di effettuare, nel corso di validità del presente Contratto, accertamenti circa lo stato delle Aree, anche al fine di verificare il rispetto delle prescrizioni, norme o disposizioni richiamate al precedente comma 1. È data facoltà, a RFI, in caso di violazione delle ulteriori norme o prescrizioni di cui al precedente comma 1, di ordinare la sospensione delle attività.
3. In caso di riscontrato inadempimento agli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, RFI ne darà comunicazione a IF, che dovrà adempiere a tutti gli obblighi connessi a sua cura ed onere, comunicando altresì l'avvenuto adempimento alle suddette prescrizioni.
4. IF manleva completamente RFI da ogni responsabilità, pretesa ed azione, anche di terzi, comunque connessa agli aspetti e/o a possibili criticità ambientali delle Aree o rapportabili alle Aree ed alle attività di utilizzo delle Aree stesse.
5. Resta peraltro inteso che gli obblighi, gli oneri e i costi derivanti dalla necessità di adeguare lo stato in cui l'Area viene restituita alle prescrizioni derivanti dalla normativa, imputabili a IF a titolo di dolo o colpa, anche lieve, si intendono e restano interamente posti a cura, spese e responsabilità di IF, anche se accertati in data successiva alla conclusione della validità del presente Contratto.
6.

Articolo 22

ADEMPIMENTI IN MATERIA AMBIENTALE

1. IF dovrà organizzare il servizio di carico, accumulo e scarico dei reflui in modo da eliminare, meditante specifici accorgimenti tecnici, ogni possibile rischio di rottura della cisterna e di sversamento accidentale dei reflui nelle varie fasi della gestione degli stessi.
2. IF, nel pieno rispetto degli obblighi derivanti dalla normativa vigente, provvederà autonomamente alla gestione dei rifiuti derivanti dall'attività oggetto del presente Contratto, assumendo la qualifica di "produttore" degli stessi.

IF potrà, se in possesso dei relativi requisiti di legge, svolgere direttamente le operazioni di trasporto e smaltimento dei rifiuti derivanti dalle attività. Nel caso non risulti in possesso di detti requisiti, IF si impegna a servirsi di soggetti autorizzati allo svolgimento delle relative attività, ed a fornire a RFI, su richiesta della stessa, copia degli atti autorizzativi/di iscrizione posseduti dai soggetti che svolgono le attività di trasporto e smaltimento dei rifiuti, nonché copie fotostatiche delle IV copie dei Formulari identificazione rifiuti, al fine di verificare il corretto avvio a smaltimento dei rifiuti prodotti da IF.

3. IF si impegna a curare il deposito dei rifiuti detenuti in attesa dell'avvio a trasporto, smaltimento o recupero nel rispetto dei termini e delle condizioni previste dalla normativa vigente, dalle procedure di RFI e dalle prescrizioni impartite. Le attività di prelievo e trasporto dei rifiuti da parte di soggetti autorizzati per il loro successivo avvio a recupero/smaltimento dovranno avvenire entro i termini consentiti per il deposito temporaneo dei medesimi.

Più in particolare, IF dovrà garantire che l'intero sistema di scarico dei treni, accumulo, trasporto e travaso nella cisterna di deposito temporaneo dei rifiuti e successivo svuotamento della stessa in mezzi idonei al trasporto dei rifiuti verso lo smaltimento, sia progettato e realizzato rispettando la normativa tecnica di settore e la sua evoluzione e utilizzando le soluzioni tecnologiche più all'avanguardia.

4. IF si impegna al pieno rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico e delle eventuali ulteriori prescrizioni delle autorità amministrative competenti. Sarà cura di IF adottare le soluzioni tecniche più idonee a garantire che, pur nel rispetto dei limiti normativi, lo svolgimento dell'attività non determini situazioni di disturbo o potenziale nocumento oltre la normale tollerabilità verso i ricettori presenti sul territorio.
5. Analogamente, la cisterna e gli eventuali impianti ad essa connessi dovranno essere progettati ed eserciti affinché sia eliminato ogni rischio di emissione odorigina atta a determinare situazione di disturbo o di potenziale nocumento alla salute oltre la normale tollerabilità verso i ricettori presenti sul territorio.
6. Qualora nel corso di validità del presente Contratto emergano o si determinino situazioni di inquinamento o di potenziale inquinamento, il Responsabile del Contratto di RFI disporrà la sospensione delle attività ove essa si renda opportuna, necessaria ovvero imposta dalla pubblica autorità, ai fini del tempestivo ottemperamento agli obblighi previsti dalla normativa vigente in materia di inquinamento e bonifica dei siti. Al tal fine è fatto obbligo a IF di dare tempestiva comunicazione a RFI delle circostanze di fatto relative al verificarsi dell'evento e di tutte le iniziative poste in essere (quali, ad esempio: avvenuta effettuazione della comunicazione ai sensi degli artt. 242 o 245 del D. Lgs. n. 152/2006 e smi, adozione delle misure di prevenzione, adozione delle misure di messa in sicurezza di emergenza, ecc). RFI si riserva la possibilità di procedere alla bonifica o alla messa in sicurezza delle Aree (ove la stessa non sia stata causata da fatto di IF), ancorché tale iniziativa non sia obbligatoria, ma attivabile di iniziativa in qualità di "soggetto interessato" o di "proprietario incolpevole". In tutte le ipotesi di apertura di un procedimento ai sensi del Titolo V alla Parte IV del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. nulla competerà a IF per effetto dell'indisponibilità delle Aree.
7. Al termine di ciascun Contratto, IF dovrà garantire, anche attraverso la sottoscrizione di apposito verbale e l'esecuzione di specifiche analisi ambientali se richieste da RFI, che sulle Aree ad essa temporaneamente affidate non si siano verificati fenomeni di potenziale inquinamento del suolo, del sottosuolo o delle acque superficiali o sotterranee o fenomeni di sversamento o abbandono di rifiuti.

Articolo 23
FORO

Resta convenuto tra le Parti che eventuali vertenze giudiziarie, comunque derivanti dal presente Contratto, saranno deferite in via esclusiva alla cognizione del Foro ove è ubicata l'Area.

Articolo 24
DOMICILIO

Agli effetti amministrativi fiscali e giudiziari IF dichiara di eleggere il proprio domicilio in ……, ……n…., nell'intesa che, ove questo venisse a mancare, si intenderà trasferito presso ……., mentre RFI S.p.A. in: Roma - Piazza della Croce Rossa n.1.

Articolo 25
SPESE DI STIPULAZIONE, REGIME FISCALE,
RINVIO AL CODICE CIVILE

Sono a carico di IF le spese di stipulazione del presente Contratto, nonché delle copie occorrenti, eventualmente corredate dei relativi allegati. Per quanto attiene alla disciplina delle imposte sul valore aggiunto i corrispettivi sono soggetti ad IVA con applicazione dell'aliquota ordinaria ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 633/1972; conseguentemente il presente Contratto sarà registrato solo in caso d'uso ai sensi dell'art. 5 e dell'articolo 1 della Tariffa, Parte II, del D.P.R. 26 aprile 1986, n. 131.

Articolo 26
Clausola di integrità

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

2. IF dichiara e garantisce: a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato online o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità; c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. [IF può qui indicare i riferimenti al proprio Codice Etico e al Modello 231, analogamente a quanto sopra indicato per RFI].
4. RFI dichiara e garantisce di aver preso visione del Modello 231 di IF e del Codice Etico di IF, pubblicati all'indirizzo internet […], sezione "[…]" sottosezione "[…]", che possono essere scaricati e stampati online, o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità. Ciascuna Parte dichiara di aver preso visione dei documenti sopra citati, di aver ben compreso i principi e le finalità e gli impegni assunti da ciascuna Parte in relazione ai medesimi documenti e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti e/o collaboratori ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con eventuali terze parti, che queste ultime si informino ai principi equivalenti a quelli adottati dalle Parti.
5. Ciascuna Parte si impegna, inoltre, a informare le altre parti di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere. Le Parti prendono atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite le piattaforme dedicate: - la segnalazione rivolta a RFI, potrà essere effettuata tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https://www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/# ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internethttps://www.rfi.it/it/chi-siamo/organizzazione-e-governance/etica-trasparenza-responsabilita/gestione-delle-segnalazioni- --whistleblowing.html , e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato. - la segnalazione rivolta alla IF potrà essere effettuata tramite [inserire i canali di segnalazione della controparte];
6. Le Parti convengono che l'inosservanza da parte di una di esse di una qualsiasi dei suddetti principi e delle suddette previsioni, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo, configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
7. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che la Parte inadempiente dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezione l'altra Parte e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni contenuti nel presente articolo.
8. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

[*Nei casi in cui la controparte non disponga di un Codice Etico che definisca le norme di comportamento e i valori ai quali attenersi nella gestione dei rapporti, non abbia adottato un Modello di organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, dovrà farsi ricorso - per dare contenuto agli obblighi imposti attraverso tali strumenti - alla seguente clausola di integrità in luogo della precedente*]:

1. RFI gestisce i rapporti e gli affari, riferendosi ai principi contenuti nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001 e s.m.i. di RFI ("Modello 231") e nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
2. IF dichiara e garantisce:
a) di aver preso visione del Codice Etico ("Codice Etico"), pubblicato all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, che è parte integrante del Modello 231, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
b) di aver preso visione del Modello 231, disponibile all'indirizzo internet http://www.rfi.it, sezione "Chi Siamo", sottosezione "Visione, missione e valori", sottosezione "I nostri valori", che può essere scaricato e stampato on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità;
c) di aver preso visione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, disponibile all'indirizzo internet http://www.fsitaliane.it, sezione "Il Gruppo FS", sottosezione "Etica, compliance e integrità", che può essere scaricata e stampata on-line o di cui potrà chiedere in ogni momento copia cartacea, e di averne ben compresi i principi, i contenuti e le finalità.
3. IF dichiara di prendere atto degli impegni assunti da RFI nei documenti sopra citati e di impegnarsi, anche per i propri amministratori, sindaci, dipendenti, e/o collaboratori, ex art. 1381 c.c., al rispetto dei principi e delle previsioni ivi contenuti nonché di fare in modo che i propri subappaltatori, subfornitori, terze parti e tutta la sua catena di fornitura si riferiscano, nello svolgimento della propria attività e nella gestione dei rapporti con i terzi, a principi equivalenti a quelli adottati da RFI.

4. La violazione da parte dell'IF di uno qualsiasi dei principi e delle previsioni contenuti nel Codice Etico e/o nel Modello 231 e/o nella Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché il mancato rispetto degli impegni di cui al presente articolo configurano un'ipotesi di risoluzione di diritto del presente Contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile, da esercitare mediante comunicazione a mezzo PEC o lettera raccomandata A/R, fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
5. Fermo restando quanto sopra, resta inteso che IF dovrà manlevare sostanzialmente e processualmente e tenere indenne a prima richiesta e senza eccezioni RFI e, per essa, i suoi aventi causa, sindaci, amministratori, dipendenti e/o legali rappresentanti da qualsiasi pretesa, danno e/o richiesta, ivi inclusi i costi legali, che possa essere da terzi avanzata in relazione ad eventuali violazioni dei principi e delle previsioni: i) del Codice Etico e/o (ii) del Modello 231 e/o (iii) della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
6. IF prende atto che le segnalazioni rilevanti ai sensi e per gli effetti del Modello 231, ivi incluso il Codice Etico, e ai fini anticorruzione, possono essere effettuate tramite la piattaforma dedicata, disponibile all'indirizzo internet https:// www.segnalazione-whistleblowing.rfi.it/#, ovvero secondo le modalità e tramite i canali indicati all'indirizzo internet https://www.rfi.it/it/chi-siamo/visione--missione-e-valori/i-nostri-valori/segnalazioni-whistleblowing-rfi appfrondimenti.html, e nella sezione "FAQ Whistleblowing" raggiungibile dal link ivi indicato.
7. RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, agisce nella piena osservanza di quanto prescritto dall'art. 11, D. lgs. n. 112/2015 e delle "Linee guida sugli obblighi di non discriminazione" adottate nel quadro delle regole e degli standard di comportamento previsti dal Programma di Compliance Antitrust del Gruppo FS.

Articolo 27
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 28
DICHIARAZIONE DELLE PARTI

Le Parti dichiarano che quanto previsto dal presente Contratto corrisponde a ciò che è stato pattuito nelle trattative preliminarmente intercorse, essendo privo di validità ogni altro Contratto non recepito nella presente scrittura anche anteriore alla stipula del presente Contratto.
Il presente Contratto è il risultato di una negoziazione tra le Parti con riferimento ad ogni sua clausola; in relazione a ciò le Parti si danno reciprocamente atto che le disposizioni di cui agli artt. 1341 e 1342 c.c. non trovano applicazione.

Articolo 29
ALLEGATI

Sono annessi al Contratto e ne costituiscono parte integrante e sostanziale i seguenti Allegati:

1. Allegato 1 "Schema di verbale di consegna Area"

Appendice 5 al capitolo 7

REGOLAMENTO DI GESTIONE DEI CENTRI DI MANUTENZIONE

Articolo 1
Oggetto

Il presente Regolamento disciplina la gestione delle Aree del Centro di Manutenzione (di seguito CdM) richiesto dall'Impresa Ferroviaria (di seguito IF) a RFI secondo le modalità previste dal par. 7.3.6.6 del Prospetto Informativo della Rete (di seguito PIR) e assegnato all'IF a seguito di firma del Verbale di Consegna**.**

Articolo 2
Destinazione e accesso alle aree

RFI mette a disposizione dell'IF le Aree del CdM, di sua proprietà, richieste dall'IF tramite l'apposito prospetto pubblicato nel sito web di RFI come previsto dal par. 7.3.6.6 del PIR o mediante richiesta di accesso in Gestione Operativa da avanzarsi da parte delle IF tramite e-mail all'Unità di Circolazione di giurisdizione almeno dieci (10) giorni solari prima dell'accesso al CdM.
Le Aree sono individuate tramite il Verbale di Consegna nonché, nel caso ricorrano le condizioni di cui all'articolo 3, anche a seguito di assegnazione tramite Turni di Utilizzo per l'accesso e l'utilizzo delle Aree del CdM nel rispetto delle indicazioni fornite dal RFI.
L'accesso alle Aree del CdM avviene tramite operazioni di manovra secondo le modalità previste nel Registro della Disposizioni di Servizio M47 della stazione in cui è ubicato il CdM.

Articolo 3
Risoluzione di richieste confliggenti

A seguito dell'espletamento della procedura di coordinamento di cui al par. 4.5.5 del PIR e di quanto previsto all'art. 10 del Regolamento (UE) 2177/2017, l'utilizzo delle Aree del CdM avviene in osservanza di Turni di Utilizzo riportati nel Calendario di Utilizzo predisposto da RFI e definito a seguito di una rideterminazione di utilizzo temprale delle Aree in ossequio ai principi di accesso equo e non discriminatorio agli Impianti di Servizio.
Per "Turni di Utilizzo" (di seguito anche Turni) si intende nel presente Regolamento l'intervallo temporale durante il quale l'IF ha diritto all'utilizzo dell'Area del CdM individuata nel Verbale di Consegna, al di fuori del quale la stessa Area è messa a disposizione di altre IF.
In caso di messa a disposizione delle Aree mediante Turni:

- è espressamente vietato l'utilizzo delle Aree al di fuori del Turno assegnato, pena la decadenza dal diritto di utilizzo delle Aree;
- al termine di ogni Turno, IF dovrà lasciare l'area utilizzata sgombra da rotabili e libera da propri macchinari nonché da ogni materiale (sostanze o miscele pericolose e loro imballaggi), rifiuti o proprie attrezzature;
- le Aree del CdM dovranno essere rilasciate da IF entro la fine del Turno alla stessa assegnato. In caso di eventuali ritardi saranno addebitati ad IF i valori raddoppiati dei corrispettivi di cui al par. 7.3.6.4 del PIR;
- in caso di eventuale necessità puntuale/contingente o comunque non programmabile da parte dell'IF di utilizzare l'Area in un Turno diverso da quello assegnato e previsto nel Calendario di Utilizzo, l'IF stessa dovrà comunicarlo tramite mail indicata da RFI a quest'ultima, la quale valuta la fattibilità sentite le altre IF nel rispetto del principio di accesso equo e non discriminatorio al CdM.

RFI, al fine di poter soddisfare la richiesta di utilizzo del Centro di Manutenzione presentata da un'altra IF, prende in considerazione le ulteriori opzioni per il soddisfacimento delle richieste enucleate dall'art. 10, par. 1, del Regolamento UE 2177/2017.
Resta inteso che, nell'ipotesi di rideterminazione dell'utilizzo delle Aree assegnate anche a seguito di istituzione/modifica dei Turni di Utilizzo, non spetti alcun risarcimento od indennizzo alle IF.
In caso di richieste di Aree dei CdM effettuate da parte delle IF in Gestione Operativa, l'Unità di Circolazione di giurisdizione valuterà la possibilità di assegnazione delle Aree richieste in un Turno di Utilizzo, in funzione della capacità residua rispetto alla programmazione stabilita nel presente articolo.

L'UC di giurisdizione dovrà comunicare tramite e-mail l'accettazione o meno delle richieste avanzate dalle IF in Gestione Operativa entro cinque (5) giorni solari prima dell'accesso, specificando l'intervallo temporale del Turno assegnato con l'indicazione di data e ora di inizio Turno e data e ora di fine Turno.

Articolo 4
Indisponibilità del servizio

Qualora si proceda ad interventi di potenziamento e/o sviluppo del CdM, RFI informa l'IF dell'avvio dell'indisponibilità del servizio con un preavviso di almeno trenta giorni lavorativi.
In caso di indisponibilità del servizio legata ad interventi urgenti che rivestono carattere di sicurezza, RFI informa l'IF con un preavviso di almeno sette giorni lavorativi in conformità a quanto disciplinato dal par. 4.3.2, punto 14 del PIR.
Eventuali indisponibilità del servizio non programmate e/o improvvise sono comunicate da RFI ad IF con tempistiche inferiori ai sette giorni lavorativi unitamente ai tempi di indisponibilità dell'impianto e alla relativa data di riattivazione.
Eventuali malfunzionamenti/guasti rilevati all'interno delle Aree del CdM durante l'utilizzo da parte delle IF sono segnalati a RFI. Valutata l'entità del malfunzionamento e i tempi necessari al ripristino, RFI comunica, entro due giorni lavorativi dalla segnalazione, i tempi di ripristino della funzionalità dell'impianto alle IF interessate.

Articolo 5
Sorveglianza

Il personale di RFI o altro da essa incaricato, con un preavviso di almeno 7 giorni comunicato all'IF a mezzo pec, effettua visite ispettive di sorveglianza volte ad accertare le modalità e la corretta destinazione d'uso delle Aree, nonché a verificare l'osservanza degli obblighi che incombono, ai sensi di legge e del PIR, sulle IF.

Articolo 6
Utilizzo degli impianti e delle attrezzature

IF si impegna a consentire l'utilizzo degli impianti e delle attrezzature rese disponibili da RFI solo al personale specificatamente formato per l'utilizzo secondo la normativa vigente e a segnalare immediatamente a RFI ogni malfunzionamento riscontrato a inizio, durante l'uso ovvero nei casi in cui siano stati definiti dei Turni, per le immediate azioni gestionali.

Articolo 7
Adempimenti in materia di tutela ambientale

Nello svolgimento delle proprie attività, IF è tenuta alla completa osservanza di quanto prescritto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale e delle ulteriori eventuali prescrizioni impartite da RFI (contestualmente o successivamente alla stipula del presente atto) o dagli Enti di tutela in materia ambientale, oltre che a prevedere l'obbligo da parte dei propri appaltatori o fornitori in opera di osservare dette prescrizioni, norme o disposizioni. In particolare, IF è tenuta a porre in essere tutte le precauzioni, gli adempimenti, le misure organizzativo/gestionali e le cautele atte ad evitare che dalle proprie attività possano determinarsi situazioni di violazione della normativa, di inquinamenti, di pericolo per la salute dell'uomo e di pregiudizio o pericolo di pregiudizio per l'ambiente.
Tenuto conto di quanto disciplinato dal par. 7.3.6.5 del PIR, IF, nel pieno rispetto degli obblighi derivanti dalla normativa vigente, provvederà autonomamente alla gestione dei rifiuti derivanti dall'attività svolta nell'area oggetto del presente Regolamento, assumendo la qualifica di "Produttore" degli stessi.
IF, in qualità di produttore dei rifiuti, si impegna a servirsi di soggetti autorizzati al trasporto e allo smaltimento/recupero degli stessi. Su richiesta di RFI, l'IF sarà tenuta a consegnare copia degli atti autorizzatori/di iscrizione posseduti da tali soggetti, nonché scansioni o copie fotostatiche della IV copia dei Formulari identificazione rifiuti.
IF si impegna a curare il deposito temporaneo dei rifiuti detenuti in attesa dell'avvio a trasporto, smaltimento o recupero nel rispetto delle norme tecniche ad essi applicabili (es: bacini di contenimento, idonei recipienti per i rifiuti pericolosi, contenitori a tenuta, ecc.) e delle condizioni previste dalla normativa vigente, dalle procedure di RFI e dalle prescrizioni impartite. In prossimità dei depositi (e delle relative aree di travaso) dei rifiuti liquidi devono essere disponibili dispositivi per l'intercettazione delle fognature (o per la chiusura dei tombini), materiali assorbenti e in presenza di acidi di sostanze per neutralizzare eventuali fuoriuscite dai contenitori. Le attività di prelievo e trasporto dei rifiuti da parte di soggetti autorizzati per il loro successivo avvio a recupero/smaltimento dovranno avvenire entro i termini consentiti per il deposito temporaneo dei medesimi.
IF si impegna al pieno rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico e delle eventuali ulteriori prescrizioni delle autorità amministrative competenti. Sarà cura di IF adottare le soluzioni gestionali atte a garantire che lo svolgimento delle proprie attività non determini un incremento del rumore che possa determinare situazioni di disturbo o potenziale nocumento oltre la normale tollerabilità verso i ricettori presenti sul territorio e/o si conformi alle prescrizioni impartite da RFI.
IF si impegna a garantire lo stoccaggio e la detenzione delle sostanze e le miscele pericolose nel rispetto delle norme tecniche ad essi applicabili e secondo i criteri di prevenzione del danno ambientale.

Qualora emergano o si determinino situazioni di inquinamento o di potenziale inquinamento, il Gestore dell'Infrastruttura dispone la sospensione delle attività ove essa si renda opportuna, necessaria ovvero imposta dalla pubblica autorità, ai fini del tempestivo ottemperamento agli obblighi previsti dalla normativa vigente in materia di inquinamento e bonifica dei siti. Al tal fine è fatto obbligo a IF di dare tempestiva comunicazione a RFI delle circostanze di fatto relative al verificarsi dell'evento e di tutte le iniziative poste in essere (quali, ad esempio: avvenuta effettuazione della comunicazione ai sensi degli artt. 242 o 245 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., adozione delle misure di prevenzione, adozione delle misure di messa in sicurezza di emergenza, esecuzione dell'indagine preliminare sui parametri oggetto dell'inquinamento, ecc.).

Resta inteso che gli obblighi, gli oneri e i costi derivanti dalla necessità di adeguare l'Area alle prescrizioni derivanti dalla normativa ambientale per lo svolgimento delle proprie attività, durante il periodo in cui l'Area è in consegna alle IF si intendono e restano interamente posti a sua cura, spese e responsabilità

Gli obblighi, gli oneri e i costi necessari per eliminare eventuali passività ambientali imputabili, a qualsiasi titolo, all'IF al fine di restituire l'Area nel medesimo stato in cui è stata consegnata, restano interamente posti a cura, spese e responsabilità della IF, anche se accertati in data successiva all'avvenuta controfirma del Verbale di Riconsegna delle Aree.

Appendice 5-bis al capitolo 7

VERBALE DI CONSEGNA
delle aree ad uso

CENTRO DI MANUTENZIONE SITO NELLA STAZIONE DI …….

Premesso che:

- l'Impresa Ferroviaria (di seguito IF) e il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (di seguito GI) hanno sottoscritto in data *gg/mese/anno* il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, in termini di tracce e servizi dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, per l'Orario di Servizio …… avente scadenza il …….;
- GI è proprietaria del Centro di Manutenzione (di seguito CdM), il cui utilizzo è stato richiesto formalmente dalla IF in data *gg/mese/anno* con le modalità previste dal par. 7.3.6.6. del Prospetto Informativo della Rete (di seguito PIR) di riferimento (edizione ……..) ……..)[in caso di richiesta in progettazione orario o VCO] /per usufruirne in Gestione Operativa[in caso di richiesta in GO];
- i diritti e gli obblighi di IF e di GI sanciti al par. 7.3.6.5 del PIR vigente e dal Regolamento di Gestione si intendono qui integralmente richiamati;
- *[Eventuale]* all'atto della richiesta di utilizzo del CdM, IF ha dichiarato di qualificarsi, per le porzioni di spazio di seguito individuate, come Operatore di Impianto di Servizi per i servizi ferroviari offerti nel CdM;
- *[Eventuale]* all'atto della richiesta di utilizzo del CdM, IF ha dichiarato di effettuare le operazioni in proprio all'interno della porzione di CdM ad essa assegnata;
- *[Eventuale]* all'atto della richiesta di utilizzo del CdM, IF comunica l'Impresa Appaltatrice *[inserire nome dell'Impresa Appaltatrice]* che esegue i servizi ferroviari all'interno del CdM che si qualifica come Operatore di Impianto di Servizi;
- il presente Verbale e i relativi allegati costituiscono parte integrante del Contratto di Utilizzo e ne seguono le sorti;
- allo spirare del termine di scadenza del Contratto di Utilizzo si dovrà procedere alla redazione di un verbale di riconsegna come previsto al par. 7.3.6.5 del PIR vigente.

Tutto ciò premesso

Il sig. …… della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale (DOIT) che agisce in qualità di rappresentante di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. consegna le aree, di seguito specificate, del CdM sito nella stazione di ……. da utilizzare eventualmente secondo la predisposizione dei turni di utilizzo disciplinati dal Regolamento di Gestione [in caso di richiesta in progettazione orario o VCO] /negli slot di capacità residua assegnati dall'Unità di Circolazione giurisdizionalmente competente [in caso di richiesta in gestione operativa], all'Impresa Ferroviaria ……, che interviene con proprio rappresentante incaricato sig. ……, che, prendendo atto dello stato di fatto delle predette aree, accetta.
Le aree del CdM che verranno utilizzate dall'IF sono:

- Aree scoperte mq _____di cui dotate di binario/i di mq_____;
- Fabbricati mq _____di cui dotati di binario/i di mq_____;
- Aree con tettoia mq _____ di cui dotati di binario/i di mq_____;
- N. __ fosse di visita (con/senza sistema di illuminazione, prese di corrente e/o altre attrezzature).

Tali immobili, di seguito indicati anche come le Aree o l'Area, sono meglio identificate nella planimetria di cui all'Allegato 1. Con riferimento all'utilizzo delle Aree/Area dovranno essere rispettati tutti gli obblighi previsti dal Regolamento di Gestione allegato al presente Verbale nonché gli obblighi richiamati in premessa.
[Eventuale] Le Aree messe a disposizione delle IF sono dotate delle seguenti attrezzature funzionali:

- Gru e/o Attrezzature
- Altre…….

GI e IF indicano rispettivamente un/i proprio/i Referente/i come riferimento per le comunicazioni:
Per GI:
[nome/i, funzione/i e recapiti]
Per IF:
[nome, funzione e recapiti]

IF dichiara di avere preso visione dell'Area/delle Aree e delle attrezzature funzionali e di accettarle nello stato in cui si trovano e a riconsegnarle secondo quanto previsto dal par.7.3.6.5 del PIR.
[Eventuale] Descrivere eventuali malfunzionamenti, guasti o difettosità:
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Allegati:

1. Planimetrie […];
2. Regolamento di Gestione Centri di Manutenzione;
3. Calendario Turni di Utilizzo [eventuale];
4. Verbale Scambio Rischi/DUVRI (solo se già disponibile, altrimenti vale quanto prescritto in PIR)
5. Piano di emergenza (lo stesso dovrà essere integrato a cura delle IF attraverso l'inserimento delle procedure di emergenze ambientali in base alle attività svolte) o documenti analoghi

Luogo/Data ……..

Per GI
……

Per IF
……

Appendice 5-ter al capitolo 7

VERBALE DI RICONSEGNA
delle aree ad uso

CENTRO DI MANUTENZIONE SITO NELLA STAZIONE DI …….

Premesso che:

- l'Impresa Ferroviaria (di seguito IF) e il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (di seguito GI) hanno sottoscritto in data *gg/mese/anno* il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, in termini di tracce e servizi dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, per l'Orario di Servizio …… avente scadenza il ……;
- l'IF ha preso in consegna da GI, con Verbale sottoscritto il ……, e qui allegato l'Area/Aree ivi identificate;

Tutto ciò premesso

L'Impresa Ferroviaria riconsegna, nel medesimo stato attestato nel Verbale di consegna, al sig…… della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale (DOIT) che agisce in qualità di rappresentante di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. le aree, consegnate con verbale allegato, libere da persone e cose.
Eventuali osservazioni e rilievi:

_____
_____
_____
_____
_____
_____

Allegato:
Verbale di consegna

Luogo/Data ……

Per GI
……

Per IF
……